

Veiligheids- en Gezondheidsplan

Ontwerpfase

voor het servicecontract

Installatie, upgrade en onderhoud Hotbox installaties

Autorisatie				
	Naam	Bedrijfsnaam/ -stempel	Handtekening	Datum
Opgesteld door V&G coördinator ontwerp				
Akkoord namens opdrachtgever		ProRail		

Versie	Datum	Aanpassing
1.0	12-04-2018	
1.1	3-5-2018	Locaties aangepast

Datum: 23 mei 2018

Versie: 0.3

Kenmerk:

Status: Concept

Inhoud

1 Algemene informatie.....	3
1.1 Algemene bedrijfsrisico's.....	3
1.2 Toepassing en beheer.....	3
2 Algemene gegevens bouwwerk	4
2.1 Project gegevens.....	4
2.2 Regels en voorschriften.....	4
2.3 Globale omschrijving	4
2.4 Locatie	5
2.5 Betrokken partijen.....	6
3. Uitvoeringsgegevens	7
3.1 Planning.....	7
3.2 Vermoedelijk aantal werkgevers en zelfstandigen tegelijkertijd op de werkplek	7
3.3 Vermoedelijk aantal werknemers tegelijkertijd op de werkplek.....	7
3.4 Reeds geselecteerde ondernemingen	7
3.5 Ingeschakelde of in te schakelen deskundige diensten	7
3.6 Samenwerking en communicatie	8
3.7 Kennisgeving aan Arbeidsinspectie	8
3.8 Instructie in uitvoeringsfase	8
3.9 Overbrengingsritten	8
4 Afstemming V&G-coördinatie ontwerp- en uitvoeringsfase.....	9
5 Risico-inventarisatie & evaluatie en de veilige werkplek	10
5.1 Algemeen	10
5.2 Locatie gebonden risico's.....	10
5.3 Restrisico's uit ontwerp	10
6 Milieu	19
6.1 Algemeen	19
6.2 Geluid	19
7 V&G-dossier	20
8 Hulpverlening.....	21
9 Bijlage - Te informeren instanties bij onregelmatigheden	22
10 Bijlage – Activiteitenlijst en foto	24

1 Algemene informatie

Dit document beschrijft de restrisico's en maatregelen welke vanuit het ontwerp voor het storingsherstel dan wel regulier onderhoud van de hotbox installaties niet kunnen worden geëlimineerd en geeft de wijze aan waarop de veiligheid-, gezondheid -, welzijn- en milieurisico's voor de werkzaamheden kunnen worden beheerst.

Installaties (beveiliging, bovenleiding, e.d.) worden ook als bouwwerk beschouwd.

1.1 Algemene bedrijfsrisico's

In dit V&G-plan Ontwerpfase wordt er vanuit gegaan dat risico's en de bijbehorende beheersmaatregelen welke voortvloeien uit de standaard werkzaamheden van het uitvoerende bedrijf zijn beschreven in de bedrijfs RI&E van de uitvoerende partij. Denk hierbij aan risico's waarbij het gebruik van standaard PBM is voorgeschreven. In dit V&G-ontwerpplan worden deze risico's daarom niet nader gespecificeerd.

1.2 Toepassing en beheer

Het plan is een document wat gebruikt moet worden door alle betrokkenen, als richtlijn bij het realiseren van het servicecontract en het opstellen van het V&G-plan Uitvoeringsfase.

Het beheer van dit document geschiedt door de opdrachtgever van ProRail. Hij is eindverantwoordelijk voor het vrijgeven en eventueel verspreiden van het plan of delen van het plan.

2 Algemene gegevens bouwwerk

2.1 Project gegevens

Project: Installatie, upgrade en onderhoud hotbox installaties

2.2 Regels en voorschriften

- Regelgeving van de overheid inzake Arbeidsomstandigheden (hierna; Arbo). In aansluiting op de Arbo-wet gelden, voor zover relevant voor de uitvoering van het werk:
 - a Het Arbobesluit;
 - b De Arbeidsomstandighedenregeling;
 - c De Arbo-informatiebladen;
 - d SAS-arbocatalogus: <http://www.sas-net.nl/arbocatalogus>.
- Normkader Veilig Werken (NVW) versie 1.2;
- Voorschrift Veilig Werken Trein (VVT) versie 3.0;
- Brancherichtlijn 'activiteiten met minimum veiligheidsbeheersmaatregel PW-GRW' versie 1.0 okt. 2013
- Best Practices 'Verkeersmaatregelen op overwegen'
- Huisregels ProRail;
- Veiligheids- en Gezondheidsdossier (V&G-dossier) van ProRail (in te zien via www.railmaps.nl)
- Veiligheidsvoorschrift voor werkzaamheden aan of in de nabijheid van elektrische hoogspanningsinstallaties RLN00128
- PRC-00036
- CROW 96b
- NEN3140 / NEN3840 / EN 50-110.

Van de bovengenoemde documenten dient de meest recente versie te worden toegepast. De meeste documenten zijn te vinden via www.railalert.nl

Alle personen welke zich begeven op het terrein van ProRail dienen in het bezit te zijn van een Digitaal VeiligheidsPaspoort (DVP) of een Dagpas.

