Jaarverslag Stichting railAlert 2019



railAlert

Verder voorwaarts met veiligheid in de railinfrabranche

Inhoudsopgave

- Verdere stappen gezet op weg naar een veiligere werkplek 3
- Dit is railAlert anno 2019 5
  - Organisatiestructuur Stichting railAlert 5
  - Arbo in de meest ruime zin des woords 6
  - Persoonscertificering 7
  - Certificering van werkplekbeveiligingsbedrijven en personeelsstellers 7
  - Productcertificering 8
  - Digitaal veiligheidspaspoort 8
  - Lokaal spoor 9
- De belangrijkste highlights van 2019 in het kort 10
- Veiligheidsincidenten in 2019 – onveiligheid in indicaties 12
  - Overzicht van gemelde veiligheidsincidenten op het railAlert-dashboard 13
- Arbocatalogus nu onder de hoede van railAlert 15
- Risico's op elektrisering en elektrocutie verder verkleinen 17
- Nieuwe en gewijzigde eisen aan vakbekwaamheid 18
- Meer aandacht voor lokaal spoor (metro/tram) 19
- Het programma digitaal veiligheidspaspoort in 2019 21
- Safety Walks: Met elkaar in gesprek over veiligheid 24
- Communicatie: meer, bondiger en vooral directer 25
- railAlert als organisatie 27
- Colofon en disclaimer 28



Werkzaamheden bij de aanleg van het nieuwe opstelterrein 'De Vork' in Haren bij Groningen. Foto: railAlert, Jan Kees Hofker.

Foto voorpagina:
Werkzaamheden aan het emplacement van Den Haag Centraal.
Foto: ProRail, Jeroen Vloemans.

2019: verdere stappen gezet op weg naar een veiliger werkplek

De Stichting railAlert mag met voorzichtige tevredenheid terugkijken op het jaar 2019. Zo kreeg de samenwerking binnen de railinfrabranche verder vorm door de afgeronde integratie van de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid in de Stichting railAlert. Daarnaast kon het programma van het digitaal veiligheidspaspoort verder verbeterd worden door nieuwe functionaliteiten. Verder leidde de samenwerking tussen railinfrabeheerders, aannemers en ingenieursbureaus tot aangepaste en vooral praktisch uitvoerbare regels en afspraken.

Ondanks de behaalde successen valt er voor de stichting nog voldoende te verbeteren. Het afgelopen jaar was namelijk bepaald niet zonder incidenten op en rond het spoor van trein en metro. Hoewel er geen dodelijke slachtoffers te betreuren waren, raakten twee medewerkers ernstig gewond tijdens hun werk.



Elektriciteit vormt nog altijd een bron van elektriserings- en elektrocutiegevaar. Foto: ProRail, Stefan Verkerk.

Het aantal meldingen van incidenten en bijna-ongevallen nam dusdanig toe, dat railAlert in de zomer van 2019 het initiatief nam om de betrokkenen bijeen te roepen. Doel hiervan was om na te gaan of daadwerkelijk het aantal incidenten was toegenomen (en zo ja, hoe dit een halt kon worden toegeroepen) of dat alleen het aantal meldingen was gestegen.

Aannemers ervaren toegenomen druk

Het is niet duidelijk of er een oorzakelijk verband bestaat tussen het stijgende aantal incidenten en de toegenomen druk die een aantal aannemers in de railinfrasector aangeven te ervaren. Die toegenomen druk op aannemers komt zowel door de constante druk op de prijzen, als door de steeds kortere perioden die voor werkzaamheden aan de railinfra worden gepland en uitgetrokken. Want ook de infrabeheerders staan voor een steeds grotere uitdaging om baanvakken en emplacementen zo lang mogelijk open te houden voor vervoerders van reizigers en goederen.

Onderaanneming niet bevorderlijk voor een goede communicatie

Een bijkomende complicerende factor voor de veiligheid bij werkzaamheden aan of rond het spoor wordt gevormd door het vaak grote aantal lagen in de onderaanneming. Zo besteden bijvoorbeeld hoofdaannemers, onder meer als gevolg van discontinuïteit, delen van het werk uit aan andere bedrijven en deze onderaannemers doen dat op hun beurt ook weer. Zo kunnen er tot wel zeven lagen ondernemers in de keten voorkomen. Dit bemoeilijkt de communicatie tussen de hoofdaannemer en de laatste in de keten – vaak zzp'ers – in deze hiërarchie. Hierdoor zijn medewerker van onderaannemers bijvoorbeeld niet altijd op de hoogte van bepaalde wijzigingen in de voorschriften en/of de planning.

Streven naar een veilige werkplek

Het is een complex werkveld waarin railAlert opereert. Daarbij geldt nog steeds het streven naar een veilige werkplek. Het is een groot goed dat er binnen



De vervoerders willen de ProRail-sporen zo lang mogelijk open houden voor het vervoer van reizigers en goederen. Daardoor hebben aannemers relatief kort de tijd voor het werk aan spoor, apparatuur en bovenleiding. Foto: ProRail, Stefan Verkerk.

de stichting nog altijd een zeer positieve grondhouding bestaat om met duidelijke regels de veiligheid van werken aan de railinfra optimaal gestalte te geven. De vele afgevaardigden van deelnemende railinfrabedrijven in al hun verscheidenheid zetten zich al vele jaren in om de sector tot één van de veiligste in Nederland te maken en te houden.

Vanuit die positieve grondhouding van alle betrokkenen en het streven naar een hoge mate van veiligheid, werkt railAlert hard aan projecten die een verdere impuls geven aan een veiligere werkplek.

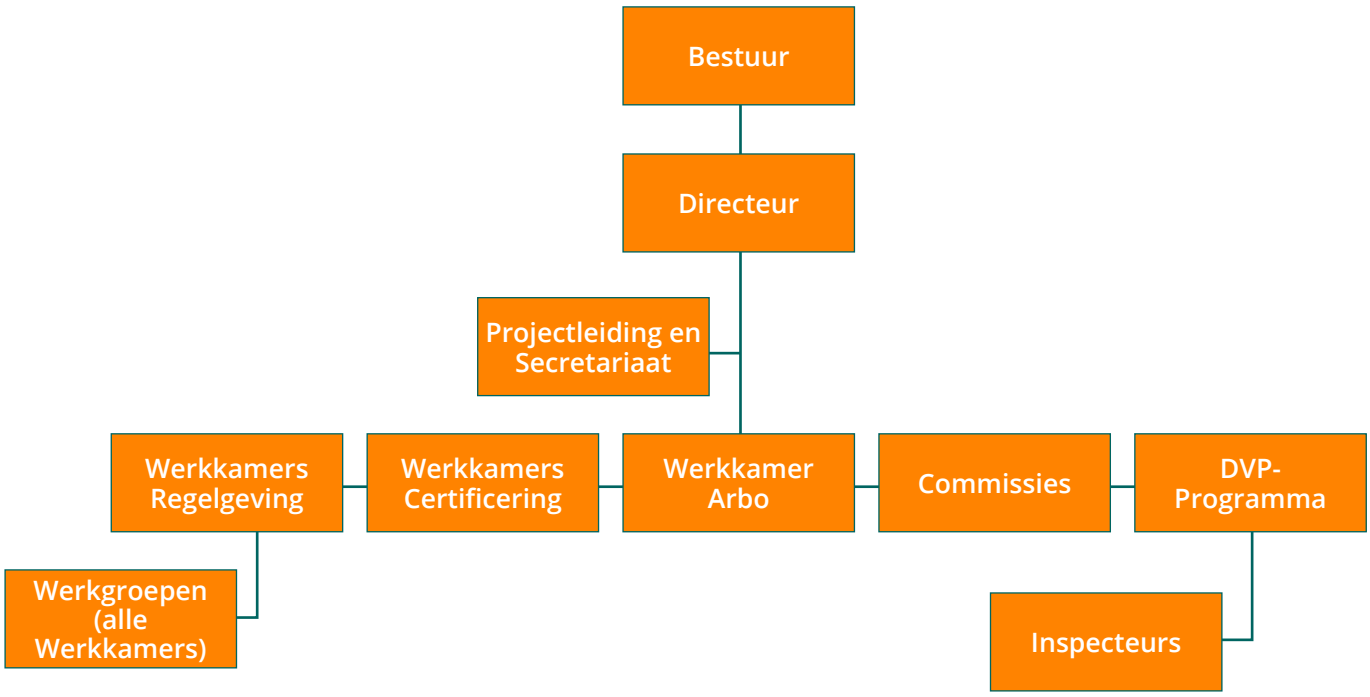
Dit is railAlert anno 2019

In railAlert werken drie typen partijen met elkaar samen. Enerzijds zijn dat de infrabeheerders als ProRail (hoofdspoor), Infraspeed 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.

