

## Normenkader Veilig Werken (NVW)

Nummer RLN00091  
Datum Januari 2007  
Versie 002  
Status Definitief

## **Normenkader Veilig Werken (NVW)**

- voor mensen en organisaties
- die werken bij en in opdracht van ProRail
- in of nabij de railinfra

- Veiligheid op een hoger niveau
- Samen werken aan veiligheid
- Niet werken aan de 10% verbetering maar 10 maal betere oplossing
- Een goede veiligheid begint bij .....

Nummer   RLN00091-V002  
Datum     Januari 2007  
Bestand  
Status    Definitief

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b> .....	<b>4</b>
1.1	VERANTWOORDELIJKHEID PRORAIL.....	4
1.2	DOEL EN UITGANGSPUNTEN NVW.....	4
1.3	REIKWIJDTE NVW.....	5
1.4	VASTSTELLING, WIJZIGING EN BEHEER NVW.....	5
<b>2</b>	<b>PRORAIL ALS OPDRACHTGEVER IN DE ZIN VAN DE ARBOWET</b> .....	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>DE ARBEIDSHYGIËNISCHE STRATEGIE</b> .....	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>RISICOMANAGEMENT EN “RAMS/SHE”</b> .....	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>STUREN OP VERBETERING</b> .....	<b>13</b>
<b>6</b>	<b>MENSEN/ORGANISATIES, MIDDELEN EN METHODEN</b> .....	<b>15</b>
6.1	EISEN AAN MENSEN EN ORGANISATIES.....	15
6.1.1	<i>Eisen aan mensen</i> .....	15
6.1.2	<i>Eisen aan organisaties</i> .....	15
6.2	MIDDELEN.....	16
6.3	METHODEN.....	16
<b>7</b>	<b>BEGRIPPENLIJST EN AFKORTINGEN</b> .....	<b>17</b>

## 1 Inleiding

### 1.1 Verantwoordelijkheid ProRail

ProRail heeft tot taak het beheren en instandhouden van de railinfrastructuur (inclusief installaties) en spoorwegterreinen met als doel het realiseren van een zo groot mogelijke beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van de railinfrastructuur tegen zo laag mogelijke kosten en zo min mogelijk overlast voor de gebruikers van de infra en hun klanten; een en ander op basis van de aan ProRail verleende concessie.

ProRail heeft in het kader van haar (beheer)taak niet alleen een verantwoordelijkheid voor systeemveiligheid maar ook - als opdrachtgever en werkgever - voor arbeidsveiligheid (veiligheid- en gezondheidsaspecten).

Met dit Normenkader Veilig Werken (NVW) voor mensen en organisaties die voor en in opdracht van ProRail werken, geeft ProRail invulling aan deze verantwoordelijkheid voor arbeidsveiligheid (in dit document verder te noemen "veiligheid").

ProRail hanteert het NVW binnen de eigen organisatie en zorgt er tevens voor dat de opdrachtnemers die in opdracht van ProRail werken dit doen. Bij deze taak hoort tevens het controleren op het naleven van het NVW.

### 1.2 Doel en uitgangspunten NVW

Met het NVW zal ProRail voldoen aan de geldende wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid, uiteraard voor zover haar verantwoordelijkheid strekt. Daarenboven heeft ProRail in het NVW een aantal aanvullende eisen opgenomen die de veiligheid ten goede komen.

Doel van het NVW is het handhaven, dan wel het bereiken van een aantoonbaar redelijkerwijs haalbaar veiligheidsniveau en het sturen op het verbeteren van de veiligheidsprestaties bij het uitvoeren van werkzaamheden in of nabij de railinfra.

ProRail realiseert dat doel door:

- het invullen van de eigen verantwoordelijkheid van ProRail op het gebied van veiligheid in relatie met haar opdrachtnemers gegeven de geldende wet- en regelgeving;
- het verbeteren van de veiligheidscultuur (houding en gedrag) in de eigen organisatie en de organisatie van opdrachtnemers door ondermeer de zorg voor veiligheid verder te professionaliseren;
- het aantoonbaar toepassen van risicomanagement en de arbeidshygiënische strategie in de levenscyclus van systemen (ontwerp, realisatie, onderhoud-/exploitatiefase en sloop);
- het operationeel maken van dit normenkader door ondermeer veilig ontwerpen en het beschikbaar stellen van een veilige, bruikbare en toegankelijke werkplek aan opdrachtnemers;
- duidelijke eisen te stellen aan haar opdrachtnemers, in de contracten helder vast te leggen wat ProRail van haar opdrachtnemers verwacht, toe te zien op de naleving en de resultaten van toezicht te gebruiken voor bijsturing en verbetering.

Voor alle duidelijkheid: Het NVW behelst de beleidsuitgangspunten die ProRail hanteert bij het vervullen van haar opdrachtgever- en werkgeverrol voor de veiligheid in relatie tot de geldende wet- en regelgeving.

# ProRail

ProRail vertaalt deze beleidsuitgangspunten naar voorschriften, richtlijnen, acties en maatregelen. Deze voorschriften, richtlijnen, acties en maatregelen zijn tevens 'input' voor de opdrachtnemers voor de te nemen operationele maatregelen.

Die acties leiden tot een aantoonbaar redelijkerwijs haalbaar niveau van veiligheid en tot een inzichtelijke verantwoording van het vastgestelde veiligheidsniveau en gekozen veiligheidsmaatregelen. Vervolgens biedt dat weer de mogelijkheid tot sturing, bijstelling en innovatie.

