

Handleiding GVB Rail Services

Werken op het metro en tram areaal

INHOUD

Inleiding	4
1. Algemeen	5
1.1. VERANTWOORDELIJKHEID EN ORGANISATIE	5
1.2. LEESWIJZER	6
1.3. COLOFON	6
2. Vergunningen en procedures	7
2.1. WIOR-VERGUNNING	7
2.2. WLS-VERGUNNING	7
2.3. AANMELDEN BIJ GVB	7
2.4. AANVANGEN VAN WERKZAAMHEDEN	7
2.5. LMRA	8
2.5.1. Algemeen	8
2.5.2. LMRA veiligheidspersoneel	8
2.6. Brandmeld Installaties	8
2.7. Ventilatiesystemen	8
3. Veiligheid	9
3.1. ORGANISATIE/COÖRDINATIE (SPOOR)VEILIGHEID EN GEZONDHEID	9
3.2. ARBEIDSHYGIËNISCHE STRATEGIE	9
3.3. SPOORVEILIGHEID	10
3.3.1. Aanrijdgevaar	10
3.3.2. Elektrocutiegevaar	11
3.3.3. Veilige berijdbaarheid	11
3.3.4. Aantoonbaar veilig in dienst geven	13
3.3.5. Toegelaten materieel tot het metro en tram areaal	13
3.4. LUCHTKWALITEIT	13
4. Calamiteiten, incidenten en storingen	14
4.1. INLEIDING	14
4.2. OVERKOEPELENDE INCIDENTEN / CALAMITEITENPLANNEN	14
4.3. INCIDENTEN EN CALAMITEITEN	14
4.4. MELDEN VAN VERSTORINGEN	15
4.5. SOS MELDINGEN	15
4.5.1. Waarom SOS meldingen	15
4.5.2. Welke onveilige situaties meld je bij SOS?	15
5. Sanctiebeleid	16
5.1. INLEIDING	16
5.2. OVERTREDINGEN	16
5.3. HANDHAVING	16
6. Werken op het metro areaal	18
6.1. REIKWIJDTE METRO AREAAL	18
6.2. INLEIDING	19
6.3. VERGUNNINGEN	19
6.4. PROCESBESCHRIJVING METRO AREAAL	19
6.5. DE GEVARENZONE OP DE METROBAAN	20
6.6. TOEGANG TOT HET AMSTERDAMSE METRO AREAAL	22
7. Werken op het tram areaal	24
7.1. REIKWIJDTE TRAM AREAAL	24
7.2. INLEIDING	24
7.3. VERGUNNINGEN	24
7.4. PROCESBESCHRIJVING TRAM AREAAL	24
7.5. DE GEVARENZONE OP DE TRAMBAAN	25
7.6. TOEGANG TOT HET AMSTERDAMSE TRAM AREAAL	26

Afkortingenlijst	27
------------------------	----

Inleiding

Deze handleiding is geschreven ter informatie voor partijen die activiteiten gaan uitvoeren op het metro en tram areaal van de gemeente Amsterdam. Dit document is opgesteld vanuit het gedachtegoed van het NVW en respectievelijk VVW Metro en VVW Tram zoals gepubliceerd op www.railalert.nl. Daarnaast is deze handleiding ook gebaseerd op diverse aanvullende (veiligheids)voorschriften vanuit het GVB.

Deze handleiding heeft tot doel u uitleg te geven over de aanpak, de werkwijze, soorten formulieren, processen, procedures en andere aspecten om activiteiten te kunnen en te mogen uitvoeren op het metro en tram areaal.

Verder beschrijft deze handleiding onder meer de organisatie en werkwijze van de betrokken partijen op het metro en tram areaal in relatie tot de beheerder GVB AM. De betrokken partijen zijn o.a.: Gemeente Amsterdam Metro en Tram - MeT (opdrachtgever), GVB RS, de opdrachtnemers: Alstom, Siemens, Thales, Twintronics, VolkerWessels Telecom, Volker Infra en derden.

GVB RS is de beheerorganisatie die de (veiligheids)coördinatie tussen alle partijen die beheer, inspectie-, onderhouds-, storingsherstel-, vernieuwings- en testwerkzaamheden uitvoeren op het metro en tram areaal verzorgt. Verderop in dit document wordt beschreven hoe deze coördinatie is ingericht. Dit is voor metro en tram verschillend.

1. Algemeen

1.1. Verantwoordelijkheid en organisatie

De gemeente Amsterdam (Metro en Tram) is eigenaar van het metro en tram areaal. Vanuit de rol als eigenaar hebben zij daardoor diverse taken en verantwoordelijkheden als ook diverse wettelijke (V&G) verplichtingen. Onder andere de verplichting tot het bijhouden en verstrekken van het risicodossier aan opdrachtnemers.

GVB RS beheert de in exploitatie zijnde metro en trambanen, inclusief haltes stations, installaties en bijbehorende terreinen en houdt deze indien noodzakelijk in stand. Dit komt overeen met de taken van de railinfra beheerder, zoals beschreven in het NVW.

Plaats waar de beheerorganisatie is gevestigd:

(Project) Organisatie: GVB RS

Straat: Provincialeweg 2

Postcode, Plaats: 1112 XT Diemen

1.2. Leeswijzer

De opzet van dit document begint met een inleidend hoofdstuk waarin o.a. de verantwoordelijkheden, het doel, de reikwijdte, leeswijzer en colofon worden beschreven.

