

Memo

Aan Erik Steeghs Van Facilitaire Zaken

Datum April 2012
Onderwerp BHV visiedocument

In dit visiedocument staat hoe de landelijk uniforme en kwalitatief goede BHV-organisatie van ProRail er uit moet gaan zien. De huidige, niet optimale situatie en de voorgestelde situatie worden beschreven. De coördinatie van de benodigde verbetering is in handen van FaZ. Diverse verbeterpunten zijn al in uitvoering. Wat betreft de werkwijze en inrichting van de BHV organisatie is een akkoord van de ProRail directie gewenst.

Vraag aan directie: Geeft de directie akkoord op de voorgestelde nieuwe situatie zoals beschreven op pagina 4 en 5?

1 Algemeen

Een goedwerkende Bedrijfshulpverleningsorganisatie (BHV) organisatie is een voorwaarde om de veiligheid van medewerkers in ProRail panden en de continuïteit van het primaire proces te waarborgen. Het volgende is daarvoor nodig:

1. het moet duidelijk zijn hoe de BHV organisatie is ingericht; wie is verantwoordelijk en wie doet wat bij een calamiteit;
2. BHV-ers moeten een goede basisopleiding hebben en een praktijkopleiding gericht op hun taak in het pand waar ze werken (Maatwerk genoemd in de geldende ARBO wetgeving*, 2007);
3. de benodigde BHV middelen, noodplannen en plattegronden moeten aanwezig en up-to-date zijn;
4. per locatie moet jaarlijks gerapporteerd worden over alle BHV activiteiten zoals gevolgde opleidingen, jaarlijkse ontruimingsoefeningen, aantal incidenten, uitgevoerde controlerondes met betrekking tot middelen etc. Deze gegevens dienen tevens als input voor de Risico Inventarisatie & Evaluatie (RI&E).

De verantwoordelijkheid voor de totale BHV organisatie binnen ProRail is belegd bij Facilitaire zaken (FaZ). De huidige BHV-organisatie telt landelijk ruim 500 ProRailmedewerkers (december, 2011).

*In de Arbowet is opgenomen dat bedrijven verplicht zijn om doeltreffende maatregelen te nemen op het gebied van bedrijfshulpverlening. Er dienen tijdens de bedrijfstijd voldoende BHV-ers beschikbaar te zijn voor een effectieve inzet bij eerste hulp, brandbestrijding en het alarmeren en evacueren van de aanwezige werknemers.

De risico-inventarisatie en –evaluatie (RI&E) vormt de basis voor de maatwerkinvulling van de BHV. In de RI&E worden de brand- en ongevalsrisico's geïnventariseerd. Op basis daarvan wordt het aantal, de opleiding en uitrusting van BHV-ers vastgesteld.

BHV is onderdeel van het arbobeleid en draagt bij tot de beheersing van veiligheidsrisico's in de onderneming. De Wet op de Ondernemingsraden (WOR) geeft instemmingsrecht aan de ondernemingsraad (OR) en Personeelsvertegenwoordiging (PVT) bij de regelingen op het gebied van BHV.

2 Huidige situatie

Verantwoordelijkheid en bezetting: Het management van ProRail is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van tijd en mensen ten behoeve van de BHV organisatie gedurende de openingstijden van alle ProRail panden. De Regionaal Teamleider van FaZ (RFT) is Hoofd BHV (HBHV) van de kantoor- en 24-uurslocaties vallend binnen zijn verantwoordelijkheidsgebied (5 regio's). Hij /zij zorgt op hoofd- en regiokantoren voor de naleving van de BHV afspraken. Op de 24-uurslocaties is de (assistent) postmanager het aanspreekpunt voor de operationele invulling van deze afspraken. Op 24-uurslocaties ligt nog onvoldoende (uniform) vast wie bij een calamiteit bevoegd is om over te gaan tot ontruiming; de postmanager of de C-BHV-er van dienst? Er zijn inmiddels wel afspraken gemaakt over de toegankelijkheid van technische ruimtes en daaraan wordt invulling gegeven. Per locatie dienen voldoende, goed opgeleide BHV-ers aanwezig te zijn om BHV diensten te kunnen draaien en daarmee de veiligheid te borgen.

