

Voorschrift Veilig Werken Trein

Voorschrift Veilig Werken Trein (VWV)

Conventioneel spoor/Hogesnelheidslijn/Betuwe Route

voor mensen en organisaties die werken bij, in opdracht of met toestemming van de railinfrabeheerder in of nabij de railinfra waarbij sprake is of kan zijn van aanrijd- en/of elektrocutiegevaar

1. *Veilig en gezond werken kan altijd*
2. *Veiligheid kost tijd*
3. *Veilig werken doe je samen*
4. *We spreken elkaar aan op onveilig gedrag en onveilige situaties*
5. *Veiligheid zit in je, ook buiten werktijd*

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Relatie Normenkader Veilig Werken en Voorschriften Veilig Werken	5
1.2	Reikwijdte Voorschriften Veilig Werken aanrijdgevaar en elektrocutiegevaar	5
1.3	Doel Voorschrift Veilig Werken	5
1.4	Toepassingsgebied Voorschrift Veilig Werken	5
1.5	Indeling Voorschrift Veilig Werken	5
2	Het proces	7
2.1	De veiligheidsorganisatie in het bouwproces	7
3	Arbeidshygiënische strategie en de veilige werkplek	8
3.1	Arbeidshygiënische strategie	8
3.2	De veilige werkplek	8
3.2.1	Aanrijdgevaar: gevarenzone (zone A) en nabijheidzones (zones B en C)	8
3.2.2	Elektrocutiegevaar: spanningvoerende (hoogspannings)delen	11
4	Veiligheidsorganisatie	13
4.1	Algemeen	13
4.2	Taken en verantwoordelijkheden in het kader van het VVW	13
4.2.1	Algemene bevoegdheden van personeel (met een veiligheidstaak)	13
4.2.2	Eisen aan veiligheidstaken	13
4.2.3	Taken bij de opdrachtgever/railinfrabeheerder	13
4.2.4	Taken bij de opdrachtnemer	14
4.2.5	Taak eigen veiligheid	14
4.2.6	Combineren van taken	14
4.3	Veiligheidsbeheersmaatregelen	15
4.3.1	Maatregelen aanrijdgevaar	16
4.3.2	Maatregelen elektrocutiegevaar	20
4.3.3	Bijzondere maatregelen elektrocutiegevaar	21
4.4	Communicatie (schriftelijk en mondeling)	21
4.4.1	Schriftelijke communicatie: documenten voor de veiligheidsorganisatie	21
4.4.2	Mondelinge communicatie: veiligheidscommunicatie en gebruik communicatiemiddelen	25
Toelichting 1	Werkplekbeveiliging bij functieherstel	27
Toelichting 2	Werkwijze buitendienst nemen spoor bij centraal en niet centraal bediend gebied	28
Toelichting 3	Inzet railgebonden voertuigen op buitendienst gesteld spoor	29
Toelichting 4	Werkplekbeveiliging bij een calamiteit	31

Toelichting 5	Bijzondere werkplekken – perrons, overwegen en tunnels	32
Toelichting 6	Tijdelijke (werk)overweg- en waarschuwingsapparatuur (op bouwlocatie)	35
Bijlage 1	Zone-indeling werken in gevarezone en nabijheidzones	36
Bijlage 2	Taakeisen aan personeel	45
Bijlage 3	Signalerende kleding	53
Bijlage 4	Aanvraag buitendienststelling, spanningloosstelling en tijdelijke snelheidsbeperking	54
Bijlage 5	Verantwoordelijkheden en documenten in het veiligheidsproces – een voorbeeld	55

1 Inleiding

1.1 Relatie Normenkader Veilig Werken en Voorschriften Veilig Werken

Het Normenkader Veilig Werken (NVW) stelt voor de railinfrabranche de kaders voor het organiseren van de arboveiligheid. Het NVW is van toepassing op de gehele procesketen, van de initiatieffase tot en met de sloop. In de Voorschriften Veilig Werken (VWV's) worden die kaders vervolgens in concrete regels vertaald, waarbij elke specifieke omgeving en/of installatie een eigen VWV heeft/krijgt.

Het voorliggende VWV Trein is de uitwerking van het NVW-kader, gericht op het aanrijdgevaar en het elektrocutiegevaar bij conventioneel spoor, HSL en Betuweroute (BR).

1.2 Reikwijdte Voorschriften Veilig Werken aanrijdgevaar en elektrocutiegevaar

In dit VWV staan specifieke regels voor de arbeidsveiligheid bij het werken in of nabij de railinfra, in het bijzonder voor het voorkomen dan wel beheersen van aanrijd- en elektrocutiegevaar bij activiteiten¹ in of in de nabijheid van de gevarenczones.

Daar waar in dit VWV taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden (TVB's) worden genoemd, vallen deze binnen de reikwijdte van dit VWV.

1.3 Doel Voorschrift Veilig Werken

Het doel van het VWV is om, met specifieke voorschriften voor opdrachtgevers, opdrachtnemers en werknemers, ervoor te zorgen dat iedereen veilig kan werken en veilig en gezond weer thuis komt.

1.4 Toepassingsgebied Voorschrift Veilig Werken

Het VWV is van toepassing op binnen Nederland aanwezige hoofdsporen, lokaalsporen, spooransluitingen, aan- en aftakkingen en raccordementen inclusief alle daartoe behorende technische en elektrotechnische installaties. Dit geldt voor sporen in exploitatie², in aanbouw en in afbraak.

Bij elk transitiegebied³ maken railinfrabeheerders onderling afspraken zodat de risico's die kunnen optreden bij het uitvoeren van activiteiten in deze gebieden, beheerst zijn.

1.5 Indeling Voorschrift Veilig Werken

Het VWV bestaat uit een hoofddocument met de algemene regels, aangevuld met specifieke toelichtingen en een aantal bijlagen. In het hoofddocument wordt achtereenvolgens het bouwproces in relatie tot de veiligheid toegelicht, de arbeidshygiënische strategie, de veilige werkplek en de veiligheidsorganisatie.

De uitwerking van de veilige werkplek is, conform de reikwijdte van NVW en VWV, beperkt tot aanrijdgevaar en elektrocutiegevaar.

Bij de veiligheidsorganisatie wordt ingegaan op de veiligheidstaken, de veiligheidsmaatregelen en de schriftelijke en mondelinge communicatie. De toelichtingen gaan dieper in op de inzet van railgebonden voertuigen, beveiligen bij calamiteiten en storingen, bijzondere werkplekken en tijdelijke (werk)overwegen.

¹ Het betreft activiteiten die in het kader van de beheertaak van de betreffende railinfrabeheerder/opdrachtgever worden uitgevoerd, inclusief veilige aan- en afloop naar de werkplek.

² Hieronder valt ook een spoor dat buitendienst is gesteld.

³ Hieronder vallen ook de overgangsgebieden naar buitenlandse baanvakken.

De bijlagen gaan over de werkplekken en zones, de taken en verantwoordelijkheden in de veiligheidsorganisatie, signalerende kleding en procedures voor het aanvragen van BD, SL en TSB. Tot slot is een afkortingen- en een begrippenlijst opgenomen.

Soms zijn er afwijkende of aanvullende regels die slechts gelden bij één railinfrabeheerder. Als dat het geval is, staan deze in aparte tekstblokken.

De verschillende infrabeheerders zijn te herkennen doordat ze in dit VVW 'eigen' kaderlijnen hebben gekregen. Dat ziet er als volgt uit:

Conventioneel	-	railinfrabeheerder ProRail
---------------	---	----------------------------

HSL	-	railinfrabeheerder Infrasppeed
-----	---	--------------------------------

Betuweroute	-	railinfrabeheerder Keyrail
-------------	---	----------------------------

De gegevens van de betreffende organisaties:

Conventioneel	HSL-Zuid	Betuweroute
ProRail Postbus 2038 3500 GA Utrecht Telefoon: 088 231 71 04 Website: www.ProRail.nl	Infrasppeed Postbus 3068 3301 DB Dordrecht Telefoon: 010 443 56 00 Fax: 010 443 56 01 Website: www.infrasppeed.nl	Keyrail Postbus 108 3330 AC Zwijndrecht Tel.: 088 233 31 00 Info@keyrail.nl Website : www.keyrail.nl

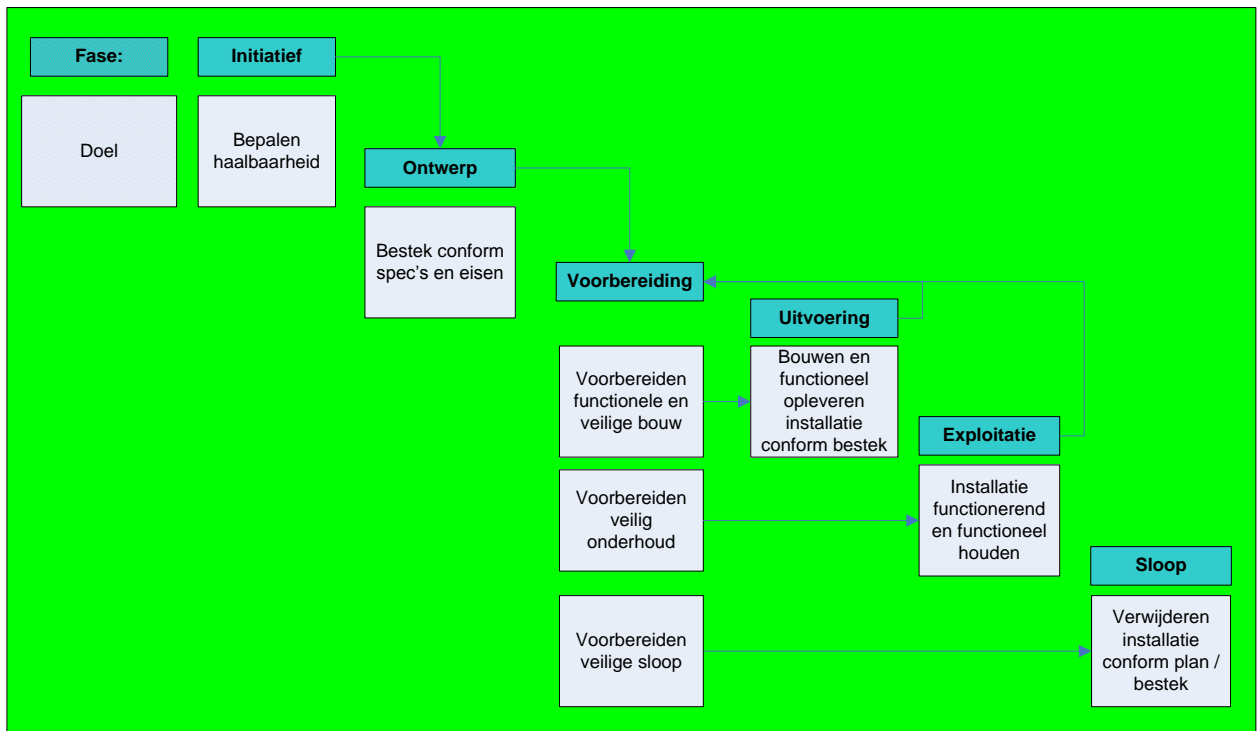
Waar er in dit document wordt gesproken over organisatiespecifieke documenten, worden deze via de bovenstaande organisaties ter beschikking gesteld.

2 Het proces

2.1 De veiligheidsorganisatie in het bouwproces

De procesbeschrijving geeft een structuur waarbinnen de veiligheidsorganisatie moet worden ingericht en moet functioneren⁴. De veiligheidsorganisatie moet vanaf het begin van de processtappen worden aangesloten. Daardoor ontstaat een bouwwerk waarbij, vanaf het eerste idee, een bewuste afweging wordt gemaakt die leidt tot optimaal veilige werkomstandigheden voor de werkenden. Resultaat is dan een veilige werkplek in alle fasen van het bouwwerk, gerealiseerd door een adequaat ingerichte en functionerende veiligheidsorganisatie.

In schema 2.1-1 staan de processtappen in het bouwproces. Dit loopt van links naar rechts. Voor de volledigheid: ook in de exploitatie- en sloopfase vindt, net als in de uitvoeringsfase, voorbereiding plaats. Bij exploitatie en sloop is het doel echter niet het veilig bouwen, maar het veilig onderhouden respectievelijk het veilig slopen van de installatie.



schema 2.1-1

⁴ In bijlage 5 is een voorbeeld van dit proces nader uitgewerkt met de bijbehorende veiligheidsdocumenten per fase en de verantwoordelijkheidsverdeling van de betrokken partijen.

3 Arbeidshygiënische strategie en de veilige werkplek

3.1 Arbeidshygiënische strategie⁵

De Arbeidshygiënische strategie (AHS) is voorgeschreven in de Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet). De AHS is een werkwijze waarbij voor het hoogste niveau van veiligheid wordt gekozen (bronaanpak) als er maatregelen worden getroffen om risico's te minimaliseren. Afwijken naar een lager niveau is slechts toegestaan op basis van duidelijke redenen (technische, operationele en/of economische) waaraan een gemotiveerde en aantoonbare afweging ten grondslag ligt. Voor elke stap naar een lager niveau moet deze afweging opnieuw worden gemaakt.

De AHS wordt toegepast bij het opstellen van een risico inventarisatie en evaluatie (RI&E) voor het ontwerp, het vaststellen van de werkmethode(n) en het bepalen van de (veiligheids)maatregelen⁶ bij het uitvoeren van activiteiten. Dit geldt voor zowel de realisatie- en exploitatiefase, als de sloopfase.

De resultaten moeten voor de ontwerpfase en de uitvoerende fase worden vastgelegd in een Veiligheids- & Gezondheidsplan (V&G-plan). Verder moet de RI&E gedurende de gehele levenscyclus van het bouwwerk /de installatie (ontwerp, bouw, gebruiksfase en sloop) actueel worden gehouden. Hiermee wordt geborgd dat er te allen tijde een veilige werkplek voor de werkenden is.

3.2 De veilige werkplek

De veiligheid op de werkplek in de railinfrastructuur wordt gedomineerd door twee gevaren:

- het gevaar op een aanrijding van mensen en/of middelen door spoorgebonden materieel (treinen, wreektreinen, onderhoudsmaterieel e.d.)⁷;
- het gevaar op elektrocutie door aanraking van mensen en/of middelen met spanningvoerende delen van de voedingsinstallatie⁸ of de treinbeveiligingsinstallatie.

Dit VVW definieert waar deze gevaren optreden en bepaalt door regels en richtlijnen hoe voor de medewerkers de werkplek veilig kan worden ingericht. In de volgende paragrafen worden de gevarenczones nader beschreven.

3.2.1 Aanrijdgevaar: gevarenczone (zone A) en nabijheidzones (zones B en C)

De gevarenczone (zone A) is de zone waar het aanrijdgevaar optreedt. De afmeting van deze zone is snelheidsafhankelijk. Buiten de gevarenczone (zone A) gelden twee zones (B en C) die, door de nabijheid van de gevarenczone (zone A), blootgesteld zijn aan uitstralingseffecten van passerend spoorgebonden verkeer. Voor deze zones zijn eisen gesteld om het gevaar op het betreden van de gevarenczone (zone A) te beheersen. Voor zone B gelden strengere eisen dan voor zone C.

Verder is een veilige zone (veilige wijkplaats) gedefinieerd waar medewerkers zich kunnen opstellen zodat zij niet worden blootgesteld aan het gevaar op aanrijding als spoorgebonden verkeer passeert.

⁵ Zie ook railAlert Normenkader Veilig Werken (NVW) hoofdstuk 4.

⁶ Het aanbrengen en wegnemen van veiligheidsmaatregelen wordt beschouwd als een activiteit waarop het NVW en VVW onverkort van toepassing zijn. Daarom moet de AHS worden toegepast en moeten de risico's die bij deze activiteit optreden, in de RI&E worden behandeld.

⁷ EU- termen: aanrijdgevaar personeel – werkspoor; aanrijdgevaar personeel –nevenspoor; aanrijdgevaar personeel – wreektreinen en railwegvoertuigen; aanrijdgevaar gereedschappen en machines; elektrocutiegevaar personeel; fysieke en psychische belasting personeel.

⁸ Hieronder valt ook het retourcircuit.

3.2.1.1 Gevarenzone (zone A)

De grens van de gevarenzone (zone A) is afhankelijk van de baanvaknelheid die ter plaatse geldt. In tabel 3.2.1.1-1 staan de grensmaten⁹ bij de verschillende baanvaknelheden.

Snelheid in km/h	Grens gevarenzone (zone A) t.o.v. hart spoor in meters	Afstand t.o.v. dichtstbijzijnde spoorstaaf in meters
0-140	2,25 ¹⁰	1,50
141-160	2,40	1,65
161-200	2,75	2,00
201-300	3,00	2,25

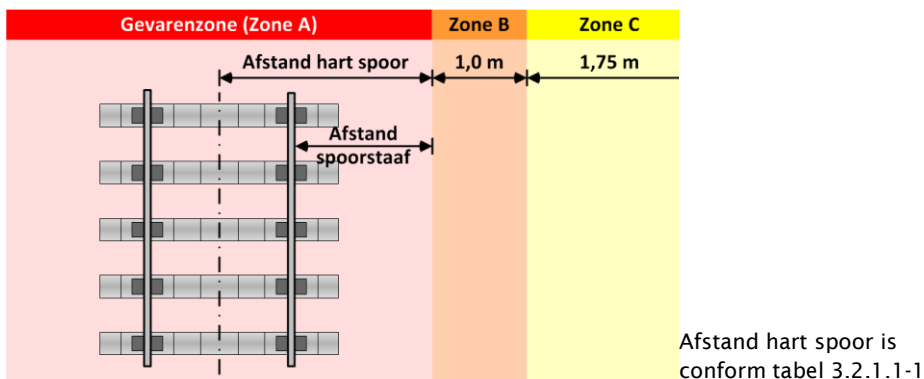
Tabel 3.2.1.1-1

HSL

- Hanteert een vaste afstand t.o.v. dichtstbijzijnde spoorstaaf van 2,25 m in combinatie met een snelheidsbeperking tot 120 km/u.

3.2.1.2 Nabijheidzones B en C

Naast de gevarenzone (zone A) gelden twee zones waar een verhoogd risico aanwezig is door de nabijheid van passerende treinen/railgebonden voertuigen: nabijheidzones B en C. Zone B is 1 meter breed en start op de grens van de gevarenzone (zone A). Zone C is 1,75 meter breed en ligt aan de buitenzijde tegen zone B aan.



Voor alle activiteiten die in deze zone(s) worden uitgevoerd, moet in de RI&E worden bepaald hoe het risico wordt beheerst dat de nabijheid van de gevarenzone (zone A) oplevert. Dit geldt voor zowel handmatige als machinale¹¹ activiteiten.