In hoofdstuk 2 beschrijft welke vergunningen aangevraagd dienen te worden. De hoofdstukken 3 tot en met 5 beschrijven hoe de veiligheid op de arealen is geregeld. De hoofdstukken 7 en 6 beschrijven waar bij de voorbereiding van werken op respectievelijk het tram en het metro areaal rekening gehouden moet worden.

1.3. Colofon

Deze handleiding 'Werken op het metro en tram areaal' is een levend document en wordt zo goed mogelijk up-to-date gehouden. Bij wijzigingen in wet- en regelgeving en/of procedures vanuit eigenaar of beheerder wordt gekeken naar de zwaarte van de wijzigingen, en of deze een aanpassing van het document vereisen. De wijzigingen in dit document komen hoofdzakelijk voort uit de verschillende in- en externe overlegvormen, organisatie en fasering van het proces. Dit document wordt door de organisatie van de opsteller of de assetmanager beheerd, zie voorblad.

2. Vergunningen en procedures

Werken in de openbare ruimte van Amsterdam heeft in deze drukke stad impact op vele facetten van het dagelijkse leven. Om alles in goede banen te leiden en werkzaamheden veilig uit te kunnen voeren zijn afspraken nodig die in diverse vergunningen zijn vastgelegd.

2.1. WIOR-vergunning

WIOR staat voor Werken In de Openbare Ruimte en betreft een vergunning die de uitvoerende partij toestemming geeft om bijvoorbeeld straatwerk open te breken of aan het hoofdnets te mogen werken. Voor het krijgen van deze vergunning moeten de werkzaamheden aangemeld worden bij het Coördinatiestelsel Werken aan de Weg. Hoe dit in zijn werk gaat en wat er precies allemaal komt kijken bij het aanvragen van een WIOR vergunning kunt u vinden op

<https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/overige/coordinatiestelsel/> en <https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B11A350D0-75C4-45CD-BAC4-19A0E4B4DDB4%7D>.

2.2. WLS-vergunning

WLS staat voor Wet Lokaal Spoor en geeft de voorwaarden aan waaraan u als aannemer moet voldoen wanneer u activiteiten uitvoert aan of nabij lokale spoorlijnen waaronder het metro en tram areaal in Amsterdam. Deze wetgeving voorkomt bijvoorbeeld aanrijdingen met materieel en zorgt voor meer veiligheid voor zowel de medewerkers van de aannemer als de gebruikers hiervan. U moet een vergunning aanvragen conform de eisen gesteld in artikel 12 van de Wet Lokaal Spoor. Wanneer dit nodig is en wat u allemaal dient te regelen is beschreven op www.amsterdam.nl/wetlokaalspoor; De wet lokaalspoor is te vinden op de link: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0034363>.

2.3. Aanmelden bij GVB

Wanneer u als aannemer beschikt over de genoemde vergunningen (WIOR en WLS) dan dient u zich voor werkzaamheden op het metroareaal uiterlijk 4 weken voorafgaand aan de activiteiten aan te melden bij het GVB afdeling Rail Services, de Coördinator Vergunningen. Hoe dit in zijn werk gaat is beschreven in het document 'Regieorganisatie NZL Procedure coördinatie werkzaamheden Metro-Areaal'. Dit is een gezamenlijk document van de gemeente Amsterdam (Metro en Tram) en het GVB. De afdeling vergunningen stemt samen met u een planning af wanneer de werkzaamheden daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden. Hiervoor kunt u contact opnemen via vergunning@gvb.nl

2.4. Aanvangen van werkzaamheden

Voor aanvang van de werkzaamheden op het metro areaal dient u zich zowel binnen als buiten het venster van exploitatie als aannemer uw werkzaamheden aan te melden bij respectievelijk het CAB of de nachtcoördinator. Op het CAB en door de nachtcoördinator wordt bijgehouden wie waar op of langs de metrobaan aanwezig is zodat metrobestuurders of derden hierover geïnformeerd kunnen worden. Tevens informeren zij u indien er incidenten of calamiteiten zijn die op uw activiteiten of veiligheid van invloed zijn. Het CAB is te bereiken op telefoonnummer: **020-4607155**, De nachtcoördinator is bereikbaar op telefoonnummer **06-51264999**.

Uiteraard dienen na afloop de werkzaamheden ook weer door de aannemer haar werkzaamheden afgemeld te worden. Het is niet toegestaan om na afmelding terug de baan in te gaan.

2.5. LMRA

2.5.1. Algemeen

Elke medewerker, betrokken bij uitvoering¹ die een taak gaat uitvoeren, dient voor aanvang van de taak een LMRA uit te voeren op basis van het LMRA format zoals weergegeven in het document 'Werkinstructie LMRA & Aan- en afmelden bij werkzaamheden' uit het handboek RS.

Het doel hiervan is dat medewerkers in de uitvoering zich er van gewissel of alle risico's zijn onderkend en of afdoende beheersmaatregelen hiertegen zijn getroffen. Uitgangspunt is dat risicovolle werken pas worden gestart, indien afdoende maatregelen zijn genomen.

Deze regeling geldt voor GVB-medewerkers, ingehuurd medewerkers en aannemers die in opdracht werken van GVB Rail Services.

