

# **Sanctioneringsbeleid railinfrabeheerder**

In het kader van veiligheidsinspecties op de naleving van de Life Saving Rules door railAlert

Van	Karel van Gils
Eigenaar	Alexander Scholz
Kenmerk	T20150161-54587199-1933
Versie	1.0
Datum	15 juni 2017
Bestand	Sanctioneringsbeleid railinfrabeheerders definitief publicatie
Onderwerp	
Status	Definitief

# **ProRail**

## **Inhoudsopgave**

<b>1</b>	<b>Inleiding/Kader</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>De sanctioneringscommissie</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Werkwijze</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Bezwaar</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Verantwoordelijkheid railAlert</b>	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>Contactpersoon</b>	<b>5</b>
	<b>Bijlage: Toelichting Sanctioneringsmatrix</b>	<b>6</b>

## 1 Inleiding/Kader

Iedereen die in het spoor werkt, of in de buurt van het spoor, moet in de veiligheidszones (A en B) en op bouwplaatsen een Digitaal Veiligheids Paspoort (DVP) hebben. Daarmee laat je zien dat je de veiligheidsregels hebt geleerd. De opleidings- en persoonsgegevens van de DVP-houder zijn vastgelegd in de DVP-database.

De belangrijkste veiligheidsregels worden de Life Saving Rules (LSR) genoemd. Deze regels zijn zo essentieel, dat deze altijd en overal nageleefd moeten worden. Ze staan ook op de achterkant van de DVP-pas. Om te zorgen dat iedereen veilig werkt voeren veiligheidsinspecteurs van railAlert controles uit bij werkzaamheden. Als je niet veilig werkt en afwijkt van een Life Saving Rule, registreert de veiligheidsinspecteur dit in het DVP-systeem. RailAlert heeft een toetsingscommissie (TCV) ingesteld om de melding te beoordelen: Is er echt sprake van een overtreding en hoe ernstig is dat dan? Was er sprake van een vergissing, of van opzet of roekeloosheid? Het werkproces en beleid van de toetsingscommissie staat op de website van [railAlert](#).

Als er inderdaad een overtreding is begaan, ontvangen zowel de overtreder en diens werkgever én de sanctioneringscommissie van de infrabeheerders hiervan bericht. De werkgever kan dan op basis van zijn interne sanctiebeleid actie nemen richting de overtreder. Parallel kan de sanctioneringscommissie infrabeheerders bepalen welke sanctie op zijn plaats is: Hoe ernstiger de overtreding, hoe zwaarder de straf. Iemand die meerdere keren ernstige overtredingen heeft gemaakt, kan zo zijn toegang tot het spoor of de bouwplaats kwijtraken. De LSR zijn er immers om de basisveiligheid van alle werkenden in het spoor te beschermen. Zo wordt duidelijk dat onveilig werken aan het spoor niet acceptabel is. De overtredingen en straffen worden toegevoegd aan het dossier van de overtreder in de DVP database en blijven twee jaar bewaard.

Verderop wordt beschreven hoe de sanctioneringscommissie is samengesteld en hoe deze werkt. Ook is te zien hoe overtredingen zullen worden beoordeeld, hiervoor is een sanctioneringsmatrix gemaakt. Deze laat zien welke sancties er opgelegd worden bij welke overtredingen. Ook wordt beschreven hoe je wordt geïnformeerd in het geval je een waarschuwing ontvangt of een sanctie krijgt opgelegd, en wat je kunt doen als je het daar niet mee eens bent.

## 2 De sanctioneringscommissie

De leden van de sanctioneringscommissie zijn aangesteld door de directies van de railinfrabeheerders die zijn aangesloten bij railAlert. De commissieleden mogen namens de infrabeheerders besluiten over de sancties, en zij rapporteren daarover aan de directies van de infrabeheerders. De manier waarop deze commissie werkt is hier beschreven.