## 1.3 Reikwijdte NVW

Het NVW is van toepassing op alle opdrachtgevers en opdrachtnemers/werkgevers die proces- en projectmatige werkzaamheden (laten) uitvoeren in het kader van de beheertaak van ProRail, op de bedrijfsterreinen en bedrijfsgebouwen die ProRail in beheer heeft. Dit is dus inclusief de door ProRail beheerde hoofdsporen, lokaalsporen, spooransluitingen, tramwegen en raccordementen, gedurende de hele levenscyclus van het systeem. Het NVW geldt ook voor ProRail als opdrachtgever en werkgever.

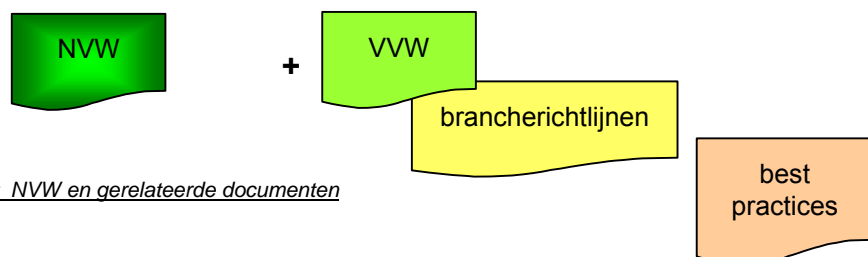
Het NVW regelt de relatie en verantwoordelijkheden op het gebied van veiligheid voor deze werkzaamheden, inclusief de aan- en afvoer en inzet van mensen, middelen en materialen.

Uit het NVW volgt dat ProRail en andere opdrachtgevers:

- de arbeidshygiënische strategie en risicomanagement in de processen toepassen
- aantoonbaar motiveren waarom de gekozen maatregelen tot een aantoonbaar redelijkerwijs haalbaar niveau van veiligheid leiden; en
- aan de opdrachtnemer een veilige, bruikbare en toegankelijke werkplek ter beschikking stellen.

Er is bewust voor gekozen om in het NVW alleen de relatie en verantwoordelijkheden tussen partijen duidelijk vast te leggen en aan te geven welke instrumenten zullen worden ingezet om hieraan invulling te geven.

De praktische uitwerking en uitvoering zijn vastgelegd in het Voorschrift voor Veilig Werken (VVW), brancherichtlijnen, en/of 'best practices'. Het NVW, VVW en brancherichtlijnen worden uitgegeven door ProRail. De 'best practices' worden opgesteld door de opdrachtnemer(s) c.q. uitvoerende partijen. In onderstaand figuur is deze opbouw schematisch weergegeven.



*Figuur 1: Het NVW en gerelateerde documenten*

## 1.4 Vaststelling, wijziging en beheer NVW

Het NVW wordt vastgesteld door de Directeur Infra Management van ProRail. De manager Veiligheid & Milieu (V&M) van de bedrijfseenheid Inframangement van ProRail is verantwoordelijk voor het beheer van het NVW.

## **ProRail**

Voor wijzigingen van de NVW-documenten wordt het draagvlak gezocht van de partijen die binnen het werkingsgebied van het NVW actief zijn. Het betreft vertegenwoordigingen van opdrachtgevers, opdrachtnemers, werkgevers, werknemers en toezichthouders.

## 2 ProRail als opdrachtgever in de zin van de Arbowet

Met het NVW voldoet ProRail aan de geldende wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid.

Uitgangspunt hierbij is dat gevaren en risico's voor de veiligheid van werknemers, volgens de niveaus van de arbeidshygiënische strategie worden beheerst. Deze volgorde is als volgt:

1. A. voorkomen/eliminieren;  
B. beperken/isoleren;
2. beschermen – collectief;
3. beschermen – individueel;
4. beschermen - persoonlijke middelen.

ProRail is als opdrachtgever naar haar opdrachtnemers verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van een veilige, bruikbare en toegankelijke werkplek (bouwplaats/omgeving). Personeel van opdrachtgever en opdrachtnemer dient competent (dus ook getraind) en geëquipeerd te zijn om zijn verantwoordelijkheden te kunnen dragen en zijn taken te kunnen uitvoeren (zie ook hoofdstuk 6).

Concreet betekent dat het volgende:

### ProRail:

- is als opdrachtgever verantwoordelijk voor het beheersen van de door haar beïnvloedbare risico's<sup>1</sup> binnen het werkgebied (werkspoor/nevenspoor) en:
  - stelt met inachtneming van de arbeidshygiënische strategie (zie ook hoofdstuk 3) de maatregelen ter eliminatie van het risico vast (niveau 1A; in concreto een Buitendienststelling/Spanningsloostelling) **én** stelt deze ter beschikking; of
  - stelt, wanneer niveau 1A. **niet** of **alleen voor het werkspoor** van toepassing is, met inachtneming van de arbeidshygiënische strategie het **minimale niveau** vast waarop het aanrijd- en electrocutiegevaar **alternatief** (voor werk- en nevenspoor) of **aanvullend** (voor nevenspoor) dient te worden beheerst (middels niveau 1B, 2 of 3)
- vermeldt de vastgestelde maatregelen en het minimale niveau in het Veiligheids- & Gezondheidsplan Ontwerpfase (V&G-plan Ontwerpfase) en motiveert en onderbouwt haar keuze op basis van een risico-analyse (ook wel RI&E genoemd). De hoofdlijnen van deze risico-analyse zijn opgenomen in het V&G-plan Ontwerpfase. Werkzaamheden bij calamiteiten en verstoringen moeten hierbij worden meegenomen.
- is verantwoordelijk voor de inhoud van het V&G-plan Ontwerpfase en het V&G-dossier, de overdracht van dit plan en dossier aan de opdrachtnemer en het ter beschikking stellen van de veilige werkplek.
- houdt toezicht op de uitvoering van het gehele proces (dus inclusief de werkzaamheden door de opdrachtnemer) ondermeer door middel van audits en inspecties.
- wijst een "overall" V&G-coördinator aan met de daarbij behorende taken en verantwoordelijkheden, in geval er meerdere partijen bij de ontwerpfase en/of uitvoeringsfase zijn betrokken.