Niet in opdracht van GVB Rail Services werkende partijen dienen dit middels een vergelijkbare systematiek en registratieformulieren zo te organiseren, dat een minimaal gelijkwaardig niveau van veiligheid wordt geborgd.

2.5.2. LMRA veiligheidspersoneel

De veiligheidchecklist LMRA Metro is een korte algemene risicobeoordeling die iedere veiligheidsverantwoordelijke werkend in opdracht van GVB RS dient uit te voeren, ter voorbereiding en ondersteuning van zijn inzet als veiligheidsverantwoordelijke bij werkzaamheden. De ingevulde veiligheidchecklist LMRA (format zoals weergegeven in het document 'Werkinstructie LMRA & Aan- en afmelden bij werkzaamheden') wordt na beëindiging van de werkzaamheden door de veiligheidsverantwoordelijke ingeleverd bij de nachtcoördinator, en wordt 3 weken bewaard.

2.6. Brandmeld Installaties

Op de metrostations zijn brandmeldinstallaties (BMI) aanwezig die bij het signaleren van brand een directe schakeling hebben met het CAB en de de hulpdiensten. Om er voor te zorgen dat tijdens bepaalde werkzaamheden waar bijvoorbeeld rook bij vrijkomt deze diensten onnodig worden ingeschakeld kan het soms noodzakelijk zijn deze installatie geheel of gedeeltelijk af te schakelen. Uiteraard is het niet toegestaan om deze installaties zonder overleg zomaar af te schakelen, dit afschakelen mag alleen onder strikte voorwaarden en met aanvullende beheersmaatregelen. Om een verzoek in te dienen om de brandmeldinstallatie uit te schakelen kunt u contact opnemen met rob.kabel@gvb.nl van GVB afdeling Energie & Systemen.

2.7. Ventilatiesystemen

Wanneer werkzaamheden worden uitgevoerd in afgesloten ruimten of in bijvoorbeeld de diepe stations van de NoordZuidlijn dienen deze voortdurend geforceerd geventileerd te worden. Echter kan deze geforceerde ventilatie soms ook leiden tot verhoogde risico's. In deze gevallen dienen de ventilatie systemen aangepast dan wel uitgeschakeld te worden. Wanneer dit uit oogpunt van welzijn gewenst of vanuit risicobeheersing vereist is dan dient het schakelen van ventilatiesystemen in de vergunningsaanvraag benoemd zijn.

¹ veiligheidspersoneel, 1e medewerker, medewerker, 1e servicetechnicus, servicetechnicus of servicemonteur, maar ook ingehuurd medewerkers die een bepaalde taak daadwerkelijk gaan uitvoeren op het metro areaal.

3. Veiligheid

3.1. Organisatie/Coördinatie (spoor)veiligheid en gezondheid

Alle partijen zijn en blijven onverkort conform de Arbowet zelf verantwoordelijk voor de V&G-voorbereiding, opstellen van het V&G-plan Uitvoeringsfase voor de 'eigen' werkzaamheden en de veilige uitvoering van haar werkzaamheden.

GVB RS is als beheerder van het areaal coördinerend V&G coördinator. Een en ander zoals omschreven in het Arbeidsomstandighedenbesluit: Afdeling 5, Bouwproces, artikel 2.29 en verder. De V&G-coördinatie wordt uitgevoerd overeenkomstig de Coördinatieovereenkomst tussen Metro en Tram, als opdrachtgever, en GVB RS als beheerder. Een en ander is beschreven in het document 'Procedure coördinatie werkzaamheden Metro-Areaal' opgesteld door de gemeente Amsterdam.

Voor het gehele Amsterdamse metro en tram areaal is **functionaris nog te benoemen** als coördinerend V&G coördinator benoemd en aangewezen door GVB RS. Elke betrokken partij die activiteiten uitvoert aan, op of binnen de invloedssfeer van de metro- en trambaan en haar installaties dient een V&G-coördinator aan te wijzen/ te benoemen.

Net als de verplichting aanwijzing van een V&G coördinator is ook iedere partij die activiteiten uitvoert op het metro en tram areaal een V&G plan op te stellen. Dit dient te gebeuren zoals beschreven in het Arbeidsomstandighedenbesluit: Afdeling 5, Bouwproces, artikel 2.28.

3.2. Arbeidshygiënische strategie²

In alle gevallen dat er sprake is van een veiligheids of gezondheidsrisico dient door u een beheersmaatregel genomen te worden waardoor door u het risico wordt weggenomen of tot een aanvaardbaar risico wordt teruggebracht. Hierbij dient onderstaande tabel gevolgd te worden. In alle gevallen zal door de coördinerende partij beoordeeld worden of de arbeidshygiënische strategie juist is gevolgd.

Niveau beheersmaatregel	Uitleg
Bronmaatregelen	Een werkgever moet eerst de oorzaak van het probleem wegnemen. Voorbeeld: schadelijke stof vervangen door een veiliger alternatief.
Collectieve maatregelen	Als bronmaatregelen geen mogelijkheden bieden, moet de werkgever collectieve maatregelen nemen om risico's te verminderen. Voorbeeld: het plaatsen van afscherming of een afzuiginstallatie.
Individuele maatregelen	Als collectieve maatregelen niet kunnen of ook (nog) geen afdoende oplossing bieden, moet de werkgever individuele maatregelen nemen. Voorbeeld: het werk zo organiseren dat werknemers minder risico lopen (taakrotatie).

