

**ProRail**

# Handboek Veiligheidsladder

Samen zorgen voor bewust veilig werken

Van ProRail/AKI  
Auteur Dieter van Delft

Kenmerk EDMS-#3142388  
Versie 1.0  
Datum 1 juli 2012

Status Definitief

# **ProRail**

## **Ten geleide**

Het Handboek Veiligheidsladder is het enige formele document dat het kader vormt voor certificering conform de veiligheidsladder. Alle benodigde formele informatie over het certificatietraject is daarin opgenomen. Het kader geeft richting middels toelichtingen en omvat doelstellingen, methoden, eisen en definities.

Het Handboek alsmede het Certificeringschema wordt gepubliceerd op de ProRail website en is gratis te downloaden: [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl) > Zakenpartners > Aanbesteden en inkoop > veiligheidsladder.

# **ProRail**

## **Voorwoord**

Samen met de branche werken we aan de vitale infrastructuur van nu en de toekomst: sporen worden verdubbeld, stations worden vernieuwd en we plegen dagelijks groot en klein onderhoud aan het spoor. Veiligheid op de werkvloer is letterlijk een zaak van levensbelang. Met de introductie van de veiligheidsladder hopen we samen met de branche het veilig werken op het spoor een stap verder te brengen.

De veiligheidsladder is een certificeerbare norm om het veiligheidsbewustzijn en bewust veilig handelen in bedrijven te meten en continue te verbeteren.

Verbetering van het veiligheidsbewustzijn van spoorbedrijven wordt door ProRail beloond door een hogere score op de ladder positief mee te wegen bij aanbestedingen. Kortom: hoe veiliger er gewerkt wordt, hoe groter de kans op het verwerven van een opdracht. De veiligheidsladder is in zijn opzet vergelijkbaar met de door ProRail ontwikkelde co2-prestatieladder. Een instrument dat inmiddels breed geaccepteerd is in de bouwsector.

ProRail hecht veel waarde aan een veilige werkplek voor alle mensen die aan het spoor werken. Veiligheid doen we samen en daarom hopen wij van harte dat we met z'n allen (de gehele spoorbranche) de veiligheidsladder tot een groot succes maken!

Drs. M.W. Gout-van Sinderen  
President-directeur

Ir. P.E.M. Buck  
Directeur Projecten

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Relatie met veiligheidsmanagementsystemen</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Begrippen en afkortingen</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>De veiligheidsladder</b>	<b>7</b>
4.1	Wat is de ladder	7
4.2	Hoe werkt de ladder	8
4.3	Voor wie is de ladder bedoeld	9
4.4	Hoe wordt omgegaan met bedrijfsverschillen	9
4.5	Hoe vindt beoordeling plaats	10
4.6	Wie beoordeelt de hoogte van de trede	10
4.7	Hoe verloopt de certificering	11
4.8	Wanneer gaat de ladder van kracht	11
4.9	Geldigheid veiligheidsladder	11
4.10	Beschrijving laddertreden	11
4.11	Beschrijving bedrijfsaspecten	12
<b>5</b>	<b>Certificatieaudit</b>	<b>14</b>
5.1	Bevoegde Ladder Certificerende Instellingen	14
5.2	Auditor en beoordelaar	15
5.3	Eisen ladderbeoordeling LCI	15
5.4	Certificatie mandagentabel	16
5.5	Scores	17
5.6	Bijwoning	18
5.7	Auditrapportage	19
5.8	Certificaatuitreiking	19
5.9	Geldigheid certificaat	20
5.10	Gebruik certificaat	20
<b>6</b>	<b>Organisatie</b>	<b>21</b>
6.1	Wie beheert de ladder	21
6.2	Financiering	21
6.3	Document-/versiebeheer	22
6.4	Informatie en advies	22
6.5	Klachten	23

## 1 Inleiding

Bouwen in de 21e eeuw stelt bijzondere eisen. Er wordt gewerkt in hoog tempo, in vaak complexe omstandigheden. Ook verandert de arbeidsmarkt. Het traditionele patroon met langdurige vaste dienstverbanden bij één werkgever verdwijnt. Bouwbedrijven zijn voor het vakmanschap ook steeds meer aangewezen op buitenlandse werknemers. Dit alles beïnvloedt de wijze waarop met werk wordt omgegaan. De vergroting van de werkdruk echter mag aan de veiligheid bij het werk geen afbreuk doen.

Als een van de grootste publieke opdrachtgevers is ProRail volop bezig met het onderwerp veiligheid. De ambitie van ProRail is een spoor zonder ongevallen, waarbij iedereen aan het eind van zijn of haar werkdag of reis weer veilig en gezond thuis kan komen. Als goed werkgever hecht ProRail aan een veilig en gezond werkklimaat voor haar werknemers en de medewerkers van haar opdrachtnemers. ProRail heeft daarbij een verdergaande ambitie dan volgens wet- en regelgeving mag worden verwacht. Veiligheid omvat voor ProRail zowel safety als security.

ProRail is een publieke dienstverlener in spoormobiliteit die non-stop, 24/7, zorgt voor beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor voor haar klanten, duurzaam ingepast in haar omgeving. Om deze functie naar behoren te kunnen vervullen, maakt zij, naast eigen personeel, veelvuldig gebruik van andere bedrijven die op of aan het spoor werken. Afgezien van het feit dat alle werkzaamheden naar behoren uitgevoerd dienen te worden, moeten deze ook vooral veilig uitgevoerd worden.

Samen met spooraannemers, ingenieursbureaus, adviesbureaus en de wetenschap heeft ProRail een veiligheidsladder ontwikkeld om het veiligheidsbewustzijn en bewust veilig handelen te stimuleren. Inspanningen hierin worden objectief gemeten en positief beloond. Terugdringing van het aantal onveilige situaties met minder incidenten (verzuim, schades) tot gevolg is het uiteindelijke doel.

Het hanteren van de veiligheidsladder heeft een branchebrede functie. Het biedt kaders voor veilig werken aan alle partijen die in de spoorbranche werkzaam zijn. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen opdrachtgevers, opdrachtnemers of leveranciers. Veiligheid doe je met z'n allen, in de hele keten.

Het ontwikkeltraject is gestart medio 2011. Daarbij is aansluiting gezocht bij gebruikte methoden als:

- CO<sub>2</sub>-prestatieladder van Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen (SKAO).
- Hearts and Minds van Energy Institute.
- Safety Awareness Survey (SAS) van Det Norske Veritas (DNV).

Zowel Hearts and Minds als de Safety Awareness Survey meten de veiligheidscultuur van een bedrijf. De meting is vooral een zelfmeting op basis van interviews en vragenlijsten. Voor de veiligheidsladder is gezocht naar objectieve criteria om het

## **ProRail**

veiligheidsgedrag in een bedrijf meetbaar te maken en te laten toetsen door certificerende instellingen. Hiervoor is aansluiting gezocht bij de CO<sub>2</sub>-prestatieladder.

Op 13 februari 2012 heeft de directie van ProRail de veiligheidsladder goedgekeurd en besloten de veiligheidsladder ingaande 1 januari 2013 in te voeren als instrument bij erkenningen en aanbestedingen van ProRail.