2.3 Globale omschrijving

Het project heeft als doel de hotbox installaties op het juiste niveau te laten functioneren en die functionaliteit te waarborgen. Hiervoor moet een upgrade worden uitgevoerd, slijtdelen worden vervangen en storings worden hersteld en dient regulier onderhoud te worden uitgevoerd, waarbij de volgende werkzaamheden worden uitgevoerd:

1. Werkzaamheden aan de kasten tbv de installaties
2. Werkzaamheden aan de installaties in het spoor

Ten behoeve van storingsherstel is vooraf bekend waar de storing zich bevindt en welke componenten van de installatie niet meer functioneren en vervangen moet worden. Het vervangen vindt plaats op basis van een zo genaamde storingsWBI. Een overzicht van de componenten is als bijlage toegevoegd. (zie hfdst. 10 bijlage activiteitenlijst)

In de storingsWBI is bepaald welke spo(o)r(en) er conform de storing buitendienst genomen word(t)(en). Er mogen geen andere activiteiten uitgevoerd worden dan de activiteiten welke vooraf bekend zijn. Blijken er extra activiteiten benodigd te zijn dan start het proces weer van begin af aan. De duur voor het fysiek vervangen van één component is 15 tot 29 minuten (afhankelijk van het component). Na het vervangen van het component heeft deze nog een opwarm periode waarbij het personeel zich buiten de gevarenszone en nabijheidszone dient op te stellen. Wanneer meerdere componenten vervangen moeten worden dan wordt dit vooraf aangegeven.

Voor het reguliere onderhoud moet meegelift worden met het reguliere onderhoudsrooster.

Voor een nadere toelichting van de mogelijke werkzaamheden zie hfdst. 10 bijlage activiteitenlijst en de bijgevoegde foto in dit V&G plan.

2.4 Locatie

In de tabel hieronder is de locatie van de betreffende hotbox installaties aangegeven:

Zee-Zevenaar:

Locatie	Richting	Geocode	Inst. Nr.	KM	Spoor-nummer	Te bereiken via
Babberich		039	Loc2181	110,915	EZ	
Babberich		039	Loc2182	110,915	FZ	
Dubbeldam		119	Loc2141	25,180	PA	
Dubbeldam		119	Loc2142	25,180	RA	
Kesteren		155	Loc2131	72,188	KF	
Kesteren		155	Loc2132	72,188	ZF	
Lingewaal		152	Loc2121	33,130	KD	
Lingewaal		152	Loc2122	33,130	ZD	
Pernis		950	Loc2153	11,414	PE	
Pernis		950	Loc2152	11,414	RE	
Pernis		950	Loc2151	11,414	SE	
Rtd Stadion		163	Loc2161	44,970	HE	
Rtd Stadion		163	Loc2162	44,970	JE	
Rtd Stadion		163	Loc2163	44,970	KE	
Rtd Stadion		163	Loc2164	44,970	LE	
Vaanplein		950	Loc2172	202,999	MC	
Vaanplein		950	Loc2171	202,999	NC	
Wantijbrug		118	Loc2191	89,179	QJ	

Nieuw te plaatsen HBD:

Deze locaties zijn bij benadering, na installatie kunnen ze definitief worden gemaakt

Locatie	Richting	Geocode	Inst. Nr.	KM	Spoor-nummer	Te bereiken via
Uitgeest		075		55,59		

Uitgeest		075		55,59		
Purmerend		079		9,5		
Purmerend		079		9,5		
Amsterdam	Schiphol - Amsterdam	523		53,90		
Amsterdam	Amsterdam - Schiphol	523		53,90		
Gouda	Gouda - Utrecht	105		28,4 of 18,1		
Gouda	Utrecht Gouda	105		28,4 of 18,1		

De locaties zijn te bereiken via de schouwpaden vanaf de toegangshekken naast de baan dan wel toegangen nabij beveiligde overwegen.

Bijzonderheden:

Nader te bepalen

2.5 Betrokken partijen**Opdrachtgever:**

Bedrijfsnaam:

Adres:

Postcode en plaats:

Contactpersoon:

ProRail AM Informatie

Moreelsepark 3

3500 GA Utrecht

Dhr. Christ-Jan Nederlof

(Teamleider | Informatie – Operatie – Inwinnen)

Postbus 2038

3500 GA Utrecht

Projectleider namens opdrachtgever:

Telefoon:

V&G coördinator ontwerpfase:

Naam:

Adres:

Postcode en plaats:

Contactpersoon:

Mobiel:

E-mail:

Directievoerende partij:

Naam:

Adres:

Postcode en plaats:

Contactpersoon:

Mobiel:

Uitvoerende partij:

Bedrijfsnaam:

Adres:

Postcode en plaats:

Contactpersoon V&G:

Telefoon:

E-mail:

3. Uitvoeringsgegevens

3.1 Planning

Looptijd contract: 01-10-2018 tot uiterlijk 1-1-2027.

Gezien de looptijd van het project dient het plan jaarlijks te worden herzien om te beoordelen of deze nog aan de huidige wet en regelgeving voldoet.

Planning trein vrije periodes:

Voor het reguliere onderhoud kan gebruik worden gemaakt van het reguliere onderhoudsrooster.

Voor een storing wordt gebruik gemaakt van een storingsWBI. Welke sporen er bij een storing buitendienst genomen dienen te worden om een veilige werkplek te creëren is afhankelijk van de storing. De periodes van de storingsWBI die de werkplek betreffen worden afhankelijk van de storing geactiveerd.