3.2.1.3 De wijkplaats

Een wijkplaats is een veilige plek waar werkenden zich, eventueel met hun materialen en gereedschappen, zodanig kunnen opstellen dat aanrijdgevaar is uitgesloten. Voorwaarde voor de wijkplaats is dat deze

⁹ In verband met het aanrijdgevaar door Buiten Profiel Transporten wordt bij het aanvragen van elke BD automatisch een ontheffing aantasting RM/PVR-GC verleend door ProRail. Als een ontheffing niet wordt verleend, moet de railinfrabeheerder dit expliciet in de WBI vermelden!

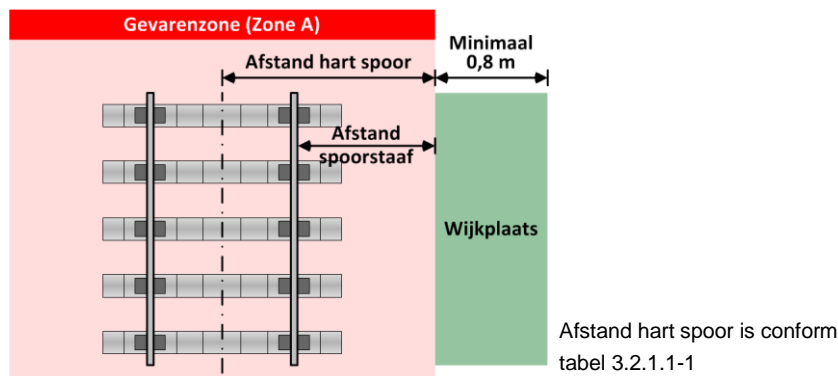
Fysieke afschermingen bevinden zich minimaal op een afstand van 2,25 meter uit hart spoor. Afwijken van deze afstand is slechts toegestaan na overleg met de opdrachtgever/beheerder.

¹⁰ Indien de ontheffing aantasting RM/PVR-GC in de WBI is bevestigd door de railinfrabeheerder en de baanvaknelheid bedraagt max. 40 km/u, mag deze afstand worden verkleind naar 2,00 m.

¹¹ Onder machinale activiteiten wordt o.a. verstaan: inzet van niet spoorgebonden voertuigen zoals mini-graver, quad, trekker, dumper, kraan, graafmachine, vrachtwagen, op afstand bedienbare maaimachine, kraan etc.

obstakelvrij te bereiken is¹². Verder is het verboden om voor het bereiken van de wijkplaats in dienst zijnde sporen over te steken.

De wijkplaats moet te allen tijde buiten de gevarenzone (zone A) liggen, gerelateerd aan de baanvaksnelheid conform onderstaande figuur en tabel 3.2.1.1-1:



De lengte van de wijkplaats is afhankelijk van het aantal personen en het materiaal/gereedschap dat in gebruik is.

3.2.1.4 Oversteken van sporen

Voor het oversteken van in dienst zijnde sporen¹³ geldt:

- uitsluitend toegestaan aan de persoon met de taak eigen veiligheid;
- alleen tussen zonsopgang en zonsondergang;
- alleen indien de persoon met de taak eigen veiligheid hiervoor een geldende instructie bij zich heeft.

Of oversteken op een specifieke locatie, gegeven de omstandigheden van dat moment, verantwoord is, wordt aantoonbaar vastgesteld op basis van een risicoafweging. Hierin komen in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde:

- de specifieke locatie;
- de tijd dat de persoon met de taak eigen veiligheid zich in de gevarenzone (zone A) bevindt (max. 5 seconden);
- de zichttijd in verband met naderende treinen; dat betekent: de tijd van de persoon met de taak eigen veiligheid in gevarenzone (zone A) tijdens het oversteken – max. 5 seconden – plus de tijd dat de persoon met de taak eigen veiligheid vóór het passeren van de trein op de veilige wijkplaats staat opgesteld – minimaal 15 seconden;
- aanwezigheid van (een) veilige wijkplaats(en);
- het aantal over te steken sporen (maximaal 2).

Als de aanwezige sporen niet kunnen worden overgestoken, moet in de instructie voor de persoon met de taak eigen veiligheid staan hoe hij de overzijde van het spoor moet bereiken.

Ploegen mogen zich voor, tijdens en na het werk niet afsplitsen als personen met de taak eigen veiligheid om de werkplek te bereiken of te verlaten. Voor de aan- en afloop moet de veilige aan- en aflooproute worden gebruikt die voor de activiteiten is ingericht. Deze veilige route is voor de hele duur van de activiteiten voor personen beschikbaar. Dit is om een eilandbuitendienststelling te voorkomen.

¹² Voorbeeld: de wijkplaats is niet obstakelvrij te bereiken als hiervoor een trapje of een perronkeerwand moet worden af- of op geklommen.

¹³ waarvoor geen veiligheidsmaatregelen getroffen zijn (bijv. automatisch beveiligde overweg of GW).

Bij het realiseren van de veilige aan- en aflooproute dient de arbeidshygiënische strategie gevolgd te worden. Als in dat verband sporen moeten worden overgestoken, kan een veilige aan- en aflooproute worden gerealiseerd door:

1. BD;
2. BT (te activeren van buiten de gevarenszone);
3. Een automatisch beveiligde overweg; of
4. GW.

De veilige aan- en aflooproute kan ook worden gecreëerd binnen een aantal geplande periodes tijdens de duur van de activiteit. Voorwaarde hierbij is dat buiten deze periodes geen aan-/afloop plaats vindt en dat de werkplek "zelfvoorzienend" is uitgerust.

HSL

- Het is verboden om in dienst zijnde sporen over te steken.

3.2.1.5 Verplaatsen over het schouwpad

Ploegen mogen zich over het schouwpad langs een in dienst zijnd spoor verplaatsen onder voorwaarden dat:

- het schouwpad op geen enkel punt binnen gevarenszone (zone A) ligt;
- de ploeg hier een specifieke instructie voor heeft ontvangen;
- de ploeg wordt begeleid door een GRW. De GRW moet er hierbij op toezien dat de ploegleden zich niet binnen gevarenszone (zone A) begeven en geen activiteiten uitvoeren anders dan lopen.

3.2.2 Elektrocutiegevaar: spanningvoerende (hoogspannings)delen

In (inter)nationale normen¹⁴ is beschreven onder welke voorwaarden mag worden gewerkt aan of in de nabijheid van spanningvoerende delen. Conform de AHS is het werken binnen de gevarenszone alleen toegestaan als de installatie spanningloos is. Voor het uitvoeren van activiteiten in de nabijheid van spanningvoerende installatieonderdelen (nabijheidszone) zijn stringente eisen gesteld aan de minimale afstand die moet worden bewaard. Hierna worden deze kort beschreven¹⁵.

3.2.2.1 Gevarenszone en nabijheidszone (afstanden)

In onderstaande tabel 3.2.2.1-1 staat per spanningsniveau wat de grenzen van de gevarenszone en de nabijheidszone zijn¹⁶. In de RI&E moet worden bepaald of personen, voertuigen of elektrische geleidende voorwerpen - bedoeld dan wel onbedoeld - deze zones kunnen naderen bij de activiteiten. Indien dit het geval is moeten er, conform de RLN00128 en RLN00214, beheersmaatregelen worden genomen.

	1500/1800 V		25 kV	
	Gevarenszone	Nabijheidszone	Gevarenszone	Nabijheidszone
Personen	Niet toegestaan	1,5 m ^{#1}	Niet toegestaan	1,5 m ^{#1}
Personen (inspecties en metingen ^{#2})	0,12 m	1,5 m/2m	Niet toegestaan	2 m ^{#1}
	1500/1800 V		25 kV	
	Begrensd	Onbegrensd	Begrensd	Onbegrensd
Mobiele railgebonden voertuigen	0,5 m	Niet toegestaan	1 m	Niet toegestaan
Mobiele niet-railgebonden voertuigen op een spoorwagon	0,5 m ^{#3}	Niet toegestaan	1,0 m ^{#6}	Niet toegestaan

¹⁴ O.a. NEN-EN 50110 'Bedrijfsvoering van elektrische installaties'.

¹⁵ De tekst over het elektrocutiegevaar in het VVW is ten principale onderliggend aan de normteksten en de richtlijnen (RLN00128 en RLN00214 en RLN0008 'Beschermende maatregelen in verband met de elektrische veiligheid').

¹⁶ De tabel is beperkt tot de activiteiten onder de bovenleiding. Voor retourstromen en parallelloop moet de RLN00008, RLN00128 en RLN00214 worden geraadpleegd.

Mobiele niet-railgebonden voertuigen	0,5 m ^{#3/#4} 1,5 m ^{#3/#5}	Niet toegestaan	1,5 m	Niet toegestaan
--------------------------------------	--	-----------------	-------	-----------------

Tabel 3.2.2.1-1

- #1 Bij activiteiten aan de bovenleiding moet het vanuit een voertuig onmogelijk zijn om binnen de nabijheidszone van de aangrenzende spanningvoerende installatie te komen (bron: RLN00008).
- #2 Bepalingen voor het werken onder spanning (bron: RLN00128).
- #3 Als de werktuigen door uitvoering en/of oneffenheden in het spoor binnen de grenzen (kunnen) komen, dan mogen de activiteiten alleen worden uitgevoerd na toestemming van de installatieverantwoordelijke en na overleg tussen een werkverantwoordelijke en de werkgever van de personen die de activiteiten uitvoeren. In dit overleg komen aan de orde: de aard van de activiteiten, noodzakelijke veiligheidsmaatregelen, begintijd en tijdsduur van de activiteiten en het te houden toezicht (bron: RLN00128).
- #4 0,5 meter als het betreffende werktuig door middel van een flexibele koperen leiding van ten minste 50 mm² verbonden is met de retourleiding, en als de hoogtebegrenzer zodanig is afgesteld dat het werktuig de contactleiding niet dichterbij nadert dan 0,5 meter. (bron: RLN00128).
- #5 1,5 meter als er alleen sprake is van een hoogtebegrenzer die zodanig is afgesteld dat het werktuig de contactleiding niet dichterbij nadert dan 1,5 meter (bron: RLN00128).
- #6 Indien (delen van) werktuigen geïsoleerd zijn opgesteld, dan dienen deze (delen van) werktuigen door een (zwak)geleidende verbinding (maximaal 100 Ohm) met de aarde verbonden te zijn (bron: RLN00128).

4 Veiligheidsorganisatie

4.1 Algemeen

Voor het realiseren van de veilige werkplek moet zowel opdrachtgever als opdrachtnemer een veiligheidsorganisatie inrichten die bestaat uit daartoe bevoegde, gecertificeerde en door het bedrijf geschikt geachte medewerkers. Moet voor het uitvoeren van een veiligheidstaak in de veiligheidsorganisatie een functionaris¹⁷ worden ingehuurd, dan mag dit uitsluitend bij bedrijven die zijn gecertificeerd¹⁸ als Werkplekbeveiligingsbedrijf of als Personeelsteller.

De veiligheidsorganisatie moet zo worden bemand dat de taken en bevoegdheden zoals beschreven in het bouwproces (in NVW en VVW, hoofdstuk 2) goed belegd zijn.

In de volgende paragrafen wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- de taken en verantwoordelijkheden van personeel met een veiligheidstaak, zowel bij opdrachtgever als opdrachtnemer;
- de spoor specifieke veiligheidsbeheersmaatregelen;
- de wijze van communiceren (zowel schriftelijk als mondeling).

4.2 Taken en verantwoordelijkheden in het kader van het VVW

4.2.1 Algemene bevoegdheden van personeel (met een veiligheidstaak)

Alle personeel dat activiteiten uitvoert in of nabij de railinfrastructuur is, ongeacht de taak, verplicht om naar vermogen zorg te dragen voor zowel de eigen veiligheid en gezondheid als die van de anderen.

Personeel met een veiligheidstaak:

- is bevoegd om personen op wie men toezicht houdt te corrigeren, hun activiteiten te laten staken of van de werkplek weg te sturen;
- voert zijn activiteiten op een veilige plaats uit;
- is aantoonbaar geschikt voor zijn veiligheidstaak en kan te allen tijde een geldige bedrijfspas of een daaraan gelijkwaardig document overleggen waarin dit is vastgelegd. De vereiste vakbekwaamheidseisen zijn genormeerd en worden volgens een vastgestelde frequentie ge(her)toetst.

Aanwijzingen van veiligheidspersoneel moeten onmiddellijk worden opgevolgd.

4.2.2 Eisen aan veiligheidstaken

Voor personen die een directe invloed hebben op de arbeidsveiligheid van het personeel – veiligheidstaken uitoefenen – gelden kennis-eisen, vakbekwaamheidseisen en medische/psychologische geschiktheidseisen. Deze eisen zijn vastgesteld onder verantwoordelijkheid van railAlert¹⁹ tenzij dit expliciet is ondergebracht bij een derde partij. Zowel de kennis- en vakbekwaamheidseisen als de medische/psychologische geschiktheidseisen moeten aantoonbaar geborgd zijn en met een vastgestelde regelmaat worden getoetst.

In de volgende paragrafen staat een opsomming van de voor dit voorschrift relevante veiligheidstaken. In bijlage 2 zijn hiervan de kerntaken beschreven.

4.2.3 Taken bij de opdrachtgever/railinfrabeheerder

- Beoordelen Infrabeschikbaarheid
- Installatieverantwoordelijkheid

¹⁷ Voor de gereedschapsmachinist geldt deze verplichting nog niet. RailAlert stelt hiervoor een overgangsregeling op.

¹⁸ Conform railAlert certificeringschema werkplekbeveiligingsbedrijf of personeelsteller.

¹⁹ De eisen zijn op te vragen bij railAlert

- Treindienstleiding
- V&G-coördinatie
- Uitgeven werkplekbeveiligingsinstructie (WBI)
- Directievoering
- Bediening schakel- en meldcentrum

4.2.4 Taken bij de opdrachtnemer

- V&G-coördinatie 'uitvoeringsfase'

HSL

Er is geen uitsplitsing gemaakt in V&G-coördinatie 'ontwerpfase' en V&G-coördinatie 'uitvoeringsfase'.
Er wordt gewerkt met de taak 'V&G-coördinatie'.

- Werkplekbeveiliging Voorbereidende taken
- Werkplekbeveiliging Ontwerpende taken
- Werkplekbeveiliging Uitvoerende taken
- Leiden werkplekbeveiliging
- Leiden lokale veiligheid²⁰
- Veiligheidstoezicht
- Grensbewaking
- Begeleiden buitendienst gesteld spoor
- Bedienen zelfrijdend gereedschap/spoorvoertuigen
- Werkverantwoordelijkheid
- Ploegleiding en/of vakbekwaamheid personeel

4.2.5 Taak eigen veiligheid

Naast de bovengenoemde (gecertificeerde) veiligheidstaken bestaat in de veiligheidsorganisatie de taak 'Eigen veiligheid'. Hierbij is een individuele medewerker verantwoordelijk voor zijn/haar eigen veiligheid. Deze veiligheidstaak is zeer beperkt en is niet onderhevig aan een certificering. In paragraaf 4.3.1.7 wordt nader beschreven welke beperkingen gelden bij deze taak.

4.2.6 Combineren van taken

Medewerkers vervullen regelmatig meerdere taken. Dit combineren van taken wordt gedaan om efficiënt(er) te werken. Als veiligheidstaken en technische taken worden gecombineerd, ontstaan extra risico's. Om deze te minimaliseren zijn voor het combineren van veiligheids- en technische taken en/of activiteiten de volgende bepalingen van toepassing:

1. Het is tijdens activiteiten niet toegestaan gelijktijdig meerdere veiligheidstaken uit te oefenen²¹. Dit betekent dat een persoon wel twee veiligheidstaken kan uitvoeren, maar dan gescheiden in tijd²².
2. Het is niet toegestaan gelijktijdig een veiligheidstaak en een technische taak uit te voeren. Dit betekent dat combinaties weliswaar mogelijk zijn, maar dan gescheiden moeten zijn in tijd.

4.2.6.1 Eisen bij het combineren van taken

Het combineren van taken mag de veiligheid niet negatief beïnvloeden. Daarom gelden de volgende eisen bij het combineren van veiligheidstaken:

- waarborgen van veiligheid van mens, materieel en infra staat voorop;
- de verleiding om veiligheidstaken met technische taken in het werk te combineren, moet worden voorkomen;
- combineren van veiligheidsfuncties kan gescheiden in tijd worden uitgevoerd;
- het wisselen van functies is beperkt tot maximaal twee keer per uur;
- combineren van functies met tegenstrijdige belangen²³ is niet toegestaan;

²⁰ Bij de HSL wordt deze taak gecombineerd met grensbewaking.

²¹ Met uitzondering van de in 4.2.6.2 genoemde combinaties.

²² Bijvoorbeeld in geval van de combinatie LWB/GRW, dient een GRW eerst de werkenden te laten stoppen met werken, voordat hij in zijn rol van LWB een telefoongesprek mag voeren.

Elke stap naar een lager niveau-beheersmaatregel moet conform de AHS worden beargumenteerd en vastgelegd in een RI&E. In bijlage 1 zijn de beheersmaatregelen met ondersteunende afbeeldingen nader toegelicht.

4.3.1 Maatregelen aanrijdgevaar

4.3.1.1 Algemeen

Bij het inrichten van de werkplek kunnen de grenzen²⁶ voor de mensen herkenbaar worden aangegeven door middelen met een hoge attentiewaarde. De eisen waaraan deze markering moet voldoen, staan in BR WOT (en BR Fysieke afscherming, afbakening en markering).

De beschikbare maatregelen ten aanzien van het aanrijdgevaar zijn:

- Buitendienststelling (BD)
 - Buitendienststelling in centraal bediend gebied
 - Buitendienststelling in niet-centraal bediend gebied
- Beheerste Toelating (BT)
- Fysieke Afscherming (FA)
- Gegarandeerde Waarschuwing (GW)
- Persoonlijke Waarneming
 - Persoonlijke Waarneming – Grenswachter (PW-GRW)
 - Persoonlijke Waarneming – Veiligheidsman (PW-VHM)
- Taak eigen veiligheid

4.3.1.2 Buitendienststelling

Bij Buitendienststelling (BD) worden de werkenden beschermd doordat treinverkeer naar de werkplek wordt verhinderd. Hiervoor worden onafhankelijk van elkaar functionerende maatregelen genomen door de treindienstleider (eerste schil) en de LWB (tweede schil). Met andere woorden: op het spoor waar de werkplek is, is exploitatief treinverkeer niet mogelijk.