De infrabeheerders willen hun "assets" (bedrijfsmiddelen) tegen zo laag mogelijke kosten zo lang mogelijk operationeel houden en het aantal storingen en incidenten tot een minimum terugbrengen. Dit om de exploitatie mogelijk te maken. De aannemings- en onderhoudsbedrijven moeten hun bedrijfscontinuïteit waarborgen. Binnen dit spanningsveld opereert railAlert en bundelt op die manier de kennis en kunde van alle betrokken partijen. Dit om tot bindende afspraken te komen zodat veiliger werken praktisch haalbaar wordt. Uiteraard binnen de wettelijke kaders.

Organisatiestructuur Stichting railAlert

De Stichting railAlert wordt aangestuurd door een bestuur waarin alle belanghebbenden zijn vertegenwoordigd. Dit onder de leiding van een onafhankelijk voorzitter. Het bestuur wordt waar nodig bijgestaan, onder voorzitterschap van de directeur, door het Centraal College van Deskundigen (dit zijn de voorzitters van de werkkamers) dat adviezen uitbrengt op het terrein van arbeidsveiligheid.
Wie naar de basis van dit schema kijkt, ziet een rijke schakering aan werkkamers, commissies van deskundigen en werkgroepen. In het overgrote deel



Organisatiestructuur van de Stichting railAlert.

van deze overlegorganen hebben belanghebbenden zitting of laten ze zich vertegenwoordigen. railAlert bewaakt dat al die deelorganen representatief voor de branche zijn en dat kennis gedeeld wordt, zodat er geen eilanden ontstaan. Deze werkkamers, commissies en werkgroepen hebben meer dan honderd (!) deelnemers. Dat illustreert een enorme blijk van betrokkenheid bij de zorg voor een veilige werkplek.

Daarnaast heeft railAlert een werkapparaat bestaande uit in totaal twaalf medewerkers. Zes daarvan zijn veiligheidsinspecteurs, die op de werkplekken buiten controleren op de belangrijkste afspraken die alle betrokkenen met elkaar gemaakt hebben.

Meerdere belangrijke overlegpartners

Veilig werken aan de railinfra is overigens niet alleen een zaak van railAlert en de deelnemende bedrijven. Ook de overheid is via de Inspectie Leefomgeving en Transport (onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) en de Inspectie SZW (onderdeel van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid) een belangrijke betrokkene.



De overheid is voor railAlert een belangrijke overlegpartner, bijvoorbeeld in de vorm van de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Inspectie SZW.
Foto: Inspectie Leefomgeving en Transport.

railAlert overlegt ook met organisaties die nauw betrokkenen zijn bij arbeidsveiligheid in en om railinfraprojecten. Het gaat dan met name over de mensen en het materieel die daarbij worden ingezet. Het voert hier te ver om alle organisaties te benoemen, maar de meest opvallende zijn organisaties en ondernemerskoepels op het gebied van de bouw en infrastructuur. Denk hierbij aan de VSD, de SSVV, de Stichting Toezicht Certificatie Verticaal Transport (TCVT) en de Brancheverenigingen voor Werkplekbeveiligingsbedrijven en personeelstellers (BWR).

Regelgeving op veel werkterreinen

Afspraken over veilige werkplekken bestrijken een breed werkveld en komen in de regelgeving tot uiting. Het betreft onder meer regels over de kwaliteit van producten die worden gebruikt om de werkplek te beveiligen, zoals hekwerken langs het spoor, en regels over eisen die worden gesteld aan werkplekbeveiligingsbedrijven, uitzendorganisaties (personeelsstellers) en hun medewerkers. Ook gaan de afspraken bijvoorbeeld over medische en/of psychologische keuringen van medewerkers, want ook daarover moeten goede afspraken worden gemaakt die in de praktijk werkbaar zijn.

Verschillende werkkamers binnen railAlert ontwikkelen deze regelgeving, toetsen die en verbeteren die al naar gelang er wensen uit de railinfrabranche komen of omdat 'hogere regelgeving' dit voorschrijft. Omdat nieuwe afspraken en daaruit voortvloeiende regelgeving tal van raakvlakken heeft met andere regels of werkwijzen, overleggen de verschillende werkkamers ook onderling om tot werkbare afspraken te komen. Met werkbaar wordt bedoeld dat de afspraken in de dagelijkse praktijk goed uitvoerbaar moeten zijn.

Arbo in de meest ruime zin des woords

De arbowetgeving in Nederland en de speciale Arbocatalogus voor de Railinfrabranche vormen het werkterrein van de specialisten die namens de belanghebbenden betrokken zijn bij railAlert. De Werkkamer Arbo (voorheen de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid) en de Werkgroep Arbo buigen zich over deze uit de wettelijke regelingen voortvloeiende, bindende afspraken voor de railin-



Een deel van het overzicht van risico's voor infrawerknemers op de website van de Arbocatalogus voor de Railinfrabranche.

frabranche. Daarbij vertegenwoordigt railAlert ook uitdrukkelijk de belangen van de werknemers.

Persoonscertificering

Het doel van persoonscertificering is dat personen met een veiligheidstaak of een Veiligheid Kritische Technische Taak (VKTT) kunnen aantonen te beschikken over de vereiste vakbekwaamheid voor de desbetreffende taak.

railAlert stelt eisen aan personen met een veiligheidstaak op basis van het Normenkader Veilig Werken (NVW) en het Voorschrift Veilig Werken (VVW) Trein, Tram en Metro. ProRail stelt, op basis van de ACD00114 (onderdeel van haar erkenningsregeling) en op basis van haar Veiligheids Management Systeem (VMS ProRail), eisen aan personen met een Veiligheid Kritische Technische Taak.
Ook stelt ProRail de eisen vast voor de Veiligheid Kritische Technische Taken; deze zijn uitsluitend voor ProRail-medewerkers.
De vakbekwaamheidseisen zijn per taak vastgelegd in certificeringsschema's. In elk certificeringsschema is tevens de bijbehorende beoordelingssystematiek vastgelegd.

Veranderingen in regelgeving of techniek, maar ook ervaringen uit de praktijk, kunnen leiden tot aanpassingen van certificeringsschema's en de beoordelingssystematiek.

railAlert heeft samen met haar partner Railcenter e-learnings en examentrainingen ontwikkeld, zodat kandidaten zich voor kunnen bereiden op het behalen van één of meer certificaten.

Certificering en erkenning van werkplekbeveiligingsbedrijven en personeelsstellers

railAlert heeft een erkenningsregeling voor werkplekbeveiligingsbedrijven en personeelsstellers. Dergelijke bedrijven dienen te voldoen aan bepaalde criteria (vastgelegd in certificeringsregelingen) om veilig werken aan of nabij railinfrastructuur (met name ten aanzien van aanrijd-, elektrocutie- en elektriseringsgevaar en arboveiligheid) te borgen. Het gaat hierbij om bedrijven die de werkplekbeveiligingsactiviteiten uitvoeren en/of personeel hiervoor beschikbaar stellen. Slechts organisaties die door railAlert gecertificeerd zijn, mogen werkplekbeveiligingsactiviteiten uitvoeren en/of personeel hiervoor aanbieden.
De Werkkamer Systeemcertificering is binnen railAlert verantwoordelijk voor het beheer en de uitgifte van de Certificeringsregeling Personeelstellen en Werkplekbeveiliging.



Werkplekbeveiligingsbedrijven leveren mensen die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid bij het werken aan of rond het spoor. Ook deze bedrijven dienen aan bepaalde eisen te voldoen. Met ingang van 1 juli 2019 zijn de medewerkers van die bedrijven in gele veiligheidskleding te zien. Foto: ProRail, Gerrit Serné.

Onder het toepassingsgebied 'personeelstellen' wordt verstaan: alle activiteiten gericht op het leveren van gekwalificeerd personeel ten behoeve van de in het onderstaand toepassingsgebied opgesomde activiteiten.
Onder 'werkplekbeveiliging' worden de volgende activiteiten verstaan: het aanvragen, voorbereiden, uitvoeren, inrichten, onderhouden en opheffen van maatregelen ten behoeve van werkplekbeveiliging alsmede het beschikbaar stellen van gekwalificeerd personeel bij het werken aan of nabij de railinfrastructuur.

Productcertificering: middelen om de werkplek te beveiligen

Niet alleen mensen zorgen voor een veilige werkplek aan en rond het spoor. Ook middelen, zoals een hekwerk, spelen hierin een cruciale rol. Het doel: aanrijdgevaar tot een minimum beperken of geheel uitsluiten.