3.2 Vermoedelijk aantal werkgevers en zelfstandigen tegelijkertijd op de werkplek

Aantal werkgevers: 1

3.3 Vermoedelijk aantal werknemers tegelijkertijd op de werkplek

Aantal werknemers: max. 3

3.4 Reeds geselecteerde ondernemingen

Bedrijfsnaam:

Adres:

Postcode en plaats:

Contactpersoon V&G:

Telefoon:

Telefax:

3.5 Ingeschakelde of in te schakelen deskundige diensten

Bij een storing dient de meldkamer spoor te worden ingeschakeld.

Hiervoor wordt een separate procedure opgesteld en bij het servicecontract toegevoegd. Het betreft 'Storingsprocedure Hotbox/Quo Vadis met Meldkamer Spoor'

Aspect/ onderwerp:

Soort activiteit:

Bedrijfsnaam:

Adres:

Postbus:

Postcode en plaats:

Telefoon:

Procescontractaannemer

Aanmelden werkzaamheden

Soort activiteit:

Bedrijfsnaam:

Adres:

Postcode en plaats:

Telefoon:

Aanmelden werkzaamheden

Soort activiteit:

Bedrijfsnaam:

Adres:

Postcode en plaats:

Telefoon:

Aanmelden werkzaamheden

Soort activiteit: Aanmelden werkzaamheden
Bedrijfsnaam:
Adres:
Postcode en plaats:
Telefoon:

De procescontractaannemer kan in de loop van het contract veranderen waardoor de betreffende geocodes misschien niet meer overeen komen. De opdrachtnemer dient hier rekening mee te houden.

3.6 Samenwerking en communicatie

Indien in de uitvoeringsfase sprake is van meerdere partijen als bedoeld in paragraaf 3.2 (bijvoorbeeld tijdens een meeliftactie) dient in het V&GU plan te worden aangegeven op welke wijze invulling zal worden gegeven aan samenwerking en communicatie. De totaal V&G-coördinator uitvoeringsfase stelt daartoe een (communicatie-) plan op waarin in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde komen: naam, frequentie, vereiste aanwezigen bij en registratie van V&G overleggen, communicatiemiddelen.

Vooraf dienen de werkzaamheden te worden aangemeld bij de procescontactaannemer en moet de toegang tot het terrein van ProRail worden gepland en worden afgestemd.

Bij aanwezigheid van meerdere aannemers voor verschillende bestekken op hetzelfde bouwterrein wordt, indien nodig, door ProRail één overall V&G-coördinator uitvoeringsfase aangewezen, die het totaal V&G-U plan opstelt en die voor de overall V&G-coördinatie in de uitvoeringsfase zorgdraagt.

3.7 Kennisgeving aan Arbeidsinspectie

Na aanbesteding, wanneer opdrachtnemer bekend is, wordt het project door de opdrachtnemer digitaal aangemeld bij de betrokken regionale vestiging van de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW). De opdrachtgever heeft deze taak gedelegeerd. Een kopie van deze kennisgeving wordt aan betrokken opdrachtgever verstrekt. De kennisgeving moet tevens in het bezit zijn van de opdrachtnemer en als de omstandigheden daar aanleiding toe geven worden aangepast. De aanpassingen die door de opdrachtnemer worden aangebracht moeten aan de opdrachtgever kenbaar worden gemaakt.

3.8 Instructie in uitvoeringsfase

In de uitvoeringsfase is de opdrachtnemer er voor verantwoordelijk dat personeel aantoonbaar geïnstrueerd is over veiligheidsrisico's en de beheersmaatregelen op de werkplek (werkplek = bouwplaats/omgeving) (inclusief aan- en afvoer). Bij inzet van veiligheidspersoneel voor het inrichten van een veilige werkplek is de opdrachtnemer ook verantwoordelijk voor het instrueren van het veiligheidspersoneel. Dit dient te gebeuren door daarvoor bevoegd personeel conform het NVW en VVW (een VGCU en WB'er). Het veiligheidspersoneel kan worden ingehuurd bij een erkend werkplekbeveiligingsbedrijf evenals de personen welke de veilige inrichting van de werkplek kunnen verzorgen.

3.9 Overbrengingsritten

Nvt

4 Afstemming V&G-coördinatie ontwerp- en uitvoeringsfase

Het V&G-O plan met bijlagen vormt de basis voor het V&G-U plan en (aanvullingen op) het V&G-dossier. De V&G coördinatie dient een vast onderwerp van bespreking te zijn in de bouwvergaderingen.

Om vragen/onzekerheden omtrent het V&G-O plan af te stemmen vindt er een overdracht plaats, waarin de knelpunten besproken kunnen worden. De overdracht dient te geschieden door de VGCO en VGCU (conform het NVW). Bij de overdracht dient het volgende schema te worden ingevuld om de overdracht te bevestigen.

Functie	Naam	Datum	Handtekening
V&G coördinator O			
V&G coördinator U			
Opmerkingen			

Bij aanbesteding van het project wordt van de V&G coördinator uitvoeringsfase verwacht contact op te nemen met de V&G-coördinator ontwerpfase om de overdracht te laten plaats vinden.

5 Risico-inventarisatie & evaluatie en de veilige werkplek

5.1 Algemeen

In algemene zin is aan het betreden van en het werken op spoorwegterreinen een aantal specifieke Arbo risico's verbonden. Deze risico's zijn omschreven in het Veiligheids- en Gezondheidsdossier (V&G-dossier) van ProRail (in te zien via www.railmaps.nl).