Per regio bekeken is de situatie als volgt:

Peiljaar - 2011	Voldoende BHV ingezet per dagdeel	Opleidingen BHV Basistraining en herinstructie	Interne training gebouwkennis*	Oefeningen (min 1x p/j)	Maatwerk** (conform Arbo-wetgeving)	Team-work***	Risico
Randstad Noord							
VL post Amsterdam	x	x	x	x	x	x	Laag
VL post Utrecht	x	x	x	x	x	x	Middel
VL post Alkmaar	x	x	x	x	x	x	Middel
VL post Amersfoort	x	x	x	x	x	x	Laag
VLTC	x	x	x	x	x	x	Laag
Driehoek	x	x	x	x	x	x	Hoog
Randstad Zuid							
VL posten Rotterdam	x /x	x	x	x	x	x	Middel/ Hoog
VL post Den Haag	x /x	x	x	x	x	x	Hoog
VL post Roosendaal	x /x	x	x	x	x	x	Hoog
Central Post	x	x	x	x	x	x	Laag
Zuid							
VL posten Eindhoven	x /x	x	x	x	x	x	Middel/ Hoog
VL post Maastricht	x /x	x	x	x	x	x	Middel/ Hoog
De Veste	x	x	x /x	x	x	x /x	Laag
Noord Oost							
VL posten Groningen	x	x	x	x	x	x	Middel/ Hoog
VL post Zwolle	x	x	x	x	x	x	Middel
VL post Arnhem	x	x	x	x	x /x	x	Middel/ Laag
Schellepoort	x	x	x	x	x	x	Laag
Utrecht							
De Inktpot	x	x	x	x	x /x	x /x	Middel/ Laag
Tulpenburg	x	x	x	x	x /x	x /x	Middel/ Laag
AVS IV en V	x	x	x	x	x /x	x /x	Middel/ Laag
Adm. Helfrichlaan	x	x /x	x	x	x	x	Middel/ Hoog

*Interne training gebouwkennis: Deze training wordt zelfstandig georganiseerd en gevolgd door BHV-ers, of in samenwerking met G4S

**Maatwerk (conform ARBO wetgeving): is de inrichting van de BHV afgestemd op de specifieke locatie en de processen van ProRail

***Teamwork: opereren de BHV-ers als team (bij een BHV inzet)

In bovenstaand overzicht zijn de scores laag-, middel- en hoog risico gebruikt. Per gebouw is gekeken of en hoe zaken zijn ingevuld en of dit al dan niet zorgt voor een veiligheidsrisico op de locatie. De scores per onderwerp en het totaalrisico op een locatie zijn gebaseerd op aanwezige informatie, praktijktoetsing en locatiebezoeken in 2011.

Laag: behoeft geen verandering, maar wel continueren (of mogelijk efficiënter) beheer en instandhouding

Middel: behoeft /noodzaak tot verandering /aanvullingen lopende zaken en regelen van beheer en instandhouding

Hoog: noodzakelijke verandering/aanvullingen op naleving wetgeving en regelen van beheer/ instandhouding

2.1 Regio Randstad Noord: ■

Op de VL posten Amsterdam, Utrecht, Alkmaar en Amersfoort zijn conform het gestelde bezettingsoverzicht in hoofdstuk 3 voldoende BHV-ers aanwezig. Zij zijn ook goed opgeleid. Wel is beheer en instandhouding van de huidige organisatie aandachtspunt op alle locaties. Hiervoor dient de coördinerende taak op locatie ingevuld te worden. Regiokantoor de Driehoek behoeft extra aandacht i.v.m. teruglopende betrokkenheid/verantwoording door zowel BHV medewerkers als leidinggevenden.