De veiligheidsladder is in eerste instantie ontwikkeld voor door ProRail erkende spoorbedrijven met de bedoeling het instrument in toenemende mate ook in te zetten voor andere bedrijven werkzaam in de spoorbranche. De ladder is echter zo ontwikkeld dat het kernconcept generiek toepasbaar is – ook binnen andere sectoren dan de spoorbranche – en de uitwerking/toepassing per sector ‘op maat’ gemaakt kan worden, bijvoorbeeld door branchegerichte toelichtingen per sector. ProRail streeft naar een landelijk geaccepteerd en toepasbaar certificaat.

De ontwikkeling van de veiligheidsladder sluit aan bij vergelijkbare initiatieven door ProRail op het gebied van duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen (de CO<sub>2</sub>-prestatieladder, en Social Return - ladder).

## **2 Relatie met veiligheidsmanagementsystemen**

### **OHSAS 18001**

De OHSAS staat voor Occupational Health and Safety Assessment Series en is een norm voor een Arbo managementsysteem. Met een Arbo managementsysteem kan een bedrijf er voor zorgen en aantonen dat de arbeidsomstandigheden in een bedrijf goed zijn geregeld. De basis hiervoor vormen de geïnventariseerde en geëvalueerde risico's en de van toepassing zijnde regels en afspraken. Ook continue verbetering van arbeidsomstandigheden maakt deel uit van de eisen, zodat de organisatie onder andere geacht wordt te leren uit ervaringen (incidenten en vastgestelde afwijkingen). Het is een standaard voor alle organisaties die willen waarborgen dat zij voldoen aan wet- en regelgeving en die systematisch willen werken aan het verbeteren van hun arbeidsomstandigheden op basis van proactieve risicoanalyses.

### **VCA**

De VCA is een Veiligheid, Gezondheid en Milieu Checklist waarmee aannemers worden getoetst op hun beleid en -prestaties. De VCA is dus gericht op veiligheid en gezondheid van medewerkers en niet alleen bedoeld om aan te tonen dat aan de Arbowet wordt voldaan, maar vooral een programma om het aantal ongevallen terug te dringen en de veiligheid te vergroten.

Vergelijkbaar voor de aannemers is er de Veiligheid en Gezondheid Checklist Uitzendorganisaties (VCU) en Veiligheid, Gezondheid en Milieu Checklist Opdrachtgevers (VCO). Bij VCU gaat het om het beheersen van de veiligheid en gezondheid van de uitgezonden medewerkers in samenwerking met de inlenende organisatie(s). De VCO is er voor opdrachtgevers die de juiste voorwaarden willen scheppen om partijen, die voor hen of op hun terrein risicovolle werkzaamheden uitvoeren, tot optimale VGM-prestaties te kunnen laten komen. De VCO stelt eisen en

geeft invulling aan het leiderschap dat de opdrachtgever in deze situatie dient te tonen. Uitgangspunt is dat de opdracht gevende partij een VGM-beheersysteem heeft dat tenminste voldoet aan de eisen van VCA.

De bovengenoemde standaarden zijn van toepassing op alle typen organisaties. Zowel in de profit, non-profit, dienstverlening als industrie. In grote, maar ook in kleinere ondernemingen. De standaarden richten zich allen op de beheersing en continue verbetering via KAM- (Kwaliteit Arbo & Milieu) managementsystemen. De laatste jaren wordt steeds meer duidelijk dat naast de beschikbaarheid van de juiste middelen en systemen de factor mens van groot belang is, met name voor veilige uitvoering in de praktijk. Daardoor komt er meer aandacht voor de 'zachte' kant van het KAM-managementsysteem, zoals een gedrag van impliciet veilig en gezond werken.

De veiligheidsladder is geen (nieuwe) standaard voor het beoordelen van een V&G-managementsysteem, maar een norm om V&G-gedrag in een bedrijf objectief te meten. Doelstelling is om daarmee bij te dragen aan het veiligheids- en gezondheidsbewustzijn in bedrijven en langs die weg een veilige en gezonde uitvoering van werkzaamheden te bevorderen en bij te dragen aan verbetering op dit vlak. De veiligheidsladder is daarmee aanvullend op 'systeemnormen' als ISO, OHSAS en VCA/VCU/VCO en vigerende wetgeving als Spoorwegwet, Arbowet en beleidsregels en normen als bijvoorbeeld het NVW/VVW.

### 3 Begrippen en afkortingen

Ladder Certificerende Instelling

Een Ladder Certificerende Instelling of LCI is een Certificerende Instelling die door ProRail bevoegd is om als onafhankelijke derde partij een ladderbeoordeling te doen en op basis daarvan een Veilig Bewust Certificaat uit te reiken. Om een ladderbeoordeling goed te kunnen uitvoeren moet een LCI en de door haar ingezette auditoren voldoen aan een aantal voorwaarden (zie hoofdstuk 5.1).

### 4 De veiligheidsladder

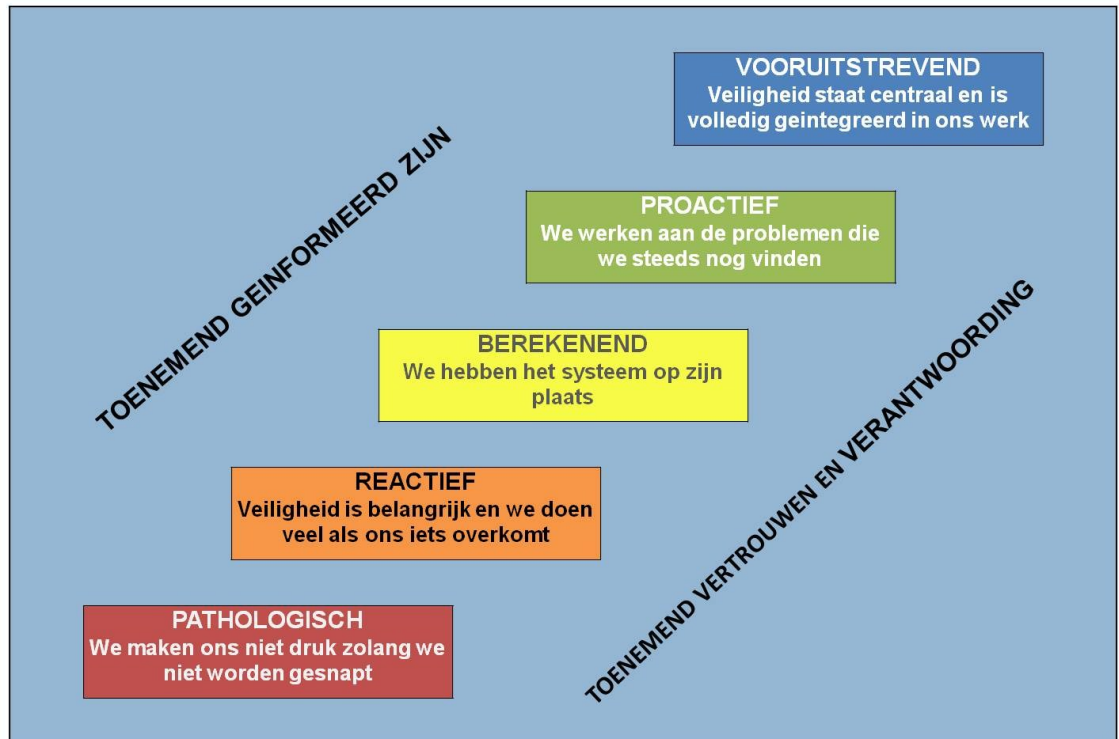
#### 4.1 Wat is de ladder

De veiligheidsladder is gebaseerd op de cultuurladder volgens het model van Parker e.a.<sup>1</sup> (fig. 1) en is een evolutionaire ladder bestaande uit vijf niveaus. Het model veronderstelt dat de veiligheidscultuur in een onderneming in een bepaald stadium van volwassenheid verkeert. Het model onderkent vijf cultuurniveaus. Elk cultuurniveau geeft de ontwikkelingsfase aan waarin het bedrijf zich bevindt op het gebied van veiligheid.