In dit V&G-plan U moet worden opgenomen hoe deze risico's worden beheerst.

Daarnaast zijn in de Huisregels RLN00300, regels opgenomen met betrekking tot onder andere de toegang tot spoorwegterreinen. ProRail staat er op dat de in de huisregels opgenomen gedragsregels worden nageleefd door iedereen die zich op terrein begeeft dat door ProRail wordt beheerd.

De opdrachtnemer maakt altijd zijn eigen risico-analyse.

5.2 Locatie gebonden risico's

Door ProRail wordt een Veiligheid- en gezondheids dossier (V&G dossier) beschikbaar gesteld. Het dossier bestaat uit verschillende kaartlagen waarop bijzondere risico's staan weergegeven. Het dossier vormt de lokale verbijzondering van de 'Algemene risico inventarisatie' en dient in samenhang daarmee te worden gebruikt. In het V&G plan uitvoeringsfase dient te worden aangegeven hoe de in het V&G dossier aangegeven locatie gebonden risico's worden beheerst. Om het digitale dossier in te kunnen zien moet men in het bezit zijn van een wachtwoord en gebruikersnaam welke via het loket van ProRail servicedesk ICB, tel. 030 – 2359650, Email. servicedesk.icb@prorail.nl is op te vragen.

5.3 Restrisico's uit ontwerp

In deze paragraaf is een omschrijving opgenomen van de risico's, samenhangend met, dan wel voortvloeiend uit de realisering van het ontwerp voor infrastructuur en installaties, voor zover deze niet in het ontwerp konden worden geëlimineerd.

5.3.1 Spoor specifieke risico's

In deze paragraaf is het minimale veiligheidsniveau opgenomen voor de wijze waarop de spoor specifieke risico's moeten worden beheerst (zie tabel hieronder). Vervolgens worden de gekozen veiligheidsniveaus voor de activiteiten onderbouwd aan de hand van de arbeidshygiënische strategie (zie pag. 17). Voor de invulling van de onderstaande tabel is gebruik gemaakt van de informatie uit hfdst. 10 bijlage activiteitenlijst incl. foto welke is opgenomen in dit V&G plan.

Nr	Activiteit algemeen	Locatie	Risico	Risico-oorzaak	Maatregel	Veiligheidsniveau
1.	Het uitvoeren van visuele inspecties/ opnames	In de nabijheidzone (zone B en C) thv de werkplek	Aanrijdgevaar	Onbedoeld binnen de gevarenzone komen	Inzetten persoon met de taak "Eigen Veiligheid" (TEV). Betreffende persoon instrueren buiten de gevarenzone te blijven Activiteit uitvoeren met maximaal 2 personen. Persoon met de taak "Eigen Veiligheid" is verantwoordelijk voor zijn eigen veiligheid	Taak eigen veiligheid (Individuele bescherming)
2.	Aan/ afvoer, personeel en lichtgewicht handgereedschap via het schouwpad	In de nabijheidzone (zone B en C) thv de werkplek	Aanrijdgevaar	Onbedoeld binnen de gevarenzone komen	Inzetten persoon met de taak eigen veiligheid. Betreffende persoon instrueren buiten de gevarenzone te blijven Activiteit uitvoeren met maximaal 2 personen. Bij aan-/ afvoer van meerder personen dient een GRW te worden gesteld welke erop toe ziet dat niets of niemand binnen de gevarenzone komt.	Taak eigen veiligheid (Individuele bescherming)
3.	Aan/ afvoer, personeel, materiaal voor activiteiten in het spoor	Binnen de gevarenzone van werksporen en in de nabijheidzone B/ C van het nevensporen (afhankelijk van de locatie en de onttrekking	Aanrijdgevaar	Binnen de gevarenzone komen van werksporen en onbedoeld binnen de gevarenzone komen van nevensporen	Werksporen buitendienststellen T.o.v. het nevensporen stellen GRW Werkzaamheden in de nabijheidzone van het nevenspoor zijn voortschrijdend.	Werkspoor BD (Elimineren/ voorkomen) Nevenspoor PW-GRW (Collectieve bescherming)