---

<sup>1</sup> de door de opdrachtgever beïnvloedbare risico's betreffen **aanrijd-** en **electrocutiegevaar**, risico's uit **installaties** en **omgeving**.

# ProRail

## De opdrachtnemer:

- stelt op basis van het V&G-plan Ontwerpfase/V&G-dossier en de maatregelen vast ter concretisering van het door de opdrachtgever vastgestelde minimumniveau en voert deze maatregelen uit<sup>2</sup>.
- vermeldt het vastgestelde niveau en maatregelen in het Veiligheids- & Gezondheidsplan Uitvoeringsfase (V&G-plan Uitvoeringsfase) en motiveert en onderbouwt haar keuze op basis van een risico-analyse. De hoofdlijnen van deze risico-analyse zijn opgenomen in het V&G-plan Uitvoeringsfase.
- is verantwoordelijk voor invullen van de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden op veiligheidsgebied en de kwaliteit van de te nemen (operationele) veiligheidsmaatregelen op de werkplek.
- wijst een eigen V&G-coördinator Uitvoeringsfase aan (ook als er geen andere partijen, zoals onderaannemers, zijn).

Zoals gezegd, stelt ProRail de redelijkerwijs haalbare maatregelen en het minimale niveau vast voor een veilige, bruikbare en toegankelijke werkplek. Dit redelijkerwijs-criterium betekent dat ProRail bij het vaststellen van de maatregelen ter eliminatie van het risico en het aangeven van het **minimale** niveau in de arbeidshygiënische strategie waarop het aanrijd- en electrocutiegevaar ten minste beheerst dient te worden, een afweging maakt -en mag én moet maken- tussen veiligheid, beschikbaarheid en betaalbaarheid (kosten).

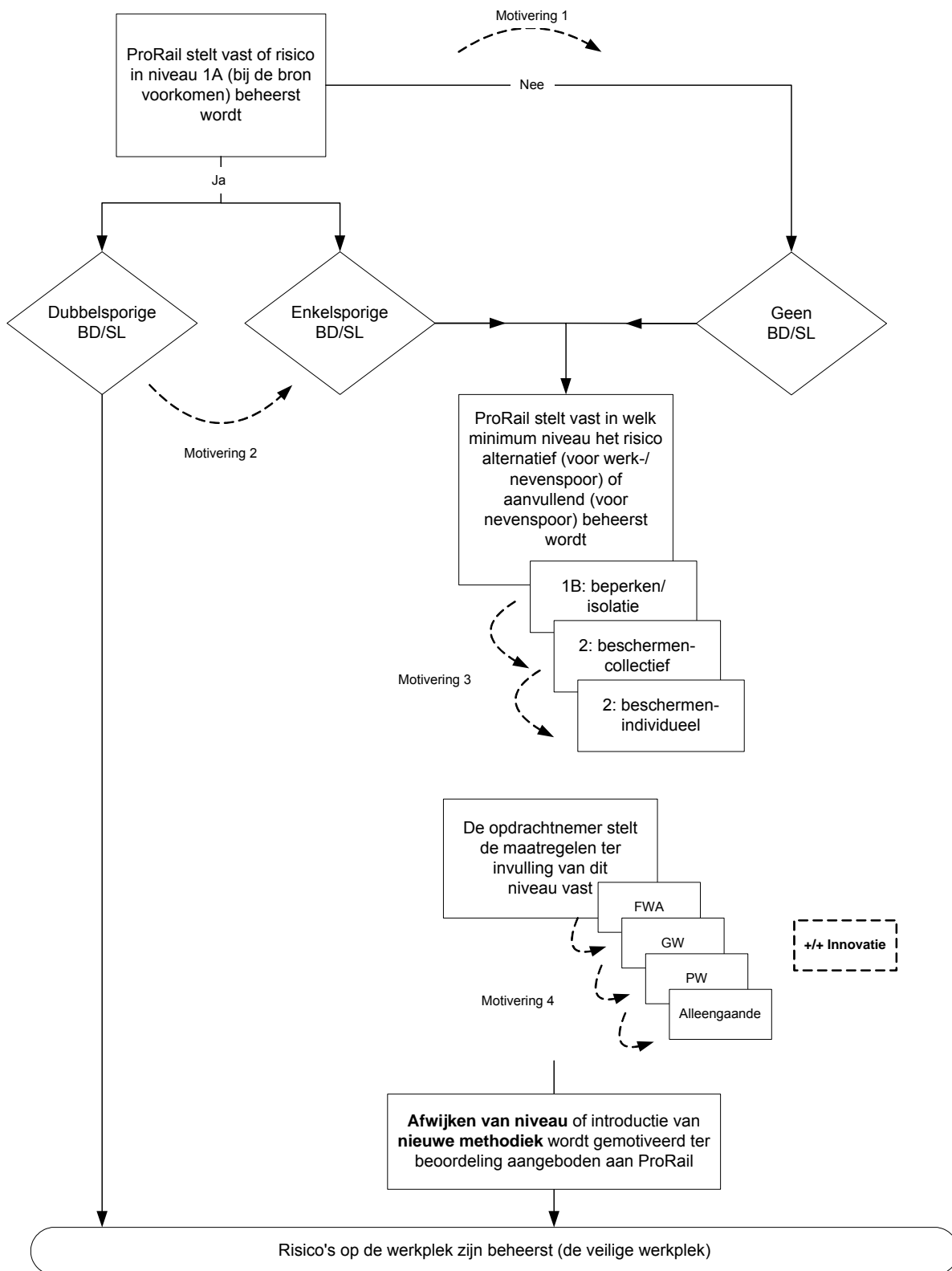
De uitkomst van die weging wordt niet 'gedicteerd' door het NVW, zij het dat het minimum veiligheidsniveau hierbij de bodem aangeeft. Uit het NVW volgt wel dat ProRail en haar opdrachtnemers expliciet motiveren hoe zij de arbeidshygiënische strategie toepassen en waarom de gekozen maatregelen en het minimum niveau tot een aantoonbaar redelijkerwijs haalbaar niveau van veiligheid leiden.