Eisen bij een BD

1. Bij meerdere werkplekken binnen de buitendienststelling, moet per werkplek (geografisch gescheiden locatie) een aparte LLV worden aangesteld.
2. Veiligheidsmaatregelen in gevarenzone (zone A) mogen pas worden uitgevoerd als het spoor buiten gebruik is gesteld.
3. Indien treinverkeer naar de werkplek wordt uitgesloten met behulp van seintechnische maatregelen (tijdelijke voorzieningen in de treinbeveiligingsinstallatie), dan moet zeker worden gesteld en geborgd dat deze maatregelen op de juiste wijze zijn aangebracht en zijn opgeheven. Hiervoor zijn bij de opdrachtgevers procedures beschikbaar²⁷.
4. Als werkenden sporen moeten oversteken om een buitendienstgestelde werkplek te bereiken en te verlaten, moet een veilige aan- en aflooproute worden gerealiseerd. Zie paragraaf 3.2.1.4.
5. Na afloop van de activiteiten meldt de technisch leider van elke werkplek en/of activiteit aan de LWB of de infra weer vrij en onbelemmerd, of met beperkingen beschikbaar is. Als de veilige berijdbaarheid van de infra beoordeeld dient te worden²⁸, dan moet dit gebeuren door een daartoe gecertificeerde functionaris. De melding(en) van de technisch leider(s) en/of de controleur veilige berijdbaarheid moet(en) aantoonbaar worden vastgelegd. De LWB mag het spoor pas teruggeven aan de TRDL als de LWB deze melding(en) ook daadwerkelijk heeft ontvangen.

Conventioneel	Betuweroute
---------------	-------------

²⁶ De meest in het oog springende grenzen zijn de flanken en de kopse kanten van de werkplek.

²⁷ Voor conventioneel spoor: RLN00218.

²⁸ De railinfrabeheerder bepaalt de criteria op basis waarvan deze beoordeling moet worden uitgevoerd (bij ProRail conform PRC00036).

Zie voor de werkwijze op conventioneel spoor ook de procedure Controle Veilige Berijdbaarheid (PRC00036).

In Toelichting 1 is de werkwijze beschreven voor het buitendienst nemen van sporen in respectievelijk centraal en niet-centraal bediend gebied.

4.3.1.3 Beheerste Toelating

Bij Beheerste Toelating (BT) wordt treinverkeer naar de werkplek uitgesloten door maatregelen van de LWB. De LWB beveiligd de werkplek als ware het een BD, met de restrictie dat de werkplek binnen een vooraf vastgestelde tijdsduur, wordt vrijgemaakt en vrijgegeven om een reguliere trein te laten passeren. Na het passeren van de trein herstelt de LWB de beveiliging, waarna hij toestemming geeft de activiteiten te hervatten.

4.3.1.4 Fysieke Afscherming

Bij Fysieke Afscherming (FA) worden de werkenden beschermd door het isoleren van de gevaarbronnen buiten de werkplek. De FA moet doelmatig zijn uitgevoerd en opgesteld²⁹.

4.3.1.5 Gegarandeerde Waarschuwing

Bij Gegarandeerde Waarschuwing (GW) worden tijdens het regulier vervoerproces, werkenden voor naderend treinverkeer op het werk- en/of nevenspoor gewaarschuwd door gecertificeerde waarschuwingsapparatuur³⁰. De werkenden moeten meteen gehoor geven aan deze waarschuwing door naar een van te voren vastgestelde en aangegeven wijkplaats te gaan. Bij toepassen van GW moet op basis van een risicoanalyse worden bepaald dat de akoestische en visuele signalen van de installatie³¹ voldoende zijn om door de werkenden te worden gehoord/gezien. Om het direct en juist reageren van het personeel te borgen moet er in combinatie met GW altijd een GRW worden ingezet die corrigerend optreedt als werkenden niet volgens afspraak reageren op de waarschuwing van de GW-installatie.

Werkenden moeten bij activiteiten in GW ten minste 15 seconden vóór het passeren van de trein op de wijkplaats staan. Uitgangspunt hierbij is dat in het ontwerp van de werkplekbeveiliging de gevarenzone (zone A) uiterlijk binnen 5 seconden vrijgemaakt moet zijn. Dit wordt de '15+5-regeling' genoemd. Dat is op het volgende gebaseerd:

- 15 seconden om op de veilige wijkplaats het passeren van de aankomende trein af te wachten;
- de 15 seconden vervolgens vermeerderen met toeslagfactoren:
 - 5 seconden om de werkplek te ontruimen;
 - de tijd die nodig is om de wijkplaats te bereiken.

HSL

werkt niet met gegarandeerde waarschuwing (GW) maar wel met grensbewaking.

4.3.1.6 Persoonlijke Waarneming

Bij werken in Persoonlijke Waarneming (PW) wordt tijdens het regulier vervoerproces de werkende in de gevarenzone (zone A) door een veiligheidsman (PW-VHM) gewaarschuwd voor naderend treinverkeer en ziet een grenswachter er op toe dat werkenden in zone B (PW-GRW/A) of zone C (PW-GRW) de betreffende zonegrens niet (dreigen te) overschrijden.

²⁹

Zie hiervoor railAlert Brancherichtlijn Fysieke Afscherming en Afbakening

³⁰

Overwegen mogen worden gebruikt als gegarandeerd-waarschuwingsmiddel (GW-middel). Voorwaarde hiervoor is dat het gebruik van de overweg is onderbouwd door een RI&E. Hierin dienen ten minste de volgende punten aan de orde te komen:

- de activiteit die wordt uitgevoerd;
- de afstand tot de overweg (≤ 25 m' buiten de overwegplaten) en de aankondigingstijd.
- Groepsgrootte

Zie bijlage 1 voor ondersteunende figuren.

³¹

WUBO, WIBR, WIT en WIDO mogen niet worden ingezet als GW-apparatuur.

4.3.1.6.1 Persoonlijke Waarneming-Grenswachter

Persoonlijke Waarneming-Grenswachter (PW-GRW)

PW-GRW wordt alleen toegepast voor **werkzaamheden in zone C**.

Bij werken in PW-GRW ziet de GRW er op toe dat werkkenden zich niet over de grens naar zone B (gaan) begeven.

De GRW grijpt in op het moment dat werkkenden, gereedschappen en/of machines zich (dreigen te gaan) begeven in zone B van het nevenspoor.

Persoonlijke Waarneming-Grenswachter in combinatie met afbakening (PW-GRW/A)

PW-GRW/A wordt alleen toegepast voor **werkzaamheden in zone B**.

Bij werken in PW-GRW/A ziet de GRW er op toe dat werkkenden zich niet over de grens naar de gevarenzone (gaan) begeven. De grens van de gevarenzone dient door middel van een afbakening³² zichtbaar te zijn.

De GRW grijpt in op het moment dat werkkenden, gereedschappen en/of machines zich (dreigen te gaan) begeven in de gevarenzone van het nevenspoor.

Eisen bij PW-GRW/A en PW-GRW

1. De GRW mag zich niet in de gevarenzone bevinden;
2. Het aantal werkkenden dat onder toezicht van de GRW valt, moet per situatie in de RI&E worden vastgesteld. Hierbij moet ook de afstand worden meegewogen die de GRW moet overbruggen voor het fysiek ingrijpen;
3. De GRW grijpt primair fysiek in indien ploegleden zich (on)bedoeld in zone A (bij PW-GRW/A) of zone B (bij PW-GRW) begeven. Pas als dit niet (meer) mogelijk is, geeft de GRW het gevaarsein met de 5 korte tonen. Het personeel moet direct het werk onderbreken en naar een veilige wijkplaats gaan.
4. Een GRW mag waarschuwen voor passerende treinen op het nevenspoor door middel van een matig lange toon (attentiesein 'nadering trein nevenspoor'). Met dit sein wordt het personeel gewaarschuwd niet in het nevenspoor te stappen en worden schrikreacties voorkomen. De activiteiten hoeven niet te worden onderbroken.

Het veiligheidsniveau PW-GRW (zone C) en PW-GRW/A (zone B) mag alleen worden toegepast indien:

- een BD op basis van een onderhoudsrooster of een losse aanvraag niet beschikbaar is; of
- de activiteit "voortschrijdend" of "kortdurend" is. De activiteiten die in PW-GRW mogen worden uitgevoerd, zijn opgenomen in de railAlert Brancherichtlijn "Activiteiten met minimum veiligheidsbeheersmaatregel Persoonlijke Waarneming met Grenswachter".

In alle gevallen moet eerst aantoonbaar worden beoordeeld of de activiteit met toepassing van beheerste toelating (BT), fysieke afscherming (FA), gegarandeerde waarschuwing (GW) kan worden uitgevoerd (arbeidshygiënische strategie).

Als de uitvoering van een activiteit "tijdsurgent" is (functieherstel) wordt de werkwijze voor veiligheid bij functieherstel gehanteerd (zie Toelichting 1).

HSL

Bij grensbewaking ziet een werkkzoneleider veiligheid (WLV) erop toe dat werkkenden zich niet binnen de gevarenzone voor naderend treinverkeer (gaan) begeven. Een WLV waarschuwt betrokkenen op het moment dat werkkenden en/of gereedschappen zich (dreigen te gaan) begeven in de

³²

Conform Brancherichtlijn Fysieke afscherming en Afbakening

gevaarzone. De grens van de gevaarzone is afgebakend conform de Brancherichtlijn Fysieke Afscherming en Afbakening.

4.3.1.6.2 Persoonlijke Waarneming–Veiligheidsman (PW–VHM)

Werken in PW-VHM mag alleen worden toegepast voor activiteiten die binnen de gevaarzone (zone A) worden uitgevoerd.

Bij het werken in PW-VHM wordt de werkende (tijdens het regulier vervoerproces) door een VHM gewaarschuwd voor naderend treinverkeer. Als de VHM waarschuwt, gaat de werkende naar een van te voren aangegeven wijkplaats. Hij mag deze pas verlaten als de VHM het hervattingssignaal geeft. Wanneer hij de werkende waarschuwt, gebruikt de VHM de volgende signalen:

- Lang kort lang: attentiesein 'nadering trein werkspoor'. Bij dit sein moet elk ploeglid het spoor verlaten en zich opstellen op de veilige wijkplaats. Bij gebruik van de tweetonige hoorn heeft de tweede, korte toon een lagere toonhoogte dan de twee lange tonen.
- Matig lange toon: attentiesein 'nadering trein nevenspoor'. Met dit sein wordt elk ploeglid gewaarschuwd niet in het nevenspoor te stappen en worden schrikreacties voorkomen. De activiteiten hoeven niet te worden onderbroken.
- Korte toon: attentiesein 'werkzaamheden hervatten'. Dit sein geeft aan dat de activiteiten na het passeren van een trein mogen worden hervat.
- vijf korte tonen: gevaarsein bij werkzaamheden. Dit sein wordt gegeven bij direct dreigend gevaar. Elk ploeglid moet direct het werk onderbreken en naar een veilige wijkplaats gaan.

De volgende activiteiten mogen in PW-VHM worden uitgevoerd:

- controle ATB-gebreken;
- controle retourverbindingen vrije baan;
- controle geïsoleerd spoor;
- inmeten maatvoering³³;
- opname/schouw/inspectie binnen gevaarzone (zone A);
- storingsherstel niet-complexe situaties³⁴.

Eisen bij activiteiten in PW-VHM

1. Het doorlopen van de arbeidshygiënische strategie is het uitgangspunt.
2. De activiteit wordt gedurende de dag tussen zonsopgang en zonsondergang uitgevoerd.
3. De zichttijd naar beide richtingen bedraagt tenminste 30 sec.
4. De maximale baanvaknelheid is 140km/u.
5. De gevaarzone (zone A) kan binnen 5 seconden worden ontruimd.
6. De werkende en de veiligheidsman staan 15 seconden vóór het passeren van de trein op de veilige wijkplaats.
7. De veilige wijkplaats moet obstakelvrij bereikbaar zijn³⁵.
8. Tijdens de uitvoering van de activiteit is te verwachten dat niet meer dan 1 trein de werkplek zal passeren.
9. De activiteit wordt uitgevoerd door maximaal 1 werkende in de gevaarzone (zone A).
10. De veiligheidsman stelt zich zodanig op dat hij/zij maximaal zicht heeft op naderende treinen. Dit kan zijn in de gevaarzone (zone A), zone B of zone C.
11. Benodigd handgereedschap weegt maximaal 5 kg.

³³ Voorheen 'inmeten ABC maten'.

³⁴ Zoals alle PW situaties is ook dit alleen toegestaan tussen zonsopgang en zonsondergang. Op basis van monitoring en analyse moeten OG en ON constant onderzoeken in welke storingsherstelsituaties een beter/veiliger alternatief dan PW-VHM voorhanden is.

³⁵ Voorbeeld: vanuit een spoor is een perron niet obstakelvrij te bereiken. Het wordt daarom niet aangemerkt als veilige wijkplaats.

12. De gehele activiteit binnen de gevarezone (zone A) is binnen 4 minuten uit te voeren en mag niet in meerdere deelactiviteiten worden opgeknipt en/of in kortere periodes worden onderverdeeld³⁶.
13. De activiteiten 'controle ATB-gebreken', 'controle retourverbindingen vrije baan', 'controle geïsoleerd spoor' en 'storingsherstel niet-complexe situaties' mogen niet repeterend worden uitgevoerd³⁷.

HSL

Er is een verbod op het werken in PW-VHM.

4.3.1.7 Taak Eigen Veiligheid

Op het laagste niveau van individuele risicobeheersing bestaat de mogelijkheid dat een medewerker met een gerichte instructie de taak "Eigen Veiligheid" uitvoert. In dat geval is de medewerker zelf verantwoordelijk voor zijn eigen veiligheid.

Aan deze beheersmaatregel zijn stringente eisen gesteld. Een persoon met de taak eigen veiligheid mag:

- zich buiten de gevarezone (zone A) verplaatsen (van en naar de werkplek);
- buiten de gevarezone (zone A) uitsluitend inspecties en opnames uitvoeren;
- op basis van een (locatie)specifieke instructie in dienst zijnde sporen oversteken.

Een persoon met de taak eigen veiligheid moet aantoonbaar over de algemene en specifieke lokale risico's zijn geïnstrueerd. De taak eigen veiligheid mag maximaal door twee personen gezamenlijk worden uitgevoerd.

4.3.2 Maatregelen elektrocutiegevaar

4.3.2.1 Algemeen

Om personeel tegen elektrocutie te beschermen zijn de volgende maatregelen beschikbaar:

- spanningsloos (SL);
- afscherming spanningvoerende delen;
- toepassen middelen en gereedschap conform NEN 3140.

4.3.2.2 Spanningsloos (SL)

De bovenleiding wordt pas als spanningsloos beschouwd als deze geaard is en de aarde gemarkeerd³⁸ is. Het aarden gebeurt door personeel dat daartoe is aangewezen en dat voldoet aan de eisen uit de RLN00128 en/of RLN00214.

HSL

hanteert de RLN00128 en/of RLN 00214 met HSL-addendum (waarin specifieke verschillen tussen conventioneel spoor en HSL-spoor in zijn opgenomen).

4.3.2.3 Afscherming spanningvoerende delen

Indien het niet mogelijk is om de installatie spanningsloos te stellen, kan een afscherming worden geplaatst waardoor het aanraakgevaar wordt weggenomen. De RLN00128/RLN00214 gaat hier nader op in.

4.3.2.4 NEN 3140-middelen

In de RLN00128 en/of RLN 00214 staat met welke persoonlijke beschermingsmiddelen mag worden gewerkt in de nabijheid van spanningvoerende delen.

4.3.2.5 NEN 3140-gereedschap

In de RLN00128 en/of RLN 00214 staat met welke arbeidsmiddelen mag worden gewerkt aan of in de nabijheid van spanningvoerende delen.

³⁶ Een activiteit die bijvoorbeeld 12 minuten duurt, mag niet in 3 (deel)activiteiten van 4 minuten worden opgeknipt.

³⁷ Het betreft hier storingsgerelateerde activiteiten die in essentie nooit repeterend optreden.

³⁸ Conform Brancherichtlijn Fysieke afscherming en Afbakening.

4.3.3 Bijzondere maatregelen elektrocutiegevaar

4.3.3.1 Retourleidingen

Activiteiten die (kunnen) leiden tot onderbreking van de retourleiding mogen alleen worden verricht in overeenstemming met RLN00128.

4.3.3.2 Activiteiten in het beïnvloedingsgebied

Activiteiten aan laagspanningsinstallaties, kabels en spoorstaven mogen alleen worden verricht in overeenstemming met RLN00128 en RLN00214.

4.3.3.3 Activiteiten onder verlaagde contactleidingen

Bij activiteiten op een locatie waar de contactleiding niet op de reguliere hoogte is aangebracht, moet in de RI&E expliciet worden benoemd hoe dit extra elektrocutierisico wordt beheerst.

4.3.3.4 Activiteiten bij langseleiders of parallelloop van hoogspanningslijnen

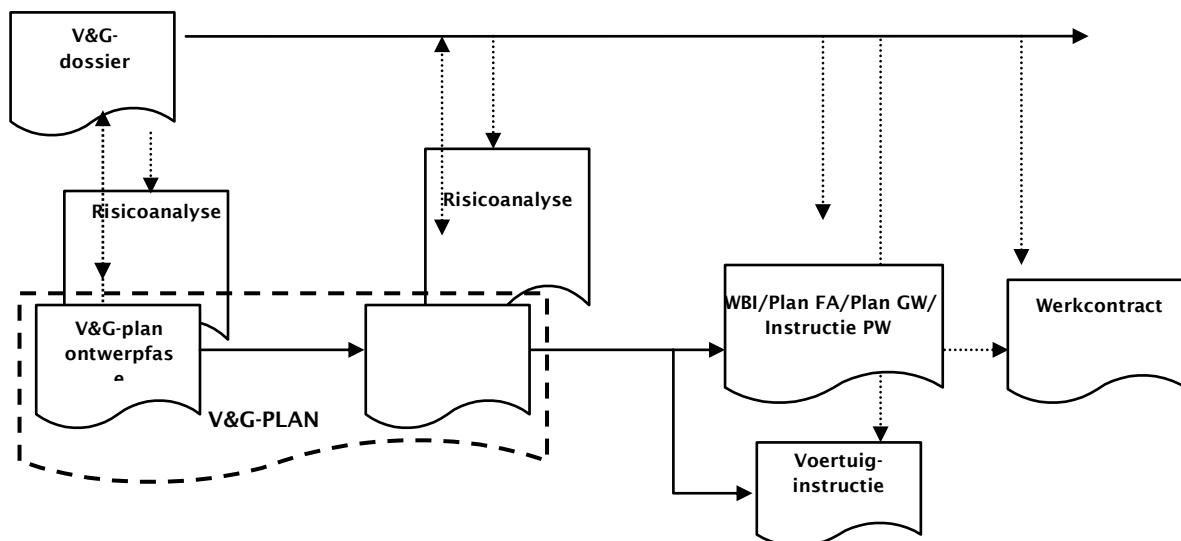
Bij activiteiten op een locatie waar kans is op inductie doordat er sprake is van langseleiders of parallelloop van hoogspanningsleidingen, moet in de RI&E expliciet worden benoemd op welke wijze dit extra elektrocutierisico wordt beheerst.