² Bron: <https://www.arboportaal.nl/onderwerpen/arbeidshygiënische-strategie> van de rijksoverheid

Persoonlijke beschermingsmiddelen	Als de bovenste drie maatregelen geen effect hebben, moet de werkgever de werknemer gratis persoonlijke beschermingsmiddelen verstrekken. Voorbeeld: oorbeschermers en lasbrillen.
-----------------------------------	---

De maatregelen op de verschillende niveaus hebben nadrukkelijk een hiërarchische volgorde. Allereerst dienen de mogelijkheden op een hogere niveau onderzocht te worden voordat besloten mag worden tot maatregelen uit een lager niveau. Het is alleen toegestaan een niveau te verlagen als daar goede redenen voor zijn (technische, uitvoerende en economische redenen). Dit is het redelijkerwijsprincipe. Deze afweging geldt voor elk niveau opnieuw. Uitzondering hierop vormen risico's van carcinogenen, biologische agentia en mutagene en reprotoxische stoffen (CMR). In deze gevallen mag alleen een stap lager in de hiërarchie worden gedaan als een hogere maatregel technisch niet uitvoerbaar is. Economische oorzaken mogen voor deze groepen ook niet worden aangewend als reden voor een lager niveau van maatregel.

3.3. Spoorveiligheid

Vanuit een V&G gezichtspunt is spoorveiligheid niet meer en niet minder dan het beheersen van gevaren op het gebied van aanrijding (mens of obstakel) en elektrocutie 3^{de} rail of bovenleiding³. Voor integrale veiligheid gaat spoorveiligheid ook over systeemveiligheid en dus het mitigeren van het gevaar van ontsporing en botsen, dit wordt in paragraaf 3.3.3 behandeld.

Voor het uitvoeren van activiteiten aan, op of nabij de railinfra heeft men in het kader van spoorwegveiligheid te maken met de volgende zaken;

- Aanrijdgevaar
- Elektrocutiegevaar
- Veilige berijdbaarheid

3.3.1. Aanrijdgevaar

Voor het veilig uitvoeren van activiteiten aan en/of nabij de metro en tramsporen moet duidelijk tijdens de voorbereiding van de activiteit bepaald worden of personen, materiaal, materieel of andere hulpmiddelen binnen de gevarenzone (kunnen) komen. Indien dit het geval is moet dit bij de vergunningsaanvraag vermeld worden. Door de Coördinator Vergunningen van GVB RS zal niet alleen het tijdsvenster beoordeeld/bepaald worden waarin de activiteit uitgevoerd mag worden maar ook de beheersmaatregel (werkplekbeveiligingsklasse). De beheersmaatregel(en) legt de Coördinator vergunningen van GVB RS aan de hand van de in het NVW en VVW vastgelegde criteria op.

Buiten het feit dat medewerkers op metro en trambanen aangereden kunnen worden door spoor gebonden materieel (is het aanrijdgevaar door niet spoor gebonden materieel bij trambanen ook een risico waar beheersmaatregelen voor genomen moeten worden. Op en om trambanen dienen dan ook afhankelijk van de locatie aanvullende verkeersmaatregelen conform CROW-publicatie 'Werk in Uitvoering 96b' genomen te worden.

³ Op het metro areaal bevindt zich als uitzondering ter hoogte van het Quick Service Spoor op tailtrack Noord en op de werkplaatsen een vaste bovenleidingconstructie.

Omdat ter plaatse van een aantal metrosporen ook paralleltrajecten (al dan niet gescheiden door hekwerken) met ProRail sporen liggen is het voornaamste uitgangspunt dat medewerkers en materieel van de ene partij niet binnen 2,5 meter van het hart van het spoor van de andere partij komt. Indien dit wel het geval is dan gelden de voorschriften voor het uitvoeren van werkzaamheden in en nabij het spoor van die ander.

3.3.2. Elektrocutiegevaar

Om veilig aan en/of nabij spanning voerende delen te kunnen werken is door het GVB het document 'Elektrotechnisch Bedrijfsvoering Handboek' (EBH) opgesteld dat geldt voor het gehele Amsterdamse areaal inclusief de daartoe behorende gebouwen en installaties en is van toepassing voor zowel metro als tram. In dit EBH wordt o.a. beschreven hoe installaties of hijsmiddelen geaard dienen te worden, verder wordt ook het gebruik van kortsluitplannen en kortssluitbriefjes toegelicht.

Uiteraard zijn buiten het 'Elektrotechnisch Bedrijfsvoering Handboek' de vigerende NEN-EN50110-1, NEN3140 en NEN3840 voor het uitvoeren van activiteiten aan en nabij spanningvoerende installaties onverkort van kracht.

3.3.3. Veilige berijdbaarheid

Voor werken aan de railinfra of uitvoeren van activiteiten met raakvlakken met de Railinfra dient u in een document beschreven te worden hoe de veilige berijdbaarheid wordt aangetoond en hoe het PVR wordt gerespecteerd. Conform regelgeving van het GVB noemt men dit een werkplan waarin ook een hoofdstuk veilige berijdbaarheid is opgenomen. Let wel in het werkplan dienen ook reguliere werkvoorbereiding aspecten te worden beschreven. Dit werkplan is onderdeel van de onderliggende documenten welke bij de vergunningsaanvraag door u ingediend moet worden.

