



BRIEF AAN DE BRANCHE

Amersfoort, 31 augustus 2018

Fusie SAS en railAlert:

Eén loket voor Arbozaken; het is gewoon veel logischer

Op 1 september 2018 fuseerden de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid (SAS) en Stichting railAlert tot één orgaan dat de veiligheid van alle werknemers in de railinfrabranche als hoofdonderwerp heeft. Onder de naam Stichting railAlert gaan beide organen nu een overzichtelijke toekomst tegemoet. Eric Weerepas, voormalig bestuursvoorzitter van de SAS en huidig voorzitter van Werkkamer Arbo, en Co van der Aa, bestuursvoorzitter van Stichting railAlert lichten de fusie toe.

Heren, wat waren de specifieke taken van jullie stichtingen afzonderlijk?

Weerepas: “Wij van de SAS hielden ons voornamelijk bezig met de Arbo-omstandigheden van alle mensen die in de railinfrabranche werken. Dat wil zeggen hun veiligheid tijdens het werk, maar ook hun werktijden, fysieke werkomstandigheden en mentale belasting zijn belangrijke issues voor ons. Op het moment zijn we bijvoorbeeld veel bezig met twee hot items: chroom6 en kwarts. Ook elektrocutiegevaar is een belangrijk onderwerp en bijvoorbeeld nachtdiensten zijn een belangrijk issue met het oog op duurzame inzetbaarheid. Alle regels en voorschriften voor de railinfrabranche leggen we vast in de Arbocatalogus. Deze wordt getoetst bij de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW).

Het SAS-bestuur bestond altijd uit afgevaardigden van medewerkers en aannemers in de spoorwegbranche, de opdrachtgevers waren niet in het bestuur vertegenwoordigd.

Van der Aa: “Wij als stichting railAlert hielden ons in feite óók al jaren bezig met de veiligheid van medewerkers in de railinfrabranche, zowel op het groot spoor als het binnenstedelijk spoor in de vier grote steden. Ons bestuur bestond tot nu toe altijd uit een afvaardiging van opdrachtgevers, zoals ProRail, GVB en RET en van opdrachtnemers, zoals Strukton Rail, VolkerRail en ingenieursbureaus. Er hadden geen belangenbehartigers van de werknemers zitting in het bestuur. Wij maken veiligheidsregelgeving in zes werkkamers: regelgeving, regelgeving energievoorziening (EV), lokaal spoor, productcertificering, persoonscertificering en systeemcertificering.

Hoe werkten jullie tot de fusie samen?

Van der Aa: “Een deel van ons werk ging via de SAS. Als wij een voorschrift maakten op Arbogebied, dan ging dit na goedkeuring in ons eigen bestuur door naar de SAS. Die legde het dan, na akkoord binnen de eigen gelederen, voor aan de ISZW. Keurt die het ook goed, dan komt het in het Normenkader Veilig werken (NVW) en het Voorschrift Veilig Werken (VWV) waarna het voor iedereen de geldende norm is geworden. Werkend vanuit beide Stichtingen met eigen bevoegdheden onontkoombaar, maar wel omslachtig. Het moest beter kunnen.”

Weerepas: “Dat is inderdaad een onlogische gang van zaken. We werken al jaren goed samen met de Stichting railAlert, maar op sommige vlakken deden we beide hetzelfde werk.”

En dus was het tijd voor een fusie?

Weerepas: “Zeker, dat hadden we wellicht veel eerder kunnen doen, maar we zien dat het nu het juiste moment is om samen verder te gaan. Ik ben erg blij dat alle partijen het hierover eens zijn.

