

Jaarverslag Stichting railAlert 2019

VERKORTE VERSIE



Verder voorwaarts
met veiligheid in de
railinfrabranche

De Stichting railAlert kijkt met een zekere tevredenheid terug op 2019. Zo zijn er verbeteringen doorgevoerd aan het programma van het digitaal veiligheidspaspoort, is de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid volledig geïntegreerd in de Stichting railAlert en zijn er nieuwe, praktisch uitvoerbare afspraken gemaakt over de veiligheid op en rond het spoor. Een overzicht van de behaalde successen, opgedane kennis en aandachtspunten van 2019.

Dit is de Stichting railAlert

Binnen railAlert werken verschillende belanghebbenden samen om een veilige werkomgeving voor railinfrawerkers te realiseren. Het streven is naar een veilige werkplek bij werken aan of rond het spoor. Duidelijke en praktisch uitvoerbare regels en afspraken binnen de railinfrabranche dragen hieraan bij.

Deelnemende en betrokken partijen

In railAlert werken drie typen partijen met elkaar samen. Enerzijds zijn dat de infrabeheerders als ProRail (hoofdspoor), Infrasppeed Maintenance (HSL-Zuid) en lokaalspoorbedrijven met metro- en tramnetwerken in de regio's Amsterdam (GVB), Den Haag (HTM), Rotterdam (RET) en Utrecht (RegioTram Utrecht). Anderzijds zijn het de bedrijven die projecten en onderhoud aan de railinfrastructuur uitvoeren zoals aannemers, ingenieursbureaus, werkplekbeveiligingsbedrijven en personeelsstellers. Niet in de laatste plaats zijn de werknemers vertegenwoordigd zodat de partijen samen afspraken over veilig werken in de Arbocatalogus kunnen vastleggen.

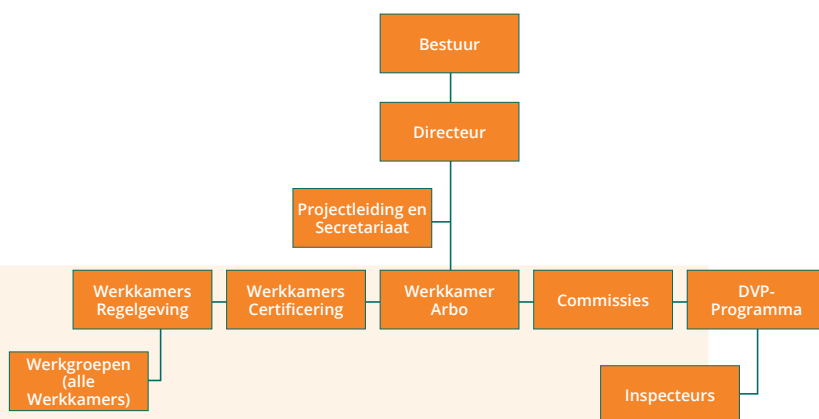
railAlert is verder het platform waar andere externe (overheids)partijen met opdrachtgevers, opdrachtnemers en werknemers kunnen spreken over de veiligheid van werken aan de railinfra.

railAlert wordt aangestuurd door een bestuur onder leiding van een onafhankelijk voorzitter. Het bestuur wordt, onder voorzitterschap van de directeur, bijgestaan door een centraal college van deskundigen. Binnen railAlert zijn meer dan honderd medewerkers uit diverse bedrijven actief, onderverdeeld in tal van werkkamers, werkgroepen en commissies. De stichting telde in 2019 twaalf medewerkers, inclusief de collega's die controles op werkplekken buiten uitvoeren en daarbij kijken of de gemaakte afspraken worden nageleefd. In 2019 voerden de zes veiligheidsinspecteurs ruim 17.000 inspecties uit. Daarbij stelden zij in totaal 373 overtredingen vast.

Wisseling aan de top

In 2019 vonden er een aantal bestuurswisselingen plaats. Op 1 maart nam voorzitter Co van der Aa afscheid van het bestuur van railAlert. Hij werd opgevolgd door hoogleraar Ira Helsloot. Begin 2019 trad Wouter van Dijk aan als nieuw bestuurslid bij railAlert. Hij volgt Karel van Gils op.