Via het bovengeschetste proces is de wijze waarop de betrokken partijen hun verantwoordelijkheden voor veiligheid (moeten) invullen, transparant en toetsbaar.

In het figuur op de volgende pagina is het proces tussen opdrachtgever en opdrachtnemer voor wat betreft het aspect aanrijdgevaar schematisch weergegeven. Voor de overige aspecten geldt dat het proces op gelijksoortige wijze doorlopen dient te worden.

---

<sup>2</sup> Voor de niveau/maatregelenmatrix wordt verwezen naar het Voorschrift Veilig Werken



## **ProRail**

Als ProRail een derde voor een ontwerp inschakelt, dient de derde het bovenstaande in acht te nemen, dit naast de wettelijke verplichtingen die van toepassing zijn op de ontwerpende partij. Een derde die wordt ingeschakeld, dient in de opdracht de relevante elementen van het NVW in de vorm van randvoorwaarden mee te krijgen. Met het door de derde te leveren product (bijvoorbeeld: een V&G-plan Ontwerpfase) moet de opdrachtgever -op basis van de arbeidshygiënische strategie- een afweging kunnen maken.

De relatie tussen opdrachtgever en opdrachtnemer is vastgelegd in een contract. In de contracten is de gehoudenheid aan het NVW vastgelegd. Zo vindt dus de gemaakte afweging tussen kosten, beschikbaarheid en veiligheid zijn weerslag in de contracten tussen ProRail of een andere opdrachtgever en de procescontract- en projectaannemers en overige opdrachtnemers. Naleving van het NVW is een onlosmakelijk onderdeel van deze contracten.

## 3 De arbeidshygiënische strategie

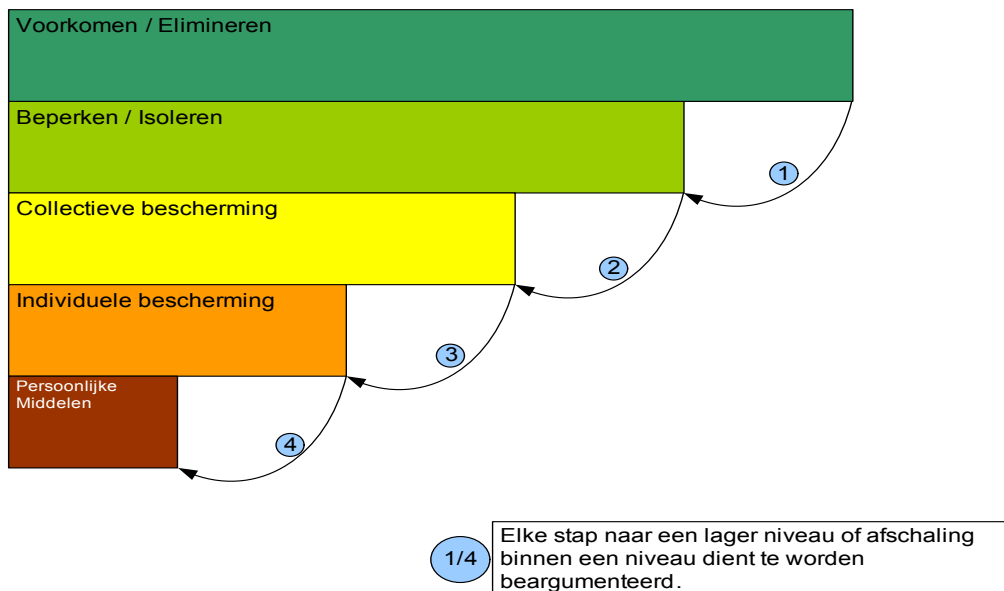
De arbeidshygiënische strategie moet worden toegepast bij het vaststellen van het veiligheidsniveau waarop het werk wordt uitgevoerd. Nadat de omvang van het risico is vastgesteld, dient in principe voor het hoogste niveau van veiligheid te worden gekozen, tenzij er duidelijke redenen zijn om hiervan af te wijken, waarbij het redelijkerwijsprincipe (afweging van technische, operationele- en economische- aspecten) geldt en naar de stand der techniek wordt gekeken. Bij iedere volgende stap in de arbeidshygiënische strategie moet de afweging opnieuw worden gemaakt; gemotiveerd en aantoonbaar. De volgorde van de niveaus is als volgt:

- 1 A. voorkomen/eliminieren;  
B. beperken/isoleren;
2. beschermen – collectief;
3. beschermen – individueel;
4. beschermen - persoonlijke middelen.