2.2 Regio Randstad Zuid: ■

Op de VL posten Rotterdam, Den Haag en Roosendaal wordt nog niet voldaan aan het gestelde bezettingsoverzicht in hoofdstuk 3. Ook hebben de teams te weinig (gebouw)ervaring en ontbreekt er structuur in de opbouw. Zeker in de vroeg en laat dienst is een extra BHV-er nodig. In het regiokantoor Central Post is de BHV goed geregeld en zijn voldoende mensen beschikbaar.

2.3 Regio Zuid ■

Op de VL posten Eindhoven en Maastricht wordt niet voldaan aan het gestelde bezettingsoverzicht in hoofdstuk 3. ProRail loopt hier een veiligheidsrisico. Ook hebben de teams te weinig (gebouw)ervaring en ontbreekt er structuur in de opbouw. In het regiokantoor de Veste zijn voldoende mensen aanwezig, alleen de aanvullende gebouwkennis en onderlinge betrokkenheid heeft aandacht nodig.

2.4 Regio Noord-Oost ■

Op de VL posten Zwolle en Groningen wordt nog niet voldaan aan het gestelde bezettingsoverzicht in hoofdstuk 3. ProRail loopt hier een veiligheidsrisico. Op VL post Arnhem zijn conform het gestelde bezettingsoverzicht in hoofdstuk 3 voldoende BHV-ers aanwezig, echter de aanvullende gebouwkennis is er minimaal. In het regiokantoor Schellepoort is de bezetting voldoende, hoewel het aantal BHV medewerkers wel omhoog mag. Het teamwork is hier een goed voorbeeld voor andere locaties.

2.5 Locaties Utrecht ■

In De Inktpot is het aantal BHV-ers krap en is de BHV nog niet voldoende georganiseerd waardoor gebouwtraining en teamwork te kort komen. In Tulpenburgh zijn voldoende BHV-ers aanwezig maar werkt de BHV organisatie niet goed. In de AVS gebouwen zijn voldoende BHV-ers maar de organisatie van BHV is er ronduit slecht te noemen. De BHV organisatie op de Admiraal Helfrichlaan is in ontwikkeling. In Utrecht is voor alle panden een RI&E uitgevoerd. Daaruit zijn aanbevelingen gekomen voor verbetering, die medio 2012 worden uitgewerkt.

Rapportage:

Doordat elke 24-uurslocatie de BHV anders heeft ingericht, is borging van de processen door FaZ een lastige taak. Daar komt bij dat er op dit moment geen duidelijke rapportageafspraken liggen, dus dat borging van BHV activiteiten onvoldoende is.

Opleiding:

FaZ coördineert de basisopleiding voor alle BHV-ers (kantoor- en 24-uurslocaties). Van oudsher regelde elke regio dit via een eigen regionale leverancier. Daardoor zijn de huidige BHV-ers goed, maar inhoudelijk verschillend opgeleid. Tot de zomer van 2011 bevatte de 5-daagse opleiding ook standaard een EHBO cursus van 3 dagen. Dit vergt een grote tijdsbelasting voor met name 24-uurslocaties. Een gecertificeerde BHV basistraining van twee dagen en een jaarlijkse herhalingsdag volstaan. Een aanvullende EHBO opleiding is niet noodzakelijk omdat in de basisopleiding BHV uitgebreid aandacht wordt besteed aan het kunnen uitvoeren van eerste levensreddende handelingen en reanimatie. Met de

aanvullende gedachte dat de overheidshulpverlening binnen de gestelde normtijden aanwezig kan zijn op alle ProRaillocaties. Om deze reden is voorgesteld om de EHBO opleiding los te koppelen van BHV. Indien medewerkers willen en toestemming krijgen van hun manager kunnen ze de EHBO opleiding wel via FaZ volgen.

Naast de basisopleiding stelt de geldende ARBO wetgeving (2007) dat de BHV organisatie afgestemd moet zijn op de specifieke locatie (processen). Anders gezegd BHV-ers moeten samen oefenen in hun eigen pand, zodat zij de bijzonderheden van het eigen pand kennen (maatwerk) en al doende een team gaan vormen. Deze specifieke praktijktraining op de eigen locatie kan in samenwerking met het opleidingsinstituut gedaan worden. Echter dit is nog niet landelijk opgepakt.