Informatie en kaders

De informatie en kaders voor de sanctioneringscommissie zijn:

- a. De door de toetsingscommissie vastgestelde overtredingen. De melding bestaat uit de overtreding en de daaraan toegekende ernst. Het dossier bevat daarnaast de melding van de veiligheidsinspecteur en de eventuele reactie/zienswijze van de overtreder.
- b. Eventuele eerdere overtredingen van de overtreder en daarbij toegekende sancties in een periode van twee jaar voorafgaande aan de overtreding.
- c. De sanctioneringsmatrix die aangeeft welke sanctie in welke situatie gepast is. De sancties zijn: een waarschuwing, een tijdelijke ontzegging van de toegang tot het spoor, of een definitieve ontzegging van de toegang.

# ProRail

- d. De commissie heeft de bevoegdheid om van de sanctioneringsmatrix af te wijken als specifieke omstandigheden aanleiding geven tot maatwerk en de matrix niet voorziet in een passende benadering.

Ernst	Historie overtreding (recidive)				
	1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>
<b>Laag</b> (vergissing/onbewust)	Neutraal vanuit railinfra-beheerder	Neutraal vanuit railinfra-beheerder	Neutraal vanuit railinfra-beheerder	Maatwerk mogelijk: Bij recidive op dezelfde LSR	Maatwerk mogelijk: Bij recidive op dezelfde LSR
<b>Midden</b> (bewust/opzettelijk)	Waarschuwing	2 weken	2 maanden	6 maanden	12 maanden
<b>Hoog</b> (roekeloos)	Maatwerk binnen de bandbreedte 6-12 maanden	Maatwerk binnen de bandbreedte 12 maanden-permanent	Permanent	n.v.t.	n.v.t.

Tabel: Sanctioneringsmatrix: het (tijdelijk) ontzeggen van de toegang tot het spoor

Een uitgebreidere toelichting op de sanctioneringsmatrix staat in de bijlage.

## 3 Werkwijze

De werkwijze bij het sanctioneren van een overtreding van de Life Saving Rules is als volgt.

### Stap 1

De sanctioneringscommissie ontvangt – via de DVP-database – van de toetsingscommissie de geanonimiseerde informatie over een door hen vastgestelde overtreding. Deze informatie is anoniem omdat de sanctioneringscommissie onbevooroordeeld moet kunnen oordelen. Gelijke gevallen moeten gelijk behandeld worden.

### Stap 2

Altijd beoordelen twee leden van de sanctioneringscommissie deze overtreding. Dat doen ze onafhankelijk van elkaar met behulp van de sanctioneringsmatrix. Als beide leden hetzelfde oordeel hebben, is dat direct het oordeel van de sanctioneringscommissie. Als zij verschillende oordelen hebben, bespreken ze de overtredingen om tot een gezamenlijk oordeel te komen. Dit leidt tot een eindoordeel over de sanctie.

### Stap 3

De sanctioneringscommissie voegt de gekozen sanctie toe aan de DVP database. Pas dan worden de gegevens van de overtreder en de werkgever zichtbaar voor de sanctioneringscommissie. Via de DVP database wordt dan automatisch een brief aan de overtreder en de werkgever opgesteld, waarin de sanctie wordt beschreven. De sanctioneringscommissie verzendt deze brieven vervolgens. Door deze werkwijze blijft de registratie in de DVP database automatisch actueel. Als de sanctie een tijdelijke ontzegging

# ProRail

van de toegang is, gaat deze ontzegging na 7 kalenderdagen in. Dit staat ook in de brief beschreven. Op het moment dat de ontzeggingsperiode begint en afloopt, ontvangen overtreder en werkgever ook een bericht uit de DVP-database.

In zeer bijzondere gevallen kan de sanctieringscommissie de overtreder benaderen voor een nadere toelichting op de overtreding. De overtreder is niet verplicht hieraan mee te werken.

## 4 Bezwaar

Mogelijk is de overtreder of de werkgever het niet eens met de sanctie. Dan kan bezwaar worden gemaakt tegen het oordeel van de sanctieringscommissie. Dit moet binnen 7 kalenderdagen gebeuren. De sanctieringscommissie besluit per geval of de sanctie wordt ingetrokken zolang het bezwaar loopt of niet. Het bezwaar wordt vervolgens behandeld door de sanctieringscommissie. Daarbij kan de commissie hoor en wederhoor toepassen.