4.4 Communicatie (schriftelijk en mondeling)

In de veiligheidsorganisatie is het overdragen en delen van informatie cruciaal. In onderstaande paragrafen wordt achtereenvolgens beschreven welke documenten (moeten) worden toegepast en op welke wijze mondelinge communicatie plaatsvindt.

4.4.1 Schriftelijke communicatie: documenten voor de veiligheidsorganisatie

De volgende documenten moeten, voor zover van toepassing, bij de veiligheidsorganisatie bekend en aanwezig zijn:



4.4.1.1 V&G-dossier

In het V&G-dossier staan alle bouwkundige en technische kenmerken en kenmerken van de inrichting of outillage van het bouwwerk/de installatie die van belang zijn voor de veiligheid en gezondheid van werkenden. In de risico-inventarisatie voor het verrichten van activiteiten aan het bouwwerk/de installatie, moet met alle (relevante) aspecten uit het V&G-dossier rekening worden gehouden.

Het V&G-dossier wordt opgesteld³⁹ en beheerd door de eigenaar en/of beheerder van het bouwwerk/de installatie. Het is het basisveiligheidsdocument voor degene die beslist⁴⁰ over de uitvoering van activiteiten aan de installatie. Het V&G-dossier is de basis voor de V&G-plannen.

4.4.1.2 V&G-plan Ontwerpfase

Het V&G-plan ontwerpfase is gebaseerd op het V&G-dossier dat de opdrachtgever ter beschikking heeft gesteld, aangevuld met de restrisico's die gedurende het ontwerpproces niet zijn geëlimineerd. De opdrachtgever is verantwoordelijk voor het opstellen van het V&G-plan ontwerpfase.

Een V&G-plan ontwerpfase⁴¹ dient, voor zover bekend, ten minste te bevatten:

- beschrijving van de railinfra en het tot stand te brengen project (globaal);
- een overzicht van de bedrijven die op de bouwplaats betrokken zijn bij het tot stand brengen van het project;
- naam van de V&G-coördinator ontwerpfase en betrokken ontwerpende partijen;
- naam van de coördinator uitvoeringsfase;
- een inventarisatie en evaluatie van risico's uit het ontwerp en vanuit de omgeving van het ontwerp;
- maatregelen in de vorm van infrastructurele beperkingen (buitendienststelling/spanningloosstelling) en voor het werken aan elektrische installaties;
- het minimale niveau waarop risico's moeten worden beheerst;
- een motivering van de toepassing van de arbeidshygiënische strategie;
- een calamiteitenregeling.

4.4.1.3 V&G-plan Uitvoeringsfase

Het V&G-plan uitvoeringsfase is gebaseerd op het V&G-dossier dat de opdrachtgever ter beschikking heeft gesteld, aangevuld met het V&G-plan ontwerpfase (indien van toepassing). Het dient binnen de kaders te blijven van het V&G-dossier. De opdrachtgever is er verantwoordelijk voor dat het V&G-plan uitvoeringsfase wordt opgesteld. Het V&G-plan uitvoeringsfase bevat de onderbouwing van de veilige uitvoering van de activiteiten.

Een V&G-plan uitvoeringsfase bouwt voort op de informatie in het V&G-dossier / V&G-plan ontwerpfase. Het dient ten minste te bevatten:

- een inventarisatie en evaluatie van risico's (RI&E);
- de gekozen maatregelen voor het inrichten van een veilige werkplek;
- een motivering van de toepassing van de AHS in relatie tot werkmethode en inzet van mensen en middelen;
- de wijze waarop de samenwerking tussen werkgevers op de bouwplaats wordt uitgevoerd, welke voorzieningen daarbij zullen worden getroffen en op welke wijze op die voorzieningen toezicht zal worden uitgeoefend;
- de wijze waarop de samenwerking en het overleg tussen werkgevers en werknemers op de bouwplaats wordt uitgevoerd;
- de wijze waarop de werknemers worden geïnformeerd en door wie;
- een beschrijving van de inhuur van diensten van derden;
- een beschrijving van het proces van interne controle/inspectie;
- een beschrijving van de calamiteitenregeling en het proces van afhandeling van incidenten (en escalatie).

4.4.1.4 Werkplekbeveiligingsinstructie (WBI)⁴²

Bij alle geplande activiteiten waarbij wordt gewerkt in een BD, vraagt de opdrachtnemer van tevoren een WBI aan. Op basis van die aanvraag stelt de opdrachtgever de WBI op.

³⁹ De eigenaar/beheerder kan een opdrachtnemer inschakelen voor het opstellen maar moet het dossier altijd zelf vaststellen.

⁴⁰ De beslisser is degene die het mandaat heeft om te beslissen en de middelen om de beslissing te effectueren.

⁴¹ Railinfrabeheerders kunnen eisen stellen aan het format voor V&G-plannen ontwerpfase voor projecten.

⁴² De railinfrabeheerder kan een (gecombineerd) formulier hanteren voor de WBI/WECO.

Conventioneel

Bij de regionale afdelingen Infrabeschikbaarheid zijn de formulieren voor de WBI-aanvraag beschikbaar.

Voor activiteiten waarvan de datum en het tijdstip redelijkerwijs niet van tevoren kunnen worden vastgesteld, kan een WBI zonder datum en tijd zijn opgesteld.

De goedgekeurde WBI moet drie werkdagen voor aanvang van de activiteiten zijn afgestemd en beschikbaar zijn bij de uitvoerende partij(en) en bij de treindienstleider. Deze WBI moet tijdens de uitvoering aanwezig zijn op de werkplek.

Wijzigingen binnen deze drie dagen mogen alleen geschieden in overleg met de uitgever van de WBI. De voorwaarden daarbij zijn dat de LWB en TRDL tijdig kunnen worden geïnstrueerd en de volgende punten ongewijzigd blijven:

- het niveau van werkplekbeveiliging;
- de veiligheidsorganisatie;
- de te nemen veiligheidsmaatregelen van de LWB;
- de te nemen veiligheidsmaatregelen van de treindienstleider;
- de exacte aanduiding van de werkplek.

Indien er duidelijk sprake is van een typefout in de maatregelen, kan de LWB contact opnemen met de WB-U, die in samenspraak met de (team)leider van de TRDL een veilige oplossing kan vaststellen.

De WB-U instrueert vervolgens de LWB (telefonisch) over de afgesproken oplossing. De aanpassing wordt middels penwijziging op de WBI vastgelegd door zowel LWB als WB-U.

De opdrachtnemer maakt een werkplek-onttrekkingstekening (WOT) gebaseerd op de WBI. Hierop is de BD ingekleurd en zijn de werkplek en maatregelen/middelen (bijv. ZKL, wisselklem) aangegeven.

4.4.1.5 Schakelopdracht

Als er tijdens een buitendienststelling ook sprake is van een spanningloosstelling (SL), stelt de WV, in samenspraak met het SMC, voor de benodigde veiligheidshandelingen een schakelopdracht⁴³ op. De schakelopdracht voor de Bedieningsdeskundige schakel- en meldcentrum (BD-SMC) moet beschikbaar zijn conform de termijn uit de RLN00128 en/of RLN00214.

Als de schakelopdracht binnen de termijn uit de RLN00128/RLN00214 wordt gewijzigd, dan mag dat alleen in overleg met het SMC. Als voorwaarde bij de wijziging geldt dat de WV/ploegleider en de BD-SMC tijdig kunnen worden geïnstrueerd.

4.4.1.6 Plan Gegarandeerde Waarschuwing/Plan Fysieke Afscherming/Instructie Persoonlijke Waarneming

Indien na het doorlopen van de AHS het beheersniveau lager is dan buitendienststelling, moet vooraf door de opdrachtnemer een plan (in geval van FA of GW) of instructie (in geval van PW) worden opgesteld. Het Plan FA, het Plan GW en de Instructie PW kennen geen verplicht 'format'. Dit kan door de werkgever worden ingevuld.

In zowel het Plan FA, het Plan GW als de Instructie PW zijn ten minste opgenomen:

- de aard van de activiteiten;
- de datum alsmede start- en eindtijd van de activiteiten;
- een exacte aanduiding en contouren (in tekst of in tekening) van de werkplek en de veilige wijkplaats⁴⁴;
- de uitgewerkte veiligheidsmaatregelen;
- de communicatievorm, communicatiemiddelen en wijze van communiceren.

⁴³ De eisen aan de schakelopdracht zijn beschreven in de RLN00128 en/of RLN00214.

⁴⁴ De aanduiding en contouren van de veilige wijkplaats gelden alleen in het geval van PW en GW.

In het Plan FA en het Plan GW moet tevens zijn opgenomen op welke wijze de beveiligingsmiddelen worden aangebracht en verwijderd.

Het Plan FA, het Plan GW of de Instructie PW zijn aantoonbaar aanwezig op de werkplek en zijn gebaseerd op de RI&E (uit het V&G-plan uitvoeringsfase).

De mondelinge Instructie is maximaal een dienst geldig. De papieren Instructie is maximaal 7 kalenderdagen geldig.

Indien er duidelijk sprake is van een typefout in de documenten, kan de persoon met de veiligheidstaak contact opnemen met de WB-U, die in een veilige oplossing kan vaststellen.

De WB-U instrueert vervolgens de persoon met de veiligheidstaak (telefonisch) over de afgesproken oplossing. De aanpassing wordt middels penwijziging op de documenten vastgelegd door zowel de persoon met de veiligheidstaak als WB-U.

4.4.1.7 Werkcontract (WECO)

In het WECO worden de veiligheidsmaatregelen tussen de treindienstleider en de LWB en/of de BD-SMC vastgelegd. Bij overdracht van de LWB-taak gedurende de looptijd van het WECO dient hiervan aantekening te worden gemaakt op het WECO met vermelding van tijdstip en naam van beide LWB's. De aantredend LWB moet hierbij worden ingelicht over eventuele bijzonderheden.

4.4.1.8 Voertuiginstructie (VTI)

Bij de inzet van een railgebonden voertuig wordt op basis van een specifieke risicoanalyse, vooraf vastgesteld of veilig met het voertuig op de werkplek kan worden gereden. In alle gevallen moet er een voertuiginstructie (inclusief beeldinstructie) aanwezig zijn voor het rijden met railgebonden voertuigen op het buitendienst gestelde spoor. In de voertuiginstructie staat de informatie over het veilig verplaatsen van het voertuig.

In de risicoanalyse worden per voertuig gedurende de buitendienststelling minimaal de volgende gevaren geïnventariseerd:

- naderen/passeren van:
 - werkplek(ken) met medewerkers;
 - overwegen;
 - eendelige/meerdelige wissels;
 - stoptonende bediende seinen (voor P-seinen geldt een ander regime);
 - bedienbare bruggen;
 - andere werkreinen, spoorvoertuigen en rangeerdelen;
 - aanrijdgevaar nevenspoor; elektrocutiegevaar bovenleiding;
 - afwijkende/ruimtebeperkende (tijdelijke) objecten (b.v. perron, onderdoorgangen, e.d.);
 - bijzondere infra-objecten (ontspoorbogen, stop-/ontspoorblokken e.d.).
- zicht van degene die het voertuig bedient op de te berijden rijweg;
- verrichten van bijzondere handelingen met het spoorvoertuig (o.a. in-/uitzetten van railwegvoertuigen);
- kilometersprong op emplacementen.

De voertuiginstructie vermeldt ten minste:

- de tekst 'voertuiginstructie' met bijbehorend WBI-nummer;
- het voertuig waar de voertuiginstructie voor bedoeld is;
- de activiteiten die binnen de BD worden uitgevoerd met de bijbehorende onttrekkingstijden;
- de datum en de periode (dag of nacht) en tijd waarin de (tijdelijke) BD is gepland;
- of er meerdere railvoertuigen binnen de BD actief zijn, met aanduiding van de werkplek(ken);
- of er een spanningloosstelling van de bovenleiding binnen (een gedeelte van) de BD is;
- gebruik van communicatiemiddelen en de wijze van communiceren;
- eventueel aanwezige hellingen (bij fly-over/dive-under/tunnel/brug/etc.);
- eventuele bijzonderheden (voortkomend uit de RI&E);

- ruimte voor het ondertekenen door de LWB, begeleider buitendienst gesteld spoor en GMcn voor de acceptatie van de instructie en juiste uitvoering van de beheersmaatregelen.

De voertuiginstructie moet drie dagen voor aanvang van de activiteiten afgestemd en beschikbaar zijn bij de uitvoerende partij/vervoerder (van het railgebonden voertuig) en mag daarna niet meer worden aangepast⁴⁵.

Voor de voertuiginstructie geldt geen verplicht format⁴⁶.

4.4.2 Mondelinge communicatie: veiligheidscommunicatie en gebruik communicatiemiddelen

4.4.2.1 Doel

In deze paragraaf staan de regels voor de veiligheidscommunicatie. Deze zijn erop gericht om interpretatieverschillen zoveel mogelijk uit te sluiten.

4.4.2.2 Veiligheidsgesprekken

Voor veiligheidsgesprekken tijdens de uitvoering van activiteiten moeten de regels voor veiligheidscommunicatie⁴⁷ worden gevolgd.

De gespreksregels bij veiligheidscommunicatie

- Ga na of er een gesprek gaande is vóór u gaat spreken, behalve bij een 'nood'-bericht (alarmoproep).
- Wacht na het initiëren van een oproep met spreken altijd totdat de opgeroepene zich meldt
- (dit geldt niet bij algemene oproepen en alarmoproepen).
- Gebruik dienstuitdrukkingen.
- Gebruik uw roepnaam aan het begin van een bericht. Als roepnaam gebruikt u uw functionele benaming (bv. machinist, TRDL, LWB of BBD) aangevuld met:
 - de geografische aanduiding van het gebied waarvoor u verantwoordelijk bent; en/of
 - het treinumnummer van de (werk)trein waarvoor u verantwoordelijk bent; en/of
 - het document op basis waarvan er wordt gewerkt (WBI/RVO/WECO).
- Laat de ander uitspreken.
- Vermijd ontkenningen.
- Herhaal het ontvangen bericht inhoudelijk, of laat het herhalen en stel verificatievragen.
- Gebruik voor de plaatsbepaling de vaste infrastructuur:
 - stationsnaam, of
 - baanvak en kilometrering, of
 - spoornummers, of
 - wisselnummers, of
 - seinummers.
- Bij nummers deze in losse Nederlandse cijfers noemen: 132 wordt dan één – drie – twee.
- Bij data en tijden deze volledig in cijfers noemen, waarbij cijfers vanaf 10 als 1 cijfer genoemd worden: 12 juni 2012 wordt dan: 'twaalf-zes-tweeduizendtwaalf' of 10.52 wordt dan tien uur tweeënvijftig.
- Gebruik bij het spellen het NATO-spelalfabet:

A	Alfa	H	Hotel	N	November	U	Uniform
B	Bravo	I	India	O	Oscar	V	Victor
C	Charlie	J	Juliett	P	Papa	W	Whiskey
D	Delta	K	Kilo	Q	Quebec	X	X-ray
E	Echo	L	Lima	R	Romeo	Y	Yankee
F	Foxtrot	M	Mike	S	Sierra	Z	Zulu
G	Golf			T	Tango		

⁴⁵ Uitgezonderd kennelijke typfouten.

⁴⁶ In de brancherichtlijn VTI zijn de (verdere) vereisten aan de totstandkoming en inhoud van de VTI opgenomen.

⁴⁷ De railinfrabeheerder heeft regels voor de berichtenstructuur.

Veiligheidsgesprekken tussen de LWB en de TRDL moeten worden vastgelegd op registratieapparatuur⁴⁸.

4.4.2.3 Communicatie werktreinen

De LWB en de TRDL wisselen met elkaar treinveiligheidsberichten uit over werktreinen, waarbij:

- alleen de LWB treinen mag toelaten tot buitendienst gestelde sporen;
- alleen de TRDL treinen mag toelaten tot in dienst zijnde sporen.

4.4.2.4 Communicatie over SL

In gevallen waarbij voor een spanningloosstelling een 1-2-3-verklaring moet worden opgemaakt, communiceren de LWB en de werkverantwoordelijke / ploegleider hierover.

In de RLN00128 en RLN00214 is deze en overige communicatie tussen BD-SMC, WV/ploegleider, LWB en TRDL verder uitgewerkt⁴⁹.

HSL

Als de werkverantwoordelijke/ploegleider zelf activiteiten verricht aan of in de nabijheid van de bovenleiding (met spanningloosstelling), wordt geen 1-2-3-verklaring opgesteld.

4.4.2.5 Communicatie met de ploegleden

De LWB draagt er zorg voor⁵⁰ dat alle medewerkers op de werkplek(ken) volledig op de hoogte zijn van de veiligheidsmaatregelen en -afspraken die op het werk genomen/gemaakt zijn. Hiertoe geeft hij een veiligheidsinstructie waarin minimaal aan de orde moet komen:

- de relevante risico's die zich op de werkplek voordoen;
- de veiligheidsmaatregelen;
- de wijze van communiceren met veiligheidspersoneel op de werkplek;
- de aan- en afvoerroute;
- de contouren van de werkplek en de wijze waarop deze buiten gemarkeerd/herkenbaar zijn;
- eventueel aanwezig railgebonden materieel;
- eventueel aanwezige andere ploegen.

De persoon die de instructie geeft moet zich ervan vergewissen dat de ploegleden de gegeven veiligheidsinstructie hebben begrepen⁵¹.

4.4.2.6 Communicatie met de persoon met de taak eigen veiligheid

De instructie van de persoon met de taak eigen veiligheid wordt verzorgd door de VGC-U, WB-U of LWB.

⁴⁸ Alle communicatie met de TRDL wordt op band vastgelegd door de aanwezige apparatuur bij VL. Wanneer er geen registratieapparatuur aanwezig is, dient één en hetzelfde WECO (met daarin de opgenomen veiligheidsmaatregelen) door de LWB en TRDL te worden getekend.

⁴⁹ N.B.

1. De activiteiten voor een BD verlopen onafhankelijk van de activiteiten voor een SL.

2. De modelverklaring 1-2-3 moet worden opgesteld in de gevallen die in de RLN00128-2 staan. Als de LWB tevens werkverantwoordelijke/ploegleider is, hoeft geen modelverklaring 1-2-3 te worden opgesteld.

⁵⁰ De LWB mag de instructie laten uitvoeren door een daartoe bevoegde en competente medewerker binnen de veiligheidsorganisatie.

⁵¹ Indien ploegleden geen Nederlands spreken, moet de persoon die de instructie geeft, dit (laten) doen in hun moedertaal of een andere taal die ze aantoonbaar machtig zijn. 'Aantoonbaar' betekent in deze context dat de ontvanger tekent voor 'instructie begrepen'.

Toelichting 1 Werkplekbeveiliging bij functieherstel

1. Algemeen

Voor het afhandelen van storingen zijn specifieke documenten en procedures beschikbaar, zowel bij opdrachtgevers als bij degenen die activiteiten nabij spoorterreinen uitvoeren.