---

<sup>1</sup> Parker, D., M. Lawrie, en P.T.W. Hudson. 2006. A framework for understanding the development of organisational safety culture.

<fig. 1>



Overeenkomstig het model van Parker e.a. bestaat de veiligheidsladder uit 5 niveaus, treden genoemd, opklimmend van 1 naar 5. Per trede is gedefinieerd waar een bedrijf aan moet voldoen (de eis), welke criteria hierbij horen (de norm), hoe die criteria gewaardeerd worden (de scores) en waar een onafhankelijke auditor op moet letten (de auditorrichtlijn). Deze komen voort uit 6 invalshoeken of bedrijfsaspecten, onderverdeeld naar 18 bedrijfskarakteristieken, elk met een eigen weegfactor. De plaats van een bedrijf op de veiligheidsladder wordt bepaald door de hoogste trede waarop het bedrijf nog aan de eisen voldoet.

#### 4.2 Hoe werkt de ladder

De veiligheidsladder is een concrete uitwerking van het streven naar een helder en toegankelijk instrumentarium voor veiligheidsbewustzijn als kwaliteitsaspect bij het inkopen van werken, diensten en leveringen. ProRail zal de veiligheidsladder gebruiken als instrument bij aanbesteding in de vorm van een:

- **Erkenningseis**, opgenomen in de ProRail-erkenningsregeling. Het betreft een minimum eis voor veiligheidsgedrag aan bedrijven die ProRail wel erkent, maar niet rechtstreeks opdracht geeft.
- **Gunningscriterium**, opgenomen in aanbestedingen. Het uitgangspunt is dat inspanningen voor het naar een hogere trede brengen van het veiligheidsgedrag worden beloond. De inschrijver met de hoogste veiligheidsrede ontvangt het grootste fictieve voordeel op de inschrijfprijs met een maximumpercentage van 10 (tabel 1). Hoe precies de veiligheidsladder



wordt toegepast in aanbestedingen blijkt uit de aanbestedingsdocumenten.

< tabel 1 >

Niveau	Gunningvoordeel
Niveau 1	0 %
Niveau 2	2 %
Niveau 3	5 %
Niveau 4	8 %
Niveau 5	10%

Vaak neemt een samenwerkingsverband van bedrijven deel aan een aanbesteding. In zo'n situatie is het bedrijf (de combinant) met de laagste score op de veiligheidsladder bepalend voor het gunningvoordeel.

Voor bedrijven in onderaanneming die ProRail niet rechtstreeks contracteert, maar wel erkent, wordt in de erkenningsregelingen opgenomen welke trede van de veiligheidsladder geldt als minimale eis. Dit kan per erkenningsregeling verschillen.

#### 4.3 Voor wie is de ladder bedoeld

De veiligheidsladder is ontwikkeld voor aannemers en ingenieursbureaus betrokken bij het voorbereiden en uitvoeren van werken. In eerste instantie zal de ladder worden toegepast bij de erkende spooraannemers en onderhoudsaannemers. Daarna zal worden uitgebreid naar andere door ProRail erkende en niet erkende bedrijven. Tot de overige erkende bedrijven horen de ingenieursbureaus, de kabel- en boorbedrijven, de werkplekbeveiligingsbedrijven en personeelstellers. Het streven is de veiligheidsladder spoorbreed uit te rollen. Als we bewust veilig werken op een hogere trede willen brengen, zullen alle partijen (opdrachtgevers-opdrachtnemers-leveranciers) omhoog moeten bewegen om het maximale effect te krijgen. Dit betekent dat alle partijen zich zullen moeten laten toetsen aan de veiligheidsladder als onderdeel van de keten.

#### 4.4 Hoe wordt omgegaan met bedrijfsverschillen

De veiligheidsladder is zo ontworpen dat het toepasbaar is voor alle bedrijven werkzaam in de spoorbranche. In uitzonderlijke gevallen kan voor een type bedrijf (branche) een branchegerichte toelichting worden opgesteld. Daarin wordt uitgewerkt hoe de veiligheidsladder moet worden ingezet, rekening houdend met de bijzondere kenmerken van het type bedrijf. Het streven is dat een branche zoveel mogelijk zelf de branchegerichte toelichting opstelt. De Technische Commissie beoordeelt de branchegerichte toelichting op uitvoerbaarheid en consistentie met de ambitie en beginselen van de veiligheidsladder. De branchegerichte toelichting wordt vastgesteld door de Veiligheidsladder Implementatie Commissie (zie ook hoofdstuk 6 Organisatie).

## 4.5 Hoe vindt beoordeling plaats

Bij het beoordelen van de veiligheidsladder wordt per trede beoordeeld hoe het bedrijf scoort. Daarbij wordt gekeken vanuit 18 bedrijfskarakteristieken resulterend in 6 bedrijfsaspecten. Iedere bedrijfsaspect (en dus ook iedere bedrijfskarakteristiek) heeft zijn eigen weging. Die weging is door vertaald in het maximaal te behalen aantal punten per criterium. Er wordt gescoord per criterium op basis van het certificeringschema van de veiligheidsladder. Op basis van de score per criterium wordt een score bepaald per bedrijfsaspect en per managementaspect (tabel 2). Op basis van de totaalbeoordeling wordt het bedrijf gecertificeerd voor een bepaalde trede op de ladder.

< tabel 2 >

Bedrijfsaspect	Trede 2		Trede3		Trede 4		Trede 5	
	Max	Min	Cumm	Min	Cumm	Min	Cumm	Min
1	775	70%	1975	70%	3475	75%	4575	75%
2	150	70%	450	70%	900	75%	1350	75%
3	500	70%	1250	70%	2300	75%	3150	75%
4	500	70%	1150	70%	2150	75%	2850	75%
5	875	70%	2025	70%	3975	75%	5275	75%
6	150	70%	350	70%	550	75%	800	75%
<b>Totaal</b>	<b>2950</b>	<b>75%</b>	<b>7200</b>	<b>80%</b>	<b>13350</b>	<b>80%</b>	<b>18000</b>	<b>85%</b>

## 4.6 Wie beoordeelt de hoogte van de trede

Onafhankelijke partijen toetsen via audits hoe bedrijven scoren op veiligheidsgedrag. Daarbij maken ze gebruik van het certificeringschema van de veiligheidsladder bestaande uit de eerder genoemde eisen en bijbehorende criteria. Beoordeeld wordt per trede. Een bedrijf voldoet aan de eisen van een bepaalde trede indien (1) voldaan is aan de minimale eisen per bedrijfsaspect van de desbetreffende trede en die van onderliggende treden en (2) de som van de gewogen scores van de trede voldoet aan de minimumeis behorende bij die trede. Voor zowel de minimumeis per bedrijfsaspect als de minimumeis voor het gemiddelde per trede geldt een progressieve benadering (tabel3).