In praktijk laat de invulling van deze belangrijke training te wensen over. Op sommige locaties wordt het intensief gedaan (vaak door enthousiaste BHV-ers) op andere summier. Het dilemma op 24-uurslocaties is dat de organisatie van deze training ondersteund moet worden door het management, dat daar niet de hoogste prioriteit aan geeft en bovendien kost het extra tijd (capaciteit) en geld. Wat het vervolgens lastig maakt voor FaZ om de BHV verantwoordelijkheid (mede) te dragen.

FaZ coördineert ook de opleidingen voor aanvullende BHV functies als HBHV (tactisch en operationeel) en Opgeleidpersoon. Voor 24 uurslocaties is het van belang dat bij de locatie praktijktraining de rol van C-BHV (coördinerende BHV'er van dienst) wordt geoefend. Deze rol vervangt de opleiding Ploegleider binnen de 24 uur processen omdat realisatie bedrijfseconomisch op alle 24 uur locaties niet haalbaar is.

Middelen: FaZ is verantwoordelijk voor de levering van en controle op BHV middelen. Het gaat daarbij om gebouwgebonden blusapparatuur en brandmeldcentrales met daarnaast middelen als verbanddozen, portofoons, AED's ed. Het maken en beheren van noodplannen en het aanbrengen van ontruimingsplattegronden in de panden is ook een taak van FaZ.

Kortom: De BHV organisatie op hoofd- en regiokantoren is vrij uniform georganiseerd, maar werkt niet overal even goed. Op veel 24-uurslocaties is de BHV bezetting gedurende werktijd onvoldoende wat een direct risico vormt voor de continuïteit van het primaire proces van ProRail. Het is van belang dat op 24 uurslocaties altijd 3 BHV-ers aanwezig zijn. In de nacht volstaat een bezetting van 2.

Over het algemeen geldt dat er op ProRaillocaties veel nieuwe BHV-ers zijn die derhalve nog onvoldoende opgeleid zijn. Teamwork is er, mede daardoor, te weinig. Ook de coördinatie /aansturing van het BHV team op locatie moet beter ingevuld worden om goed ingespeeld te zijn op calamiteiten. De taken /verantwoordelijkheden en mandaten dienen per locatie schriftelijk te worden vastgelegd.

Verantwoordelijkheid en daarmee de wijze van uitvoering van BHV activiteiten is onvoldoende geborgd. Voor beide soorten locaties geldt dat de BHV opleidingen, de beschikbaarheid van BVH middelen en de rapportageafspraken efficiënter en uniformer moeten. De contractering per 1 januari 2011 van een centrale leverancier (G4S) voor beveiligingdiensten, die ook BHV opleidingen en middelen levert, heeft gezorgd voor uniformering en vereenvoudiging.

3 Voorgestelde nieuwe situatie

Onderstaand inrichtingsvoorstel van de BHV organisatie is tot stand gekomen op basis van de beschikbare BHV kennis en ervaring en de geconstateerd veiligheidsrisico's. Wettelijk eisen op het gebied van maatwerk zijn vertaald naar praktische toepasbaarheid binnen ProRail. Doel is om te allen tijde de veiligheid van onze medewerkers en gasten te waarborgen.

Verantwoordelijkheid : De verantwoordelijkheid voor de BHV bezetting en –uitvoering volgens plan blijft bij het management van ProRail. De wettelijke verantwoordelijkheid voor het leveren van **maatwerk** wordt hieraan toegevoegd. FaZ blijft verantwoordelijk voor de aanwezigheid van een landelijke BHV organisatie, de coördinatie van de BHV activiteiten, de inkoop en levering van BHV opleidingen en –middelen en voor de aanwezigheid van BHV- en ontruimingsplannen.