Het hoofdstuk veilige berijdbare railinfra is een specifiek hoofdstuk in het werkplan, gericht om voor de betreffende railinfra -locatie te garanderen dat na afloop van de werkzaamheden de desbetreffende railinfra veilig berijdbaar is en dat het PVR en nabije omgeving vrij is van obstakels. Na afloop van de activiteit kan de Railinfra veilig worden gebruikt door metroverkeer.

De door u opgestelde RI&E bepaald welke mitigerende maatregelen door u genomen moeten worden ten aanzien van de risico's die betrekking hebben op het respecteren van het PVR van de Railinfra die gebruikt wordt door metroverkeer op het moment dat er gewerkt wordt.

Voor het veilig werken aan en/of nabij de metrosporen moet duidelijk tijdens de voorbereiding van de activiteit bepaald worden of er impact wordt veroorzaakt op de veilige berijdbaarheid van de railinfra (werkspoor en omliggende sporen).

Dit is niet alleen de fysieke impact op spoor en derde rail, maar ook invloeden op o.a. (sein)technische installaties en tractie voorzieningen. Het gaat dus niet alleen om de fysieke nabijheid van activiteiten bij de sporen! Om deze risico's en beheersmaatregelen in kaart te brengen moet een werkplan opgesteld worden.

Voor de kritische punten beschrijft u als uitvoerende partij aan welke criteria minimaal wordt voldaan om de Railinfra in gebruik te kunnen stellen en op welke wijze getoetst wordt of daadwerkelijk aan deze criteria is voldaan⁴. De uitvoerende partij hanteert bij het opstellen van het hoofdstuk 'veilig berijdbare railinfra' de acceptatiecriteria (veiligheidsnormen) uit de regelgeving van het GVB.

⁴ Deze criteria gelden ook voor omliggende sporen welke tijdens de uitvoering van de activiteit in exploitatie zijn.

Opsomming acceptatiecriteria:

- Risico of hinder voor verkeer (of stations) de exploitatie → Actie: omschrijf risico's en getroffen beheersmaatregelen.
- Invloeden op het functioneren van spoor-infra objecten, zoals seinen, balises, assentellers, wissels, kabelkokers, relaishuizen e.d. → Actie: omschrijf risico's en getroffen beheersmaatregelen.
- Invloeden op de onderhoudbaarheid van de spoor-infra objecten. Denk hierbij o.a. aan de bereikbaarheid van het inspectiepad. → Actie: omschrijf risico's en getroffen beheersmaatregelen.
- Grondwerk of beïnvloeding van het grondwater. → Actie: omschrijf risico's en getroffen beheersmaatregelen.
- Opstelling kraan, heistelling en andere objecten (zoals hekken en stijgers) die om kunnen vallen. Actie: → aanleveren opstellingsplan, draai- en valbereik en eventueel een aardingsplan.
- Effecten brandveiligheid en vluchtcapaciteit. → Actie: omschrijf risico's en getroffen beheersmaatregelen.
- Werk in of nabij kabeltrace's. → Actie: omschrijf risico's en getroffen beheersmaatregelen.
- Werk in technische ruimtes. → Actie: omschrijf risico's en getroffen beheersmaatregelen.
- Gestuurde boringen. → Actie: omschrijf risico's en getroffen beheersmaatregelen.
- Bevat de wijze van aansturing en verificatie van onderaannemers;
- Geeft aan waar, wanneer wel, wanneer niet, op welke wijze en door welke aangewezen persoon wordt vastgesteld dat de railinfra aantoonbaar voldoet aan de eisen voor veilige berijdbaarheid. (deze persoon moet door het GVB gecertificeerd zijn);
- Geeft aan welke functionaris namens de techniekvelden de communicatie met de Leider Werkplek Beveiliging (LWB) verzorgt;
- Geeft aan welke documenten t.b.v. van de veilige berijdbaarheid, door wie, aan wie, binnen hoeveel tijd, voor en na afronding van de werkzaamheden worden opgeleverd;
- Bevat de wijze van samenstellen, verifiëren en valideren van rapportages over de verrichte werkzaamheden;
- Bevat de wijze van beheersing van kwaliteitsregistraties;
- Bevat de acceptatiecriteria per techniekveld. Voor de meest kritische punten in de uitvoering dient beschreven te worden aan welke criteria minimaal voldaan moet worden om de railinfra in gebruik te kunnen stellen en op welke wijze getoetst wordt of de uitvoering daadwerkelijk aan deze criteria voldoet;
- Bevat een checklist; acceptatiecriteria per techniekveld. Deze checklist bevat de kritische acceptatiecriteria ten behoeve technische vrijgave veilige berijdbaarheid per techniekveld waar in duidelijk is gemaakt welke metingen uitgevoerd moeten zijn⁵. Deze checklist is onderdeel van het Plan en dient per locatie en/of buitendienststelling specifiek te worden opgesteld;
- Bevat de omvang van de inspectie. Onderdeel van het veilig berijdbaar verklaren is dat de algehele staat van het object inclusief de relevante directe omgeving middels een visuele inspectie "buiten" beoordeeld wordt.

⁵ Bij onderhoudsaannemers zal de vertaling van de acceptatiecriteria en vorm van de checklist beschreven worden in het kwaliteitsplan (Verificatieplan).