2. Storing

De onderhoudsaannemer stelt bij het functieherstel aantoonbaar vóóraf de veiligheidsorganisatie vast en de te nemen veiligheidsmaatregelen.

3. Minimaal beveiligingsniveau en werkwijze

Op basis van de locatie van de storing – binnen welke zone de monteur zich moet begeven – zijn de volgende minimale veiligheidsniveaus voor de veilige werkplek voorgeschreven:

- zone A: (werk)spoor buitendienst nemen;
- zone B: nevenspoor buitendienst nemen;
- zone C: werken met GRW
- buiten gevarenczones (buiten zone C)⁵²: werken zonder verdere maatregelen;
- bij werken aan een overweg /binnen 25 m van de overwegbeveiliging waarbij de aankondiging niet gestoord is, mag deze gebruikt worden als GW.

4. Veilig bereiken van werkplek

Om een veilige route naar en van de werkplek te garanderen moet een aan-/aflooproute worden gebruikt die voor de duur van de herstelactiviteiten ongehinderd beschikbaar is.

Bij het realiseren hiervan dient de arbeidshygiënische strategie gevolgd te worden. Als in dat verband sporen moeten worden overgestoken, kan een veilige aan- en aflooproute worden gerealiseerd door⁵³:

1. BD;
2. BT (te activeren van buiten de gevarenczone);
3. Een automatisch beveiligde overweg; of
4. GW.

5. Escalatie

Indien de TRDL geen medewerking verleent aan de totstandkoming van een veilige werkplek en/of een veilige route naar de werkplek, wordt niet gestart met functieherstel en wordt direct geëscaleerd naar de storingsdienst

⁵² HSL hanteert voor dit gebied nog de term 'zone D'.

⁵³ Voor emplacement Amsterdam is mogelijk maatwerk nodig.

Toelichting 2 Werkwijze buitendienst nemen spoor bij centraal en niet centraal bediend gebied

1. Buitendienststelling in centraal bediend gebied

Het aanbrengen van werkplekbeveiligingsmiddelen is uitsluitend toegestaan in buitengebruik gestelde sporen. Daarom hanteert de LWB de volgende werkwijze om een buitendienststelling in centraal bediend gebied te realiseren en op te heffen:

- Stap 1 Vóór aanvang van de activiteiten vraagt de leider werkplekbeveiliging (LWB) op basis van de werkplekbeveiligingsinstructie (WBI) het spoor of sporen buiten gebruik aan de treindienstleider (TRDL).
- Stap 2 De TRDL neemt (veiligheids)maatregelen om treinverkeer naar het spoor uit te sluiten. Het spoor kan hiermee door regulier treinverkeer niet meer worden gebruikt. Het spoor is nu buitengebruik en de eerste schil is operationeel.
- Stap 3 Daarna draagt de TRDL de verantwoordelijkheid voor het spoor over aan de LWB door middel van het WECO.
- Stap 4 De LWB neemt door middel van het WECO de verantwoordelijkheid over van de TRDL.
- Stap 5 Hierna neemt de LWB de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen conform de WBI, uitsluitend in buitengebruik gestelde sporen; het spoor is nu buitendienst, de tweede schil is nu operationeel.
- Stap 6 De LWB informeert de werkenden dat het spoor buitendienst is en de activiteiten mogen worden gestart.
- Stap 7 Na afloop van de activiteiten en – indien van toepassing – na vrijgave door de LLV('s) en/of de CVB('s), worden achtereenvolgens de maatregelen van de LWB (tweede schil) en die van de TRDL (eerste schil) opgeheven en het spoor in dienst gegeven.

2. Buitendienststelling in niet-centraal bediend gebied

Het aanbrengen van werkplekbeveiligingsmiddelen is uitsluitend toegestaan in buitengebruik gestelde sporen. Daarom hanteert de LWB de volgende werkwijze om een buitendienststelling in niet-centraal bediend gebied te realiseren en op te heffen:

- Stap 1 Vóór aanvang van de activiteiten vraagt de leider werkplekbeveiliging (LWB) op basis van de werkplekbeveiligingsinstructie (WBI) het spoor of sporen buiten gebruik aan de treindienstleider NCBG (TRDL NCBG).
- Stap 2 De TRDL NCBG geeft geen toestemming meer voor rangeer-/treinbewegingen naar het spoor. Het spoor kan hiermee door regulier rangeer-/treinverkeer niet meer benaderd worden; het spoor is nu buiten gebruik (eerste schil operationeel).
- Stap 3 Daarna draagt de TRDL NCBG de verantwoordelijkheid voor het spoor over aan de LWB door middel van het WECO.
- Stap 4 De LWB neemt door middel van het WECO de verantwoordelijkheid over van de TRDL NCBG.
- Stap 5 De LWB neemt de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen conform WBI, uitsluitend in buitengebruik gestelde sporen; het spoor is nu buiten dienst (tweede schil operationeel).
- Stap 6 De LWB informeert de werkenden dat het spoor buiten dienst is en de activiteiten mogen worden gestart.
- Stap 7 Na afloop van de activiteiten en – indien van toepassing – na vrijgave door de LLV('s) en/of de CVB('s), worden achtereenvolgens de maatregelen van de LWB en die van de TRDL NCBG opgeheven en het spoor in dienst gegeven.

Toelichting 3 Inzet railgebonden voertuigen op buitendienst gesteld spoor

1. Algemeen

Railgebonden voertuigen zijn spoorvoertuigen met eigen aandrijving (indien met andere voertuigen verbonden, daarmee één geheel vormend) en bijzondere voertuigen die zich bevinden op een buitendienst gesteld spoor ten behoeve van activiteiten.

Railgebonden voertuigen kunnen worden onderverdeeld in:

- railvoertuigen;
- railwegvoertuigen;
- zelfrijdend gereedschap.

Als een railgebonden voertuig in of uit een spoor wordt gezet, dan moet dat spoor vrij zijn door middel van een buitendienststelling. Als het railgebonden voertuig daarbij dichterbij dan 1,5 meter bij een spoorstaaf van een nevenspoor kan komen, dan moet ook het nevenspoor vrij zijn door middel van een BD.

Voor de inzet van (rail)voertuigen van hulpdiensten bij tunnelingangen zijn op bepaalde plaatsen speciale voorzieningen aangebracht. Nadat de benodigde veiligheidsmaatregelen zijn getroffen, zijn de hulpdiensten zelf verantwoordelijk voor het inzetten en het weer uitnemen van de hulp(rail)voertuigen.

De vervoerder is bij verplaatsing over een in dienst zijnd spoor, verantwoordelijk voor de veilige staat van het materieel (waaronder uitvoeren periodieke en technische controles en de controle veilige loop, de CVL).

2. Eisen aan het rijden met railgebonden voertuigen

Met een RI&E moet worden vastgesteld of een railgebonden voertuig binnen het buitendienst gestelde spoor zelfstandig (zonder begeleiding van een begeleider buitendienst gesteld spoor) vervoersbewegingen mag uitvoeren. Bij de volgende drie activiteiten moet altijd begeleid worden⁵⁴:

- situaties waarbij de persoon die het railgebonden voertuig bedient, de te berijden rijweg niet (goed) kan waarnemen;
- bij het passeren van overwegen met een voertuig⁵⁵ waarvan de detectie niet is gegarandeerd;
- bij het berijden van meerdelige wissels⁵⁶.

In alle gevallen moet de persoon die een railgebonden voertuig bedient, zijn geïnstrueerd en moet een voertuuginstructie aanwezig zijn. Zie ook paragraaf 4.4.1.8.

Aan het rijden met railgebonden voertuigen op buitendienst gesteld spoor worden de volgende eisen gesteld:

- te allen tijde rijden op zicht met een maximale snelheid van 40 km/u;
- maximum snelheid in de nabijheid van personeel op de werkplek is 10 km/u;
- bij het passeren van een overweg moet deze worden geactiveerd om de veilige scheiding te borgen van trein- en wegverkeer;
- er moet worden gestopt als de veiligheid van uitvoerenden, gereedschap of de infra dit vereist.

⁵⁴ Dit hoeft niet noodzakelijkerwijs te gebeuren door een functionaris op het voertuig, maar kan ook door een ter plaatse aanwezige functionaris gebeuren. Hierbij moet dan worden geborgd dat het voertuig de activiteit uitsluitend kan uitvoeren als de functionaris ter plaatse is.

⁵⁵ Dit mag ook worden gedaan door een LWB of LLV die bij de overweg aanwezig is.

⁵⁶ Indien er meerdere voertuigen het wissel zullen berijden mag ervoor worden gekozen om een begeleider buitendienst gesteld spoor, als wisselwachter bij het wissel aan te stellen. Als de wisselwachter het wissel moet bedienen voor het juist passeren van het materieel, moet hij hiervoor zijn gecertificeerd en bevoegd en moet hij de LWB informeren over de stand van het wissel voor en na bedienen.

3. Aan- en afvoer railgebonden materieel

Aan- en afvoer van railgebonden voertuigen over een in dienst zijnd spoor valt onder het reguliere vervoersproces en moet voldoen aan de wettelijke eisen in de Spoorwegwet⁵⁷. Dit geldt zowel voor de eisen aan het bedrijf dat het vervoer uitvoert, als voor het materieel dat wordt vervoerd. De eisen en voorwaarden die hier gelden (certificatieschema's, bedrijfsvergunningen) worden opgesteld en beheerd door Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)⁵⁸.

HSL Het is verboden om met werktreinen zonder ERTMS te rijden.

4. Instructies

4.1 Instructie van de BBD

De LWB of LLV instrueert de BBD aan de hand van de VTI ten minste over de volgende onderwerpen:

- de verplaatsingen en verrichtingen met het railgebonden voertuig (werktrein, kraan op lorries of bijzonder voertuig);
- de te voeren communicatie;
- de aanwezigheid van andere railgebonden voertuigen, obstakels en mensen en andere omstandigheden die van belang zijn voor het veilig rijden.

4.2 Instructie van de GMcn/machinist buitendienststelling (McnBD)

De BBD, LWB of LLV instrueert de GMcn/McnBD aan de hand van de VTI ten minste over de volgende onderwerpen:

- het gebied waarin de GMcn/McnBD het voertuig mag verplaatsen;
- de te voeren communicatie;
- de aanwezigheid van andere railgebonden voertuigen, obstakels, mensen en andere omstandigheden die van belang zijn voor het veilig verplaatsen.

⁵⁷ Indien hieraan niet kan worden voldaan/wordt voldaan, moet de aan-/afvoer van het materieel worden uitgevoerd binnen een buitendienststelling.

⁵⁸ Dit valt buiten de werkingssfeer van dit reglement.

Toelichting 4 Werkplekbeveiliging bij een calamiteit

1. Algemeen

Alleen bij een calamiteit mogen de LWB, de TRDL en de BD-SMC een WECO afsluiten zonder dat er een WBI van kracht is. Als in dat geval alsnog een WBI tot stand komt, hoeft aan de eerder genoemde termijn van drie dagen niet te worden voldaan.

Voor het behandelen van calamiteiten zijn specifieke documenten en procedures beschikbaar, zowel bij opdrachtgevers als bij degenen die activiteiten nabij spoorterreinen uitvoeren.

2. Calamiteit

Als een calamiteit heeft plaatsgevonden, treedt de calamiteitenorganisatie in werking. Bij een calamiteit neemt de TRDL de benodigde (veiligheids)maatregelen voor de veiligheid van hulpverleners en om gevaar voor reizigers en weggebruikers te voorkomen. De TRDL doet dit door:

- sporen buiten gebruik te stellen;
- trein- en/of rangeerbewegingen richting calamiteit uit te sluiten;
- eventueel (in overleg met SMC) een SL te regelen.

Indien ten behoeve van de fase 'redding en bestrijding' zogenoemde 'spoormodules' moeten worden ingezet, rijden deze onder regie of op aanwijzing van de TRDL.

De Officier van Dienst (OvD) van Verkeersleiding beoordeelt de eventueel noodzakelijke werkplekbeveiliging ter plaatse bij een calamiteit. Bij herstelwerkzaamheden aan de railinfra is de betrokken proces- en/of onderhoudsaannemer verantwoordelijk voor het toetsen en, indien nodig (verder) inrichten, van de werkplekbeveiliging⁵⁹ alvorens hij met zijn activiteiten mag starten.

Voor de exacte werkwijze bij calamiteiten wordt verwezen naar het calamiteitenplan van de betreffende spoorbeheerder.

⁵⁹ De werkplekbeveiliging moet worden uitgevoerd door een WB-O.

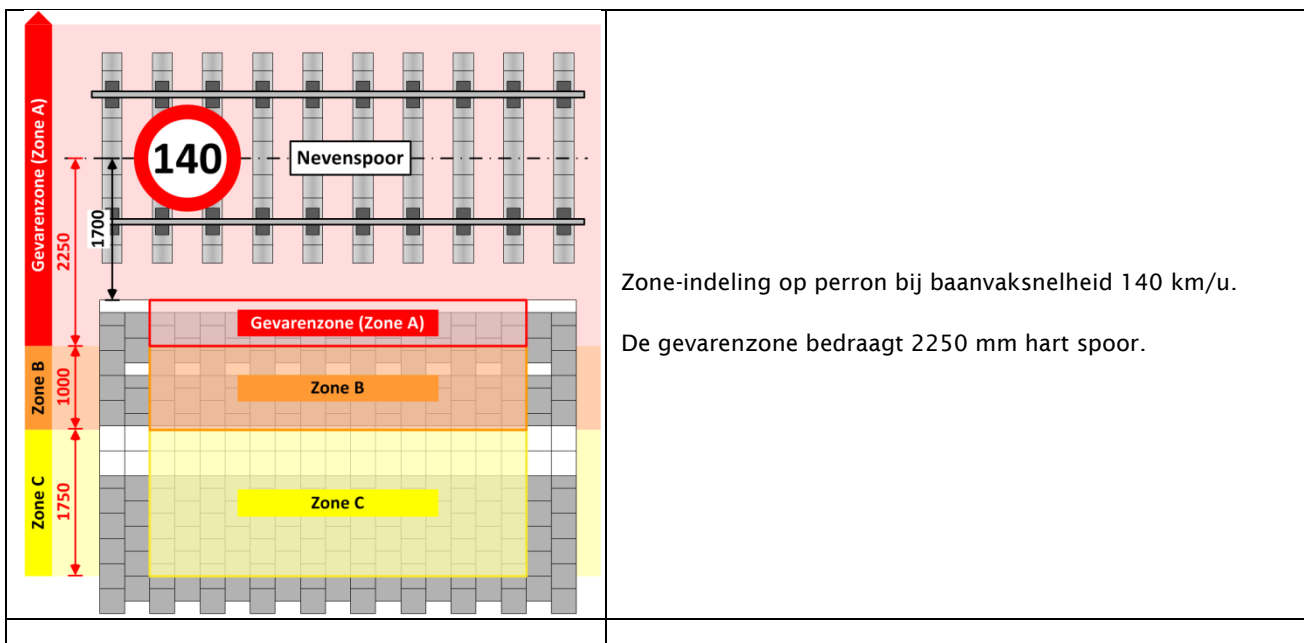
Toelichting 5 Bijzondere werkplekken – perrons, overwegen en tunnels

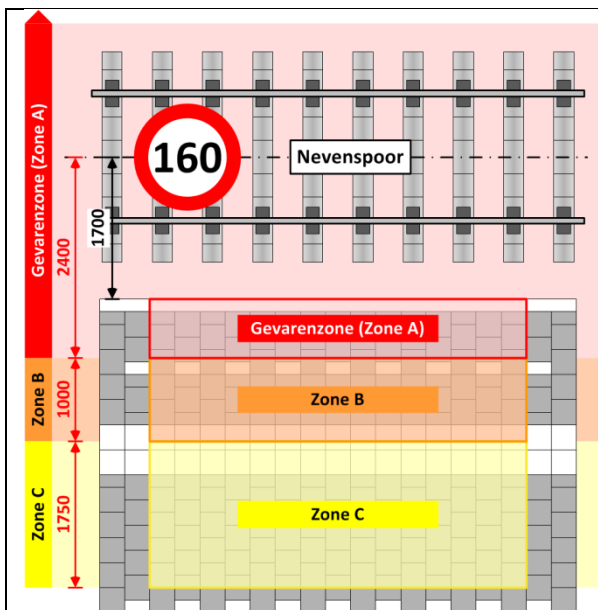
1. Veilig werken op perrons

Voor het werken op perrons geldt dezelfde zone-indeling als voor het werken naast het spoor. Wel moet bij het opstellen van de RI&E rekening worden gehouden met de ruimte die vrij moet blijven voor reizigersstromen op het perron. De dimensies in de ontwerpvoorschriften voor perrons zijn hierbij het uitgangspunt. De opdrachtgever kan in het contract of de hieraan gekoppelde documenten, aanvullende of afwijkende eisen hebben opgenomen.

De onderbroken markeringsrand in het perron, bijvoorbeeld de witte tegelrand, mag niet worden gebruikt als afbakening bij het inrichten van de veilige werkplek.

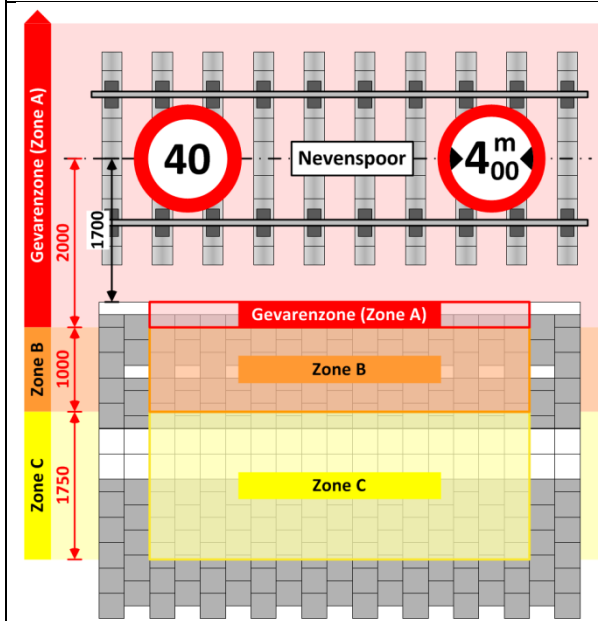
In onderstaande afbeelding staat de zone-indeling voor activiteiten op perrons.





Zone-indeling op perron bij baanvaknelheid 160 km/u.

De gevarenzone bedraagt 2400 mm hart spoor.



Zone-indeling op perron bij baanvaknelheid 40 km/u.

De gevarenzone bedraagt 2000 mm hart spoor.

Voorwaarde is dat de railinfrabeheerder een ontheffing Tijdelijke aantasting Rode Meetgebied /PVR-GC heeft verleend voor de duur van de activiteiten!