Om de kwaliteit van deze middelen te borgen, is ervoor gekozen om deze te certificeren. Productcertificering is een kwalitatief goed proces dat ervoor zorgt dat er uitsluitend met veilige en gekeurde middelen wordt gewerkt. Gecertificeerde middelen krijgen een sticker zodat het voor de gebruiker zichtbaar en duidelijk is dat het desbetreffende middel is toegelaten en voor welke periode.

Tot nu toe zijn er meer dan twintig mobiele werkplekbeveiligingsmiddelen tegen aanrijdgevaar op het hoofdspoor gecertificeerd. Het gaat onder meer om hekwerken, kortsluitlansen en gegarandeerde waarschuwingsinstallaties. Op de website van railAlert is een overzicht van deze gecertificeerde middelen te vinden.

ProRail beoordeelt de vaste middelen. Deze worden dus niet door railAlert gecertificeerd. Denk daarbij aan wisselklemmen, sein 513-borden en materialen die gebruikt worden voor de afbakening van de gevarenzone.

De Werkkamer Productcertificering gaat in de toekomst ook middelen certificeren die moeten beschermen tegen elektrocutie. Hetzelfde geldt voor werkplekbeveiligingsmiddelen voor metro en tram.



Certificering kan helaas niet altijd voorkomen dat middelen weleens misbruikt worden, waarbij ze worden ingezet voor andere doeleinden dan waarvoor ze bedoeld zijn. Foto: railAlert.

Digitaal veiligheidspaspoort

Wie toegang tot een werkplek aan het hoofdspoor (en binnenkort bij alle metrobedrijven) moet krijgen, hoort ook kennis te hebben van gevaren en van de negen veiligheidsregels (de life saving rules). De railinfrabranche onderschrijft de afspraak dat medewerkers in het bezit moeten zijn van een geldig digitaal veiligheidspaspoort. Dat kan alleen worden verkregen als iemand een veiligheidstraining heeft gevolgd en het daarbij horende examen succesvol heeft afgelegd.

In dit digitale paspoort staat vermeld dat de medewerker bepaalde examens succesvol heeft afgelegd op het gebied van spoorwegveiligheid. De verantwoordelijke op een werkplek kan via de app vaststellen of de werknemer de juiste examens heeft afgelegd en of deze nog geldig zijn. Dit om zeker te weten dat diegene veilig kan en mag werken. Het systeem achter het digitaal veiligheidspaspoort faciliteert ook



Het digitaal veiligheidspaspoort (DVP)

de vastlegging van overtredingen van de life saving rules.

Op verzoek van de aannemers bestaat sinds enkele jaren de mogelijkheid werknemers die incidenteel op ProRail-terrein moeten werken te voorzien van een dagpas. Diegene moet dan worden begeleid door iemand die verantwoordelijkheid draagt voor de man of vrouw met zo'n dagpas.

Lokaal spoor

Nederland kent behalve het spoor waarop reizigers-, goederen-, werk- en diensttreinen rijden, ook een viertal stedelijke gebieden met metro- en/of tramlijnen. Hoewel het hier ook railbedrijven betreft, kennen deze een specifieke veiligheidsproblematiek. Zo vraagt het werken aan een metrobaan met een stroomrail/spanningsrail langs het spoor specifieke eisen op het gebied van veiligheid.
Het werken aan een tramspoor brengt ook specifieke risico's met zich mee. Veel trambanen worden immers ook door andere voertuigen en verkeersdeelnemers gebruikt. Denk aan bussen, taxi's personen- en vrachtauto's of (brom)fietsers. Medewerkers die aan de trambaan moeten werken lopen daardoor het risico aangereden te worden.
De infrabeheerders van deze metro- en/of trambedrijven in en om Amsterdam (GVB), Den Haag (HTM), Rotterdam (RET) en Utrecht (Provincie Utrecht) werken binnen railAlert samen om de veiligheid van de medewerkers te bevorderen.



Het werken aan metrolijnen kent een specifieke veiligheidsproblematiek, onder meer door de aanwezigheid van een stroom- of spanningsrail op bepaalde trajecten. Op de foto de gele spanningsrail, links van het spoor.
Foto: Oege Kleijne (privécollectie).

De belangrijkste highlights van 2019 in het kort

railAlert blikt terug op 2019: een jaar met vele activiteiten. De belangrijkste op een rij.

Januari – Dagpassen tegen betaling

Voor medewerkers die incidenteel aan het spoor moeten werken, bestaat er al enige tijd de mogelijkheid een gratis dagpas aan te vragen. Het volgen van een veiligheidstraining is hiervoor niet nodig. Sommige bedrijven zagen de dagpas daardoor als een veel goedkoper alternatief en verkozen deze optie boven het trainen van hun medewerkers. Dit is echter niet wenselijk en daarom vraagt railAlert sinds 1 januari 2019 een kostenvergoeding voor de dagpas. Dit om het gebruik van de dagpassen te ontmoedigen. Iemand met een veiligheidstraining en een digitaal veiligheidspaspoort is zich veel meer bewust van de veiligheidsrisico's. Dat blijkt ook uit cijfers: medewerkers zonder training begaan drie keer meer overtredingen van de veiligheidsregels dan medewerkers met training.

Maart – Wisseling aan de top



Co van der Aa stond tussen 2012 en 2019 aan het roer van railAlert als onafhankelijk voorzitter. Hij wordt opgevolgd door hoogleraar Ira Helsloot. Foto: Strukton.

Op 1 maart 2019 nam Co van der Aa afscheid als onafhankelijke voorzitter van het bestuur van railAlert. De oud-marineman die vanaf 2012 de voorzittershamer van railAlert hanteerde, wordt opgevolgd door hoogleraar Ira Helsloot, een autoriteit op veiligheidsgebied. Begin 2019 trad Wouter van Dijk aan als nieuw bestuurslid bij railAlert. Hij volgt Karel van Gils op. Dit is het gevolg van een directiewisseling binnen ProRail, waarbij Wouter de functie (directeur asset management) van Karel overneemt.

Maart – RailTech 2019

railAlert presenteerde zich op de vakbeurs RailTech 2019 in de Utrechtse Jaarbeurs. Aan de hand van een quiz over railveiligheid (met meer dan honderd reacties) kwamen de medewerkers van railAlert met tal van branchegenoten in contact. De reacties op de presentatie waren louter positief. Ook de voordracht over de toekomst van het digitaal veiligheidspaspoort werd goed ontvangen door de beursbezoekers.



Deze tekening presenteerde railAlert tijdens de vakbeurs RailTech 2019 met als opdracht: Zoek de (veiligheids-) fouten. Tekening: Gerard Nijboer, Geraphic Studio.

April – Verbeteringen voor personeelssteller en werkbeveiligingsbedrijven

De Certificeringsregeling Personeelstellen en Werkplekbeveiliging is in april zodanig aangepast dat mogelijke onduidelijkheden rond de capaciteit van de werkplekbeveiliging zijn weggenomen. Ook werd van de gelegenheid gebruikgemaakt om redactionele wijzigingen door te voeren die de leesbaarheid van het stuk verbeteren.

April – Onderzoek naar schakelopdrachten

Het uitschakelen van de elektrische spanning op de bovenleiding is vaak nodig om veilig te kunnen werken aan de railinfrastructuur. railAlert liet een onderzoek uitvoeren met als centrale vraag: gaat dit uitschakelen goed en volgens de afgesproken procedures? In totaal werden driehonderd schakelopdrachten uitgevoerd. In nagenoeg alle gevallen ging dit volgens voorschrift.



Een schakelaar waarmee de stroom op de bovenleiding kan worden in- en uitgeschakeld.
Foto: railAlert, Oege Kleijne.

April – Onderzoek naar het aanraken van de bovenleiding door de KROL

railAlert liet een indicatief onderzoek uitvoeren naar de reden waarom kranen op lorries nog steeds (ondanks alle verbeteringen van de laatste jaren) relatief vaak de bovenleiding raken. De machinisten die voor het onderzoek werden ondervraagd noemden een veelheid van oorzaken. De Werkkamer Regelgeving Energievoorziening van railAlert gaat de resultaten van dit onderzoek verder uitwerken in aanbevelingen voor alle betrokkenen.

Juli – Van geel naar oranje

Het al eerder op verzoek van de railinfrabranche (trein, metro en tram) genomen besluit om de kleding van de werkers aan de infrastructuur 'om te kleuren' van geel naar oranje, is per 1 juli 2019 ingevoerd. De medewerkers die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid van de railinfrawerkers, kregen gele veiligheidskleding. Een uitgebreide voorlichtingsactie op basis van een door railAlert opgestelde brancherichtlijn is aan de invoering voorafgegaan.



Sinds 1 juli 2019 dragen medewerkers langs het spoor oranje in plaats van de welbekende gele veiligheidskleding. Foto: railAlert.