- Dient altijd actueel te zijn;
- Bevat de wijze waarop het PVR en de nabije omgeving vrij is gemaakt van obstakels;
- Moet voor uitvoering geaccepteerd zijn door het vergunningenbureau GVB RS;

Let op voorgaande lijst is niet uitputtend.

Zolang er gewerkt wordt aan, in, of op de Railinfra moet na afloop van de activiteiten door u als uitvoerende partij zelf worden vastgesteld of de Railinfra veilig berijdbaar is en of er restricties / beperkingen zijn bij het gebruik van de infrastructuur. Het werken aan, in of op de railinfra kunnen ook testwerkzaamheden of schouw betreffen.

3.3.4. Aantoonbaar veilig in dienst geven

Onverlet het bepaalde rondom keuring van het werk door de opdrachtnemer geldt t.a.v. de veilige berijdbaarheid het volgende:

Uitgangspunt is dat de Controle Veilige Berijdbaarheid - procedure in de planning van de aannemer is opgenomen conform de eisen in het bestek voor de aannemer. GVB-RS dient daarvoor de minimale veiligheidseisen over te dragen (via bestek) aan directievoerder en aannemer, zodat de aannemer de projectspecifieke testprotocollen kan maken. Voor elke indienststelling na werkzaamheden door een project dient een Controle Veilige Berijdbaarheid te worden uitgevoerd, zodat u als aannemer zich er van vergewist dat de sporen en installaties weer vrij en onbelemmerd in dienst gegeven kunnen worden.

Indien er beperkingen zijn ten opzichte van bijvoorbeeld baanvaksnelheid dan dient dit, voordat de sporen aan de verkeersleiding worden terug gegeven aan de LWB, gemeld te worden. U bent zelf verantwoordelijk om deze toetsing uit (te laten) voeren.

3.3.5. Toegelaten materieel tot het metro en tram areaal

Wanneer materieel ingezet wordt op het metro of tram areaal, dient dit voldoen aan een aantal (technische en veiligheidseisen. Deze eisen hebben betrekking op maatvoering (profiel van vrije ruimte, flensbreedte, e.d.) en uitstoot van schadelijke uitstoot.

Voor de technische eisen met betrekking tot o.a. maatvoering en toelatingseisen van het GVB wordt verwezen naar het document: 'Toelatingseisen (werk)materieel'. Dit document is opgesteld en uitgegeven door GVB instandhouding Railsystemen. Tevens dient al het in te zetten hijsmaterieel beschikken over een certificaat Tcv.

3.4. Luchtkwaliteit

De assetmanager Baan van GVB RS bepaalt uiteindelijk of materieel ingezet mag worden. Afwijzing gebeurt bij inzetten op 'open' sporen minder vaak dan op 'gesloten' sporen in bijvoorbeeld tunnels of onderdoorgangen. De uitstoot van schadelijke gassen (na het nemen van beheersmaatregelen) van machines is hierbij veelal bepalend. Dit ook omdat vaak derden rondom de activiteiten die u uitvoert aanwezig zijn.

Richtlijnen omtrent het inzetten van materieel voorzien van dieselmotoren is te vinden op:

<https://www.arboportaal.nl/onderwerpen/dieselmotoremissie/maatregelen-dieselmotoremissie>

4. Calamiteiten, incidenten en storingen

4.1. Inleiding

Wanneer u activiteiten uitvoert op het areaal kan het voorkomen dat een incident, storing of calamiteit optreedt. Om tot een goede afhandeling te komen moeten door u vaste procedures van het GVB gevolgd worden. Het kan tenslotte zo zijn dat hiervoor de spanning van installaties gehaald moet worden en/of hulpdiensten ingeschakeld moeten worden.

Het begrip van een storing, incident of calamiteit, is hieronder gedefinieerd.

Storing

Een storing is het ongepland en/of ongewenst volledig of gedeeltelijk falen van een object, functie, dienst of systeem waardoor exploitatie deels of volledig wordt belemmerd en/of dreigt te worden belemmerd en/of niet veilig kan plaatsvinden en/of dreigt niet veilig te kunnen plaatsvinden.

Voorbeelden die zijn inbegrepen

Een storing van een configuratie-item dat nog geen impact op een functie, dienst of systeem heeft is ook een storing (bijvoorbeeld het uitvallen van één van de twee redundante servers of PLC's).

Incident

Een incident is een voorval dat leidt tot een (gedeeltelijke) verstoring of onderbreking van de bedrijfsprocessen.

Calamiteit

Een calamiteit is een plotseling optredende gebeurtenis met (ernstige) schade, (ernstig) letsel, of de dood tot gevolg.

4.2. Overkoepelende incidenten / calamiteitenplannen

Het metro en tram areaal is in beheer van GVB RS maar eigendom van de gemeente Amsterdam. Beide entiteiten hebben hun eigen calamiteitenplan waarin het calamiteitenplan van de gemeente Amsterdam (Incident managementplan Directie Team Metro en Tram versie 2019) het hoofddocument is.

Onderliggend en geheel in de lijn met dit plan heeft GVB RS haar eigen calamiteitenplan opgesteld. Het is zaak dat de wijze van handelen in geval van een calamiteit van u als aannemer op deze beide plannen naadloos aansluit. Dit uiteraard om in deze situaties erger letsel, schade o.i.d. te voorkomen.