Voorgestelde Structuur: Richt op elke 24-uurslocatie een zogenoemde BHV driehoek in. Dit is een beproefd concept in regio Randstad Noord dat door betrokken management en betrokken BHV-ers als uitvoerbaar en betrouwbaar wordt ervaren. De BHV driehoek houdt in dat er op elk moment van de dag drie mensen aanwezig zijn die naast hun dagelijkse werkzaamheden BHV verantwoordelijkheden hebben. Eén Coördinerend BHV-er (C-BHV-er) is verantwoordelijk voor de inzet van BHV. Deze persoon communiceert, alarmeert en delegeert. Op 24-uurslocaties hoort deze rol bij een stoel die 24 uur per dag bezet is. De C-BHV-er heeft de bevoegdheid om tot ontruiming over te gaan en weegt daarin het bedrijfsbelang mee. Het kan voorkomen dat hij/zij gealarmeerde hulpdiensten afbelt. Naast de C-BHV-er zijn er altijd twee assistenten aanwezig voor de uitvoerende activiteiten tijdens een calamiteit. Zij moeten op elk moment toegang hebben tot alle ruimtes op de locatie, ook de technische ruimtes. Op grote locaties is C-BHV een vaste rol die extra opleiding vergt. Op kleinere locaties kunnen de rollen door elke BHV-er ingevuld worden. Dit houdt dus in dat alle rollen in 3 shifts per etmaal 7 dagen in de week vervuld moeten zijn. Daarmee moet bij roosterindelingen rekening worden gehouden.

Zoals eerder in deze notitie aangegeven schrijft de ARBO wetgeving maatwerk voor. BHV is daarmee geen exacte wetenschap maar moet geënt zijn op de specifieke situatie en locatie van een organisatie (-onderdeel). Binnen de VL organisatie bestaan posten van diverse omvang en is de bezetting in de verschillende diensten (vroeg/ laat/ nacht) ook divers. FaZ adviseert in dit Visieplan ProRail over de ideaal situatie en het is de taak van FaZ deze ook na streven. Echter kan en moet het begrip 'maatwerk' ook als zodanig geïnterpreteerd worden en doorvertaald worden naar de praktijk. Voor de verschillende VL Posten wordt daarom voorgesteld om de zogenaamde BHV driehoek per dienst als onderstaand in te richten. Het voorgestelde aantal BHV'ers staat per dienst en per grootte van de VL Post vermeld:

Omvang post:	Groot	Middel	Klein
Bezetting (minimaal)	>15	5 tot 15	≤ 5
Vroege dienst	3	3	2
Late dienst	3	2	2
Nacht dienst	2	2	1
	Utrecht, Amsterdam, Rotterdam, Zwolle, Eindhoven	Amersfoort, Groningen, Den Haag, Amhem	Maastricht, Roosendaal, Alkmaar

Let wel: In bovenstaande tabel in de absolute minimaal benodigde BHV bezetting per dienst! Prorail-VL zal eerst zorg dragen voor de invulling van deze bezetting, daarna zal bekeken worden of binnen Prorail VL de optimale bezetting van de voorgestelde BHV driehoek verder geïmplementeerd kan worden.

De RFT FaZ is en blijft hoofd BHV-er. De stafmedewerker BHV van FaZ heeft een beleidsmatige, adviserende, controlerende en landelijk coördinerende, taak, de RFT heeft de tactische regie.

Ook op kantoorlocaties dient de zogenaamde BHV Driehoek het uitgangspunt te zijn. De coördineerde BHV rol wordt door de HBHV-er ingevuld die zich bij een calamiteit als eerste bij de receptie meldt. Het is wenselijk om de verschillende BHV-rollen binnen ProRail uniform te benoemen en ook zoveel mogelijk gelijk in te vullen. Hiermee ontstaat op de kantoorlocaties veelal een plattere BHV organisatie.

Met name de coördinerende rol die, waaronder invullen van maatwerk valt, dient expliciet belegd te worden; op hoofd- en regiokantoren bij de RFT en op 24-uurslocaties bij (assistent) post manager.