Juli – Aan- en afmelden met rusttijdcontrole

Het DVP-systeem heeft extra functionaliteiten gekregen. Voortaan kunnen veiligheidsfunctionarissen en uitvoerders niet alleen zien waar medewerkers zijn ingecheckt, ook berekent het systeem de rusttijden van de individuele medewerkers. Als er bij het aanmelden onvoldoende rusttijd aanwezig is, gemeten over de afgelopen 24 uur, dan zal dit direct onderwerp van gesprek zijn.

September – Fusie tussen SWiTS¡ en railAlert

Om de kennis en kunde over elektrische veiligheid binnen railAlert te bundelen, fuseerden SWiTS¡ (Spanningsloos Werken in de TreinSector¡) en railAlert. SWiTS¡ was voorheen een samenwerkingsverband tussen Arcadis, AssetRail, BAM, Dura Vermeer, Dynniq, Movares, ProRail, Railcenter, Spitzke, Strukton, Van Gelder en VolkerRail en de Werkkamer Regelgeving Energievoorziening van railAlert. Deze fusie resulteerde in een nieuwe werkkamer met de naam Elektrische Veiligheid, waarin nu ook de metro- en trambedrijven zijn vertegenwoordigd.

November – Branchebijeenkomst over (bijna-)ongevallen

Het aantal meldingen over met name (bijna-)ongevallen nam in de loop van 2019 dusdanig toe, dat railAlert met de betrokkenen wilde spreken over wat er in de railinfrabranche aan de hand is. Want is alleen het aantal meldingen toegenomen of is het een getrouwe afspiegeling van een minder veilig wordende werkplek? Dankzij de bevindingen die tijdens deze bijeenkomst duidelijk werden, zijn verschillende initiatieven genomen. Bijvoorbeeld om het werken met de kraan op lorries verbeteren.

Veiligheidsincidenten in 2019 – onveiligheid in indicaties

Gedurende het verslagjaar kreeg railAlert een groot aantal meldingen van (bijna-)ongevallen binnen. De belangrijkste bron van deze meldingen is het eigen railAlert Veiligheidsdashboard. Dit is een webapplicatie waarmee de aangesloten bedrijven en organisaties in de railinfrabranche veiligheidsincidenten kunnen melden. Daarnaast kwamen ook via andere kanalen, bijvoorbeeld via e-mail en via ProRail, meldingen binnen.

In 2019 waren geen dodelijke ongevallen tijdens het werk aan de railinfrastructuur te betreuren, wel twee zwaargewonden.

Het aantal meldingen van ongevallen en bijna-ongevallen (vooral bijna-aanrijdingen) kwam in de loop van de zomer van 2019 al snel boven het aantal van diezelfde periode in 2018. Een nieuwsbericht hierover zorgde ervoor dat er zelfs nog meer meldingen binnenstroomden. De melders schetsten daarbij ook vaak de omstandigheden waardoor deze incidenten naar hun mening werden veroorzaakt. Het grotere aantal meldingen vormde voor railAlert aanleiding om op 6 november een congres te organiseren met als doel om awareness te creëren en om na te gaan of het aantal incidenten was gestegen of alleen het aantal meldingen. Daarnaast bogen betrokkenen zich tijdens deze bijeenkomst over de verschillende soorten incidenten, de oorzaken hiervan en de mogelijke oplossingsrichtingen.

Vooral problemen met kranen op lorries

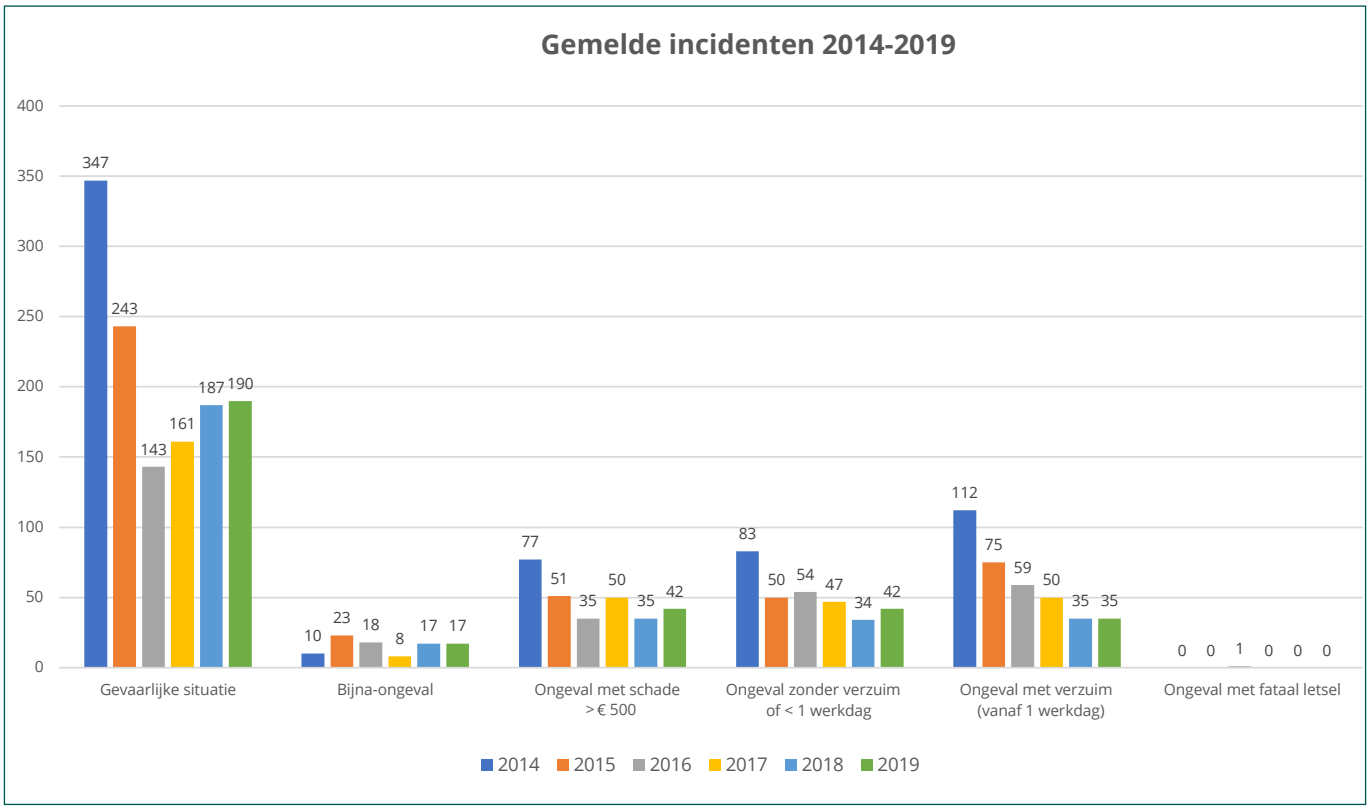
De deelnemers kwamen tot de voorzichtige conclusie dat niet alleen het aantal meldingen in 2019 was gestegen, maar ook het daadwerkelijke aantal (bijna-) ongevallen. Meest in het oog springend: bijna-aanrijdingen met kranen op lorries (KROL). Tijdens het congres schetsten betrokkenen een complexe problematiek, waarbij veiligheidsmaatregelen op deze krollen niet altijd de gewenste veiligheid vergrootten, maar soms zelfs – in combinatie met een drukke werkplek – het tegenovergestelde effect hadden. Voor railAlert vormde dit de aanleiding om met de diverse betrokken organisaties en bedrijven te overleggen over welke maatregelen er nodig zijn om de kans op een aanrijding met een KROL verder te verkleinen.

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



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

Overzicht van gemelde veiligheids-incidenten op het railAlert-dashboard



Type incident	Aan een werknemer in verband met het verrichten van arbeid overkomen ongewilde, plotselinge gebeurtenis.
Ongeval met fataal letsel	Er is sprake van fataal letsel als de betrokken werknemer bij een ongeval om het leven is gekomen of binnen dertig dagen na het ongeval aan de gevolgen van het letsel overlijdt, met uitzondering van suïcidale personen.
Ongeval met verzuim	Ongeval waarbij het slachtoffer dusdanig letsel heeft opgelopen dat er sprake is van een verzuim van één hele werkdag of meer. Let op! De dag van het ongeval is NIET inbegrepen.
Letselongeval zonder verzuim	Ongeval met letsel waarbij het slachtoffer dusdanig letsel heeft opgelopen, maar niet arbeidsongeschikt is geraakt en niet verzuimt (EHBO-incidenten vallen onder deze definitie).
Ongeval met schade	Ongeval met schade van betekenis (meer dan vijfhonderd euro) aan het materieel, de rails en/of andere installaties.
Bijna-ongeval	Een bijna-ongeval is een gebeurtenis waarbij de uitvoering van een noodveiligheids-maatregel (zoals: alarm, herroepen, snelremming, tyfoneren, afzwaaien, wegspringen persoon of uit de gevarenzone verwijderen) een ongeval heeft voorkomen.
Gevaarlijke situatie	Situatie waarbij potentieel gevaar aanwezig is maar niet heeft geleid tot een ongeval.