4.3. Incidenten en calamiteiten

In onderstaande paragrafen is beschreven wanneer en hoe er op het areaal wordt gehandeld als er sprake is van een incident of een calamiteit, en welke functionarissen hierbij betrokken zijn.

Wanneer op het areaal een Incident of calamiteit is dan dient deze door de persoon die de het incident/calamiteit constateert direct gemeld te worden bij het CAB.

Waarom het CAB bellen en niet direct 112?

Het CAB kent de situatie ter plaatse, en weet hoe de hulpdiensten te alarmeren en te begeleiden naar de dichtstbijzijnde 'veilige' toegang tot de locatie van het incident of calamiteit.

Het CAB volgt op dat moment de volgende stappen;

- Melding aan hulpdiensten;
- Melding aan overige betrokkenen binnen GVB RS;
- Melding aan partijen of personen die in de nabijheid aanwezig zijn;
- Het CAB start de BHV organisatie op en daar waar nodig ontruiming in gang zetten.

Afschakelen tractie installatie tijdens incident/calamiteit bij uitvoeren van activiteiten

Ten tijde van testen met een onder spanning staande installatie is continu een daarvoor aangewezen en partij die de CBI kan schakelen. Deze partij is direct oproepbaar door het CAB.

4.4. Melden van verstoringen

Wanneer tijdens uw werkzaamheden bijvoorbeeld roltrappen of liften stilgezet dienen te worden dan kan dit door contact te leggen met het OCC. Vanuit het OCC wordt middels camera's toezicht gehouden op o.a de reizigersstromen en op de technische voorzieningen. Daarnaast biedt de OCC plaats aan de verkeersleiders van bus, tram en metro. Camerabeelden spelen een centrale rol in deze toezichtruimte. Het laten stoppen van installaties t.b.v. de uit te voeren werkzaamheden dient in de vergunningsaanvraag van de werkzaamheden meegenomen te worden. Ook onbedoelde verstoringen kunnen bij het OCC gemeld worden. Het OCC is te bereiken op telefoonnummer: 020-4607154.

4.5. SOS meldingen

Binnen GVB kennen we het begrip 'SOS-meldingen'. SOS staat voor 'Signalering Onveilige Situaties', middels deze meldingen die digitaal gemaakt kunnen worden wordt de gevaarlijke situatie direct bij de betreffende veiligheidsafdeling neergelegd.

4.5.1. Waarom SOS meldingen

Een ongeluk zit in een klein hoekje, maar de gevolgen daarvan kunnen heel groot zijn. Belangrijk dus om onveilige situaties te voorkomen door het te melden bij SOS: signalering onveilige situaties. Dat helpt ons om ongevallen te voorkomen en, dat willen we uiteraard, het aantal incidenten terugbrengen naar nul.

4.5.2. Welke onveilige situaties meld je bij SOS?

Oneffenheden in de vloer, bijvoorbeeld een mat die los ligt en waarover je kunt struikelen of een drempel. Objecten die rondslingeren in de looproute, zoals snoeren, waar je over kunt vallen. Een gat in de vloer of een plas water of benzine waar mensen over kunnen uitglijden. Als je ook maar enigszins denkt dat een situatie onveilig of (potentieel) gevaarlijk is, aarzel dan niet om een melding te maken. Beter twee teveel dan een keer te weinig.

Overige situaties die je meldt:

- **Situaties met direct gevaar**
Situaties die direct gevaar opleveren worden op de gebruikelijke wijze gemeld via CCV met de mobilfoon of 020 460 8888 (zie ook paragraaf 4.3)
- **Ongevallen met letsel**
Let op: Ongevallen met letsel moet je nog steeds melden aan je leidinggevende en samen vul je een 'Ongevallen- en calamiteitenformulier' in.

5. Sanctiebeleid

5.1. Inleiding

Voor het werken aan en in de nabijheid van de railinfra, waaronder ook de metrobaan, is het verplicht voor uw medewerkers om het Digitaal Veiligheidspaspoort (DVP) te behalen. Op de terreinen en railinfra van het ProRail is het DVP al enige tijd geleden ingevoerd en zijn de betrokken opdrachtnemers inmiddels gewend met het gebruik van het DVP.

Op het bestaande net van Metro en Tram Amsterdam is het DVP in 2019 ingevoerd. Naast het DVP is ook het oude certificaat 'veiligheid langs de metrobaan' nog geldig. Dit certificaat dient dan wel voor 1 december 2018 behaald te zijn.

Voor het werken op de metro en tram arealen gelden veiligheidsregels en veiligheidsafspraken. Het is van belang dat iedereen die zich op de arealen bevindt, zich houdt aan deze veiligheidsregels en veiligheidsafspraken. De gemeente Amsterdam als eigenaar en GVB RS als beheerder gaan ervan uit dat iedereen die voor of namens deze partijen werkt niet afwijkt van de veiligheidsregels en daarmee gevaarlijke situaties of zelfs ongevallen voorkomt.

Om te zorgen dat een ieder zich aan deze regels houdt, is een handhavings-, dan wel sanctiebeleid ingevoerd. Met dien verstande dat GVB RS voor haar 'eigen' medewerkers en onderaannemers een eigen beleid heeft opgesteld en ingevoerd.