In bijlage 1 is de voorgestelde landelijke BHV structuur schematisch weergegeven.

Opleiding: BHV-ers krijgen standaard de basisopleiding met AED en Evac-Chair instructie van G4S en zijn daarmee gecertificeerd. Nadat alle ProRail medewerkers de benodigde opleiding bij G4S hebben gevolgd wordt eind 2012 overgegaan tot aanvraag van de NIBHV certificering voor alle BHV-ers. De opleidingen worden gefaciliteerd door FaZ. Desgewenst kunnen BHV-ers zich via het opleidingsportaal van ProRail aanmelden voor een aparte EHBO cursus. Deze wordt ook door FaZ gefaciliteerd na goedkeuring van de betrokken leidinggevende.

De vanuit ARBO voorgeschreven praktijktraining (maatwerk) op de eigen locatie zal in samenwerking met het opleidingsinstituut gedaan worden. Op kantoorlocaties is de RFT van FaZ verantwoordelijk voor de organisatie van de praktijkopleiding, continuïteit en teamvorming per locatie. Op 24-uurslocaties ligt die verantwoordelijkheid bij de postmanager. Al dan niet ondersteund door FaZ. De praktijkopleiding kan worden begeleid door een opleider van G4S. Daarnaast dient er jaarlijks per locatie tenminste één brand(ontruiming)oefening gehouden te worden. Deze wordt geïnitieerd door het hoofd BHV (FaZ).

Middelen: FaZ coördineert de stroomlijning en het beheer van BHV- en ontruimingsplannen en van de ontruimingsplattegronden evenals de voorziening van BHV middelen op alle ProRail locaties. FaZ rapporteert hierover.

Rapportage: De postmanager van elke locatie dient via een in te vullen vast format aan FaZ te rapporteren over o.a. deelnemers aan trainingen, gehouden oefeningen en voorgevallen calamiteiten. Op basis van de rapportages rapporteert FaZ aan de directie; er wordt een BHV Jaarverslag opgesteld.

Communicatie: Ter ondersteuning van de totale BHV organisatie en ter informatie voor heel ProRail dient FaZ ProRail breed te communiceren over de activiteiten en resultaten van de BHV- organisatie. FaZ faciliteert de themasite BHV, waarop algemene informatie over de BHV- organisatie wordt vermeld door FaZ.

4 Kosten

De financiële consequenties bij de uitvoering van voorliggend plan beperken zich tot de opleiding van extra mensen, met name op 24-uurslocaties. Zie schema op pagina 2. De posten Rotterdam, Den Haag en Roosendaal in Randstad Zuid dienen allen 1 extra BHV-er per shift beschikbaar te hebben en in te roosteren. De posten Groningen, Zwolle, Eindhoven en Maastricht moeten zorgen voor 1 a 2 extra BHV-ers per shift. Wellicht dat de posten Arnhem en Amersfoort voor een besparing kunnen zorgen door efficiënter op te leiden of in te roosteren. Verder dient er rekening mee gehouden te worden dat aan de verplichting uit Arbo-wetgeving tot het leveren van Maatwerk (interne gebouwkennis/oefening) tot extra financiële investeringen leiden per locatie.

5 Planning

Akkoord MT Financiën /directie en management VL

volgend

Start implementatie

Direct na goedkeuring, Q2

Toelichting + opdracht postmanager uitvoering

Na goedkeuring MTVL, Q2

Implementatie per post

(gerealiseerd een jaar na start opleiding, maar voor eind 2012)

Evaluatie + RI&E

een jaar na implementatie, (start Q3 2012)

Overige gerelateerde BHV activiteiten:

Stroomlijnen BHV middelen

Q4 2011

Start opleidingen kantoorlocaties (uitz. Regio Zuid en RNN)

Oktober 2011

Start opleidingen posten (extra, Gvc, Rsd en Ah)