Jaar	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Totaal gemelde incidenten	629	442	310	316	308	326

Verbeteren meldcultuur blijft aandachtspunt

In 2019 zijn door de aangesloten bedrijven in het verslagjaar in totaal 326 veiligheidsincidenten gemeld via de meldapplicatie van railAlert: het Veiligheids-dasboard. Deze incidenten hebben zich voorgedaan bij het werk aan de spoorinfra in Nederland, zowel bij het hoofdspoor (trein) als bij lokaal spoor (metro/tram). Dit aantal is vrijwel gelijk aan het aantal meldingen in de drie voorgaande jaren. Op basis hiervan is echter geen uitspraak te doen over de totale veiligheid in de railinfrabranche. De 326 incidenten zijn gemeld door achttien bedrijven uit de branche, terwijl er veel meer bedrijven actief zijn bij het werk aan het spoor. Uit vergelijking met data uit andere bronnen blijkt dat een deel van de incidenten niet wordt gemeld. Het verbeteren van de meldcultuur blijft dan ook nodig om een betrouwbaar beeld te verkrijgen van de (on)veilige werksituatie buiten. De informatie van incidenten is nodig om regelgeving en processen dusdanig te verbeteren dat ongevallen voorkomen kunnen worden.

Op het moment van verschijning van dit jaarverslag, zijn er nog geen definitieve ongevalscijfers over 2019 door ProRail gepubliceerd. Daarom beperkt railAlert zich tot de meldingen van incidenten via het Veiligheidsdashboard.

Overigens hebben zich in 2019 geen ongevallen met fataal letsel voorgedaan.

Arbocatalogus nu onder de hoede van railAlert

De fusie tussen railAlert en de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid (SAS) is formeel in 2018 ingegaan. In de loop van 2019 is aan een verdergaande integratie gewerkt. Dit kreeg vorm in de komst van een Werkkamer Arbo en een gelijknamige werkgroep. De Werkkamer Arbo is verantwoordelijk voor de zogeheten Arbocatalogus voor de Railinfrabranche.

In het verlengde van de fusie tussen de beide organisaties is de website van de SAS met daarop de Arbocatalogus overgezet naar de website van railAlert. Dit zodat bezoekers van de railAlert-website nu alle informatie rondom een veilige werkplek op één plek kunnen vinden.



Afgelopen jaar is gewerkt 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, technische ontwikkelingen en inzichten. Dat is ook een wettelijke verplichting waaraan railAlert eens per vijf jaar moet voldoen. In de Werkgroep Arbo werken de deskundigen ook aan de beoordeling van voorschriften en brancherichtlijnen (over aanrijd- en elektrisering-/elektrocutiegevaar) en nemen die vanuit arbo-oogpunt onder de loep.



Een met name genoemd risico in de Arbocatalogus is de kwartsstof die vrijkomt bij het storten van ballast op en langs het spoor. Foto: ProRail, Stefan Verkerk.



Medewerkers verwijderen slijpsel van een voet van een bovenleidingportaal tijdens werkzaamheden aan het project rond het station Naarden-Bussen gedurende de zomer 2019. Asbest en chroom-6 vormen twee van de vele arbo-risico's. Foto van afstand: railAlert, Oege Kleijne.

In het verslagjaar zijn de volgende arborisico's verder uitgediept, opgesteld en/of herzien (in willekeurige volgorde):

- kwartsstof
- straling
- koperoxide
- fysieke belasting
- beeldscherm
- valgevaar
- chroom-6
- pcb's
- asbest
- aanrijdgevaar

Aan een tweetal nieuwe risico's is in 2019 de laatste hand gelegd:

- fysieke belasting
- trillingen

Ook is in 2019 een traject gestart om de psychosociale arbeidsbelasting (PSA) 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.

Risico's op elektrisering en elektrocutie verder verkleinen

Bij het werken aan elektrische installaties, aan de bovenleiding, de stroom- of spanningsrail bij de metro en de rails bestaat er een kans om met elektriciteit in aanraking te komen. Met alle negatieven gevolgen van dien. railAlert, als vertegenwoordiger van bedrijven en organisaties in de railinfrasector, werkt al vele jaren aan praktisch uitvoerbare en duidelijke regels om de kans op elektrisering of zelfs elektrocutie sterk te verkleinen of uit te sluiten.

Hoewel er vanuit de opdrachtgevers – de railinfrabeheerders – en de wetgeving regels zijn opgesteld over hoe om te gaan met het werken met elektriciteit, bestaan er nog geen branchebindende afspraken in de vorm van bijvoorbeeld aparte Voorschriften Veilig Werken Hoogspanning en/of Laagspanning.



Afdekplaatjes vormen een belangrijke bescherming en kunnen elektrisering of erger voorkomen, zoals hier te zien in Railcenter in Amersfoort.
Foto: railAlert, Oege Kleijne.

Fusie met SWiTSi

Om de lijnen tussen organisaties te verkorten en meer slagkracht te kunnen ontwikkelen, vond in september een fusie plaats tussen de Werkkamer Regelgeving Energievoorziening van railAlert en SWiTSi (Spanningsloos Werken in de TreinSectori). Dit was een samenwerkingsverband tussen Arcadis, AssetRail, BAM, Dura Vermeer, Dynniq, Movares, ProRail, railAlert, Railcenter, Spitzke, Strukton, Van Gelder en VolkerRail. Deze fusie resulteerde in een nieuwe werkkamer met de naam Elektrische Veiligheid, waarin ook de metro- en trambedrijven zijn vertegenwoordigd.

De nieuwe werkkamer symboliseert tevens de verbreding in focus die met de fusie heeft plaatsgevonden: naast regelgeving (de 'basis op orde') is er ook aandacht gekomen voor andere aspecten die de elektrische veiligheid borgen. Zoals 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 Voorschrift Veilig Werken aan hoogspanning. Binnenkort buigt ze zich ook over een dergelijk voorschrift voor laagspanning.

Nieuwe en gewijzigde eisen aan vakbekwaamheid

Tweemaal per jaar worden er nieuwe certificeringsschema's en examens uitgegeven en wijzigingen doorgevoerd. Dit gebeurt steeds op 1 mei en 1 november. Hiermee vervallen de vorige versies.

Via brieven en de website informeert railAlert over de uitgifte van nieuwe certificeringsschema's, toetsen en documenten.

Wijzigingen in 2019 doorgevoerd

De eerste wijziging is dat het certificeringsschema WB-U is aangepast i.v.m. een nieuw format en nieuwe casusexamens.

Het grote verschil is dat in drie casusexamens de vijf beveiligingssystemen worden getoetst en dat de antwoorden digitaal moeten worden gegeven. Er wordt nog maar één certificaat afgegeven. Alle onderdelen moeten met een voldoende resultaat worden afgelegd.

De nieuwe casusexamens worden sinds 1 februari 2020 afgenomen door het Bureau voor Toetsing en Certificering (BTC).

De tweede wijziging is het Certificeringsschema Veiligheidscommunicatie (Trein).

Met ingang van 1 mei 2019 zijn er twee wijzigingen m.b.t. het certificaat Veiligheidscommunicatie Trein van kracht.

- De geldigheid van het certificaat Veiligheidscommunicatie is nu beperkt tot drie jaar. Met deze wijziging wil de branche meer aandacht geven aan het volgen van de gespreksregels van veiligheidscommunicatie;

- het VC-certificaat is nu ook voor de taken LLV, BBD verplicht gesteld. Voor de GMCN is certificaat VC per 1 november 2019 verplicht gesteld.



Foto: Oege Kleijne (privécollectie).

Meer aandacht voor lokaal spoor

Wie het in Nederland over spoorwegen heeft, denkt meestal eerst aan treinen en niet of minder vaak aan metro's en trams. Al enige jaren werken de regionale, stedelijke railvervoerbedrijven met metro- en tramnetten binnen railAlert samen op het gebied van veilig werken. Dat doen ze binnen de Werkkamer Lokaal Spoor en daarin overleggen ze met aannemers in de railinfrabranche.