ProRail

Nr	Activiteit algemeen	Locatie	Risico	Risico-oorzaak	Maatregel	Veiligheidsniveau
4.	Oversteken sporen om de hotbox installaties te bereiken	Binnen de gevarenzone van de over te steken sporen (zie hfdst 2.4)	Aanrijdgevaar	Binnen de gevarenzone komen van het over te steken spoor	Waar mogelijk oversteken via de beveiligde overwegen. Indien dit niet kan dan dient het spoor te worden overgestoken tijdens een BD of bij voldoende zicht en middels een locatie specifieke instructie als persoon met de taak "Eigen Veiligheid" (max. 2 sporen)	GW (Collectieve bescherming)
5.	Herstellen storing/ plegen onderhoud aan de hotbox installaties HBD 1 A/B (zie hfdst 10 bijlage activiteitenlijst incl foto)	Binnen de gevarenzone van werk- en nevenspoor	Aanrijdgevaar	Binnen de gevarenzone werken van het werk en nevenspoor	Werk en nevenspoor buitendienststellen	BD (Elimineren/ voorkomen)
6.	Herstellen storing aan één component van de hotbox installaties te weten de HWD 1 A/B, HBD 2 A/B of de railcontacten (zie hfdst 10 bijlage activiteitenlijst incl foto)	Binnen de gevarenzone van het werkspoor en in de nabijheidzone B/ C van het nevenspoor	Aanrijdgevaar	Binnen de gevarenzone komen van het werkspoor en onbedoeld binnen de gevarenzone komen van het nevenspoor	Werkspoor buitendienststellen T.o.v. het nevenspoor stellen GRW icm een afbakening <i>Werkzaamheden in de nabijheidzone van het nevenspoor zijn kortstondig (periode van max 15 of 29 minuten). De activiteit in zijn geheel kan wel langer dan 1 uur duren, maar deze tijd is incl. een opwarm periode waarbij het personeel zich buiten de gevarenzone en nabijheidzone dient op te stellen. Indien meerdere componenten moeten worden hersteld betreft het geen kortstondige activiteit meer. In dit geval dient het nevenspoor ook buitendienst te worden gesteld.</i>	Werkspoor BD (Elimineren/ voorkomen) Nevenspoor PW-GRW/A (Collectieve bescherming)

ProRail

Nr	Activiteit algemeen	Locatie	Risico	Risico-oorzaak	Maatregel	Veiligheidsniveau
7.	Herstellen storting aan meerdere componenten/ plegen onderhoud van de hotbox installaties HWD 1 A/B, HBD 2 A/B en/of de railcontacten (zie hfdst 10 bijlage activiteitenlijst incl foto)	Binnen de gevarenzone van het werkspoor en in de nabijheidzone B/ C van het nevenspoor	Aanrijdgevaar	Binnen de gevarenzone komen van het werkspoor en onbedoeld binnen de gevarenzone komen van het nevenspoor	Werk en nevenspoor buitendienststellen Voor al de onderhoudswerkzaamheden dient men gebruik te maken van een buitendienststelling waarbij het nevenspoor buitendienst is	BD (Elimineren/ voorkomen)
8.	Herstellen storting/ plegen onderhoud aan de Tagreader langs het spoor op het schouwpad (zie hfdst 10 bijlage activiteitenlijst incl foto)	In de nabijheidzone (zone B/ C)	Aanrijdgevaar	Onbedoeld binnen de gevarenzone komen	Stellen GRW icm een afbakening Betreft een kortstondige activiteit (max. 1 uur)	PW-GRW/A (Collectieve bescherming)
9.	Herstellen storting/ plegen onderhoud met licht gewicht handgereedschap aan/ in de schakelkasten (zie hfdst 10 bijlage activiteitenlijst incl foto) <i>In dit geval gaat het niet om het geheel vervangen van een schakelkasten. Bij het vervangen van schakelkasten dienen de risico's separaat te worden geïnventariseerd en vallen buiten het gestelde in dit V&G plan</i>	In de nabijheidzone (zone C) of daarbuiten thv de kast	Aanrijdgevaar	Onbedoeld in een zone dicht bij het spoor komen	Werk uitvoeren achter aanwezige FA (leuning werk tussen kast en spoor) <i>Indien er geen FA aanwezig is dient men het werk direct te staken en in overleg met de VGCU en de opdrachtgever af te stemmen welke maatregel getroffen dienen te worden (afhankelijk van de locatie van de kast en de duur van het werk dient de maatregel te worden vast gesteld bijv. BD of stellen GRW)</i>	FA (beperken isoleren)