Organisatiestructuur Stichting railAlert



Organisatiestructuur van de Stichting railAlert.



Co van der Aa stond van 2012 tot 2019 aan het roer van railAlert. Foto: Strukton.

Eind 2019 bestond het bestuur van railAlert uit:

- Ira Helsloot – onafhankelijk voorzitter
- Gert Kroon – penningmeester (namens Koninklijke NLI ingenieurs)
- Wouter van Dijk – lid (namens ProRail)
- Paul Lorist – lid (namens de metro- en/of trambedrijven)
- Henk van der Meijden – lid (namens de Werkkamer Arbo en een werknemersvereniging)
- Jacob Zeeman – lid (namens Bouwend Nederland – Vakgroep Railinfra)

Twée afgeronde fusies

Twée belangrijke fusies die in 2019 zijn afgerond, hebben de positie van railAlert als het platform van veilig werken aan het spoor versterkt.

Fusie met Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid

De fusie tussen railAlert en de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid (SAS) is formeel in 2018 ingegaan. In de loop van 2019 werkten de twee partijen aan een verdergaande integratie. Dit resulteerde in de komst van een Werkkamer Arbo en een gelijknamige werkgroep. De Werkkamer Arbo van railAlert is nu verantwoordelijk voor de zogeheten Arbocatalogus voor de Railinfrabranche. De Arbocatalogus is dan ook overgezet naar de website van railAlert.

Afgelopen jaar werkte railAlert aan het verder in kaart brengen en actualiseren van de arborisico's. De komende jaren wordt dit aantal risico's nog verder uitgebreid en wordt de Arbocatalogus aangepast aan de meest recente ontwikkelingen en inzichten.

Ook is in 2019 een traject gestart om de psychosociale arbeidsbelasting en duurzame inzetbaarheid te onderzoeken en op te nemen in de Arbocatalogus. Tot slot heeft de Werkgroep Arbo van railAlert in nauwe samenwerking met ProRail metingen verricht naar de hoeveelheid stof in spoortunnels.

Fusie met SWITSi

Om de kennis en kunde over elektrische veiligheid bij railAlert te bundelen, fuseerden Spanningsloos Werken in de TreinSector (SWITSi) en railAlert. Deze

fusie resulteerde in een nieuwe werkkamer binnen de stichting: Elektrische Veiligheid. Naast regelgeving, heeft deze werkkamer ook aandacht voor andere aspecten die de elektrische veiligheid borgen. Denk aan kennis, gedrag, organisatorische aspecten en het versterken van het leervermogen van de sector. Belangrijk uitgangspunt: denken en werken vanuit de praktijk.

De Werkkamer Elektrische Veiligheid werkt momenteel onder meer aan een afzonderlijk Voorschrift Veilig Werken aan Hoogspanning. Binnenkort buigen ze zich ook over een dergelijk voorschrift voor Laagspanning.

Op naar een veiligere werkplek

railAlert werkte in 2019 hard aan het verbeteren van de veiligheid bij werken op of aan het spoor. Er zijn dan ook diverse nieuwe afspraken gemaakt en wijzigingen doorgevoerd. Een overzicht.

Van geel naar oranje

Sinds 1 juli 2019 dragen de veiligheidsmedewerkers (zij zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van railinfrawerkers) gele in plaats van oranje signalerende veiligheidskleding. Andere railinfrawerkers dragen sindsdien oranje veiligheidskleding. Dit geldt zowel voor het hoofdspoor, als voor tram- en metrobanen. Dit op verzoek van de railinfrabranche. Een uitgebreide voorlichtingscampagne ging aan de verandering vooraf.

Nieuwe eisen aan vakbekwaamheid

Tweemaal per jaar (op 1 mei en 1 november) worden de nieuwe certificeringsschema's en examens uitgegeven. De wijzigingen van 2019 op een rij:

1. Het certificeringsschema WB-U kent een nieuw format en nieuwe casusexamens. In drie casusexamens worden de vijf beveiligingssystemen getoetst. De antwoorden moeten digitaal worden gegeven. Er wordt nog maar één certificaat afgegeven.
2. De geldigheid van het certificaat Veiligheidscommunicatie (Trein) is beperkt tot drie jaar.
3. Het certificaat Veiligheidscommunicatie (Trein) is nu ook voor de taken LLV, BBD en GMCN verplicht gesteld.