November 2011, overige in Q1 2012

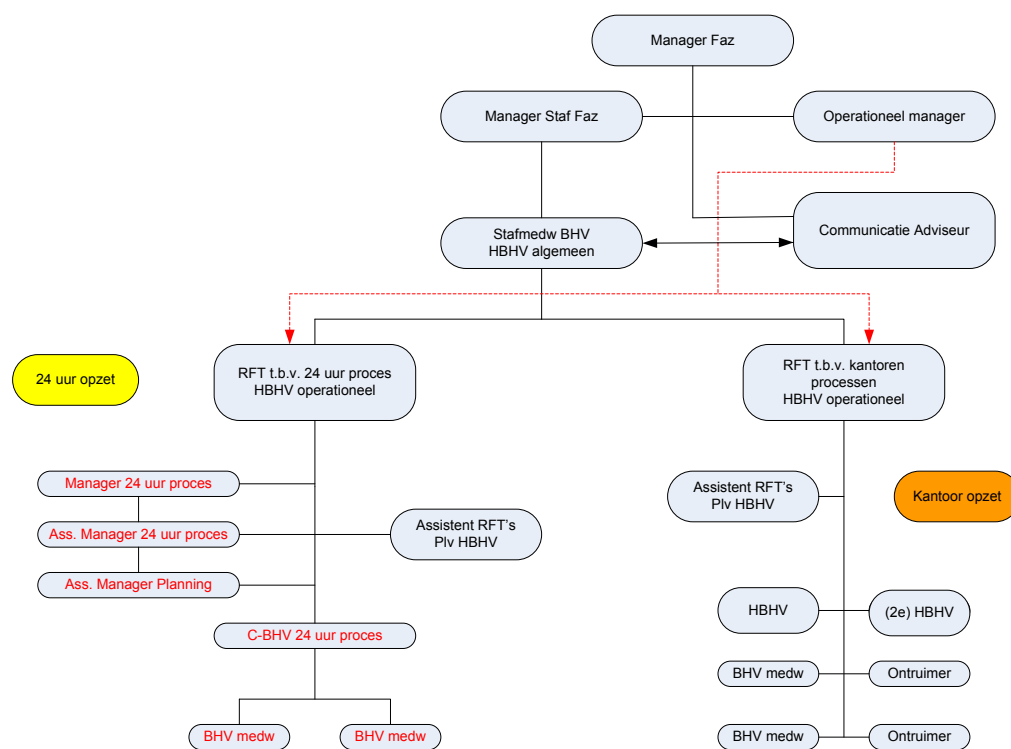
Stroomlijnen opleidingen 24-uurslocatie

Geheel 2012

Invoering en uitwerking interne maatwerktraining

periode Q2 2012 tot Q2 in 2013, daarna ingebed

Bijlage 1: Voorgestelde landelijke BHV structuur



Organigram BHV ProRail 01/2012

C-BHV heeft binnen 24 uur proces de bevoegdheid tot ontruiming over te gaan bij acuut gevaar. Overige situaties in overleg met OHD. Bevoegdheid dient vooraf vastgelegd te worden in veiligheidsplan. Bij ontruiming 24 uur proces zal incidentenregie gealarmeerd worden en deze zorgt voor interne escalatie.

Binnen kantoorprocessen Utrecht zal bij afwezigheid van **de HBHV of diens plaatsvervanger, "C-BHV"** van dienst de beslissing tot ontruiming geven. Verder zal deze dan communiceren met de manager Faz t.b.v. woordvoering richting directie.

Dit is ook van toepassing op de regiokantoren (uitzondering VLTC)

C-BHV van het VLTC te Asd heeft binnen 24 uur proces en het kantoorproces de bevoegdheid tot ontruiming over te gaan bij acuut gevaar. Overige situaties in overleg met OHD. Bevoegdheid dient vooraf vastgelegd te worden in veiligheidsplan. Bij ontruiming 24 uur proces zal incidentenregie gealarmeerd worden en deze zorgt voor interne escalatie.

Deze uitzondering is van toepassing i.v.m. combinatie van processen binnen dit gebouw.

OCRR heeft een status aparte en zal mogelijk gelijk aan VLTC te ASD worden ingericht.