< tabel 3 >

Onderwerp	Toelichting
Per criterium	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja/Nee [0-100]</li> <li>• Volledig [100], Grotendeels [80], Deels [40], Niet [0]</li> </ul>
Aantal criteria/punten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niveau 2: 29/2950</li> <li>• Niveau 3: 44/4250 [ 73/ 7200]</li> <li>• Niveau 4: 59/6150 [132/13350]</li> <li>• Niveau 5: 49/4650 [181/18000]</li> </ul>
Per niveau (van de ladder); volgens een progressieve benadering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niveau2: min. gem. [75]; min. per bedrijfsaspect [70]</li> <li>• Niveau3: min. gem. [80]; min. per bedrijfsaspect [70]</li> <li>• Niveau4: min. gem. [80]; min. per bedrijfsaspect [75]</li> <li>• Niveau5: min. gem. [85]; min. per bedrijfsaspect [75]</li> </ul>
Weging per bedrijfsaspect	Accent op leiderschap en betrokkenheid, afwijkingen en communicatie

De beoordelingen die in het kader van de veiligheidsladder worden uitgevoerd zijn geen strikte audits van een managementsysteem van de betreffende organisatie. Tijdens de ladderbeoordeling wordt vastgesteld in welke mate de organisatie veiligheidsbewust bezig is en in welke mate medewerkers van hoog tot laag in de organisatie handelingen bewust veilig uitvoeren.

#### 4.7 Hoe verloopt de certificering

Het bedrijf neemt kennis van alle actuele en formele informatie van ProRail inzake de toepassing van de veiligheidsladder. Deze is verwoord in het actuele handboek en andere documenten die worden aangeboden op de veiligheidsladder pagina van de ProRail website. Op basis van de actuele informatie doet het bedrijf een selfassessment aan de hand van het certificeringschema van de veiligheidsladder. Een LCI toetst de opgave van het bedrijf en verifieert op basis van diverse interviews en waarnemingen in het bedrijf en tijdens werkbezoeken op locatie. De LCI stelt de bereikte laddertrede vast en reikt – indien voldaan is aan de minimumeisen – het overeenkomstige Veilig Bewust Certificaat uit.

#### 4.8 Wanneer gaat de ladder van kracht

De veiligheidsladder zal vanaf 31 december 2012 door ProRail worden toegepast. Te beginnen bij de door ProRail erkende spooraanneemers. Geleidelijk zal de ladder ook voor andere erkende partijen gaan gelden. Hiervoor zal implementatieschema worden opgesteld. Dit betekent concreet dat:

- In de aanbestedingsprocedures die op of na 1 januari 2013 worden opgestart (aankondiging) het gunningvoordeel meetelt, tenzij anders gesteld in de aanbestedingsdocumenten.
- In het erkenningsdossier voor (her)erkenning een kopie is opgenomen van het dan geldende Veilig Bewust Certificaat.

#### 4.9 Geldigheid veiligheidsladder

De toepassing van de veiligheidsladder is nog volop in beweging. De meest actuele informatie is te vinden in de laatste versie van het handboek van de veiligheidsladder gepubliceerd op de ProRail-website. Op elke werkdag kan tijdens kantooruren een nieuwe geactualiseerde versie van het handboek worden gepubliceerd waardoor bijvoorbeeld eisen, criteria, scores en/of auditorrichtlijnen kunnen veranderen. In de nieuwe versie van het handboek zal bij wijziging zo nodig een passende overgangstermijn worden aangegeven. ProRail streeft ernaar de frequentie van actualiseren te beperken tot niet vaker dan eenmaal per maand, tenzij eerdere actualisering dringend noodzakelijk is. Het is de verantwoordelijkheid van alle partijen zelf om op de hoogte te blijven van de meest actuele versie. ProRail behoudt zich het recht voor om de publicatie en toepassing van de veiligheidsladder te stoppen.

#### 4.10 Beschrijving laddertreden

De veiligheidsladder onderkent vijf treden. De laddertreden geven de ontwikkelingsfase aan waarin in een bedrijf zich op het gebied van veiligheidsbewustzijn begeeft.

# ProRail

## Trede 1

Binnen het bedrijf heerst de houding: 'bij ons gaat niets fout, wij leveren goede kwaliteit, dus waarom je tijd verdoen met preventieve veiligheidsactiviteiten' en 'wat niet weet, wat niet deert'. In het bedrijf wordt weinig tot niets geïnvesteerd in verbeteringen van het veiligheidsgedrag. Dit is niet het gewenste gedrag en wordt derhalve ook niet beloond.

## Trede 2.

Het bedrijf heeft de gewoonte om te veranderen nadat er dingen mis zijn gegaan. De veranderingen zijn echter ad hoc en van korte duur. Dit gedrag is het minimale geëiste gedrag en wordt matig gewaardeerd.

## Trede 3.

Het gedrag van een bedrijf op deze trede van de ladder kenmerkt zich door de aanwezigheid van een veiligheidsmanagementsysteem en veel 'papieren' verslaglegging. Het bedrijf probeert veiligheidsincidenten te voorkomen. Er worden veel voorschriften en regels gemaakt. De betrokkenheid bij veiligheid en het naleven van regels en wetten ligt voornamelijk bij het (hogere) management. Er wordt werk gemaakt van veiligheid en dat wordt gewaardeerd.

## Trede 4.

Op deze trede van de ladder is sprake van een hoge prioriteit voor veiligheid. Er wordt continu geïnvesteerd in het vergroten van het veiligheidsbewustzijn en elkaar aanspreken op bewust veilig gedrag. Verbeteringen worden stelselmatig geïmplementeerd en geëvalueerd. Er wordt vooruit gedacht. Daarnaast wordt informatie over knelpunten en 'best practices' uitgewisseld en besproken door management en medewerkers. Bewust veilig werken wordt ervaren als een eigen verantwoordelijkheid. Deze vorm van gedrag wordt hoog gewaardeerd.

## Trede 5.

In het laatste stadium van de ontwikkeling van een veiligheidsgedrag is sprake van een volledige integratie in de keten. Veiligheid is volledig geïntegreerd in het handelen tijdens elk deel van het proces. Veiligheid is daarnaast een vast onderdeel van de reflectie en evaluatie in de organisatie, maar ook daarbuiten. Veiligheid zit impliciet in het denken en doen van mensen. Dit wordt zeer hoog gewaardeerd.

### **4.11 Beschrijving bedrijfsaspecten**

De eisen en criteria waaraan een bedrijf moet voldoen komen voort uit 6 invalshoeken of bedrijfsaspecten. Elk managementaspect is weer onderverdeeld in een aantal bedrijfskarakteristieken. Onderstaand een korte toelichting per managementaspect en een opsomming van relevante bedrijfskarakteristieken.

# ProRail

## 1. Leiderschap en betrokkenheid

Hoe belangrijk is veiligheid? Wie of wat wordt verantwoordelijk geacht voor (on)veilig werken? Zijn er duidelijke regels en worden deze nageleefd? Stimuleert en beloont management goed gedrag? Hoe is de communicatie over incidenten? Spreken managers en medewerkers elkaar op een positieve manier aan op onwenselijk gedrag?

(Bedrijfskarakteristieken: managementinteresse, medewerkersbetrokkenheid, prestatiebeloningen).

## 2. Beleid en strategie

Staat veiligheid hoog op de strategische kalender? Is veiligheid volledig geïntegreerd in de managementcyclus. Vinden er regelmatig bewustzijnsacties plaats? In hoeverre worden investeringen in veiligheidsgedrag gezien als een nuttige bijdrage aan de winst?