Onderbouwing arbeidshygiënische strategie

Nr	Veiligheidsniveau	Maatregel	Afdalen	Motivatie
1.A	voorkomen/ eliminieren	BD/BT	Ja, alleen niet bij werkzaamheden in de gevarenzone	<p>Het uitgangspunt volgens de arbeidshygiënische strategie is dat de werkzaamheden bij voorkeur moeten worden uitgevoerd in een buitendienststelling. Voor de werkzaamheden in de gevarenzone dient het werk ook te worden uitgevoerd in een BD. Voor de buiten de gevarenzone is het gezien de locatie (buiten de gevarenzone) en de duur en aard van het werk (handmatige activiteiten) wel mogelijk om af te dalen van het hoogst haalbare veiligheidsniveau. Een buitendienststelling kan voor deze objecten namelijk meer risico's veroorzaken door het ontbreken van daglicht (BD worden voornamelijk in de nachtelijke uren verkregen) en voor het inrichten van een BD komt men in de gevarenzone, terwijl men voor de uitvoering buiten de gevarenzone blijft. Indien er bij werkzaamheden buiten de gevarenzone al reeds een BD is aangevraagd dient dit werk dan waar mogelijk in dezelfde buitendienststelling te worden meegenomen.</p> <p>Vanuit de opdrachtgever zijn/ worden er geen mogelijkheden beschikbaar gesteld om beheerste toelating toe te passen en in overleg met de treindienstleider is het tijdelijk gebruik maken van een spoor ook niet toegestaan.</p>
1.B	beperken/ isoleren	FA	Ja, alleen niet bij werkzaamheden aan/ in de kasten	Voor de werkzaamheden in/ aan de kasten kan gebruik worden gemaakt van de aanwezige FA (leuning werk) tussen de kast en het spoor. Voor de overige activiteiten buiten de gevarenzone staat de tijd voor het plaatsen, onderhouden en verwijderen van een Fysieke Afscherming (FA) niet in verhouding met de duur van de werkzaamheden. Men wordt bij het plaatsen, onderhouden en verwijderen van de FA dan langer blootgesteld aan het risico aanrijdgevaar wat geen gewenst gevolg is.
2.	Collectieve bescherming	GW	Ja	De tijd voor het plaatsen, onderhouden en verwijderen van een GW installatie staat niet in verhouding met de duur van de werkzaamheden. Daarnaast is er momenteel nog geen GW installatie die buiten de gevarenzone kan worden aangebracht. Tijdens het plaatsen van de GW komt men in dit geval dus in de gevarenzone, waardoor het aanbrengen van de GW alleen kan worden uitgevoerd tijdens een BD. Voor het oversteken van sporen via beveiligde overwegen dient de overweg wel als GW. Tijdens het oversteken dient men zich te conformeren aan de daarvoor geldende regels.
		PW-GRW/A	Ja, mits men aan de voorwaarde TEV kan voldoen	Voor de werkzaamheden buiten de gevarenzone volstaat de maatregel PW-GRW/A. De maatregel volstaat in dit geval omdat het een kortstondige activiteit betreft waarbij het personeel in geen enkel geval binnen de gevarenzone hoeft te komen. Door het stellen van een GRW i.c.m. een afbakening wordt de mogelijkheid om onbedoeld binnen de gevarenzone te komen tot een minimaal beperkt. Voor de aan-/afvoer van en naar de werkplek buiten de gevarenzone hoeft geen afbakening te worden geplaatst. Het aan-/afvoer betreft namelijk een voortschrijdende activiteit. Bij het plaatsen van de afbakening ziet de GRW er op toe dat deze zover mogelijk buiten de gevarenzone wordt geplaatst en niemand de gevarenzone betreedt.
		Afbakening	Nvt	Nvt
3.	Individuele bescherming	PW-VHM	Nvt	Nvt
		Instructie TEV	Nee	Voor de activiteit aan-/ afvoer van en naar de werkplek en het uitvoeren van een opname buiten de gevarenzone wordt geen veiligheidsorganisatie ingericht. Het personeel (max. 2 personen) kan in dit geval de activiteit uitvoeren als taak "Eigen veiligheid" (TEV). Indien men de betreffende activiteit met meer dan 2 man uitvoert dient er in dit geval een GRW te worden gesteld. Oversteken is ook toegestaan als TEV, mits er voldoende zicht is en men hier locatie specifiek over wordt geïnstrueerd. In dit geval mag men max 2 sporen oversteken.
4.	Persoonlijke bescherming	PBM	Nee	De verplichte PBM dienen altijd te worden toegepast. Hiermee wordt bedoeld een signalerend vestje (geel voor werkende en oranje voor de veiligheidsfunctionaris), veiligheidsschoenen en een digitaal veiligheidspaspoort)

Elektocutiegevaar

Voor wat betreft elektrocutie gevaar mbt de bovenleiding hoeven geen maatregelen getroffen te worden. Voor het uitvoeren van het werk hoeft men in geen enkel geval binnen de 1,5 meter van de bovenleiding te komen. Ook wordt tijdens de uitvoering de retourverbinding niet onderbroken.

Uitleg onderbouwing arbeidshygiënische strategie

De arbeidshygiënische strategie (AHS) is een in de Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet) opgenomen werkwijze waarin, bij het treffen van maatregelen om risico's te minimaliseren, hogere orde maatregelen (bijvoorbeeld: Het wegnemen van de bron van het risico) de voorkeur verdienen boven lagere orde maatregelen (bijvoorbeeld: Afscherpende voorzieningen). De AHS moet worden gehanteerd bij het opstellen van een risico-inventarisatie en evaluatie (RI&E) voor het ontwerp en vaststellen van de werkmethoden en (veiligheids)maatregelen bij het uitvoeren van de werkzaamheden/activiteiten.

De uitwerking van de AHS wordt voor wat betreft aanrijd- en elektrocutiegevaar (indien van toepassing) met behulp van de onderstaande niveaus en maatregelen ingevuld en in de tabel op de vorige pagina uitgewerkt.

	Aanrijdgevaar				Elektrocutiegevaar				
	Werkspoor		Nevenspoor		Werkspoor		Nevenspoor		Installatie (b.v. relaiskast of OS)
Voorkomen	1	BD BT	1	BD BT	1	SL	1	SL	1
Isoleren			2	FA	1	FA Hoogte en/of zijw. begrenzing	1	FA Hoogte en/of zijw. begrenzing	1
Collectieve maatregel	2	GW	3	GW					
			4	PW-GRW/A PW-GRW					
			5	Markering					
Individuele maatregel	3	PW-VHM							2
	4	Taak Eigen veiligheid	6	Taak Eigen veiligheid					3
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">↑</div> <div style="text-align: center;">↑</div> <div style="text-align: center;">↑</div> <div style="text-align: center;">↑</div> <div style="text-align: center;">↑</div> </div> Aantal argumenten bij afschaling van AHS									

Mits er wordt afgedaald naar een lager veiligheidsniveau wordt in de kolom 'motivatie' aangegeven wat de onderbouwing is waarom er wordt afgedaald naar een lager veiligheidsniveau. Keuze voor een niveau van "lagere" orde wordt slechts gemaakt voor zover een "hogere" orde niet mogelijk is of niet in redelijkheid kan worden gevegd, waarbij het uitgangspunt is dat de risico's beheersbaar en aanvaardbaar moeten zijn en blijven. Het principe is namelijk: **"Ik werk veilig of ik werk niet!"**.