Deze metro- en trambedrijven onderschrijven en steunen de belangrijkste kaders rond het werken aan en bij de railinfrastructuur, zoals ook de beheerders van het hoofdspoor (ProRail en Infraspeed Maintenance) dat doen. Deze kaders zijn beschreven in het Normenkader Veilig Werken dat voor de gehele railinfrabranche geldt. Deze normen worden uitgewerkt in aparte voorschriften voor het veilig werken aan de metro- en trambaan.

De regionale beheerders van metro- en tramnetten in de stedelijke gebieden van Amsterdam (GVB), Den Haag (HTM), Rotterdam (RET) en Utrecht (Provincie Utrecht) spannen zich, samen met vertegenwoordigers van onder meer de aannemers, binnen de Werkkamer Lokaal Spoor van railAlert al jaren in om goede Voorschriften Veilig Werken en brancherichtlijnen voor metro en tram tot stand te brengen. In de dagelijkse praktijk wordt dit ook wel afgekort tot VVW-Metro en VVW-Tram.



De Werkkamer Lokaal Spoor spant zich al jaren in om goede Voorschriften Veilig Werken en brancherichtlijnen voor dit lokale spoor tot stand te brengen. Niet alleen voor de metro-, maar ook voor de tramlijnen, zoals hier de Uithoflijn op de openingsdag in december 2019. Foto: Oege Kleijne (privécollectie).

Daarbij volgen de metro- en tramnetbeheerders de systematiek van het Normenkader Veilig Werken en werken ook aan de eenduidigheid en standaardisatie van voorschriften waar dat verantwoord is. Het grote voordeel voor externe partijen, zoals aannemers, is dat er relatief weinig afwijkingen zijn in de praktijk wanneer ze aan de infrastructuur moeten werken. Toch bestaan er ook verschillen en daarom spant railAlert zich in om die zo klein mogelijk te houden. Om die reden zijn er dan ook voor de werkers op het metroterrein en langs de metrolijnen aparte examen-eisen geformuleerd en (daarop gebaseerd) afzonderlijke veiligheidstrainingen ontstaan.

GVB

HTM | kom verder!

PROVINCIE UTRECHT

RET AARDIG ONDERWEG

De volgende stap in het naar elkaar toegroeien, is de invoering van het digitaal veiligheidspaspoort (DVP) met ingang van 1 september 2020 voor de metrolijnen in de regio's Den Haag en Rotterdam. Een dergelijke stap doen de lokaalspoorbeheerders per 1 september 2021 voor sommige veiligheidsfuncties voor de tramnetten.
Overigens heeft het GVB het DVP-programma al per 1 september 2019 bij de Amsterdamse metro ingevoerd.

De medewerkers binnen de Werkkamer Lokaal Spoor van railAlert hebben zich het afgelopen jaar onder meer beziggehouden met het verder ontwikkelen van certificeringsschema's (eisen aan examens en vakbekwaamheid) en aan de praktijkbeoordeling van medewerkers met functies als leider werkplekbeveiliging, lokale leiders veiligheid en veiligheidspersoon metro.

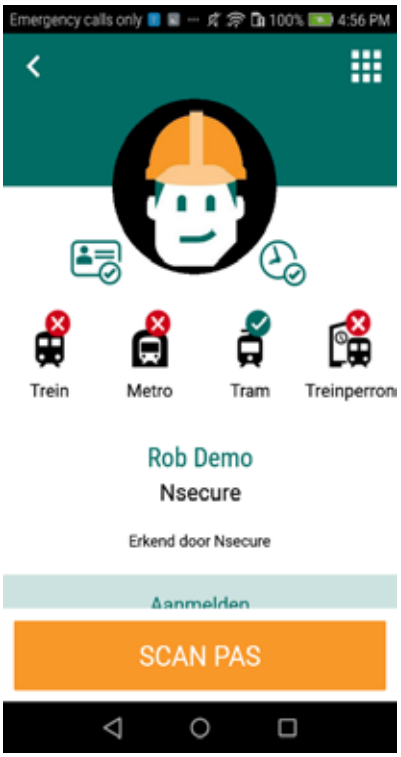
Ook bij de metro- en trambedrijven heeft per 1 juli 2019 de kleurenwijziging van de signalerende veiligheidskleding plaatsgevonden. De functionarissen die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid van de medewerkers aan of bij de railinfra dragen eveneens gele (in plaats van oranje) hesjes of jassen. De medewerkers voor wie zij de verantwoordelijkheid dragen, hebben een oranje jas of hesje.



Het metronetwerk groeide gestaag. Naast de Noord/Zuidlijn in Amsterdam in 2018 breidde het netwerk zich in 2019 uit met de Hoekse Lijn: Schiedam – Hoek van Holland. Foto: Oege Kleijne (privécollectie).

Het programma digitaal veiligheidspaspoort in 2019

Achter het begrip 'digitaal veiligheidspaspoort' (DVP) bevindt zich een programma dat erop gericht is om de mensen die moeten werken aan de railinfrastructuur bewust te maken van de gevaren die ze lopen. Op basis van afspraken tussen de beheerders van de railinfrastructuur, aannemers en ingenieursbureaus, is een set van negen veiligheidsafspraken (life saving rules) gemaakt, waarop gecontroleerd wordt door veiligheidsinspecteurs van railAlert.



Een beeld van de DVP-app. Rob Demo moet nog het nodige aan trainingen volgen alvorens hij wordt toegelaten tot werkplekken binnen bepaalde zones bij hoofdspoor, treinperron of metro.

Betaalde dagpassen

In 2019 is een tweetal verbeteringen doorgevoerd, bedoeld om de veiligheid op de werkplek te vergroten. De eerste verbetering betreft de invoering van betaalde dagpassen. Tot 1 januari 2019 werden deze passen nog gratis verstrekt. Uit het werkveld kwamen toen signalen waaruit bleek dat sommige bedrijven via deze dagpassen de afspraak om medewerkers een veiligheidsopleiding te laten volgen, omzeilden.

De dagpassen zijn bedoeld om medewerkers die slechts incidenteel aan de infra werken toegang tot ProRail-terrein te geven. Dit onder begeleiding van een meer ervaren collega met een digitaal veiligheidspaspoort of een specialist van een werkbeveiligingsbedrijf.



Een voorbeeld van een dagpas. railAlert wil die het liefst niet verstrekken, omdat medewerkers met een dagpas geen veiligheidstraining hebben gevolgd. Die schenden daardoor meer veiligheidsregels dan medewerkers met een digitaal veiligheidspaspoort.

De invoering van de betaalde dagpas is vooral bedoeld om dit omzeilen minder aantrekkelijk te maken. Voor 35 euro exclusief btw kan een werkgever tot tien passen per jaar voor een werknemer aanvragen.

Het introduceren van betaalde dagpascredits heeft het beoogde effect. Het aantal mensen dat voor het eerst een DVP heeft behaald in 2019, nam met zo'n duizend personen toe vergeleken met 2018.

Registratie van rusttijden

De tweede verbetering betreft de registratie van de rusttijden in het systeem van de DVP-pas. Ook deze verloopt naar wens. Na het inscannen van de DVP-pas bij aanvang dienst komt een rood klokje te staan indien in de afgelopen 24 uur een periode van minder dan acht uur tussen het afmelden en aanmelden wordt waargenomen. Indien wel een rustperiode van minstens acht uur wordt gemeten, verschijnt er een groen klokje. Het is aan de veiligheidsfunctionaris, eventueel in overleg met een leidinggevende of werkgever, te beoordelen of de betrokken DVP-pashouder met een rood klokje mag werken.



Een afbeelding in de app na de verplichte aan- en afmelding. Links: de medewerker heeft te weinig rust genoten tussen twee diensten. Het rechter icoon toont een gunstiger situatie.

DVP in cijfers in 2019

Op 31 december 2019 hadden zo'n 4.800 bedrijven een eigen account in het DVP-systeem. Daarvan waren er 2.130 in het jaar 2019 actief bij werkzaamheden aan de railinfra. Als we de cijfers nog verder uitsplitsen, zien we onder meer 32 door ProRail erkende bedrijven.
Kijken we naar het aantal personen dat een pas heeft in 2019, dan zien we dat ruim 62.000 mensen een digitaal veiligheidspaspoort bezitten. Van hen hebben zo'n 42.000 mensen hun pas in 2019 gebruikt.