Meer aandacht voor lokaal spoor

Regionale, stedelijke railvervoerbedrijven met metro- en tramnetten werken in de Werkkamer Lokaal Spoor samen op het gebied van veilig werken. Daarin is gewerkt aan de volgende punten om de veiligheid te maximaliseren:

- Aparte exameneisen en afzonderlijke veiligheids-trainingen voor werkers op het metroterrein en langs de metrolijnen.
- De invoering van het digitaal veiligheidspaspoort-programma op de metrolijnen van HTM en RET.
- Verdere ontwikkeling van certificeringsschema's en praktijkbeoordeling.



De Werkkamer Lokaal Spoor spant zich al jaren in om goede voorschriften Veilig Werken en brancherichtlijnen voor dit lokale spoor tot stand te brengen.

Foto: Oege Kleijne (privéverzameling).

Overige highlights van railAlert in 2019

- Er zijn in 2019 vijftig Safety Walks uitgevoerd. Dat zijn werkplekbezoeken waarbij management en directies in gesprek gaan over veiligheid met de werknemers op de vloer.
- railAlert presenteerde zich op de vakbeurs RailTech 2019 in de Utrechtse Jaarbeurs.
- De Certificeringsregeling Personeelsstellen en Werkplekbeveiliging is zodanig aangepast dat mogelijke onduidelijkheden rond de capaciteit van werkplekbeveiliging zijn weggenomen. Tevens zijn er redactionele wijzigingen doorgevoerd ten behoeve van de leesbaarheid.
- railAlert deed onderzoek naar het uitschakelen van de elektrische spanning op de bovenleiding. In



Werkzaamheden bij de aanleg van het nieuwe opstel-terrein 'De Vork' in Haren bij Groningen.

Foto: railAlert, Jan Kees Hofker.

totaal zijn er in 2019 driehonderd schakelopdrachten uitgevoerd. In nagenoeg alle gevallen ging dit volgens de afgesproken procedures.

- railAlert deed onderzoek naar waarom kranen op lorries nog steeds relatief vaak de bovenleiding raken. railAlert is momenteel bezig met het uitwerken van de aanbevelingen die uit dit onderzoek naar voren kwamen.

Het digitaal veiligheids-paspoort (DVP)

In de railinfrabranche is afgesproken dat medewerkers aan het spoor in het bezit moeten zijn van een geldig digitaal veiligheidspaspoort (DVP). Hierin staat welke veiligheidstrainingen de werknemer succesvol heeft afgerond. Ook is het mogelijk om eventuele overtredingen van de life saving rules in het DVP-systeem vast te leggen. De verantwoordelijke op de werkplek kan op deze manier vaststellen of een werknemer veilig aan het spoor kan en mag werken.

Dagpas niet meer gratis

Werknemers die slechts incidenteel op ProRail-terrein werken, kunnen worden voorzien van een dagpas. Het volgen van een veiligheidstraining is dan niet nodig. Eerder was deze dagpas gratis, waardoor sommige bedrijven dit als een goedkoper alternatief zagen en zo de afspraak om werknemers te trainen, omzeilden. Dat is niet wenselijk. Uit de cijfers blijkt

dat medewerkers zonder training drie keer meer overtredingen van de veiligheidsregels begaan dan medewerkers met training.

Om het gebruik van dagpassen te ontmoedigen, vraagt railAlert sinds 1 januari 2019 een kostenvergoeding. Voor 35 euro exclusief btw kan een werkgever maximaal tien passen per medewerker per jaar aanvragen. Het is nu al duidelijk dat het introduceren van de betaalde dagpas het gewenste effect heeft. Het aantal mensen dat voor het eerst een DVP heeft gehaald, nam in 2019 met zo'n duizend personen toe ten opzichte van 2018. In totaal hebben inmiddels ruim 62.000 mensen een DVP-pas.

Rusttijdcontrole

Ook is in 2019 de registratie van rusttijden in het DVP-systeem ingevoerd. Als er bij aanvang van een dienst onvoldoende rusttijd (minder dan acht uur tussen af- en aanmelden) in de afgelopen 24 uur wordt gedetecteerd, dan is dit direct onderwerp van gesprek. Het is aan de (veiligheids)functionaris te beoordelen of de betrokken DVP-pashouder mag werken.