(Bedrijfskarakteristieken: veroorzakers ongevallen, winstgevendheid en continuïteit).

## 3. Organisatie en opdrachtnemers

Worden opdrachtnemers geselecteerd op hun veiligheidsgedrag en prestaties? Is er aandacht voor veiligheid bij het contracteren? Hoe worden nieuwe medewerkers geselecteerd en ingewerkt? Is bewust veilig werken opgenomen in de competentieprofielen. Zijn medewerkers gemotiveerd om zich bij te scholen/trainen? Komen er ook veiligheidsissues aan de orde? Zijn veiligheidsmedewerkers deskundig en competent? Kan een veiligheidsfunctionaris direct de hoogste baas aanspreken?

(Bedrijfskarakteristieken: opdrachtnemers, competentie en training, afdeling V&G).

## 4. Werkplek en procedures

Hoe bewust is men zich van risico's en wat wordt er aan gedaan om het veiligheidsbewustzijn op de werkplek zo optimaal mogelijk te laten zijn? Wordt er volgens regels en protocollen gewerkt? Zijn deze afgestemd op de gebruikers? Worden verbeterafspraken in het verlengde van een onderzoek altijd opgevolgd?

(Bedrijfskarakteristieken: werkplanning, werkplekveiligheid, procedures).

## 5. Afwijkingen en communicatie

Hoe is de meldcultuur en wat wordt er met de meldingen gedaan? Wordt regelmatig de werkplek geïnspecteerd? Wordt er van incidenten geleerd? Worden veranderingen naar aanleiding van incidenten daadwerkelijk geïmplementeerd en geëvalueerd? Wordt er voldoende gecommuniceerd en geëvalueerd? Bijvoorbeeld in (toolbox)bijeenkomsten of andere vormen van werkoverleg?

(Bedrijfskarakteristieken: melding, onderzoek en opvolging van incidenten, dagelijkse controle, bijeenkomsten).

## 6. Audits en statistieken

Worden er specifieke audits gehouden op veiligheidsgedrag? Gebruikt het bedrijf statistieken voor verbetering?

(Bedrijfskarakteristieken: audits en reviews, trends en statistieken).

## 5 Certificatieaudit

Een audit voor de veiligheidsladder wordt uitgevoerd conform de NEN-EN-ISO/IEC 17021, waarbij onderstaande regelingen als aanvulling gelden.

### 5.1 Bevoegde Ladder Certificerende Instellingen

Een LCI is door ProRail bevoegd om een certificatie (waaronder ladderbeoordeling) uit te voeren indien deze LCI door de RvA of door een lid van het IAF is geaccrediteerd conform de NEN-EN-ISO/IEC 17021 .

Daarnaast gelden voor alle bevoegd verklaarde LCI's onderstaande bijkomende voorwaarden.

- Geaccrediteerd door de RvA voor VCA en managementsystemen als ISO9001, ISO14001 of OHSAS.
- Elke LCI geeft vooraf aan ProRail aan welke (nieuwe) auditoren zullen worden ingezet voor de ladderbeoordeling inclusief competentie dossier, waarmee wordt aangetoond dat de auditor competent is voor beoordeling.
- De LCI besteedt voldoende tijd aan het opleiden en trainen van auditoren in de principes van de veiligheidsladder en bijbehorende certificeringschema. De opleiding/training dient gedocumenteerd te zijn als onderdeel van het competentiedossier.
- Personeel dat in een periode van twee jaar voorafgaand aan de certificatieactiviteiten betrokken is geweest bij advies ten aanzien van managementsystemen bij het te certificeren bedrijf of werkzaam is geweest bij het te certificeren bedrijf kan niet worden ingezet voor audits in het kader van de veiligheidsladder. Auditoren zijn ook uitgesloten van ladderbeoordeling als zij de afgelopen twee jaar werkzaam zijn geweest bij het te toetsen bedrijf.

De uiteindelijke bevoegdheidsverklaring ligt (voorlopig) bij ProRail. ProRail kan te allen tijde bij niet nakomen van bovenvermelde voorwaarden overgaan tot schorsing of intrekking van de bevoegdheidsverklaring.

De LCI die bevoegd is om de veiligheidsladdercertificatie uit te voeren staat geregistreerd op de ProRail-website [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl) > Zakenpartners > Aanbesteden en inkoop > Veiligheidsladder. De aanmelding is voorzien van NAW gegevens en een verklaring van een voor de LCI relevante en geldige bevoegdheidsverklaring.

De LCI heeft voor laddercertificatie een overeenkomst afgesloten met ProRail voor het gebruik van de veiligheidsladdercertificatienorm, deelname aan de Technische Commissie, en Harmonisatiecommissie.

De volgende bedrijven (alfabetische volgorde) zijn tot nader order bevoegd verklaard:

- Aboma Certificering BV te Ede (<http://www.abomacertificering.nl>).
- DNV Business Assurance te Barendrecht (<http://www.dnvba.nl>).
- KIWA Nederland B.V. te Rijswijk (<http://www.kiwa.nl>).
- Nederlands Certificatie Instituut te Oostvoorne (<http://www.certificatieinstituut.nl>)

## 5.2 Auditor en beoordelaar

Het gekwalificeerde bij certificatie betrokken personeel is te onderscheiden naar:

- Auditoren: belast met het uitvoeren van de Veiligheidsladder certificatieaudit, de beoordeling van de resultaten, de audit verslaglegging, de aanbeveling tot De Veiligheidsladder certificatie en de uitvoering van de jaarlijkse vervolgbezoeken;
- Beoordelaars: belast met het nemen van beslissingen over de verstrekking en voortzetting van een Veiligheidsladder certificaat op trede.

De gekwalificeerde auditor en beoordelaar zijn werkzaam voor een LCI die door ProRail is bevoegd. De auditor en beoordelaar kan ingeleend zijn, mits aantoonbaar gekwalificeerd voor audits conform de Veiligheidsladder.

De volgende kwalificatie-eisen gelden minimaal voor de auditoren:

1. Op basis van opleiding en ervaring beschikken over een werk- en denkniveau dat minimaal gelijk is aan het hoger beroepsonderwijs.
2. Ervaring in managementsysteem certificatie onder accreditatie
3. Gediplomeerd veiligheidkundige (HvK, MvK).
4. Gekwalificeerd Lead Auditor voor VCA\*\* of OHSAS 18001.
5. Aantoonbaar bekend met spoorse technieken door middel van opleiding of meerjarige ervaring (branche kwalificatie).
6. Aantoonbaar competent met het certificeringschema van de veiligheidsladder door middel van opleiding/training (veiligheidsladder kwalificatie).
7. Een positieve beoordeling van het auditeren op houding- en gedragscompetenties van de auditor door de LCI.