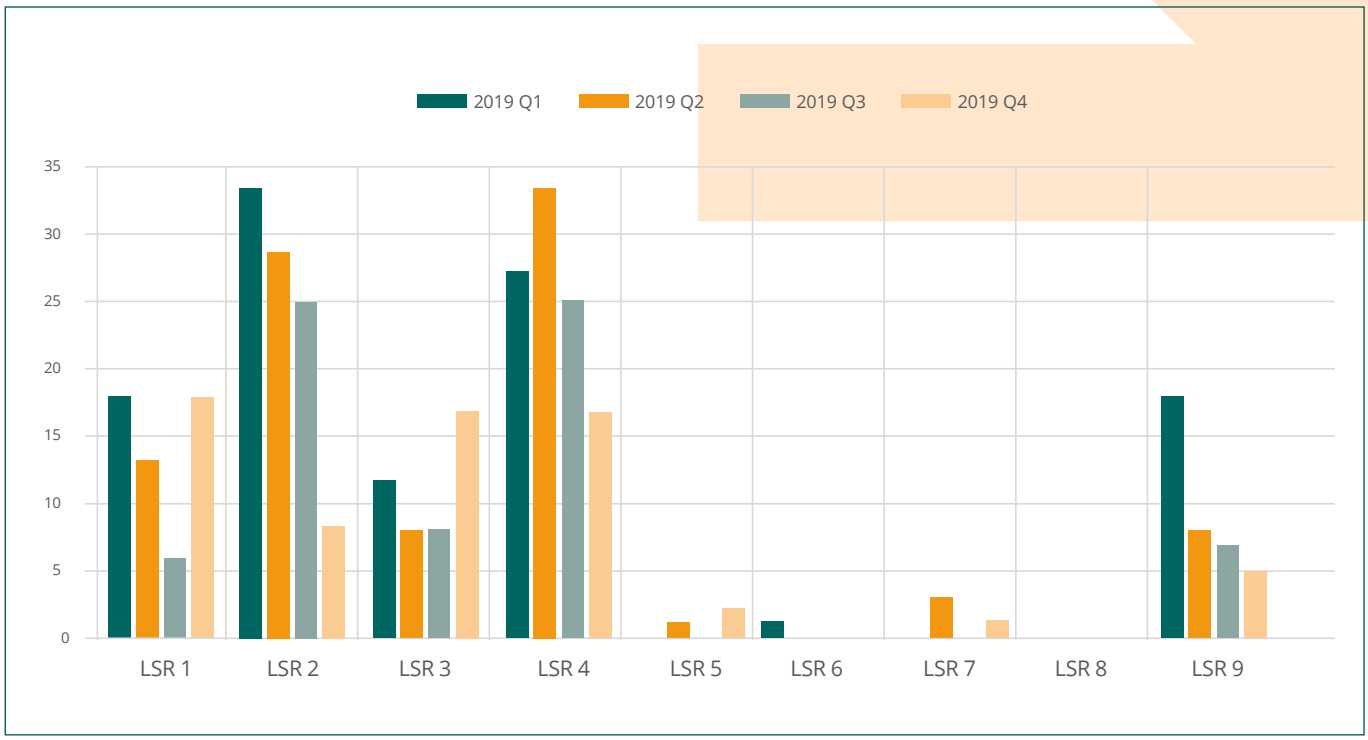
Controles

Sinds oktober 2017 controleren zes railAlert-veiligheidsinspecteurs in hoeverre medewerkers zich op de werkplek houden aan de negen belangrijkste veiligheidsregels, de zogeheten life saving rules (LSR). In 2019 hebben de controleurs tijdens ruim 17.000 inspecties in totaal 373 overtredingen vastgesteld.

Overtredingen

Als medewerkers een veiligheidstraining hebben gevolgd en in het bezit zijn van een digitaal veiligheidspaspoort, worden ze geacht de life saving rules te kennen. Tevens zijn ze zich in de regel meer bewust van de veiligheidsrisico's tijdens het werk. Medewerkers met een dagpas hebben deze veiligheidstraining meestal niet gevolgd en worden daarom geïnstrueerd door een begeleider. Ze krijgen lokale veiligheidsinstructies en moeten kijken naar een speciale instructiefilm voor dagpashouders.

Uit cijfers over 2019 blijkt dat medewerkers met een dagpas drie keer zo vaak de LSR hebben overtreden dan hun collega's met een digitaal veiligheidspaspoort. Zelfstandigen zonder personeel die met een dagpas aan het werk gaan, zondigen zelfs vijf keer vaker tegen deze veiligheidsregels dan de DVP-houders.



Deze grafiek toont welke life saving rules het meest overtreden werden in 2019.

Opvallend is dat bij de door ProRail erkende bedrijven vrijwel hetzelfde aantal overtredingen voorkwamen bij de dagpas-gebruikers als bij de DVP-houders. In het algemeen wordt drie procent aan overtredingen geconstateerd. De dekkingsgraad van het aantal inspecties bedraagt circa 5,5 procent. Van de ruim 387.000 check-ins – medewerkers moeten inchecken als ze aan het werk gaan – worden op jaarbasis zo'n 21.000 individuen geïnspecteerd. Over het gehele jaar 2019 kwam het aantal overtredingen van deze LSR uit op 373, waaruit 274 sancties voortvloeiden.

Bij de overtredingen van deze regels vallen grote onderlinge verschillen op. De meest gemaakte overtredingen betreffen de LSR1 tot en met LSR4 en LSR9. De hierboven afgebeelde grafiek geeft de grilligheid per kwartaal aan. Die is onder meer te verklaren uit het invoeren van een aantal verbeteringen in het DVP-programma, zoals het invoeren van de betaling voor dagpassen en de DVP-scanplicht eind 2019.

Safety Walks 2019:
“Met elkaar in gesprek over veiligheid”

In 2010 is door de spoorinfrabranche, verenigd in de Stichting railAlert, besloten dat directie en hoger management van opdrachtgevers en opdrachtnemers ieder kwartaal in steeds wisselende koppels een Safety Walk lopen op een locatie. Dit programma is in het leven geroepen om met de mensen op de werkvloer op locatie in gesprek te gaan over veilig werken.

Safety Walks zijn geen veiligheidsrondes, maar werkplekbezoeken waarbij de nadruk ligt op het gesprek met de uitvoerend medewerkers over veiligheid. Het doel is dat het management inzicht krijgt in de operatie, commitment toont en gedragsverandering bij uitvoerenden bewerkstelligt. Door het uitvoerend personeel wordt over het algemeen positief gereageerd als er managers tijdens een Safety Walk op bezoek komen.

In 2019 stonden er in totaal 89 Safety Walks gepland. Daarvan zijn er in totaal vijftig uitgevoerd op basis van de tot medio februari 2020 ingeleverde verslagen. Er zijn verschillende redenen waarom niet alle geplande Safety Walks zijn uitgevoerd, waaronder mutaties in het management van de aangesloten bedrijven en drukte in de agenda’s.

2019 Kwartaal	Gepland	Uitgevoerd op basis van ingeleverde verslagen	%
Q1	23	14	61%
Q2	22	14	64%
Q3	22	11	50%
Q4	22	11	50%
Totaal	**89**	**50**	**56%**

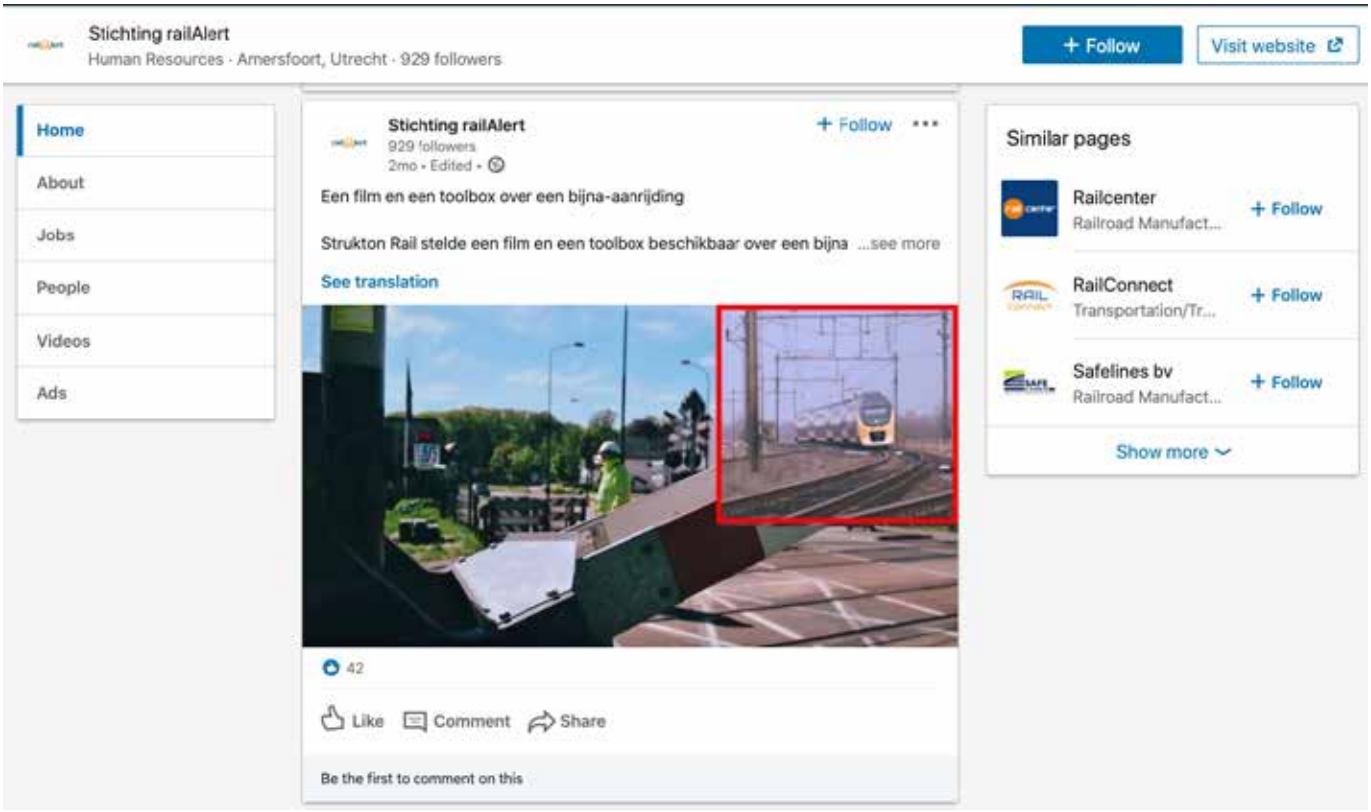
Communicatie: meer, bondiger en vooral directer