Aantal (bijna-)incidenten gestegen

Ondanks de inspanningen van alle betrokkenen, blijft werken aan het spoor niet zonder risico's. In 2019 kreeg railAlert een groot aantal meldingen van

(bijna-)ongevallen binnen. In totaal zijn er 326 veiligheidsincidenten gemeld via de meldapplicatie van railAlert: het Veiligheidsdashboard. Daarnaast kwamen er ook meldingen binnen via andere kanalen. Het afgelopen jaar deden zich gelukkig geen dodelijke ongevallen voor. Wel raakten twee medewerkers ernstig gewond tijdens hun werk.

Het grote aantal meldingen was aanleiding voor railAlert om de betrokkenen bijeen te roepen. Tijdens de bijeenkomst op 6 november bogen de aanwezigen zich over de verschillende soorten incidenten, de oorzaken hiervan en de mogelijke oplossingen.

De drie belangrijkste conclusies op een rij:

1. Kranen op lorries vragen extra aandacht

Het aantal bijna-aanrijdingen met kranen op lorries (KROL) sprong het meest in het oog. Tijdens het congres bleek dat veiligheidsmaatregelen op deze kranen op lorries niet altijd de gewenste veiligheid vergrootten, maar soms zelfs – in combinatie met een drukke werkplek – het tegenovergestelde effect hadden. railAlert werkt nu aan maatregelen om de kans op aanrijding met een KROL verder te verkleinen.

2. Risico's bij werken met elektriciteit

Ook de risico's bij het werken met elektriciteit blijven volop de aandacht vragen. Helemaal nadat werknemers afgelopen jaar zwaargewond raakten doordat zij onverwacht in aanraking kwam met (re-)stroom, terwijl men dacht dat alle voorzorgsmaatregelen om elektrisering uit te sluiten waren getroffen.

3. Meldcultuur verbeteren

Slechts achttien bedrijven uit de branche hebben het afgelopen jaar veiligheidsincidenten gemeld via het Veiligheidsdashboard. Het blijkt dat een deel van de incidenten nog steeds niet wordt gemeld. Dit terwijl deze informatie erg belangrijk is om ongevallen in de toekomst te voorkomen. Het verbeteren van de meldcultuur blijft dan ook nodig om een betrouwbaar beeld te verkrijgen van de (on)veilige werksituatie "buiten".



Een interview voor de camera: Ira Helsloot, voorzitter van railAlert, tijdens de branchebijeenkomst van 6 november 2019. Foto: Tessa van der Heiden, ELBA\REC.

Colofon

Uitgave

Stichting railAlert,
Soesterweg 244, 3812 BH Amersfoort
Postbus 165, 3800 AD Amersfoort
Tel. 085-0023510
E-mail: info@railalert.nl
Website: www.railalert.nl
KVK 41265920
Copyright © 2020 Stichting railAlert

Eindredactie

Jan Kees Hofker

Redactie

Oege Kleijne

Tekst

Scherp Communicatie

Medewerkers

Koen van den Berg
Marcel Edwards
Paula Nusse
Eric Schoenmakers

Ontwerp/grafische vormgeving

Geraphic Studio, Pijnacker

Fotografie en illustraties

Stichting railAlert
ProRail* (foto voorpagina)
Strukton
Overigen*

* Auteursrechthebbenden en/of andere makers/
organisaties zijn bij de foto's/illustraties vermeld.

Auteursrecht/copyright

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de directie/eindredactie van de Stichting railAlert. Auteursrecht op tekst, vormgeving en illustraties/foto's wordt voorbehouden.

Disclaimer

Het verkorte jaarverslag van de Stichting railAlert is bedoeld om belangstellenden en betrokkenen in algemene zin te informeren over wat de stichting doet en welke activiteiten railAlert heeft ontplooid in 2019. Ondanks dat er met de grootst mogelijke zorgvuldigheid aan de samenstelling van dit jaarverslag is gewerkt, kunnen aan deze publicatie geen rechten ontleend worden.

Amersfoort, juni 2020