2. Uitwerking van veiligheidsmaatregelen op perrons

2.1 Algemeen

Het uitvoeren van werkzaamheden op perrons wijkt af van de uitvoering van werkzaamheden naast het spoor in de vrije baan situatie. De aanwezigheid van wachtende en in-/uitstappende reizigers op het perron en het beheersen van veiligheidsrisico's die deze reizigers door de uitvoering van werkzaamheden lopen, heeft consequenties voor de manier waarop activiteiten veilig uitgevoerd kunnen worden. Vanwege deze afwijkende situatie (aanwezigheid van reizigers) zijn de algemene kaders die het VVW stelt, voor het uitvoeren van activiteiten op perrons verder uitgewerkt in een brancherichtlijn.

2.2 Uitvoering van wintermaatregelen op perrons

Sneeuwval op perrons wordt vanwege de belangen 'veiligheid reizigers' en 'veiligheid personeel' beschouwd als een 'calamiteit'. Het treffen van wintermaatregelen op perrons (sneeuwruimen) in zone A, B, C is daarom

toegestaan met gebruik van de maatregel PW-GRW, waarbij het ploeglid zich bevindt in zone B en de activiteit uitvoert haaks op het spoor.

3. Veilig werken op overwegen

Het aanrijdgevaar door het wegverkeer bij het uitvoeren van activiteiten op overwegen, moet worden voorkomen of beheerst. Daartoe hebben wegbeheerder, spoorbeheerder, opdrachtnemer en het Korps Landelijke Politie Diensten verantwoordelijkheden. Met betrekking tot het beheersen van het aanrijdgevaar op overwegen is een werkwijze beschikbaar.

4. Ongeplande activiteit op overwegen

Bij een ongeplande activiteit aan een overweg is de spoor- of wegbeheerder⁶⁰ verantwoordelijk voor het beheersen van aanrijdrisico's door wegverkeer.

5. Werken in tunnels

Door de beperkte ruimte en vluchtmogelijkheden zijn tunnels hoog-risico-omgevingen, waarin het organiseren van de veiligheid extra aandacht vereist. Hiertoe heeft de railinfrabeheerder voor deze tunnels V&G-dossiers opgesteld waarin de specifieke risico's staan en de veiligheidsvoorzieningen die in de installatie aanwezig zijn. Bij het opstellen van de veiligheidsplannen en inrichten van de veiligheidsorganisatie moet de OG rekening houden met deze specifieke informatie, eventueel aangevuld met informatie uit al opgestelde V&G-plannen.

⁶⁰ Per overweg is in het overwegdossier vastgelegd welke organisatie deze verantwoordelijkheid draagt.

Toelichting 6 Tijdelijke (werk)overweg- en waarschuwingsapparatuur (op bouwlocatie)

1. Algemeen

De verantwoordelijke manager van de spoorwegbeheerder verleent toestemming voor de aanleg van een tijdelijke (werk)overweg. Hij regelt het gebruik, de voorwaarden en de aansprakelijkheid in het bestek en/of contract. De toestemming mag alleen worden verleend als het bouwverkeer de bouwplaats niet via een andere weg kan bereiken.

De V&G-coördinator uitvoeringsfase stuurt via de opdrachtgever een melding van de aanwezigheid en de plaats van een tijdelijke (werk)overweg:

- naar de vervoerders die het baanvak berijden;
- de verkeersleiding;
- ter kennisgeving naar
 - het Directoraat-Generaal Mobiliteit;
 - Inspectie Leefomgeving en Transport/Domein Rail en Wegvervoer.

2. Tijdelijke (werk)overweg

Een tijdelijke werkoverweg moet worden aangevraagd bij de spoorwegbeheerder.

De V&G-coördinator uitvoeringsfase legt (in het V&G-plan uitvoeringsfase) de volgende zaken vast:

- de locatie van de tijdelijke overweg;
- de tijd dat de overweg mag worden gebruikt;
- het type van de installatie;
- te nemen maatregelen.

3. Tijdelijke automatische waarschuwingsapparatuur

Tijdelijke automatische waarschuwingsapparatuur langs de railinfra moet zijn goedgekeurd door de spoorwegbeheerder.

De V&G-coördinator uitvoeringsfase legt (in het V&G-plan uitvoeringsfase) de volgende zaken vast:

- de locatie van de tijdelijke automatische waarschuwingsapparatuur;
- de tijd dat de waarschuwingsapparatuur mag worden gebruikt;
- het type van de installatie;
- te nemen maatregelen.

Bijlage 1 Zone-indeling werken in gevarenzone en nabijheidzones

Deze bijlage is van toepassing op conventioneel spoor en de sporen die onderdeel uitmaken van de BR.

1. Situaties met BD

Bronaapak	Bronaapak	Bronaapak
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nevenspoor BD ➤ Werkplek in zone B en/of C 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Werkspoor BD ➤ Werkplek in gevarenzone (zone A) ➤ Geen nevenspoor 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Werkplek in gevarenzone (zone A) van 2 of meer sporen ➤ Werksporen BD ➤ Geen nevensporen

De baanvaknelheid in bovenstaande afbeeldingen bedraagt max. 140 km/u.

2. Situaties met BT

<p style="text-align: center;">Bronaapak / Coll.bescherming</p>	<p style="text-align: center;">Bronaapak / Collectieve bescherming</p>	<p style="text-align: center;">Bronaapak / Coll.bescherming</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nevenspoor BT ➤ Werkplek in zone B en/of C 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Werkspoor BT ➤ Werkplek in gevaarzone (zone A) ➤ Geen nevenspoor 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Werkplek in gevaarzone (zone A) ➤ Werkspoor BD ➤ Nevenspoor BT ➤ Wijkplaats = werkspoor ➤ In deze situatie moet het bereiken van de wijkplaats zonder belemmering geborgd zijn. Indien dit niet het geval is, moeten de ploegleden zich bij elke treinpassage begeven naar de vooraf vastgestelde wijkplaats. ➤ Bij inzet van railvoertuigen mag personeel niet aan de zijde van het nevenspoor uitstappen.

De baanvaknelheid in bovenstaande afbeeldingen bedraagt max. 140 km/u.

3. Situaties met FA

Isoleren	Isoleren
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nevenspoor FA ➤ Werkplek in zone B en/of C 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Werkplek in gevaarzone (zone A): werkspoor BD ➤ Nevenspoor FA ➤ Bij inzet van railvoertuigen mag personeel niet aan de zijde van het nevenspoor uitstappen

De baanvaksnelheid in bovenstaande afbeeldingen bedraagt max. 140 km/u.

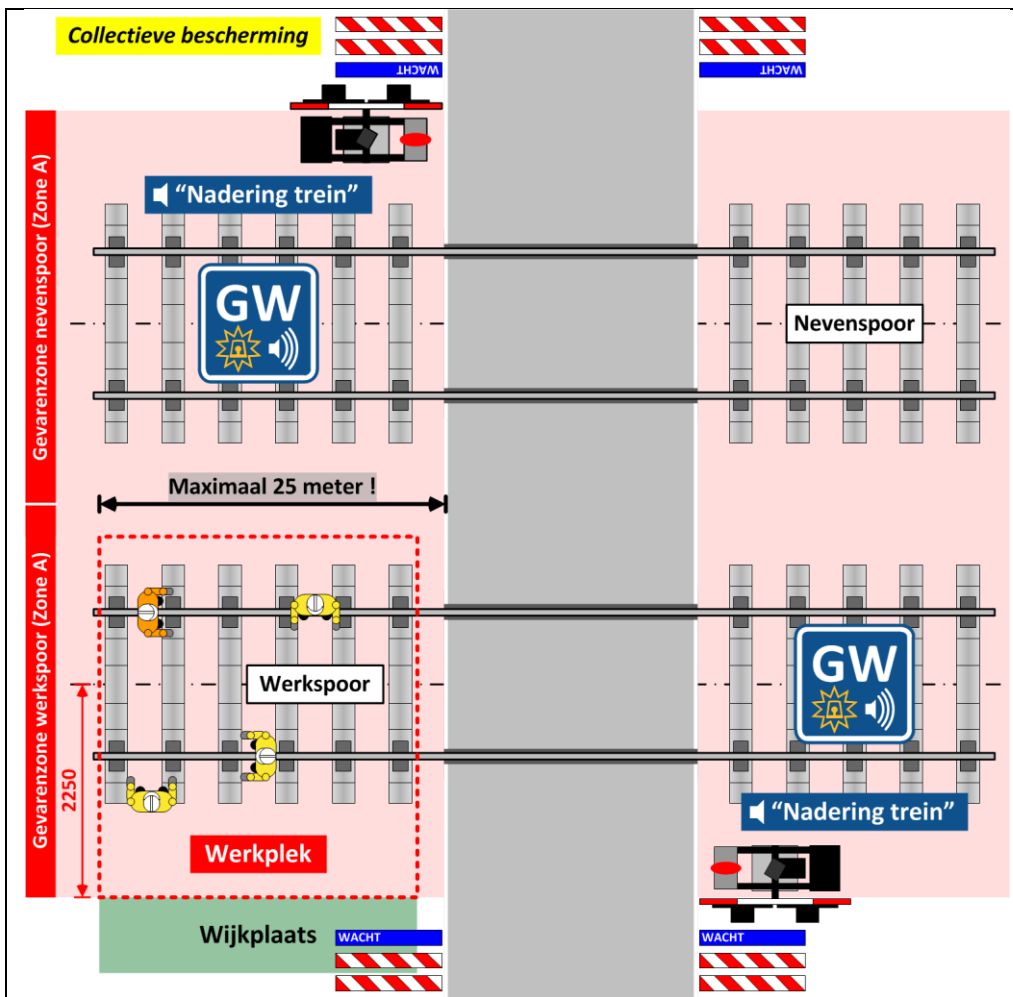
4. Situaties met GW

Collectieve bescherming	Collectieve bescherming	Collectieve bescherming
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nevenspoor GW ➤ Werkplek in zone B e/o C ➤ Stellen GRW 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Werkspoor GW ➤ Werkplek in gevaarzone (zone A) ➤ Geen nevenspoor ➤ Wijkplaats in zone B ➤ Stellen GRW 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Werkplek in gevaarzone (zone A): werkspoor BD ➤ Nevenspoor GW ➤ Wijkplaats = werkspoor ➤ Stellen GRW ➤ In deze situatie moet het bereiken van de wijkplaats zonder belemmering geborgd zijn. Indien dit niet het geval is, moeten de ploegleden zich bij elke treinpassage begeven naar de vooraf vastgestelde wijkplaats. ➤ Bij inzet van railvoertuigen mag personeel niet aan de zijde van het nevenspoor uitstappen.

De baanvaknelheid in bovenstaande afbeeldingen bedraagt max. 140 km/u.

<ul style="list-style-type: none"> ➤ Werkplek in gevaarzone (zone A) van 2 of meer sporen ➤ Werksporen GW ➤ Geen nevensporen ➤ Bij dubbel GW ook, twee wijkplaatsen. Bij nadering trein (ongeacht spoor en richting) moeten beide werkplekken worden ontruimd en moeten de ploegleden zich op de veilige wijkplaats opstellen. 	<p>Werken bij een overweg in niet-gestoorde situatie</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Werkspoor GW (overweginstallatie als GW apparatuur) ➤ Werkplek in gevaarzone (zone A) - max 25 m vanaf overwegbevoering ➤ Geen nevenspoor ➤ Wijkplaats in zone B ➤ Stellen GRW

De baanvaknelheid in bovenstaande afbeeldingen bedraagt max. 140 km/u.



Werken bij een overweg in niet-gestoorde situatie

- Werkspoor GW (overweginstallatie als GW-apparatuur)
- Werkplek in gevaarzone (zone A) - max 25 m vanaf overwegbevoering
- Nevenspoor GW
- Wijkplaats in zone B
- Stellen GRW
- Bij elke nadering van een trein moet de werkplek worden ontruimd en moeten de ploegleden zich op de veilige wijkplaats opstellen.

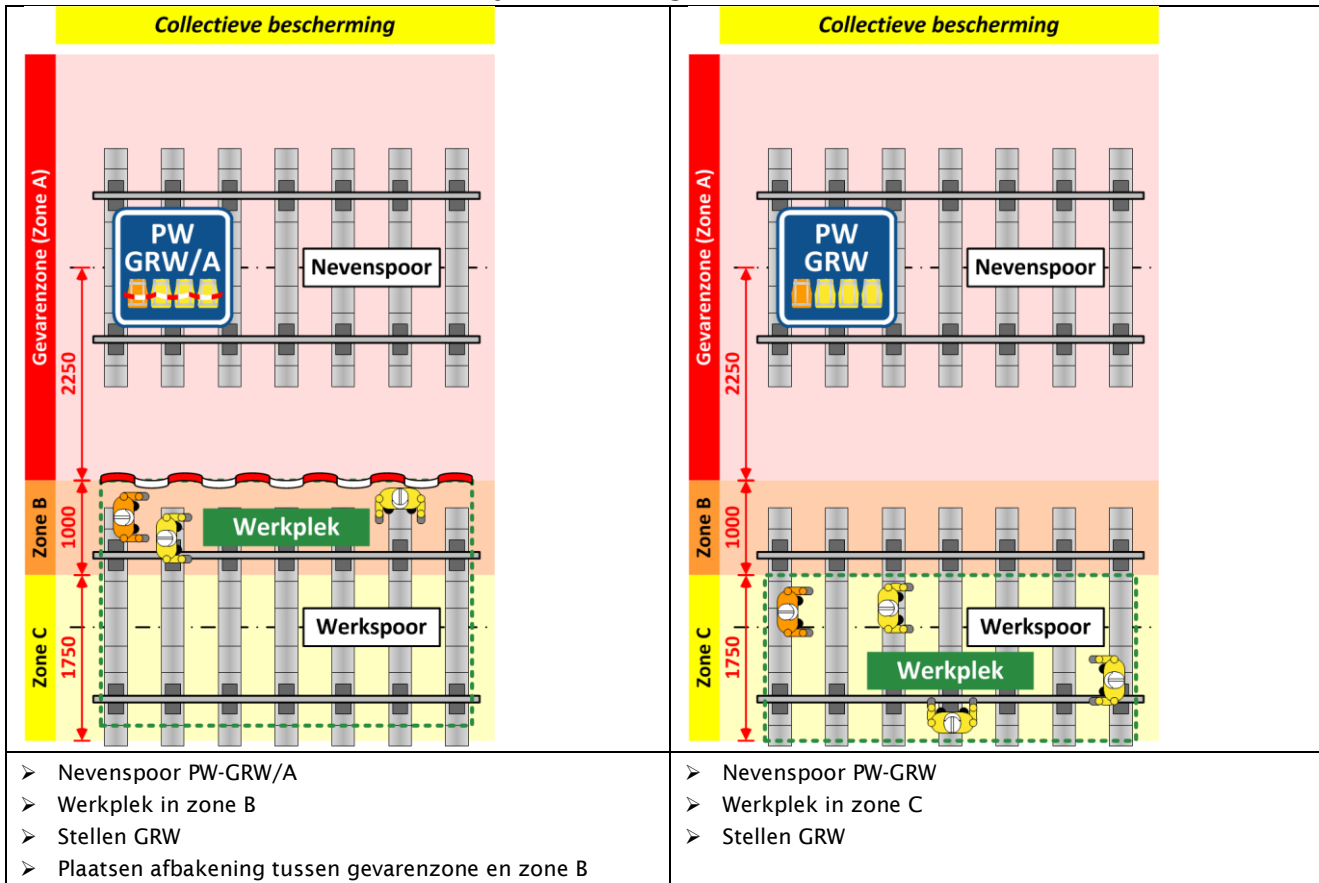
De baanvaknelheid in bovenstaande afbeeldingen bedraagt max. 140 km/u.

5. **Situatie met PW-GRW**

Bij de inzet van PW-GRW wordt de volgende zonering gehanteerd:

Werken in het werkspoor met een nevenspoor situatie

(zie hoofdstuk 4.3.1.6.1 - Persoonlijke Waarneming-Grenswachter)



De baanvaksnelheid in bovenstaande afbeeldingen bedraagt max. 140 km/u.

Werken naast het spoor met een nevenspoor situatie

Collectieve bescherming	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nevenspoor PW GRW/A ➤ Werkplek in zone B ➤ Stellen GRW ➤ Plaatsen afbakening tussen gevaarzone en zone B 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nevenspoor PW GRW ➤ Werkplek in zone C ➤ Stellen GRW

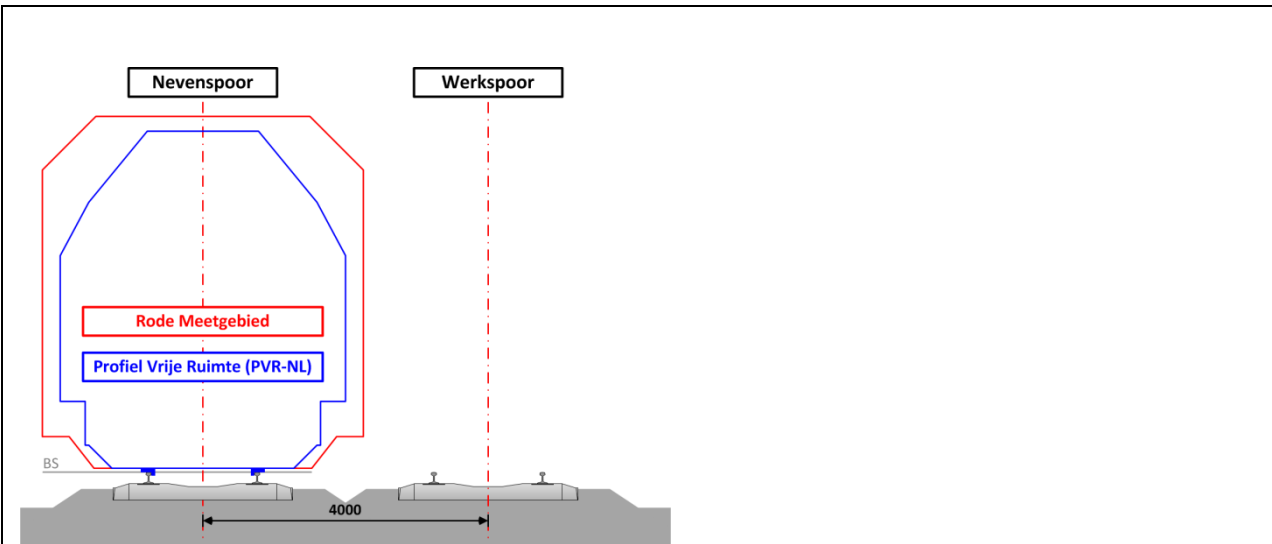
De baanvaksnelheid in bovenstaande afbeeldingen bedraagt max. 140 km/u.

6. Situatie met PW VHM

Individuele bescherming	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Werkspoor PW VHM ➤ Werkplek in gevaarzone (zone A) ➤ Geen nevenspoor ➤ Wijkplaats in zone B ➤ Stellen VHM 	

De baanvaksnelheid in bovenstaande afbeeldingen bedraagt max. 140 km/u.