5.3.2 Niet-spoorspecifieke en omgevingsrisico's en maatregelen

In deze paragraaf is opgenomen hoe de overige, niet-spoorspecifieke en omgevingsrisico's moeten worden beheerst. Een combinatie van de beschreven maatregelen moet wel worden toegepast, voor het behalen van het gewenste veiligheidsniveau.

Activiteit	Risico	Risico-oorzaak	Maatregel
Het gebruik maken van de openbare weg voor het benaderen van de werkplek of het parkeren van de auto	Aanrijdgevaar verkeer van openbare weg	Creëren van een onoverzichtelijke (verkeers)situatie (door bijvoorbeeld verkeerd parkeren)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Personeel instrueren aan de hand van de omgeving en dat hinder voor het openbaar verkeer wordt beperkt/ voorkomen ▪ Gebruiken PBM: veiligheidshesje ▪ Personeel wordt instrueren de auto zo te parkeren dat deze geen belemmering veroorzaakt voor omgeving (openbaar verkeer) ▪ Hierbij moet het personeel vooral letten op de zichtlijnen bij de overwegen deze moeten te allen tijde vrij blijven.
Werken aan elektrische installaties	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kortsluiting ▪ Elektrocutiegevaar 	Onzorgvuldig werken aan onderspanning staande installaties Onwetendheid tbv de installaties en het werk	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inschakelen werkverantwoordelijke voor het vaststellen van de maatregelen ▪ Werk laten uitvoeren door daarvoor opgeleid personeel ▪ Werk wordt uitgevoerd c.f. de NEN3140 – NEN1010 ▪ Gebruiken PBM
Werken met gereedschappen	Lichamelijk letsel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Onoplettendheid ▪ Onachtzaamheid ▪ Geluidsoverlast werkende 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gebruik wordt gemaakt van gecertificeerd en gekeurd gereedschap voorzien van de nodige beveiligingen (noodstop, beschermkappen, afzuigingen) ▪ Geluidsarme apparatuur en gereedschap gebruiken ▪ Dragen PBM (gehoorbescherming, veiligheidsbril, veiligheidshandschoenen) ▪ Alleen personeel inzetten wat op de hoogte is van de werking van het gereedschap
Verschaffen toegang door derden/ vanden tot het ProRail terrein en/ of technische ruimtes	Lichamelijk letsel/ schade derden	Het niet afsluiten van het ProRail terrein dan wel de technische ruimtes waardoor derden/ vanden het terrein bedoeld/ onbedoeld kunnen betreden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De hekwerken en technische ruimtes na betreding weer afsluiten. Zodat derden of vanden niet de gelegenheid krijgen het spoor het terrein te betreden
Het uitvoeren van diverse werkzaamheden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lichamelijk letsel door struikel-, stoot- en valgevaar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Onoplettendheid ▪ Onachtzaamheid ▪ Werken in de nacht 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Werkplek opgeruimd en netjes houden ▪ Instructie geven over werkmethode en locatie ▪ Zorgen voor voldoende verlichting ▪ Gebruiken PBM (Veiligheidsschoenen)
Biologische agentia	Gezondheidsschade/ ziekte	Werken aan objecten in het spoor	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niet eten, drinken en roken in de nabijheid van het werk ▪ Voor het pauzeren en na het werk handen wassen ▪ Werk handschoenen dragen.

6 Milieu

6.1 Algemeen

In het V&G-plan uitvoeringsfase moet aandacht worden besteed aan de consequenties die het uitvoeren van het project voor het aspect milieu heeft. Het betreft in ieder geval consequenties op het gebied van vervuiling omgeving en geluidshinder.

Voor het aanpassen van de wissels, worden geen problemen voorzien wat betreft de gezondheid van de medewerkers of het vervuilen van het milieu.

Men dient alleen aan het einde van de werkzaamheden de handen goed te wassen.

6.2 Geluid

De in te zetten gereedschappen welke geluidsoverlast kunnen veroorzaken dienen niet nodeloos aan te blijven. Daarnaast dient de opdrachtnemer gebruik te maken van geluidsarme gereedschappen. Bij overschrijden van de geluidsgrens t.o.v. de APV dienen maatregelen te worden voorgeschreven en een ontzegging van de APV te worden aangevraagd.

7 V&G-dossier

In het V&G-dossier (<https://www.railmaps.nl>) zijn de relevante aspecten ten aanzien van veiligheid en gezondheid van personeel, voor zover deze betrekking hebben op beheer en onderhoud van het op te leveren project, opgenomen.

Voor de werkzaamheden binnen de scope van dit project wordt niet verwacht dat deze leiden tot aanvulling of wijziging op het V&G dossier. Mocht toch eventueel geconstateerde onjuistheden in het V&G dossier worden aangetroffen of de nieuwe situatie dusdanig anders worden wat het aanpassen van het V&G dossier noodzakelijk maakt, dient dit te worden gemeld bij de opdrachtgever. Deze melding moet in zodanige vorm gebeuren dat daarmee tot aanpassing van het vigerende V&G dossier kan worden overgegaan.