De beoordelaar van de audit rapportage moet aanvullend minimaal voldoen aan:

1. Gekwalificeerde beoordelaar voor VCA\*\* of OHSAS 18001;
2. 3 jaar aantoonbare ervaring als Lead Auditor voor managementsysteem certificatie;

## 5.3 Eisen ladderbeoordeling LCI

- Voor elke opdracht stelt de LCI een auditplan op. In dit plan wordt minimaal uitgewerkt: opzet ladderbeoordeling (inclusief duidelijk auditspoor) samenstelling en taakverdeling auditteam, programma ladderbeoordeling en rapportage/verslag.
- De LCI zorgt voor passende afspraken met het te certificeren bedrijf.
- Een ladderbeoordeling wordt door minimaal twee auditoren uitgevoerd, waarvan 1 vooraf is aangemerkt als lead auditor.
- Er worden vier methoden ingezet bij de uitvoering van de ladderbeoordeling:

Methode	Doelstelling
Zelfkwalificatie beoordeelde	Verzamelen feitelijke gegevens over toepassing veilig bewust gedrag. Zelfbeoordeling op kwaliteitseisen en -criteria

	veiligheidsbewustzijn en veilig bewust handelen.
Documentenanalyse LCI	Toetsing van de toepassing van kwaliteitseisen en of voldaan is aan de bijbehorende criteria en richtlijnen.
Interviews LCI	Verificatie van feitelijke gegevens, de zelfkwalificatie en de feitelijke implementatie van kwaliteitscriteria.
Waarnemingen & Werkbezoek LCI	Observatie van toepassing en handhaving veilig bewust handelen en gedrag op kantoor en op de bouwplaats en betekenis ervan op de organisatie.

- Interviews worden zo gekozen dat alle lagen uit de organisatie (van hoog tot laag) aan bod komen met een accent op (uitvoerende) medewerkers. De interviews zijn daarnaast zo gekozen dat de resultaten ervan samen met wat wordt waargenomen op kantoor of de bouwplaats verifieerbaar zijn in andere (gehouden) interviews.
- Het uitvoeren van een ladderbeoordeling houdt tenminste een werkbezoek door de LCI op locatie in. Een ladderbeoordeling enkel op basis van een 'desk-review' is onvoldoende en derhalve niet aanvaardbaar.
- Voor het aantal te houden interviews en te bezoeken werklocaties geldt hetgeen beschreven is onder onderstaand mandagentabel.
- Op basis van interviews, waarnemingen, observaties, verificaties worden scores toegekend aan criteria.
- De ladderbeoordeling wordt afgesloten met een auditrapport. Dit rapport geeft de conclusies weer van de ladderbeoordeling alsmede de eindscore (laddertrede). Een exemplaar van dit auditrapport blijft bij de LCI en dient op verzoek van de Technische Commissie te kunnen worden overlegd.
- Een ladderbeoordeling op trede 'N' houdt tevens een ladderbeoordeling van lagere treden in met de minimumeisen van trede 'N'.
- Indien een bedrijf bij een ladderbeoordeling op trede 'N' niet de vereiste minimum scores haalt, heeft het bedrijf niet trede 'N' van de veiligheidsladder en betekent het niet automatisch dat het bedrijf laddertrede 'N-1' heeft.
- Een bedrijf heeft minimaal trede 1 van de ladder indien het beschikt over een nulmeting en een ladderambitie.

#### 5.4 Certificatie mandagentabel

Als tijdsbesteding voor certificatie geldt onderstaande tabel als richtlijn voor een minimaal aantal mandagen per vestiging.

De tabel geeft voor elke trede van de veiligheidsladder het certificatie onderzoek weer bestaande uit:

- Fase 1; beoordeling omvang en opzet organisatie, opstellen auditplan en aanzet maken voor de auditrapportage.
- Fase 2: initieel certificatie onderzoek van de veiligheidsbeleving in de praktijk en beoordeling van alle vragen op laddertrede.



Aantal werkzame personen	Auditduur in mandagen	Aantal personen	Auditduur in mandagen
1-5	1.5	626-875	12
6-10	2	876-1175	13
11-15	2.5	1176-1550	14
16-25	3	1551-2025	15
26-45	4	2026-2675	16
46-65	5	2676-3450	1
66-85	6	3451-4350	18
86-125	7	4351-5450	19
126-175	8	5451-6800	20
176-275	9	6801-8500	21
276-425	10	8501-10700	22
426-625	11	>10700	Volgt bovenstaande progressie

Bij de tabel horen de volgende bepalingen:

1. Om de objectiviteit van de audits te waarborgen worden de interviews uitgevoerd door een team van twee auditoren.
2. Naast interviews van personen worden ook projecten in uitvoering bezocht.
3. Voor de bepaling van het aantal werkzame personen geldt de som van eigen personeel + ingeleend personeel, waarbij de auditoren bepalen welke personen geïnterviewd worden. Het minimale aantal te interviewen personen is  $0.6\sqrt{M}$  voor directie, management, staf etc. en  $1,2\sqrt{M}$  voor uitvoerenden. M is gelijk aan het aantal werkzame personen
4. Het aantal werkzame personen in de tabel moet worden gezien als een continuüm in plaats van een getrapte verandering..
5. Indien het bedrijf N projecten gemiddeld per jaar gelijktijdig in uitvoering heeft, worden tijdens de audit minimaal  $0.6\sqrt{N}$  aan projecten bezocht en getoetst, waarbij de auditoren bepalen welke projecten bezocht worden. Het totaal aantal projecten betreft het aantal projecten dat wordt aangestuurd vanuit de hoofdvestiging en vanuit de te bezoeken nevenvestigingen indien van toepassing.
6. Een audit worden afzonderlijk uitgevoerd van certificering voor ISO/VCA/OHSAS etc.
7. De auditduur in mandagen geldt voor zowel de initiële audit, de jaarlijkse audit als de audit voor hercertificatie.

## 5.5 Scores

In het certificeringschema zijn bij elk criterium de te behalen scores aangegeven. Een score kan slechts maximaal worden toegekend indien volledig en aantoonbaar aan het desbetreffend criterium is voldaan.

Indien slechts gedeeltelijk aan een criterium is voldaan dient de LCI een score toe te kennen die zijns inziens, op basis van expert judgement van de LCI, overeenkomt met

## ProRail

de mate waarin wel aantoonbaar is voldaan. Hiervoor wordt een verdeling gehanteerd van grotendeels (80%) en deels (40%).

### 5.6 Bijwoning

ProRail wordt in de gelegenheid gesteld tot het bijwonen van ladderbeoordelingen. Door het bijwonen wil ProRail een beeld krijgen van de competenties van de ingezette auditteams.

De bijwoning geeft bijkomend aan of het beslissing- en beoordelingsproces van de LCI in voldoende mate is geharmoniseerd tussen de verschillende LCI's. Een bericht over ladderbeoordeling wordt tenminste 10 werkdagen voor aanvang van de beoordeling door de LCI aan ProRail verstrekt (per e-mail aan: aki@prorail.nl). Dit bericht bevat minimaal de volgende informatie:

- Een duidelijke omschrijving van de door het bedrijf aangegeven "organisatorische grenzen".
- Een door de LCI opgesteld auditplan (enkel de hoofdlijnen; datum en locatie van de audit, welke acties, wie, wanneer, waar).
- Informatie over de ingezette auditoren (met vermelding / aanduiding lead auditor en auditor indien),

ProRail zal tenminste 3 dagen voor aanvang de LCI laten weten of er van de gelegenheid tot bijwoning gebruik zal worden gemaakt en door wie. ProRail kan beslissen de bijwoning bij het bedrijf te vervangen door een project review bij de LCI. Op basis van de aangeleverde informatie kunnen eventuele verwonderpunten alsnog (voor de audit) door ProRail en de LCI besproken worden.