Het is in deze fase niet mogelijk bezwaar te maken tegen het oordeel van de toetsingscommissie. Het bezwaar geldt alleen de sanctie.

## 5 Verantwoordelijkheid railAlert

Het is goed te beseffen dat de sanctie wordt opgelegd door de railinfrabeheerder die een geldig DVP voorschrijft. Stichting railAlert stelt wel de overtreding van de Life Saving Rules vast, maar is niet verantwoordelijk voor de sanctie die de railinfrabeheerder oplegt.

## 6 Contactpersoon

Dit sanctieringsbeleid wordt beheerd door de afdeling Veiligheid van ProRail. Voor vragen over dit sanctieringsbeleid kunt u contact opnemen met Alexander Scholz (e-mail: [Alexander.Scholz@prorail.nl](mailto:Alexander.Scholz@prorail.nl))

## Bijlage: Toelichting Sanctioneringsmatrix

Ernst	Historie overtreding (recidive)				
	1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>
<b>Laag</b> (vergissing/onbewust)	Neutraal vanuit railinfra-beheerder	Neutraal vanuit railinfra-beheerder	Neutraal vanuit railinfra-beheerder	Maatwerk mogelijk: Bij recidive op dezelfde LSR	Maatwerk mogelijk: Bij recidive op dezelfde LSR
<b>Midden</b> (bewust/opzettelijk)	Waarschuwing	2 weken	2 maanden	6 maanden	12 maanden
<b>Hoog</b> (roekeloos)	Maatwerk binnen de bandbreedte 6-12 maanden	Maatwerk binnen de bandbreedte 12 maanden-permanent	Permanent	n.v.t.	n.v.t.

Tabel: Sanctioneringsmatrix: het (tijdelijk) ontzeggen van de toegang tot het spoor

### Toelichting/motivatie matrix

De railinfra-beheerder wil transparant zijn over de beoordeling van overtredingen van de Life Saving Rules. De matrix is afgestemd met de categorisering van de ernst door de [toetsingscommissie](#) van railAlert

De railinfra-beheerder wil met deze matrix aangeven hoe de sancties tot stand komen. De sanctioneringscommissie kan altijd van de matrix afwijken als de omstandigheden daartoe aanleiding geven. Dit zal de commissie dan altijd expliciet toelichten.

### Laag (vergissing/onbewust)

Bij overtredingen die niet ernstig zijn zal de infra-beheerder in principe geen sanctie opleggen. De infra-beheerders vertrouwen op een adequate afhandeling door de werkgever. Pas als de overtreder vaker dezelfde (type) overtreding maakt kan de commissie een sanctie opleggen. Dit zal de infra-beheerder doen als de overtredingen het gevolg zijn van een ongewenste houding of gedrag. Dit zal altijd maatwerk zijn dat zorgvuldig wordt gemotiveerd.

### Midden (bewust/opzettelijk)

De Life Saving Rules zijn regels die onder alle omstandigheden moeten worden nageleefd. Ze zijn een ondergrens voor veiligheid.

Als deze bewust en/of opzettelijk worden overtreden moet er een sanctie volgen. De regels zijn er namelijk niet voor niets. Bij de eerste overtreding zal een waarschuwing worden gegeven. Maar bij een hernieuwde overtreding van deze zwaarte zal de overtreder de toegang tot het spoor tijdelijk worden ontzegd. Dan kan de overtreder in die periode niet werken op plekken waar een geldig DVP verplicht is. We moeten duidelijk zijn als infra-beheerder: bewuste en/of opzettelijke overtreding van veiligheidsregels is niet acceptabel. De sancties worden zwaarder (langere duur ontzegging van de toegang) naarmate er meer overtredingen worden gemaakt.

### Hoog (roekeloos)

Roekeloos gedrag leidt direct tot een zware sanctie. De overtreder brengt de veiligheid immers direct in gevaar. Dit is niet acceptabel. Een eerste zware overtreding zal in principe nog niet tot permanente verwijdering van het spoor leiden, maar bij herhaling kan dit wel het geval zijn. De bepaling van zwaarte van de sanctie is maatwerk waarbij als richtlijn de in de matrix aangegeven bandbreedtes voor de sancties worden gehanteerd.