8 Hulpverlening

Indien zich een calamiteit voordoet binnen op het terrein van ProRail moet duidelijk worden aangeven richting de hulpverleners om wat voor calamiteit het gaat en om welke locatie het gaat (bijv. aanwezigheid van elektriciteit). Daarnaast moet er zorg voor worden gedragen dat het terrein door de hulpverleners kan worden bereikt (denk aan de toegang tot het terrein van ProRail).

Voorafgaande aan de werkzaamheden op een bepaalde locatie dienen gegevens van de locatie inzichtelijk te worden gemaakt voor het eventueel moeten oproepen van hulpverleningsinstanties. Onder gegevens van de locatie wordt o.a. verstaan:

- Straatnaam/ overweg
- Toegangsroute

In de uitvoeringsfase moet worden aangeven welke BHV er is gesteld, de manier van communicatie en hoe er moet worden gehandeld bij calamiteiten. Hier is het vooral van belang dat de aanwezige nabij de werkplek vroegtijdig op de hoogte worden gebracht zodat zij voldoende tijd hebben om zichzelf, als de calamiteit dat vereist, in veiligheid te kunnen brengen en indien nodig eerste hulp kan worden verleend.

Tevens dient men in het V&G plan uitvoeringsfase de procedures aan te geven bij ongevallen, incidenten, gevaarlijke situaties of beroeps gebonden aandoeningen/ klachten en hoe hiervan melding wordt gemaakt. (Zie ook hfdst 9 bijlage - Te informeren instanties bij onregelmatigheden)

9 Bijlage - Te informeren instanties bij onregelmatigheden

Belangrijke instanties	Contactpersonen	Telefoonnummers
Opdrachtgever ProRail		
V&G Coördinator Ontwerpfase		
OBI ProRail	OBI Regio Randstad Noord OBI Regio Noordoost OBI Regio Zuid OBI Regio Randstad Zuid	08408 – 67086 08408 – 67089 08408 – 67582 08408 – 67580
Calamiteitennummer Rail		112

Ongevalscenario	Afspraken over afhandeling en direct contact opnemen met
Treinverkeer wordt gehinderd	<ol style="list-style-type: none">1. Opdrachtnemer belt OCCR op 084-0849500 (afhandeling via het Handboek Incidentmanagement Rail door de Incidentenregie van Verkeersleiding (VL))¹.2. Opdrachtnemer belt opdrachtgever, die indien nodig de wachtdienst Projecten inschakelt, conform wachtdienstkaartje. Ook registreert de opdrachtgever het ongeval in het systeem Promise.
Omgevingsgevaar	<ol style="list-style-type: none">1. Opdrachtnemer belt 112, de hulpdiensten coördineren de afhandeling van het ongeval.2. Opdrachtnemer belt OCCR op 084-0849500, ter informatie.3. Opdrachtnemer belt opdrachtgever, die indien nodig de wachtdienst Projecten inschakelt, conform wachtdienstkaartje. Ook registreert de opdrachtgever het ongeval in het systeem Promise.
Reizigersgevaar	<ol style="list-style-type: none">1. Opdrachtnemer belt OCCR op 084-0849500, die NS Stations opdracht geeft tot Stationsontruiming, conform haar ontruimingsplan.2. Opdrachtnemer belt opdrachtgever, die indien nodig de wachtdienst Projecten inschakelt, conform wachtdienstkaartje. Ook registreert de opdrachtgever het ongeval in het systeem Promise.
Gevaar voor werknemers	<ol style="list-style-type: none">1. Opdrachtnemer belt 112, indien nodig.2. Opdrachtnemer handelt het ongeval af conform zijn calamiteitenplan (de eisen hiervoor volgen uit het contract met de opdrachtnemer).3. Opdrachtnemer belt opdrachtgever, die indien nodig de wachtdienst Projecten inschakelt, conform wachtdienstkaartje. Ook registreert de opdrachtgever het ongeval in het systeem Promise.

Ongevalscenario	Afspraken over afhandeling en direct contact opnemen met
Arbeids-/persoonlijke ongevallen met lichamelijk letsel	<ol style="list-style-type: none">1. Opdrachtnemer belt 112, indien nodig.2. Opdrachtnemer zorgt dat er geen gevaar blijft bestaan voor overige werknemers.3. Opdrachtnemer belt opdrachtgever, die indien nodig de wachtdienst Projecten inschakelt, conform wachtdienstkaartje. Ook registreert de opdrachtgever het ongeval in het systeem Promise.4. Opdrachtnemer handelt ongeval af.
Persoonlijke ongevallen reizigers op Stations	NS Stations handelt ongeval af volgens afspraken in de beheerovereenkomst.

Deze informatie dient als aanvulling op de t.b.v. de uitvoeringsfase door de uitvoerende partij(en) op te stellen lijst met informatie over lokale hulpdiensten, EHBO-post(en), NUTS-bedrijven, bereikbaarheid van het werk, en overige informatie die relevant kan zijn bij onregelmatigheden of (ver)storingen op of in de directe omgeving van het werk.

10 Bijlage – Activiteitenlijst en foto

Colofon

Titel	Installatie, upgrade en onderhoud hotbox installaties
Documentnummer	
Versie/Datum	0.3/23-05-2018
Status	Concept

Opdrachtgever	
Distributie	
Document	V&G-plan Ontwerpfase