Tijdens de bijwoning vervult ProRail de rol van observator. Dit betekent dat ProRail niet tussenkomt in het ladderbeoordeling proces van de LCI. Dit weerhoudt ProRail er evenwel niet van om op gezette tijdstippen met de auditoren van de LCI bijkomende informatie uit te wisselen, bijkomende toelichtingen te vragen etc. Let wel ! Deze interventies kunnen enkel buiten het bijzijn van de klant (bedrijf) plaatsvinden. Dit betekent dat in de auditplanning eventueel de nodige tijd ingelast dient te worden. ProRail zorgt ervoor dat de aanwezigheid en doelstelling van bijwoning, alsmede de taak/functie van de observator voorafgaandelijk, duidelijk aan het bedrijf wordt uiteengezet. Alle informatie welke tijdens de bijwoning wordt gegeven zal door ProRail als confidentieel worden behandeld. ProRail weerhoudt zich van leveren van opinies aan de LCI (of aan de klant) ten tijde van de audit.

ProRail maakt voor iedere bijwoning een bijwoningrapport. Het door ProRail opgestelde bijwoningrapport zal alleen focussen op hoofdlijnen (professionele -en harmonisatie aspecten). Indien tijdens de bijwoning observaties zijn gedaan, die niet in het concept auditrapport van de LCI is opgenomen zal ProRail de LCI hierover informeren. Deze non-confirmaties dienen door de LCI gecorrigeerd te worden. Algemeen geldende observaties zullen ter harmonisatie (zij het anoniem) in de technische Commissie (zie hoofdstuk 6 Organisatie) besproken worden.

## 5.7 Auditrapportage

De auditrapportage moet minimaal de resultaten van de eisen uit de Veiligheidsladder verwoorden en vermelden welke trede op de ladder is geaudit.

Het niet aantoonbaar kunnen maken van de eisen of er nog niet aan kunnen voldoen door het bedrijf of de organisatie wordt apart in de auditrapportage vermeld. Elk auditrapport moet een door de auditor vastgestelde conclusie over de trede op de Veiligheidsladder bevatten. Het auditresultaat kan alleen resulteren in een positieve rapportage wanneer voldaan is aan de minimeisen van de trede. Bij een positieve auditrapportage wordt als conclusie de trede waaraan wordt voldaan (dit kan ook lager zijn) vermeld en zonodig een aanbeveling tot het uitgeven of muteren van de trede op het certificaat.

De beslissing tot certificaat verlening door de LCI wordt genomen op basis van:

1. Een volledig auditrapport met positieve conclusie op trede en aanbeveling voor het certificaat.
2. Algemeen verplichte bijlagen bij het audit rapport zoals een verklaring van de directie over de activiteiten en bedrijfsentiteiten, ter inkadering, zo mogelijk voorzien van een afschrift van de (juridische)organisatie structuur uit de jaarlijkse accountantsverklaring.
3. Verplichte bijlagen bij het auditrapport zoals de actuele trede en mutaties op de Veiligheidsladder.

De rapportage wordt uiterlijk 15 werkdagen na laatste auditdag door de LCI aan de directie van het bedrijf of de organisatie ter beschikking gesteld. De auditrapportage blijft onlosmakelijk verbonden met het certificaat ter onderbouwing van de trede op de Veiligheidsladder. De auditrapportage is vertrouwelijk en heeft als rapport op zichzelf niet de status om aan derden aan te kunnen tonen dat men voldoet aan de eisen van de Veiligheidsladder.

## 5.8 Certificaatuitreiking

De naam van het certificaat luidt: "Veilig Bewust Certificaat trede *N*", waarbij *N* de waarde 1, 2, 3, 4 of 5 kan aannemen. Een certificaat geeft de hoogste laddertrede aan dat bereikt is en de datum waarop deze is verstrekt. Elk certificaat is een uniek document ter grootte van een A4 met een uniek nummer. Dit nummer wordt verstrekt door de LCI. De LCI verstrekt het certificaat aan het bedrijf. Op het certificaat staan ten minste vermeld:

1. De juridische naam, adresgegevens met vestigingsplaats en het nummer van de Kamer van Koophandel van de bedrijfsentiteit(en) die onder certificatie van de Veiligheidsladder vallen.
2. De naam van de LCI zoals vermeld in de bevoegdheidsverklaring.
3. De behaalde trede op de veiligheidsladder (trede 1, 2, 3, 4 of 5).
4. De naam en handtekening van de beoordelaar. Deze beoordelaar dient bij ProRail bekend te zijn conform de bevoegdheidsverklaring (zie hoofdstuk 5.2).
5. Een referentie naar het versienummer van het gehanteerde certificeringschema van de veiligheidsladder.
6. De datum van eerste uitgifte, de mutatiedatum en de vervaldatum.

7. De mededeling: Dit Veilig Bewust Certificaat is geregistreerd onder nummer xx (nummer af te geven door LCI) op de ProRail-website: [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl) > Zakenpartners > Aanbesteden en inkoop > Veiligheidsladder.
8. Het door een LCI verstrekte certificaat wordt door de LCI aangemeld bij de Technische Commissie voor publicatie op de ProRail-website.

### 5.9 Geldigheid certificaat

Een door een LCI afgegeven “Veilig Bewust Certificaat trede N” heeft vanaf de dag van afgifte een maximale geldigheid van 3 jaar onder de voorwaarde dat jaarlijks een herbeoordeling plaatsvindt, welke aantoont dat het bedrijf nog steeds voldoet aan de eisen behorende bij trede N van het afgegeven certificaat.

Indien een bedrijf niet (meer) aan de eisen voldoet kan het bedrijf binnen een termijn van 13 weken een extra audit houden om aan te tonen dat de 1e audit een meetfout bevat en dat voldaan wordt aan de eis. Indien ook de 2<sup>e</sup> meting aantoont dat het bedrijf niet voldoet aan de eisen verliest het bedrijf zijn certificaat op trede N en wordt – op basis van het advies van de LCI – gecertificeerd voor een lagere trede. Het is niet toegestaan om binnen de termijn van 13 weken te veranderen van LCI.

Na afloop van de geldigheidstermijn is hercertificatie noodzakelijk om de geldigheid van het oorspronkelijk verkregen certificaat te verlengen. De verlenging is voor maximaal drie jaar geldig bij een jaarlijkse toets (herbeoordeling) op basis van een steekproef. Hercertificatie van de veiligheidsladder geldt voor alle treden van de ladder.

Een hercertificatie kan ook aan de orde zijn bij geconstateerde tekortkomingen op basis van ProRail-prestatie metingen, veelvuldige veiligheidsincidenten of andere signaleringen. In dat geval kan ProRail de werking van het certificaat schorsen in afwachting van de resultaten van nader onderzoek. Dat is ook het geval als een bedrijf tijdelijk door ProRail is geschorst als erkend bedrijf. Het Veilig Bewust Certificaat verliest zijn geldigheid als een bedrijf zijn status als erkend bedrijf verliest.

Bij veronderstelde stijging op de ladder is een bedrijf vrij om een nieuwe ladderbeoordeling aan te vragen bij een LCI. Dit kan niet eerder dan ½ jaar na het verkrijgen van het certificaat.

### 5.10 Gebruik certificaat

Het Veilig Bewust Certificaat kan worden gebruikt bij inschrijvingen voor aanbestedingen en voor het verkrijgen of behouden van erkenningen door ProRail. Het gebruik van het Veilig Bewust Certificaat in aanbesteding is geregeld in aanbestedingsdocumenten van ProRail.

Een bedrijf dat (opnieuw) erkend wil worden voegt een kopie van het Veilig Bewust Certificaat toe aan het dossier die ten behoeve van de erkenning aan ProRail wordt aangeboden.