Keuze voor een niveau van “lagere” orde wordt slechts gemaakt voor zover een “hogere” orde niet mogelijk is of niet in redelijkheid kan worden gevergd. Zowel de opdrachtgever als de opdrachtnemer geven binnen hun eigen rol, taak en verantwoordelijkheid, toepassing aan de arbeidshygiënische strategie, zoals vastgelegd in de Arbeidsomstandighedenwet.

In onderstaand diagram is dit afwegingsproces visueel weergegeven.

### Arbeidshygiënische Strategie

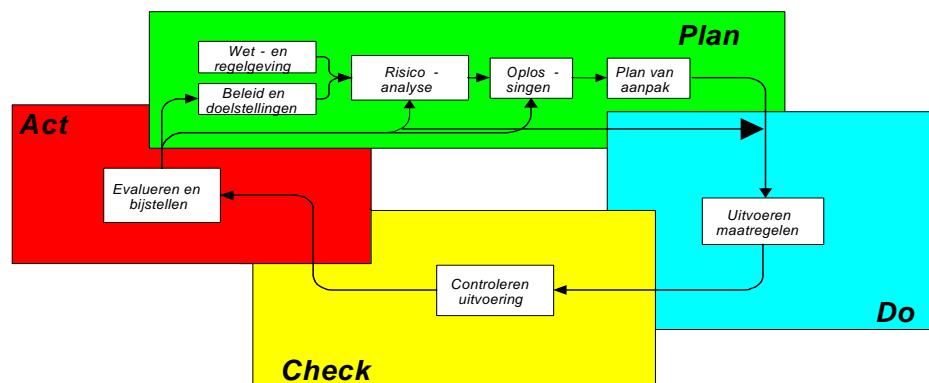


Binnen het door ProRail vastgestelde minimum niveau van de arbeidshygiënische strategie waarin de werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd, kiest de opdrachtnemer zijn maatregelen. In het Voorschrift Veilig Werken is per niveau voor werk- en nevenspoor aangegeven middels welke maatregelen aanrijd- en elektrocutiegevaar beheerst kunnen worden.

## 4 Risicomanagement en “RAMS/SHE”

Risicomanagement is de basis voor het beheersen van de risico's, waaronder veiligheid. Zowel ProRail als opdrachtnemers moeten risicomanagement op een aantoonbare wijze toepassen. Risicomanagement is een benadering van risicobeheersing waarbij in plaats van nadruk op regels en procedures meer nadruk ligt op een dynamisch proces van risicobeoordeling en -beheersing, actieve betrokkenheid en gebruik van kennis en expertise van medewerkers en continue en systematische terugkoppeling van praktijkervaringen. Centraal staat hierbij het aantoonbaar maken en houden van het niveau van beheersing van de veiligheidsrisico's. Dit houdt in dat te doen op die plaats in de veiligheidsketen waar dit het meest effectief en efficiënt is.

In onderstaand figuur is het proces van risicomanagement schematisch weergegeven.



In verband met het integraal beschouwen van risico's zijn vooral de relaties tussen **stelsel**veiligheid, **installatie**veiligheid en **arbeids**veiligheid, zoals uitgedrukt door de “S” in het binnen ProRail gehanteerde begrip RAMSHE<sup>3</sup> van belang.

“RAMSHE” staat voor: “Reliability, Availability, Maintainability, System and Installation Safety, People Safety, Health and Environment” of wel: Betrouwbaarheid, Beschikbaarheid, Onderhoudbaarheid, Stelsel- en Installatieveiligheid, Gezondheid, Persoonlijke Veiligheid en Milieu.

In zowel de ontwerpfasen (inclusief initiatiefase) als alle fasen van uitvoering (dus inclusief exploitatiefase) moet met deze relatie rekening worden gehouden, en wel op de volgende wijze:

- Ontwerpfase (zie ook EN 50126): Bij het vaststellen van de systeem(veiligheids)eisen moeten risico's voor de veiligheid in de uitvoerings-/exploitatie-/slooffase worden geanalyseerd en maximaal worden voorkomen en beperkt. Als dat aantoonbaar redelijkerwijs niet kan worden verlangd moeten de risico's (maximaal) worden beheerst.
- Uitvoeringsfase (zie ook EN 50126): Bij het vaststellen van de wijze waarop veiligheid wordt geborgd, moet worden beoordeeld of de systeemveiligheid niet (nadelig) wordt beïnvloed.

<sup>3</sup> Voor meer informatie over het begrip ‘RAMS/SHE’ zie de EN 50126.