7. Situatie met inzet sporgebonden materieel in een werkspoor/nevenspoor situatie



Situatie voor (sporgebonden) materieel in gevarenzone (zone A)

Voor alle machinale activiteiten die worden uitgevoerd moet in de RI&E worden bepaald hoe het risico dat de nabijheid van de gevarenzone (zone A) oplevert, wordt beheerst. Voor sporgebonden materieel zijn daarnaast ook het rode meetgebied en het PVR belangrijk om het aanrijdgevaar goed te kunnen bepalen. Dit is belangrijk omdat voor sporgebonden materieel de toelatingseisen op het Nederlandse spoor gerelateerd zijn aan het PVR. Daardoor bevindt dit materieel zich, afhankelijk van de onderlinge spoorafstand, binnen de gevarenzone (zone A) van het nevenspoor. Bij spoorafstanden, kleiner dan 4 m' h.o.h. komt dit materieel eventueel zelfs binnen het RMG of PVR van het nevenspoor.

In de RI&E moet dit risico worden verwerkt om de zijwaartse- en zwenkbegrenzings van machines/werktuigen in het spoor juist af te kunnen stellen en hiermee een aanrijding tussen een machine op het werkspoor en een trein op het nevenspoor te voorkomen.

Bijlage 2 Taakeisen aan personeel

1. Taken opdrachtgever in relatie tot het NVW/VVW

Bijl.2.1 Opdrachtgeven

De opdrachtgever is verantwoordelijk voor:

1. het beschikbaar stellen van een veilige, veilig bruikbare en veilig toegankelijke werkplek;
2. de veilige berijdbaarheid, ook na uitvoering van de activiteiten (zowel project- als onderhoudsactiviteiten);
3. het aanstellen van een V&G-coördinator ontwerpfase;
4. het opstellen en vaststellen van het V&G-plan ontwerpfase alsmede het opstellen en actueel houden van het veiligheidsdossier;
5. het aanwijzen van een coördinerende partij als in de uitvoeringsfase meerdere partijen / meeliftende partijen activiteiten zullen gaan verrichten;
6. de veiligheid in zijn algemeenheid.

Bijl.2.2 Beoordelen infrabeschikbaarheid

De infrabeschikbaarheid wordt beoordeeld op basis van de aanvraag WBI en/of de aanvraag voor een TSB. Dit houdt in:

1. beoordelen van de mate van infracapaciteit die wordt onttrokken;
2. toetsen of de voorgestelde veiligheidsmaatregelen van de uit te voeren activiteiten:
 - passen binnen de kaders van het NVW, meer in het bijzonder aanrijdgevaar en elektrocutiegevaar van werkenden;
 - voldoende waarborgen bieden tegen ontsporing en aanrijdgevaar van treinen;
3. toetsen of afzonderlijke activiteiten elkaar beïnvloeden voor aanrijd-, elektrocutie- en ontsporinggevaar;
4. afstemmen van grensoverschrijdende buitendienststellingen en/of conflicten met de regio en/of bedrijven;
5. toevoegen in de WBI van maatregelen voor de TRDL;
6. tijdig voorzien in een WBI, een snelheidsbeperking en/of een treinvrije periode;
7. signaleren bij opdrachtgevers dat meerdere opdrachtnemers op één locatie activiteiten in de werkplekbeveiligingsklasse BD gaan uitvoeren;
8. instemmen met of afkeuren van de aanvraag WBI;
9. inschakelen van materiedeskundigen.

Bijl.2.3 Installatieverantwoordelijkheid

De installatieverantwoordelijke is verantwoordelijk voor:

1. het coördineren van de schakelopdrachten die elkaar in de uitvoering kunnen beïnvloeden;
2. het stellen van (aanvullende) voorwaarden bij activiteiten aan of in de nabijheid van hoogspanningsinstallaties, leidingen en installaties;
3. het toezien op het naleven van RLN00128 en RLN00214.

Bijl.2.4 Bedieningsdeskundige schakel- en meldcentrum

De BD-SMC is verantwoordelijk voor:

1. het uitvoeren van de schakelopdracht (die na toetsing door de BD-SMC wordt geplaatst);
2. het schakelen van tunneltechnische installaties (TTI's);
3. het opmaken van het werkcontract met de treindienstleider als de bovenleiding spanningloos wordt gemaakt;
4. het uitvoeren van ongeplande schakelhandelingen (zoals bij dringend herstel bij storing of bij een calamiteit).

Bijl.2.5 Verkeersleiding

De TRDL is verantwoordelijk voor:

1. het werken volgens de WBI;
2. bij een buitendienststelling: het opmaken van een WECO met de LWB;
3. bij een SL: het opmaken van een WECO met de BD-SMC;
4. het nemen van passende maatregelen bij calamiteiten, storingen en ongeplande activiteiten.

N.B.

1. In niet-centraal bediende gebieden is de treindienstleider niet-centraal bediend gebied (NCBG) met deze taak belast.
2. Bij onderhoudswerkplaatsen wordt met opzichters gewerkt die met deze taken zijn belast.

Als een werkplek zich uitstrekt over meer dan één TRDL-gebied, wordt er een communicerende TRDL aangewezen.

Bijl.2.6 V&G-coördinatie ontwerpfase

De V&G-coördinator ontwerpfase stelt met inachtneming van de arbeidshygiënische strategie, de redelijkerwijs haalbare maatregelen vast en het minimale niveau voor de veilige werkplek.

De V&G-coördinator Ontwerpfase motiveert en onderbouwt de gekozen maatregelen en het gekozen niveau op basis van een risicoanalyse. Deze risicoanalyse is een onderdeel van het door opdrachtgever op te stellen V&G-plan Ontwerpfase. De V&G-coördinator Ontwerpfase is verantwoordelijk voor de inhoud (kwaliteit) en het opstellen van een V&G-plan Ontwerpfase.

(Kern)taken V&G-coördinator Ontwerpfase

1. Adviseren van het projectteam/het uitvoeringsteam in de ontwerpfase van een project vanuit de arbeidshygiënische strategie.
2. Maken van een risicoanalyse gebaseerd op het ontwerp, de lokale situatie en de aard van de activiteiten.
3. Vaststellen van kaders gebaseerd op de arbeidshygiënische strategie, waarbinnen maatregelen moeten worden genomen om de geïnventariseerde risico's te elimineren of te beheersen.
4. Opstellen van een V&G-plan Ontwerpfase, op basis van het format dat door opdrachtgever wordt aangegeven.
5. Maken van een V&G-dossier of aanvullen van een bestaand V&G-dossier.
6. Overdragen van het V&G-plan Ontwerpfase en het V&G-dossier aan de V&G-coördinator Uitvoeringsfase respectievelijk de opdrachtnemer.

De V&G-coördinator Ontwerpfase kan zich laten ondersteunen door deskundigen, zoals een WB-V/O/U, WV of veiligheidskundige.

Bijl.2.7 Bouw-/uitvoeringsbegeleiding

De bouw-/uitvoeringsbegeleider houdt voor of namens de opdrachtgever toezicht op het werk(proces), inclusief de veilige uitvoering.

(Kern) taken bouw-/uitvoeringsbegeleider

1. Houden van toezicht op het (werk)proces en handelen in het belang van opdrachtgever.
2. Beheren van het projectdossier.
3. In beeld brengen van (proces)risico's (waaronder veiligheid, e.d.) en voorstellen formuleren om deze risico's te elimineren, te beperken en te beheersen.
4. Signaleren van bijzonderheden (risico's, e.d.) aan opdrachtgever.
5. Rapporteren aan opdrachtgever.

2. Taken opdrachtnemer in relatie tot het VVW

Bijl.2.8 V&G-coördinatie uitvoeringsfase

De V&G-coördinator Uitvoeringsfase stelt de maatregelen vast voor het verder inrichten van een veilige werkplek. Hij doet dit met inachtneming van de door opdrachtgever vastgestelde maatregelen en het minimale veiligheidsniveau, met behulp van de AHS en een risicoanalyse. De restrisico's zijn hierbij zo veel als redelijkerwijs mogelijk, beheerst.

De risicoanalyse en de vastgestelde maatregelen maken onderdeel uit van het V&G-plan Uitvoeringsfase. De V&G-coördinator Uitvoeringsfase is verantwoordelijk voor de inhoud (kwaliteit) en het opstellen van een V&G-plan Uitvoeringsfase.

(Kern)taken V&G-coördinator Uitvoeringsfase

1. Beoordelen van het V&G-plan Ontwerpfase en V&G-dossier op compleetheid en uitvoerbaarheid.
2. Zorgen voor een risicoanalyse gebaseerd op de lokale situatie, de aard van de activiteiten, de gekozen werkmethoden en de aangeleverde kaders van de V&G-coördinator Ontwerpfase.
3. Met behulp van de AHS opstellen van het V&G-(deel)plan Uitvoeringsfase en het actualiseren hiervan tijdens de uitvoering. Belangrijk onderdeel van het V&G-plan Uitvoeringsfase is het vaststellen welke documenten, instructies, e.d. nodig c.q. van belang zijn voor een goede, correcte en veilige uitvoering.
4. Aanvullen of actualiseren van het V&G-dossier.
5. Inrichten van de veiligheidsorganisatie en het hierover (laten) instrueren van de personen met een veiligheidstaak. Belangrijke punten hierbij zijn:
 - het aanstellen van een LWB en, bij meerdere werkplekken op een buitendienst gesteld spoor, de LLV's;
 - het inschakelen van een werkverantwoordelijke en een installatieverantwoordelijke voor het vaststellen van een benodigde SL, zoals weergegeven in RLN00128.
6. Aangeven op welke manier de coördinatie plaatsvindt bij elkaar beïnvloedende werken en bij 'meelifters'.
7. Regelen van toezicht op de naleving van de veiligheidsmaatregelen tijdens de uitvoering van de activiteiten.
8. Met betrokkenen evalueren van de totstandkoming en de uitvoering van zowel de V&G-plannen als het V&G-dossier, en het uitbrengen van verslag hierover aan de opdrachtgever.

De V&G-coördinator uitvoeringsfase kan zich laten ondersteunen door deskundigen, zoals een WB-V/O/U, WV of veiligheidskundige.

Bijl.2.9 Werkplekbeveiliging voorbereidende taken

De WB-V bereidt, in opdracht van de V&G-coördinator Uitvoeringsfase, de veiligheidsorganisatie van het werk voor t.a.v. aanrijd- en elektrocutiegevaar.

(Kern)taken WB-V

1. De uitvoerbaarheid van het V&G-plan Ontwerpfase beoordelen op aanrijdgevaar en elektrocutiegevaar. Als niet kan worden ingestaan voor het beheersen van de veiligheidsrisico's, geeft de WB-V de opdracht terug.
2. De inrichting van de veiligheidsorganisatie uitvoeringsfase opstellen met daarin:
 - concept-WBI('s) uitgaande van opdracht/bestek of procescontract;
 - V&G-plan ontwerpfase;
 - de gekozen werkmethode(n).
3. Aangeven op welke wijze de coördinatie plaatsvindt van elkaar beïnvloedende werken en 'meelifters' en optreden als coördinerend WB-V.
4. De verantwoordelijkheden benoemen van alle betrokkenen in de veiligheidsorganisatie.
5. Vanuit de AHS het werkplekbeveiligingsniveau van de uit te voeren activiteiten vaststellen. Dit gebeurt met behulp van risico-inventarisatie, -analyse en -evaluatie.

6. De toegestane werkplekbeveiligingsmiddelen vaststellen bij het gekozen veiligheidsniveau: BD/BT/GW/PW-GRW/PW-VHM.
7. De begrippen uit het VVW, brancherichtlijnen en eventueel de best practices benoemen en toepassen.
8. Aanvragen van:
 - werktreinen;
 - BD;
 - BT;
 - SL;
 - TSB.
9. De juiste communicatiemiddelen kiezen.

De WB-V is op basis van het V&G-plan ontwerpfase bevoegd tot:

1. het indienen van een aanvraag WBI voor BD/SL of TSB bij de regionale afdelingen Infrabeschikbaarheid van ProRail;
2. het opstellen van de benodigde plannen en instructies (bijvoorbeeld Plan FA, Plan GW of Instructie PW);
3. het opstellen van de Voertuiginstructie⁶¹.

Bijl.2.10 Werkplekbeveiliging ontwerpende taken

De WB-O maakt, in opdracht van de WB-V en/of de V&G-coördinator uitvoeringsfase, een werkplekbeveiliging voor het veiligheidsniveau BD en BT.

De (kern)taak van de WB-O is het ontwerpen van een veilige werkplek op basis van de aangeleverde gegevens van de WB-V en, indien van toepassing, van de WV. Dit is inclusief het aanbrengen en opheffen voor alle bestaande beveiligingssystemen en -gebieden. De WB-O is verantwoordelijk voor het (laten) opstellen van de WOT.

Bovenstaande gebeurt met behulp van de hiervoor geldende voorschriften, toegestane werkplekbeveiligingsmiddelen, BVS-tekeningen en OBE-bladen. Voor het beheersen van het elektrocutiegevaar overlegt de WB-O met de WV. De WB-O neemt indien noodzakelijk de door de WV bepaalde maatregelen op. Hierbij houdt de WB-O rekening met de invloed op beveiligingsapparatuur en infra-elementen als gevolg van de beveiliging.

Bijl.2.11 Werkplekbeveiliging uitvoerende taken

De WB-U draagt zorg voor:

- toetsen;
- overdragen;
- instrueren;
- en op veilige wijze afwijken van het door de WB-V opgestelde werkplekbeveiligingsontwerp.

(Kern)taken WB-U

1. Toetsen of de inrichting van de veiligheidsorganisatie zoals de WB-V/V&G-coördinator uitvoeringsfase die heeft aangegeven, ook daadwerkelijk de werkenden beveiligt. Als niet kan worden ingestaan voor het beheersen van de veiligheidsrisico's, geeft de WB-U de opdracht terug.
2. De aangeleverde veiligheidsinformatie en -documenten controleren en vaststellen.
3. Optreden als coördinator bij elkaar beïnvloedende werken en bij 'meeliften'.
4. De AHS hanteren.
5. Voorgescreven communicatie-/ werkplekbeveiligingsmiddelen op het werk ter beschikking stellen.
6. Personen die daartoe geschikt en bevoegd zijn, aanwijzen als uitvoerders van een veiligheidstaak en zorgdragen voor hun instructie.

⁶¹

De WB-V kan het opstellen van de voertuiginstructie ook beleggen bij de WB-O. Indien de WB-V de VTI opstelt, moet het document aantoonbaar gecontroleerd zijn op juistheid door een WB-O. Indien de WB-V het opstellen heeft belegd bij de WB-O, dan moet de WB-U deze controle aantoonbaar uitvoeren.

7. Tijdens de uitvoering (laten) beoordelen of de vastgestelde maatregelen voldoen en worden nageleefd. Zo nodig stopt de WB-U de activiteiten of stuurt deze bij.
8. Corrigerend optreden naar alle betrokkenen in de veiligheidsorganisatie, zowel naar de opdrachtgever en de beheerder als naar uitvoerenden.
9. De veiligheidsorganisatie in woord en geschrift evalueren.

Bijl.2.12 Leiden werkplekbeveiliging

Binnen het gebied waarop de werkplekbeveiliging van toepassing is⁶² heeft de LWB de leiding over alle personeel dat een veiligheidstaak uitoefent. Hij onderhoudt het contact met de TRDL, de VHM-GRW en begeleider(s) buitendienst gesteld spoor. Bij een SL onderhoudt hij contact met de ploegleider of de WV conform regelgeving van de opdrachtgever. Bij seintechische maatregelen onderhoudt hij contact met een gecertificeerd medewerker Seinwezen. De LWB mag niet gelijktijdig op meerdere WBI's ingezet zijn.

(Kern)taken LWB

1. Aantoonbaar beoordelen van de aangeleverde veiligheidsinstructie op veilige en praktische uitvoerbaarheid; beargumenteren van de beoordeling als de maatregelen niet voldoen.
2. Aantoonbaar (laten)verzorgen van de veiligheidsinstructie aan uitvoerenden. Dit mag ook op een eerder tijdstip gebeuren dan bij de (start van de) buitendienststelling.
3. (Laten) uitvoeren van de veiligheidsmaatregelen die in de WBI zijn voorgeschreven vóór de start van de activiteiten. Hetzelfde geldt voor het (laten) opheffen van diezelfde maatregelen na het beëindigen van de activiteiten. De LWB mag het treffen/opheffen van maatregelen laten uitvoeren door een LLV, begeleider buitendienst gesteld spoor of gecertificeerd medewerker Seinwezen⁶³.
4. Toezicht houden op de naleving van veiligheidsmaatregelen en zelf het goede voorbeeld geven. Tevens escaleert de LWB naar de WB-U en/of de V&G-coördinator uitvoeringsfase, en/of zet het werk stop als hij vindt dat dit nodig is vanwege de veiligheid.
5. Overdragen (geven en ontvangen) van een WBI/buitendienststelling aan/van een opvolgend LWB.
6. Vrij en onbelemmerd of eventueel met beperkingen, overdragen van de infra aan de TRDL na het opheffen van de veiligheidsmaatregelen (tweede schil).
7. Evalueren van de veiligheidsmaatregelen en de veiligheidsorganisatie na afloop van de activiteiten en doorgeven van de resultaten aan de WB-U/V&G-coördinator uitvoeringsfase.

Bijl.2.13 Leiden lokale veiligheid

De LLV draagt namens de LWB zorg voor de naleving van veiligheidsmaatregelen op één werkplek binnen de buitendienststelling⁶⁴. Indien er meerdere werkplekken zijn, wordt per werkplek een LLV aangesteld. Vóór aanvang van zijn dienst meldt elke LLV zich bij de LWB. De LWB geeft persoonlijk instructie aan iedere LLV. Gedurende de dienst hebben LWB en LLV regelmatig contact over de beveiligingsmaatregelen en na einde dienst meldt de LLV zich af bij de LWB.

(Kern)taken LLV

1. Aantoonbaar verzorgen van de veiligheidsinstructie aan alle uitvoerenden op locatie.
2. In opdracht van de LWB uitvoeren van de veiligheidsmaatregelen die in de WBI zijn voorgeschreven.
3. Toezicht houden op de naleving van veiligheidsmaatregelen en zelf het goede voorbeeld geven. Tevens escaleert hij naar de LWB en/of zet het werk stil als hij vindt dat dit nodig is vanwege de veiligheid.
4. Vrij en onbelemmerd of eventueel met beperkingen, overdragen van de infra aan de LWB na het opheffen van de lokale veiligheidsmaatregelen.