De organisatie dat met haar activiteiten en haar bedrijfsentiteit(en) vermeld staat op het Veiligheidsbewust Certificaat is overeenkomstig de organisatie die door ProRail is erkend. De organisatie is vanuit haar integriteit zelf verantwoordelijk voor een juist gebruik en juiste berichtgeving omtrent geldigheid en trede op de Veiligheidsladder.

## 6 Organisatie

### 6.1 Wie beheert de ladder

ProRail is initiatiefnemer, eigenaar en beheerder van de veiligheidsladder. De beheerfase is ingegaan per 1 juli 2012 en wordt ingevuld door een speciaal in het leven geroepen 'Veiligheidsladder Implementatie Commissie (VIC)'. In de VIC zijn andere (geïnteresseerde) opdrachtgevers, opdrachtnemers en andere relevante (vak)organisaties vertegenwoordigd. De afdelingsmanager Aanbestedingszaken, Kostenmanagement en Inkoop (AKI) van ProRail is voorzitter van die commissie en rapporteert aan de voorzitter van de Tenderboard Projecten van ProRail, tevens directeur Projecten. De VIC is verantwoordelijk voor alle zaken de ladder betreffende: het gebruik, de doorontwikkeling, het beheer van het certificeringschema en de verbreding naar andere opdrachtgevers en nieuwe sectoren. Uitgangspunt is dat alle gebruikers van de ladder er belang bij hebben dat er sprake blijft van één veiligheidsladder. De verantwoordelijkheid voor uitvoering van en advies over het certificatie traject ligt bij de AKI-afdeling Kwaliteit en Onderzoek; de verantwoordelijkheid voor de toepassing in de aanbestedingsprocedures ligt bij de AKI-afdeling Commerciële Zaken. Beide zijn vertegenwoordigd in de VIC.

Voor het beheer laat de VIC zich bijstaan en adviseren door een Technische Commissie (TC). Deze commissie fungeert als steunpunt en behandelt specifieke certificatie onderwerpen. Leden van deze TC zijn de betrokken Ladder Certificerende Instellingen (LCI's), mensen uit de praktijk, de wetenschap en ProRail. De TC is een onafhankelijk orgaan dat de VIC gevraagd of ongevraagd adviseert in haar rol als schemabeheerder van het certificeringschema veiligheidsladder en in haar rol als begeleider en (mede-) toezichthouder op het certificatieproces. Het doel van de TC is onder andere het creëren van draagvlak voor de implementatie en acceptatie van de veiligheidsladder door het mede borgen van een uniforme certificatie (harmonisatie) en het integer handelen van alle betrokkenen.

Harmonisatie gebeurt in een speciale Harmonisatiecommissie, bestaande uit bijwoners vanuit ProRail en beoordelaars en auditoren van alle bevoegde LCI's. LCI's beoordelen bedrijven mede op basis van deze harmonisatie.

Beoordelingsproblemen kunnen door de LCI's eventueel samen met het bedrijf (als klant van de LCI's) worden voorgelegd aan de voorzitter VIC, die zich onder andere kan laten adviseren door de TC. Zo nodig wordt het handboek aangepast.

De organisatie is nu voornamelijk gebaseerd op ProRail als initiatiefnemer en kan veranderen als andere opdrachtgevers de veiligheidsladder ook gaan toepassen.

### 6.2 Financiering

## **ProRail**

De veiligheidsladder is een initiatief uit de markt. De ladder wordt dus niet gedragen door subsidie of overheidsinzet. Het principe van de ladder is dat alle betrokken bedrijven en organisaties de ladder gezamenlijk financieren en naar rato bijdragen in de kosten van de ladder. Daaruit worden onder andere betaald: de site, de helpdesk, de doorontwikkeling, de begeleiding van initiatieven, het beheer van het certificeringschema en de administratie.

Actief werken met de veiligheidsladder vraagt dus altijd een bescheiden bijdrage aan ProRail als (tijdelijk) eigenaar, beheerder en promotor van ladder. De gevraagde bijdragen zullen zo laag mogelijk gehouden worden.

Bijdragende partijen zijn alle bedrijven en organisaties die de ladder actief gebruiken als instrument om:

- aan te besteden,
- zelf gecertificeerd te worden
- op andere manieren zakelijk actief te zijn (zoals advisering, opleidingen, onderzoek, certificering e.d.).

Hiermee dient het gebruik van de veiligheidsladder voldoende inkomsten te genereren om de ladder ook in de toekomst scherp en toepasbaar te houden.

De inkomsten zullen derhalve bestaan uit:

- Afdrachten van alle ondernemingen die zich laten certificeren, per afgegeven certificaat en per jaarlijkse toetsing;
- Afdrachten van bedrijven die betaalde diensten en producten aanbieden rond de ladder.

De afdracht is vooralsnog bepaald op euro 200 per onderzoek (nulmeting, initiële audit, jaarlijks audit, hercertificering, e.d.), in rekening te brengen bij bedrijven en aan ProRail af te dragen door bevoegde LCI's respectievelijk bedrijven die betaalde diensten en producten aanbieden rond de veiligheidsladder.

### **6.3 Document-/versiebeheer**

De inhoudelijke verantwoordelijkheid voor het ontwikkelen en beheren van het certificeringschema en handboek van de veiligheidsladder berust bij ProRail. Op- en/of aanmerkingen over de documenten van de veiligheidsladder kunnen worden ingediend bij de afdeling AKI van ProRail ([AKI@prorail.nl](mailto:AKI@prorail.nl)).

De vigerende versie van de documentatie is gepubliceerd op de site van ProRail onder het kopje Zakenpartners ([www.prorail.nl](http://www.prorail.nl) > Zakenpartners > Aanbesteden en inkoop > Veiligheidsladder). Alle voorgaande versies zijn hiermee vervallen.

### **6.4 Informatie en advies**

Alle benodigde formele informatie over het certificatietraject is opgenomen in het handboek. De laatste op de ProRail website gepubliceerde versie van het handboek van de veiligheidsladder is van toepassing. Controleer daarom altijd op de ProRail-website of er momenteel een actuelere versie van het handboek geldt en houd dat ook verder in de gaten: [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl) > Zakenpartners > Aanbesteden en inkoop > Veiligheidsladder.

## **ProRail**

Is er na raadpleging van het handboek nog behoefte aan verduidelijking, ondersteuning etc. bent u welkom bij: Afdeling Aanbestedingszaken, Kostenmanagement en Inkoop (AKI): *Email aki@prorail.nl*  
Voor inhoudelijke ondersteuning bij de oriëntatie op of voorbereiding van certificering etc. kan ook contact worden opgenomen met een van de bevoegde LCI's.

### **6.5 Klachten**

Klachten en op- of aanmerkingen met betrekking tot onderliggende regeling of de desbetreffende LCI kunnen schriftelijk worden ingediend bij de afdeling AKI van ProRail, e-mail: AKI@prorail.nl.

## **Colofon**

### Uitgave

Titel: Veiligheidsladder Handboek 1.0

Datum publicatie: 1 juli 2012

Documentnummer: EDMS-#3142388

Eindredactie: Dieter van Delft

### ProRail

Projecten / Inkoop, Conditionering en Innovatie

Afdeling AKI

Arthur van Schendelstraat 670

3511 MJ Utrecht

Postbus 2038

3500 GA Utrecht