## 5 Sturen op verbetering

Om de continue verbetering van de veiligheidsprestaties kracht bij te zetten, zet ProRail de volgende instrumenten in die samen het systeem van continue verbeteren vormen:

- Het eenduidig vastleggen van eisen (doelen), processen, taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden.
- Het periodiek en planmatig uitvoeren van audits en inspecties op de totstandkoming en het functioneren van de (veiligheids)organisatie in de ontwerp- en uitvoeringsfase bij werkzaamheden die door en in opdracht van ProRail worden uitgevoerd.
- Het bevorderen en er op toezien dat aan opdrachtnemerskant jaarlijks audit- en inspectieplannen worden opgesteld en worden uitgevoerd.
- Voorkomen, verminderen en leren van incidenten<sup>4</sup>.  
Bij incidenten hanteert ProRail de volgende uitgangspunten:
  - Het ontstaan, omvang en effecten van een incident moeten zoveel mogelijk worden voorkomen en beperkt.  
Voor aanrijdingen, elektrocutie en/of incidenten waarbij aantasting van de treindienst en/of bedreiging van de omgeving optreedt, beschikt ProRail over een calamiteitenorganisatie die als doel heeft de omvang en effecten van het incident (schade en/of letsel) te minimaliseren.
  - Leren van incidenten door (doen) beheren, (doen) registreren, (doen) analyseren en (doen) uitvoeren van preventieve en corrigerende maatregelen.  
Incidenten moeten worden gemeld bij de werkgever. Bij aanrijdingen, elektrocutie en/of incidenten met letsel en/of waarbij aantasting van de treindienst en/of bedreiging van de omgeving optreedt of heeft kunnen optreden (bijna-ongevallen), dient ook de opdrachtgever (ProRail) te worden geïnformeerd. In dat verband leveren opdrachtnemers gegevens aan de opdrachtgever over incidenten in een afgesproken format en frequentie.  
Onderzoek door of namens opdrachtgever en/of opdrachtnemer moet leiden tot het vaststellen van directe en achterliggende oorzaken en aanbevelingen voor preventieve en/of corrigerende maatregelen. De resultaten van een veiligheidsonderzoek worden vastgelegd in een rapportage.  
ProRail voert trendanalyses uit op incidentgegevens, met als doel het vaststellen van veel voorkomende incidenten en/of oorzaken daarvan, zodat hier gericht en structureel actie op kan worden ondernomen. ProRail bewaakt de uitvoering en het beoogde effect van de maatregelen en treedt waar nodig sturend c.q. corrigerend op.
  - Kennis uit onderzoek van incidenten (resultaten van trendanalyses, e.d.) wordt in beginsel binnen de branche vrij uitgewisseld.
- Organiseren van bijeenkomsten  
ProRail organiseert periodiek bijeenkomsten (op beleidsmatig en uitvoerend niveau) met haar opdrachtnemers en stakeholders om te komen tot informatie- en kennisuitwisseling. Belangrijke aandachtspunten in dit verband zijn:
  - Sturen op trends in opgetreden incidenten.
  - Opvolgen van aanbevelingen en verbetermaatregelen uit onderzoeken.
  - Bespreken van nieuwe ontwikkelingen en inzichten (zoals aanpassingen in wet- en regelgeving, nieuwe maatregelen, verbeteringen in “best practices”, e.d.).

---

<sup>4</sup> Onder incidenten wordt tevens verstaan: Ongewenste gebeurtenissen (waaronder veiligheidsstoringen) en (bijna)ongevallen.

## **ProRail**

- Stimuleren van veiligheid (innovatie)  
ProRail initieert en stimuleert verbeteringen c.q. innovatie op het gebied van veiligheid door onder meer:
  - Het uitvoeren van (snel)studies en onderzoek.
  - Het bevorderen van het uitwisselen van kennis, informatie (ontsluiting van gegevens, e.d.), voorlichting, opleiding en (her)training;
  - Het implementeren van nieuwe, innovatieve middelen.
- Het ontwikkelen en aantoonbaar toepassen van voorschriften, brancherichtlijnen en “best practices”. Op basis van ervaringen, ontwikkelingen, ongevallen, incidenten, inspecties en audits moeten voorschriften, brancherichtlijnen en “best practices” worden bijgesteld. Het VVW wordt door ProRail geheel zelf ontwikkeld en onderhouden. Voor het ontwikkelen en actueel houden van de brancherichtlijnen ligt de goedkeuring bij ProRail. Deze worden wel afgestemd met de branche. Voor de “best practices” ligt de goedkeuring bij de uitvoerende organisaties.
- Het meten van de veiligheidsprestaties van ProRail en die van haar opdrachtnemers. In gevallen waar veiligheidsprestaties onvoldoende zijn of (uit)blijven, hanteert ProRail een sanctioneringsbeleid.

## 6 Mensen/organisaties, middelen en methoden

### 6.1 Eisen aan mensen en organisaties

De hieronder uitgewerkte eisen aan mensen en organisaties vormen het basisniveau dat zich in de loop van de tijd verder kan ontwikkelen bijvoorbeeld als uitkomst van het proces van continue verbeteren, zoals beschreven onder hoofdstuk 5.

#### 6.1.1 Eisen aan mensen

ProRail<sup>5</sup> hanteert vakbekwaamheidseisen, medische en psychologische geschiktheidseisen voor functionarissen die een directe invloed (kunnen) hebben op de systeemveiligheid en/of arbeidsveiligheid binnen de railinfrastructuur. Functionarissen moeten door middel van een geldig bewijs aantonen dat ze aan deze eisen voldoen.

In het veld "uitvoering van werkzaamheden in/nabij de railinfra" hanteert ProRail het begrip 'kritische veiligheidsfuncties'. In het Voorschrift Veilig Werken (VVW) en het Veiligheidsvoorschrift voor werkzaamheden aan (of in de nabijheid van) elektrische hoogspanningsinstallaties (RLN00128) zijn deze functies benoemd.