In 2019 is gewerkt aan verbeteringen in de communicatie met de verschillende aangesloten railinfrapartijen. De opzet van nieuwsberichten en nieuwsbrieven wijzigde, kreeg een directere toon en werd bondiger waar dat verantwoord was. Daarnaast besteedde railAlert meer aandacht aan het illustreren van de verschillende uitingen, zowel op de website als in bijvoorbeeld de nieuwsbrieven.

Het aantal abonnees op de nieuwsbrief Alert! Digitaal nam toe van zo'n 450 naar ruim 2.400. Op verzoek van verschillende abonnees krijgen mensen die zich hebben aangemeld voor een gratis abonnement nu ook de veiligheidsmededelingen in de vorm van Safety Alerts en (sinds kort) collegiale berichten van het Leerpunt Veiligheid in hun digitale postbus.

Selectie steeds belangrijker

Omdat de hoeveelheid nieuws en het aantal communicatie-uitingen blijven toenemen, worden lezers steeds selectiever in wat zij wel en niet willen zien. Dit geldt ook voor railAlert: het totale aantal uitingen (met name nieuwsberichten op de website) verdubbelde ten opzichte van het jaar daarvoor. Daarom is begin 2019 – ook op verzoek van de betrokkenen – een selectiemogelijkheid toegevoegd aan alle uitingen. Zo kunnen ontvangers van berichten direct zien of het om het werkgebied trein, metro en/of tram gaat. Daarnaast is bij alle nieuwsberichten de mogelijkheid ingevoerd om een (printbare) pdf-versie te downloaden.



railAlert is veel actiever geworden op Linkedin. Het gevolg: een forse groei van het aantal lezers.

Analyse van de website railalert.nl

Tijdens de zomer en het najaar van 2019 is een taalkundige analyse gemaakt van alle uitingen op de website van railAlert. Daarbij werden de berichten beoordeeld op hun communicatiekracht. Bij de niet-officiële documenten zijn al direct redactionele verbeteringen doorgevoerd, waardoor deze voor niet-gewijden beter leesbaar zijn. Daarnaast is de lijst van afkortingen en begrippen dynamisch geworden: indien nodig worden afkortingen en bijbehorende uitleg snel toegevoegd. Bij de officiële documenten is eveneens gekeken naar de leesbaarheid.

Persberichten

In 2019 heeft railAlert verscheidene persberichten verstuurd. Ten eerste over haar deelname aan de RailTech-beurs in de Jaarbeurs in Utrecht. Dit leidde tot een interview in het digitale vakblad voor railbedrijven SpoorPro, waarin de programmamanager van het digitaal veiligheidspaspoort vertelde over de verschillende vernieuwingen.

Daarnaast maakte railAlert haar zorgen over de stijging van het aantal gemelde bijna-aanrijdingen wereldkundig. Verschillende media namen de in dit persbericht vermelde feiten over.

Voorlichtingscampagne

Belanghebbenden werden door een uitgebreide campagne ingelicht over de wijziging van de kleuren van de signalerende veiligheidskleding. Via onder meer paspoppen, foto's, nieuwsbrieven, mailings en films werd men attent gemaakt op de nieuwe kledij. De kleurenwijziging had ook interne gevolgen voor railAlert: in samenwerking met het Railcenter werden alle uitingen doorlopen op de aanwezigheid van 'verkeerde' kleuren. De overgang naar de andere kledingkleur was niet alleen voor railAlert, maar voor de gehele railinfrabranche een forse klus.

In 2019 is ook gewerkt aan de omzetting van de Arbocatalogus voor de railinfrabranche. Die moest



Paspoppen vestigden de aandacht op de wijziging van de kleuren van de veiligheidskleding. Ze trokken de aandacht van de bezoekers tijdens de Vakbeurs RailTech en van bezoekers van Railcenter in Amersfoort. Foto: railAlert.

verplaatst worden van de website van de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid naar de website van railAlert. Ook dit was een omvangrijke klus, waaraan in 2020 nog kleiner nawerk zal plaatsvinden.

Safety Alerts

railAlert geeft op verzoek van de railinfrabranche ook Safety Alerts uit. Doel hiervan is om betrokkenen zo snel mogelijk te informeren over mogelijke onveilige situaties op en rond de werkplek. De informatie in de Alerts wordt aangedragen door bedrijven en infrabeheerders in de Nederlandse railsector, meestal naar aanleiding van een incident.

In 2019 werden de volgende Safety Alerts uitgegeven:

- Spanningsoverslag bij gebruik van een spanningstester (met een later gepubliceerd wederhoor van de fabrikant).
- Kans op elektrisering in een wisselverwarmingskast.
- Arborisico's bij het werken met gas geveerde deksels van trekputten.

railAlert als organisatie

De Stichting railAlert telde in 2019 twaalf medewerkers, van wie zes actief waren als veiligheidsinspecteur. Daarnaast valt het grote aantal van meer dan honderd vrijwilligers op. Zij zijn actief als leden in het bestuur, het Centraal College van Deskundigen (CCVD), de werkkamers, de werkgroepen en de commissies.

In de structuur van de stichting deden zich twee wezenlijke wijzigingen voor:

1. De Werkkamer Arbo, met daaraan verbonden de Werkgroep Arbo, vormt de nieuwe loot aan de stam. Deze werkkamer is de voortzetting van de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid (SAS) binnen railAlert, nadat in 2018 de fusie werd beklonken.
2. De Werkkamer Elektrische Veiligheid vormt het concrete resultaat van de fusie tussen het samenwerkingsverband Spanningsloos Werken in de TreinSector en de vroegere Werkkamer Regelgeving Energievoorziening van railAlert.



railAlert heeft een aantal kantoorruimtes in Railcenter Amersfoort. Foto: railAlert, Oege Kleijne.

Bestuur

Eind 2019 bestond het bestuur van railAlert uit de volgende personen:

- Ira Helsloot – onafhankelijk voorzitter
- Gert Kroon – penningmeester (namens Koninklijke NLingenieurs)
- Wouter van Dijk – lid (namens ProRail)
- Paul Lorist – lid (namens de metro- en/of trambedrijven). In verband met de overdracht van het bestuurslidmaatschap aan Jet de Boer-Lasseur ingaande januari 2020, heeft laatstgenoemde ook de strategiebijeenkomst van het railAlert-bestuur in 2019 bijgewoond.
- Henk van der Meijden – lid (namens de Werkkamer Arbo en een werknemersvereniging)
- Jacob Zeeman – lid (namens Bouwend Nederland – Vakgroep Railinfra)

Vooruitblik 2020

Gedurende 2020 blijft railAlert zich met dezelfde grote ijver en betrokkenheid inzetten voor het creëren van voorwaarden voor een veilige werkplek bij, op of aan de railinfrastructuur van trein, metro en tram. Daarbij verwacht de organisatie vernieuwingen in te voeren in de strategie, congressen te organiseren rond actuele veiligheidsrisico's als aanrijd- en elektrocutiegevaar en het thema werkplekbeveiliging. In de verschillende nieuwsbrieven, op de website en via LinkedIn worden betrokkenen en geïnteresseerden op de hoogte gehouden over deze vorderingen.

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