⁶² Dit kan een BD-, FA-, GW- of PW-gebied betreffen. De LWB is beschikbaar voor ieder beveiligingsniveau, met uitzondering van taak eigen veiligheid. Hij/zij mag zijn/haar taak delegeren naar een LLV op de werkplek en hoeft daarom niet in alle gevallen op de werkplek aanwezig te zijn. Het verantwoord afwezig zijn van de LWB moet in een, op de situatie toegespitste risicoanalyse, onderbouwd zijn.

⁶³ In het geval van het treffen van seintechische maatregelen (tijdelijke voorzieningen in treinbeveiligingsinstallaties).

⁶⁴ Indien er slechts één werkplek is, wordt er geen aparte LLV ingeschakeld tenzij uit de RI&E blijkt dat de werkplek niet door één LWB kan worden overzien.

5. Evalueren van de veiligheidsmaatregelen en de veiligheidsorganisatie na afloop van de activiteiten en doorgeven van de resultaten aan de LWB.

HSL

Werkzoneleider veiligheid

De WLV draagt zorg voor de naleving van veiligheidsmaatregelen op de aangewezen uitvoeringslocatie en bewaakt dat werkenden niet onbedoeld in de gevarezone (zone A) komen.

(Kern)taken WLV

1. Aantoonbaar verzorgen van de veiligheidsinstructie aan alle uitvoerenden op locatie.
2. In opdracht van de LWB uitvoeren van de in de WBI voorgeschreven veiligheidsmaatregelen.
3. Uitvoeren van de veiligheidstaken.
4. Toezicht houden op de naleving van veiligheidsmaatregelen en zelf het goede voorbeeld geven. Tevens escaleert hij naar de LWB en/of zet het werk stil als hij vindt dat dit nodig is vanwege de veiligheid.
5. Evalueren van de veiligheidsmaatregelen en de veiligheidsorganisatie na afloop van de activiteiten en doorgeven van de resultaten aan de LWB.

Bijl.2.14 Veiligheidstoezicht

De VHM is verantwoordelijk voor het signaleren van een trein als deze de werkplek nadert. Ook moet hij ervoor zorgen dat de werkende wordt gewaarschuwd zodat deze de gevarezone (zone A) verlaat en minimaal 15 seconden vóór het passeren van de trein op de veilige wijkplaats staat opgesteld.

(Kern)taken VHM

1. Bij de instructie toetsen van de uit te voeren veiligheidstaken op veilige en praktische uitvoerbaarheid.
2. Verzorgen van een aantoonbare veiligheidsinstructie aan de uitvoerende, tenzij de LWB of LLV dit doet.
3. Uitvoeren van de veiligheidstaken⁶⁵.
6. Toezicht houden op de naleving van veiligheidsmaatregelen en zelf het goede voorbeeld geven. Tevens escaleert hij naar de LWB/LLV en/of zet het werk stil als hij dit nodig vindt vanwege de veiligheid.
4. Evalueren van de veiligheidsmaatregelen en de veiligheidsorganisatie met de LWB, LLV of V&G-coördinator uitvoeringsfase na afloop van de activiteiten.
5. Controleren of de wijkplaats vrij is van aanrijdgevaar en obstakelvrij bereikbaar is.

Geborgd moet worden dat de VHM de werkende op een doeltreffende manier waarschuwt.

De VHM moet in ieder geval zijn uitgerust met:

- signaalhoorn;
- fluit;
- rode vlag;
- oranje, signalerende kleding.

De verantwoordelijke WB-U/V&G-coördinator uitvoeringsfase kan andere of aanvullende ondersteunende middelen voorschrijven.

Bijl.2.15 Grensbewaking

De GRW ziet er op toe dat werkenden niet onbedoeld in zone A of B komen. Een GRW mag waarschuwen voor passerende treinen op het nevenspoor. Hij voldoet aan de certificerings- en uitrustings-eisen⁶⁶ die voor de veiligheidsman gelden.

⁶⁵ Hieronder valt ook het tonen van het gevaarsein aan de machinist als de VHM dit nodig vindt vanwege de veiligheid.

⁶⁶ Tussen zonsopgang en zonsondergang heeft de grenswachter een rode vlag. Tussen zonsondergang en zonsopgang beschikt hij over een rood-wit licht uitstralende lantaarn.

(Kern)taken GRW

1. Verzorgen van een aantoonbare veiligheidsinstructie aan uitvoerenden, tenzij de LWB of LLV dat doet.
2. Uitvoeren van de veiligheidstaken.
3. Toezicht houden op de naleving van veiligheidsmaatregelen en zelf het goede voorbeeld geven. Hij escaleert naar de LWB/LLV en/of zet het werk stop als hij dit nodig vindt vanwege de veiligheid.
4. Evalueren van de veiligheidsmaatregelen en de veiligheidsorganisatie met de LWB, LLV of V&G-coördinator uitvoeringsfase na afloop van de activiteiten.
5. Controleren of de wijkplaats vrij is van aanrijdgevaar en obstakelvrij bereikbaar is.

De GRW kan ook worden ingezet bij activiteiten in GW. Hij moet hierbij naast de bovengenoemde (kern)taken, bewaken dat ploegleden conform de instructie handelen bij de waarschuwingssignalen van de GW-installatie. Indien een ploeglid hiervan afwijkt moet hij handelend optreden om het ploeglid buiten de gevarenzone (zone A) te brengen. In zo'n geval moet hij beoordelen of het ploeglid het werk mag hervatten of van het werk moet worden verwijderd.

Bijl.2.16 Begeleiden buitendienst gesteld spoor

De begeleider buitendienst gesteld spoor (BBD) zorgt voor het op veilige wijze begeleiden van spoorvoertuigen op buitendienst gesteld spoor. Hij geeft daarbij aanwijzingen aan de machinist en onderhoudt het contact met de LWB en zo nodig met een LLV bij voertuigbewegingen op een buitendienst gesteld spoor.

Het betreft het begeleiden van voertuigen op buitendienst gesteld spoor tijdens het uitvoeren van:

- voertuigbewegingen (rijden naar/van de werkplek);
- activiteiten (op de werkplek).

(Kern)taken begeleider buitendienst gesteld spoor

1. Beoordelen van de aangeleverde voertuiginstructie op veilige en praktische uitvoerbaarheid.
2. Verzorgen van de veiligheidsinstructie aan de bestuurder.
3. Begeleiden van het spoorvoertuig op veilige wijze.
4. Toezicht houden op de naleving van veiligheidsmaatregelen.
5. Evalueren van de veiligheidsmaatregelen.

De begeleider buitendienst gesteld spoor kan in opdracht van de LWB het contact over rijwegen voor zijn spoorvoertuig/werktrein onderhouden met de TRDL.

De begeleider buitendienst gesteld spoor heeft contact met de LWB over de te rijden route en stand van de wissels, waarbij hij zich vóór het berijden van het wissel overtuigt van de juiste stand.

Bijl.2.17 Gereedschapsmachinist

(Kern)taken gereedschapsmachinist

1. Beoordelen van de aangeleverde instructie op veilige en praktische uitvoerbaarheid.
2. In bedrijf nemen / overnemen, bedienen en verplaatsen van het railgebonden voertuig.
3. Opvolgen van de aanwijzingen van de LWB of LLV, of, als de machinist onder begeleiding rijdt, van de BBD.
4. Juist afstellen van de zwenk- en zijwaartse begrenzingen van het railgebonden voertuig.
5. Juist afstellen van de hoogtebegrenzer van het railgebonden voertuig.
6. Veilig bedienen van het voertuig conform de bedieningsvoorschriften en restricties (zoals het met veilige snelheid berijden van wissels en overwegen en het veilig uitvoeren van bijzondere handelingen).
7. Evalueren van de veiligheidsmaatregelen voor zijn taak.

HSL

Voertuigbedienaar HSL

Voor de taak 'Bedienen voertuig' geldt voor de HSL een aparte certificering.

Bijl.2.18 Machinist buitendienst gesteld spoor⁶⁷

(Kern)taken machinist buitendienst gesteld spoor

1. Beoordelen van de aangeleverde instructie op veilige en praktische uitvoerbaarheid.
2. in bedrijf nemen / overnemen, bedienen en verplaatsen van het railgebonden voertuig.
3. Opvolgen van de aanwijzingen van de LWB of LLV, of, als de machinist onder begeleiding rijdt, van de begeleider buitendienst gesteld spoor.
4. Evalueren van de veiligheidsmaatregelen voor zijn taak.

Bijl.2.19 Werkverantwoordelijkheid

(Kern)taken werkverantwoordelijke

1. Zorgen voor de veiligheid in verband met elektrische gevaren van het uit te voeren werk. De werkverantwoordelijke doet dit via de voorbereiding, voortgangscontrole en beëindiging/evaluatie.
2. Vaststellen van de te nemen veiligheidsmaatregelen tegen elektrocutiegevaar en vaststellen van de schakelopdracht.
3. Adviseren aan de V&G-coördinator (uitvoeringsfase) over het V&G-plan uitvoeringsfase en de WBI.

Bijl.2.20 Ploegleiden/vakbekwaamheid persoon

De ploegleider en/of vakbekwaam persoon heeft als (kern) taak het schakelen of spanningloos maken van hoogspanningsinstallaties conform de geldende wet- en regelgeving. Hij zorgt in opdracht van de werkverantwoordelijke voor het in dienst stellen van een bedrijfsvaardige installatie/bovenleiding.

Bijl.2.21 Gecertificeerd medewerker Seinwezen voor het betreffende beveiligingssysteem

De gecertificeerd medewerker Seinwezen draagt zorg voor de naleving van seintechnische veiligheidsmaatregelen op de aangewezen locatie van de uitvoering.

(Kern)taken gecertificeerd medewerker Seinwezen

1. In opdracht van de LWB uitvoeren van de seintechnische maatregelen die in de WBI zijn voorgeschreven: het treffen en opheffen van tijdelijke voorzieningen in treinbeveiligingsinstallaties.
2. Middels een overdrachtsdocument terugkoppelen aan de LWB van het treffen en opheffen van de tijdelijke voorzieningen.

⁶⁷

Deze taak bestaat nog niet en wordt nader uitgewerkt.

Bijlage 3 Signalerende kleding

1. Inleiding

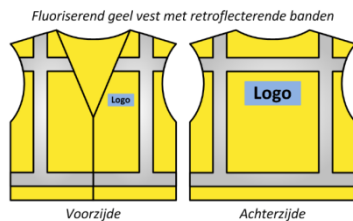
De opdrachtgevers voor onderhoud en activiteiten op spoorwegterreinen stellen eisen aan de toegang tot de terreinen waarvoor zij verantwoordelijk zijn. Deze eisen zijn nader uitgewerkt in huisregels en/of een procedure toegangsbeheer. Alle personen die zich op spoorwegterreinen begeven (niet zijnde reizigers op perrons en stations) moeten voldoen aan de geldende huisregels en/of de procedure toegangsbeheer. In de huisregels zijn onder andere eisen beschreven aan (zichtbaarheid van) kleding.

2. Algemene eisen

- VHM's en GRW's dragen een fluorescerend oranje vest/jas met reflecterende strepen.
- Alle uitvoerenden en overige aanwezigen op de werkplek dragen een fluorescerend geel vest/jas met reflecterende strepen.
- Personen met de taak eigen veiligheid dragen een fluorescerend geel vest/jas met reflecterende strepen.

Signalerende kleding moet voldoen aan de eisen van NEN-EN-20471.

De kleding moet zijn voorzien van ten minste één horizontale signalerende streep en ten minste twee verticale signalerende strepen die over de schouders doorlopen (zie afbeelding). Kleding met X-vormige reflecterende strepen is niet toegestaan.



HSL

- Werkt voor alle medewerkers uitsluitend met fluorescerend geel vest met reflecterende strepen.
- De WLV is herkenbaar aan een blauwe veiligheidshelm.

3. Signalerende kleding bij incidentenregie

De waarschuwingskleding van functionarissen met een specifieke taak bij de calamiteitenbestrijding, heeft een afwijkende kleurstelling. Op hun waarschuwingskleding staat op de rugzijde de taak van de betreffende functionaris vermeld.

Bijlage 4 Aanvraag buitendienststelling, spanningloosstelling en tijdelijke snelheidsbeperking

1. Algemeen

Een BD, SL en TSB worden aangevraagd bij de opdrachtgever. Deze aanvragen zijn de verantwoordelijkheid van de V&G-coördinator uitvoeringsfase.

2. Aanvraagtermijnen BD/SL

Voor het aanvragen van een BD gelden standaardtermijnen. In een aantal gevallen kan een buitendienststelling buiten de standaardtermijn worden aangevraagd en verleend. Hiervan is sprake in geval van:

- een (dreigende) verstoring van de infrastructuur; of
- opgelegde bestuursdwang vanuit de toezichthouder.

Conventioneel

Onderstaande infrabeschikbaarheidsdocumenten zijn van toepassing en zijn via opdrachtgever te verkrijgen:

- PRC00068 Handleiding infrabeschikbaarheid plus adressen regionale afdelingen Infrabeschikbaarheid;
- PRC00265 WBI-aanvraagformulier;
- RIB00085 Tijdelijke snelheidsbeperking (TSB); inclusief aanbiedingsbrief en bijlagen voor het aanvragen en afmelden van tijdelijke snelheidsbeperkingen.

Voor vragen en/of meer informatie over dit onderwerp kan contact worden opgenomen met de regionale afdeling Infrabeschikbaarheid van de opdrachtgever.

HSL

Voor vragen en/of meer informatie over het aanvragen van TSB voor 'HSL-spoor' kan contact worden opgenomen met Infraspeed.

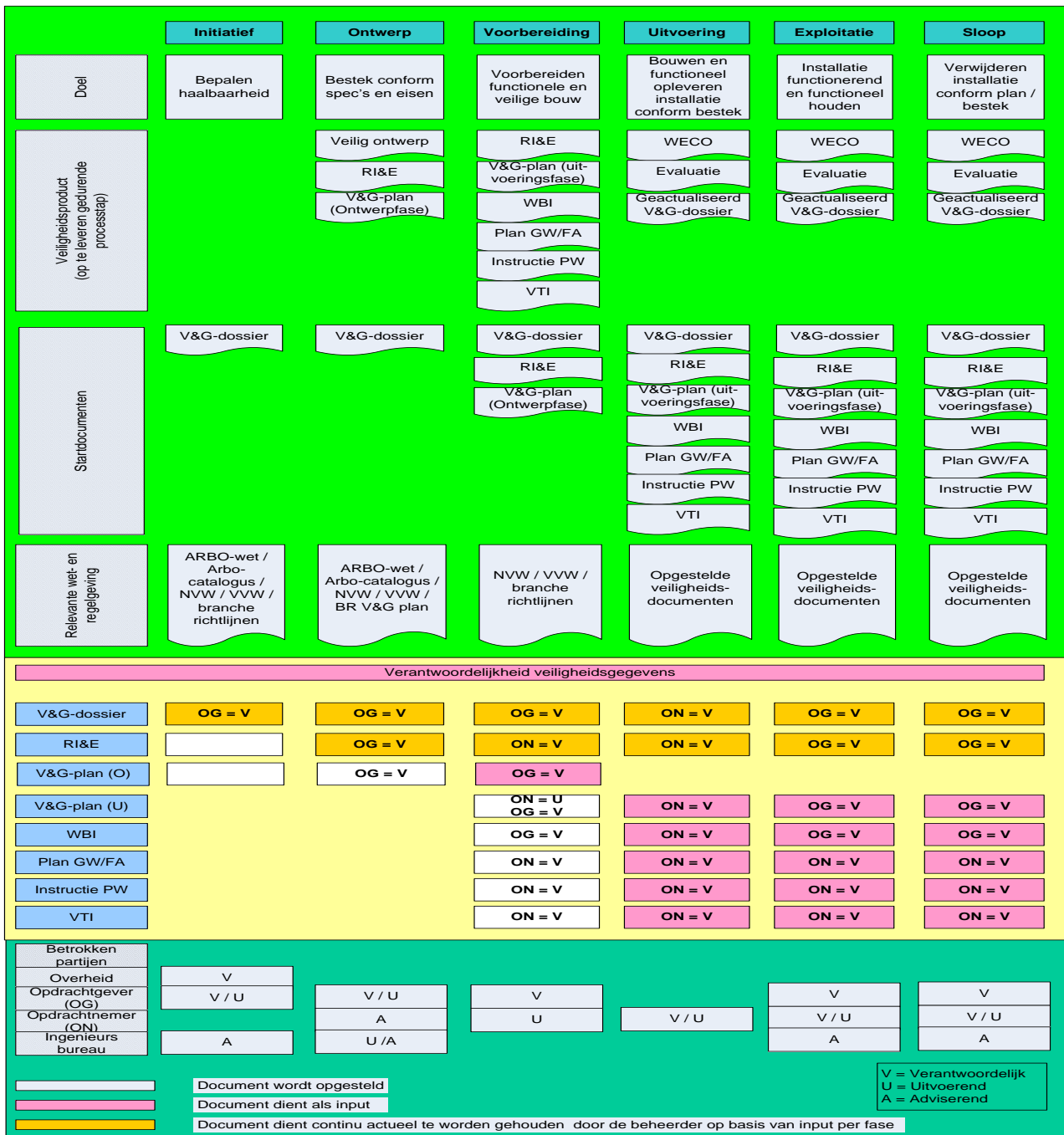
Betuweroort

Voor vragen en/of meer informatie over het aanvragen van BD/SL/TSB kan contact worden opgenomen met Keyrail.

Bijlage 5 Verantwoordelijkheden en documenten in het veiligheidsproces – een voorbeeld

De veiligheidsorganisatie in het bouwproces.

In schema bijlage 5.1-1 is een voorbeeld – gericht op aanrijdgevaar – uitgewerkt van hoe de processtappen kunnen worden ingericht met de bijbehorende veiligheidsproducten, randvoorwaarden en partijen. Het proces loopt van links naar rechts. Hierbij de opmerking dat in de exploitatie- en sloopfase, net als in de uitvoeringsfase van een project, voorbereiding plaatsvindt. Doel is hierbij niet het veilig bouwen van de installatie maar het veilig onderhouden respectievelijk het veilig slopen.



schema bijlage 5.1-1

In het bovenste deel is elke fase gekoppeld aan de veiligheidsdocumenten die moeten worden opgesteld of beschikbaar moeten zijn als informatiebron en kader. Daaronder staat welke partij in welke fase verantwoordelijk is voor het opstellen en/of beheren van de verschillende documenten. Het onderste deel van het schema laat zien welke partij in de diverse fasen een (actieve) rol speelt.

Als dit proces wordt uitgevoerd zorgt dat ervoor dat, vanaf de start van de ontwikkeling van een bouwwerk, een bewuste afweging wordt gemaakt die leidt tot optimaal veilige werkomstandigheden voor de werkenden als het gaat om aanrijdgevaar. Resultaat is dan een veilige werkplek in alle fasen van het bouwwerk, gerealiseerd door een adequaat ingerichte en functionerende veiligheidsorganisatie.

railAlert