Voor deze functies (maar ook voor de toegang tot sporen in het algemeen) geldt, in aanvulling op de betreffende regelingen uit de spoorwegwetgeving, het volgende:

- Aantoonbaar competent: Dat houdt ondermeer in dat de betreffende personen aantoonbaar opgeleid en geëxamineerd zijn op de onderdelen kennis, houding en gedrag.
- Eisen aan Vakbekwaamheid:
  - De manager V&M van de bedrijfseenheid Inframangement van ProRail is verantwoordelijk voor het vaststellen van de criteria op basis waarvan eindtermen opgesteld worden en het bewaken van de "algehele" kwaliteit van de vakbekwaamheid.
  - De Stichting railAlert is verantwoordelijk voor het opstellen van de eindtermen.

ProRail stelt eisen aan de toegang tot de terreinen die ProRail beheert. Deze eisen zijn nader uitgewerkt in de Huisregels van ProRail. ProRail kan bedrijven of organisaties schriftelijk machtigen tot het doen uitgeven van toegangsbewijzen onder voorwaarden, zoals gesteld in de machtiging.

#### 6.1.2 Eisen aan organisaties

ProRail hanteert een erkenningsstelsel voor bedrijven waarvan de activiteiten een directe invloed hebben op de systeemveiligheid en/of arbeidsveiligheid binnen de railinfrastructuur. Bedrijven moeten door middel van een erkenningcertificaat aantonen dat ze aan deze eisen voldoen

ProRail stelt eisen aan de veiligheid-, gezondheid- en milieu- (VGM-)zorgsystemen van uitvoerende bedrijven. Deze bedrijven moeten door middel van een certificaat aantonen dat wordt voldaan aan de vigerende versie van de VGM Checklist Aannemers (VCA).

Uitvoerende bedrijven die werkzaamheden uitvoeren binnen het profiel van vrije ruimte plus 3 meter moeten daarenboven door middel van een certificaat aantonen dat wordt voldaan aan de vigerende versie van de Branchegerichte Toelichting Railinfrastructuur (BTR).

---

<sup>5</sup> Andere opdrachtgevers kunnen uiteraard zelf ook eisen formuleren c.q. hanteren.

# ProRail

## 6.2 Middelen

Spoorvoertuigen moeten voldoen aan de eisen van de Spoorwegwet. ProRail stelt (aanvullende) eisen aan materieel, gereedschappen en apparatuur wanneer deze bij het maken van contact met de infrastructuur invloed kunnen hebben op de systeemveiligheid en/of arbeidsveiligheid. Gebruikers van dergelijk materieel, gereedschappen en apparatuur moeten door middel van een verklaring van geen bezwaar (VGB) kunnen aantonen dat aan deze eisen wordt voldaan. Op railinframachines wordt een zogenaamd TCVT-certificaat van goedkeuring afgegeven, geen VGB.

ProRail hanteert de volgende beleidslijn voor werkplekbeveiligingsmiddelen:

- Voor middelen die volledig in de infrastructuur geïntegreerd zijn is ProRail verantwoordelijk;
- Voor middelen die gedeeltelijk in de infrastructuur geïntegreerd zijn moeten de interfaces duidelijk door ProRail zijn gedefinieerd. ProRail is voor deze middelen verantwoordelijk (tot en met de interface), tenzij nadrukkelijk anders is overeengekomen.
- Voor onafhankelijke en overige middelen is de gebruiker verantwoordelijk. De gebruiker moet beoordelen of deze middelen de infracompatibiliteit mogelijk kunnen beïnvloeden en aantonen dat deze middelen geen (negatieve) invloed op de (systeem)veiligheid hebben. Gebruikers moeten over een verklaring van geen bezwaar (VGB) van ProRail beschikken om deze middelen toe te passen maar zijn zelf verantwoordelijk voor deze middelen.

## 6.3 Methoden

De praktische uitwerking en uitvoering van het NVW is vastgelegd in aparte voorschriften, (branche)richtlijnen en/of 'best practices'.

## 7 Begrippenlijst en afkortingen

Begrippen	Toelichting
Arbeidsveiligheid	De veiligheid van degenen die werken in of in de nabijheid van het railverkeerssysteem.
Arbo	Arbeidsomstandigheden.
Audit	Onafhankelijke beoordeling van een proces of organisatie op basis van een vooraf overeengekomen expliciete norm.
BD	BuitenDienststelling: Beheersmaatregel waarbij de treindienstleider maatregelen neemt om treinverkeer naar het betrokken spoor uit te sluiten, de verantwoordelijkheid voor dit spoor overdraagt aan de LWB en waarbij de LWB treinverkeer naar de werkplek uitsluit door maatregelen ter plaatse. De werkplek bevindt zich binnen het buiten dienst gestelde gebied.
Best practices (veiligheid RAMS/SHE)	De werkwijze voor een specifieke (veiligheids)activiteit of set van (veiligheids)activiteiten in een specifieke context, die optimaal voldoet aan het gestelde doel gegeven de geldende kaders en normen binnen de beschikbare randvoorwaarden, gegeven de huidige stand der techniek, de beschikbare competenties en operationele mogelijkheden. n.b.: Een 'best practice' kan bedrijfsspecifiek zijn.
Bijna-ongeval	Een ongewenste gebeurtenis die geen schade en/of letsel tot gevolg heeft maar die onder andere omstandigheden, gevolgen voor veiligheid en gezondheid (schade of letsel) of de treindienst had kunnen hebben.
Brancherichtlijn (Veiligheid RAMS/SHE)	Een beschrijving van de inrichting van een (veiligheids)proces om te komen tot een optimaal resultaat. Een brancherichtlijn wordt opgevat als een referentie of standaard voor een proces.
BTR	Branchegerichte Toelichting Railinfrastructuur. Een door ProRail onderhouden procedure voor de certificatie van railinfrastructuur gebonden aspecten in het VGM-beheerssysteem van aannemers.
Calamiteiten	Een calamiteit is een ongewenste gebeurtenis, waarbij sprake is van versturende effecten op het railverkeerssysteem en/of op diensten van deelnemers aan het railverkeerssysteem, zodanig dat continuering in gevaar komt of reeds belemmerd is. Deze gebeurtenissen hebben direct dreigende of al opgetreden letsel/schade voor mens, dier, goederen en/of milieu tot gevolg.
EN 50126	Europese norm Spoorwegtoepassingen; de specificatie en het bewijs van de betrouwbaarheid, beschikbaarheid, onderhoudbaarheid en veiligheid (ook wel aangeduid met het acroniem RAMS).
FA	Fysieke Afscheiding: Beschermende maatregel waarbij de werkplek door middel van een fysieke afscheiding wordt afgeschermd van de risicobron.

<b>Begrippen</b>	<b>Toelichting</b>
Gevaar	Bron of situatie met de potentie schade of letsel te veroorzaken in de vorm van verwonding, verzuim, dood, schade aan eigendommen, schade aan de werkomgeving of een combinatie daarvan.
GW	Gegarandeerde Waarschuwing: Beschermende maatregel waarbij werkenden door (automatische) apparatuur visueel en/of auditief worden gewaarschuwd voor naderende treinen.
Incident	Gebeurtenis die een ongeval tot gevolg had of tot gevolg had kunnen hebben. n.b.: Een incident waarbij zich geen ziekte, verwonding, schade of andere verlies heeft voorgedaan, wordt aangeduid als een 'near miss' of bijna –ongeval. De term incident omvat ook bijna-ongevallen.
LRI	Locale Risico Inventarisatie.
LWB	Leider WerkplekBeveiliging.
Ontwerpde partij	De opdrachtnemer die het ontwerp maakt.
Oprachtgever	De natuurlijke of rechtspersoon voor wie, in opdracht, een infrawerk tot stand wordt gebracht.
Oprachtnemer	De natuurlijke of rechtspersoon die voor een opdrachtgever werkzaamheden uitvoert.
PW	Persoonlijke waarneming: De beschermende maatregel, waarbij bijvoorbeeld werkenden door een veiligheidsman wordt gewaarschuwd voor naderende treinen.
RAMSHE	Reliability, Availability, Maintainability, Safety, Health, Environment (betrouwbaarheid, beschikbaarheid, onderhoudbaarheid, veiligheid, gezondheid, milieu).
RI&E	Risico-Inventarisatie (inclusief analyse) en evaluatie.
Risico	Combinatie van de waarschijnlijkheid dat een gespecificeerde gevaarlijke gebeurtenis zich voordoet en de gevolgen daarvan.
Risicobeoordeling	Algeheel proces van bepaling van de omvang van een risico en beoordeling van de aanvaardbaarheid van dat risico.
RLN00128	Veiligheidsvoorschrift voor werkzaamheden aan (of in de nabijheid van) elektrische hoogspanningsinstallaties
RVW	Reglement Veilig Werken.
SL	Spanningloosstelling. Een beheersmaatregel waarbij de installatie en/of systeem spanningloos wordt gesteld.
SRE	Stichting Rail Examens.
Systeemveiligheid	De veiligheid van degenen die aanwezig zijn in het railverkeerssysteem, zoals reizigers, personeel, overweggebruikers en passanten.
TCVT	Toezicht Certificatie Verticaal Transport
Uitvoerende partij	De natuurlijke of rechtspersoon die zich jegens de opdrachtgever heeft verbonden om in het bouwproces de uitvoerende functie te vervullen.

# ProRail

<b>Begrippen</b>	<b>Toelichting</b>
VCA	VGM Checklist Aannemers. Een door SSVV onderhouden procedure voor de certificatie van VGM-beheerssysteem van aannemers.
Veiligheidsstoring	Een ongewenste gebeurtenis, waarbij sprake is van versturende effecten of gevaar op het railverkeerssysteem en/of op diensten van deelnemers aan het railverkeerssysteem, zodanig dat continuering in gevaar komt of reeds belemmerd is.
Veiligheidspaspoort	Een persoonsgebonden document waarmee de houder kan aantonen over vakbekwaamheidseisen te beschikken.
V&G	Veiligheid en Gezondheid.
VGB	Verklaring van Geen Bezwaar.
Vhm	Veiligheidsman.
V&M	Veiligheid & Milieu.
Voorschrift	Een dwingend opgelegde handeling die opgevolgd moet worden.
VWB	Vorbereider WerkplekBeveiliging.
Werkplek	Het deel van het spoor of de sporen, waar werkzaamheden plaatsvinden. Tot de werkplek behoren tevens de sporen die bij het uitvoeren van activiteiten kunnen worden betreden of bij het ontruimen moeten worden overgestoken alsmede de omgeving die voor de werkzaamheden wordt gebruikt.
Werkzaamheden	Het verrichten van werk aan de infra of andere activiteiten in of nabij het spoor, niet behorend tot het reguliere vervoerproces.
WTB	WerkTreinBegeleider.
VVW	Voorschrift Veilig Werken.

## Colofon

Titel	Normenkader Veilig Werken (NVW) voor mensen en organisatie die werken bij en in opdracht van ProRail in of nabij de railinfra
Documentnummer	RLN00091-V002
Versie/Datum	Januari 2007
Status	Definitief