5.2. Overtredingen

Met de invoering van het DVP zijn ook de '9 Life Saving rules' ingevoerd. Overtreding van één van de regels kan leiden tot strafpunten of ongeldig verklaren van het DVP. Het GVB heeft vanuit de Operatie Metro en RS naast deze '9 life saving rules' ook nog haar eigen opsomming van overtredingen of misbruik van voorzieningen. Deze worden hier niet beschreven.

De negen 'Life saving rules' welke behoren bij het 'Digitaal veiligheidspaspoort' horen zijn;

1. **Meldt u altijd aan- en af** bij de verantwoordelijke veiligheidsfunctionaris;
2. **Ga alleen aan het werk met uw veiligheidspaspoort en de instructie** van een veiligheidsfunctionaris;
3. **Volg altijd de instructie**;
4. **Draag de voorgeschreven PBM's**;
5. **Bel altijd op een veilige plek**;
6. **Begeef u niet onder hangende lasten**;
7. **Voer alleen taken of activiteiten uit, die u kan en mag uitvoeren**;
8. **Werk niet onder invloed** van alcohol, drugs of bewustzijnbeïnvloedende middelen;
9. **Werk alleen met goedgekeurd gereedschap**.

Vanzelfsprekend wordt in de beoordeling rekening gehouden met de aard en de omstandigheden van de werkzaamheden en de overtreding.

5.3. Handhaving

Om in een complex en langgerekte omgeving als de metro en tram arealen toch een volledig overzicht te behouden over de activiteiten die op alle locaties plaatsvinden is buiten het coördineren van zaken ook handhaving noodzakelijk. Zoals overal in de praktijk is gebleken zijn regels niets waard zonder gedegen handhaving.

Wanneer een overtreding op de veiligheidsregels en/of veiligheidsafspraken wordt constateerd, wordt door de controleur hier melding van gemaakt bij; de de veiligheidsafdeling van GVB RS, aan de Coördinerend V&G-Coördinator Metro en Tram (wanneer zij de directe opdrachtgever zijn) en de betreffende Assetmanager van GVB. Indien het een zware overtreding betreft wordt de betreffende medewerker verzocht de werkzaamheden te staken⁶ en zich bij het CAB af te melden.

Het handhavingsbeleid veiligheid is geen vrijblijvende zaak en kent dan ook consequenties voor de betrokkenen. Voor aannemers welke direct voor de gemeente Amsterdam op de arealen werken geldt het sanctiebeleid van Metro en Tram van de gemeente Amsterdam. Voor medewerkers en onderaannemers van GVB RS geldt het sanctiebeleid van GVB.

⁶ Bij het staken van de werkzaamheden dient de locatie zodanig achter te worden gelaten dat er geen onveilige situatie achter blijft.

6. Werken op het metro areaal

6.1. Reikwijdte metro areaal

Het Amsterdamse metro areaal is opgebouwd uit een viertal metrolijnen welke een gevlochten dienstregeling rijden. Dit wil zeggen dat er meerdere metrolijnen over dezelfde metroporen rijden. Een voorbeeld hiervan zijn de lijnen 51, 53 en 54 die gezamenlijk over het traject tussen station Spaklerweg en Centraal Station rijden. Metrolijn 52 rijdt ter hoogte van het Centraal Station over eigen metroporen en heeft daarmee een ontvlochten dienstregeling ter hoogte van dit station.

In onderstaande tabel zijn de vier metrolijnen met hun nummer en begin- en eindstation benoemd.

Lijn: ⁷	Nummer:	Van station:	Naar Station:
Ringlijn	50	Gein	Isolatorweg
NoordZuidlijn	52	Noord	Station Zuid
Gaasperplaslijn	53	Centraal Station	Gaasperplas
Geinlijn	54	Centraal Station	Gein



Figuur 1 Metro areaal

⁷ De Amstelveeenlijn (lijn 51) is medio 2019 omgebouwd van sneltram naar tram en hierdoor geen onderdeel meer van het Amsterdamse metro areaal.

6.2. Inleiding

Om de activiteiten op het metro areaal van de gemeente Amsterdam veilig en goed voorbereid uit te kunnen voeren, moeten aan een aantal voorwaarden worden voldaan. In dit hoofdstuk worden deze voorwaarden uiteengezet.

6.3. Vergunningen

Om werkzaamheden op of rondom het metro en tram areaal in Amsterdam uit te mogen voeren moeten een aantal vergunningen worden aangevraagd of meldingen gedaan te worden. Hierbij valt onder andere te denken aan WIOR vergunning en een vergunning conform artikel 12 van de Wet lokaal spoor. In hoofdstuk 2 van dit document is hier meer uitleg over gegeven. De onderhoudspartijen dienen van hun opdrachtgever (E&B) een instemmingsbesluit hebben om hun onderhouds werkzaamheden uit te mogen voeren.

6.4. Procesbeschrijving metro areaal

Wanneer activiteiten op het Amsterdamse metro areaal uitgevoerd gaan worden heeft het veiligheidsbeleid voortkomend uit vigerende procedures, wet- en regelgeving impact op de voorbereiding van deze activiteit. Zo dienen voorafgaand aan de werkzaamheden de volgende documenten ter beoordeling aangeleverd worden;

- V&G plan uitvoering waarin de specifieke activiteit(en) worden besproken
- RI&E met betrekking tot de uit te voeren activiteit(en)
- Plan ten aanzien van de veilige berijdbaarheid (zie paragraaf 3.3.3)

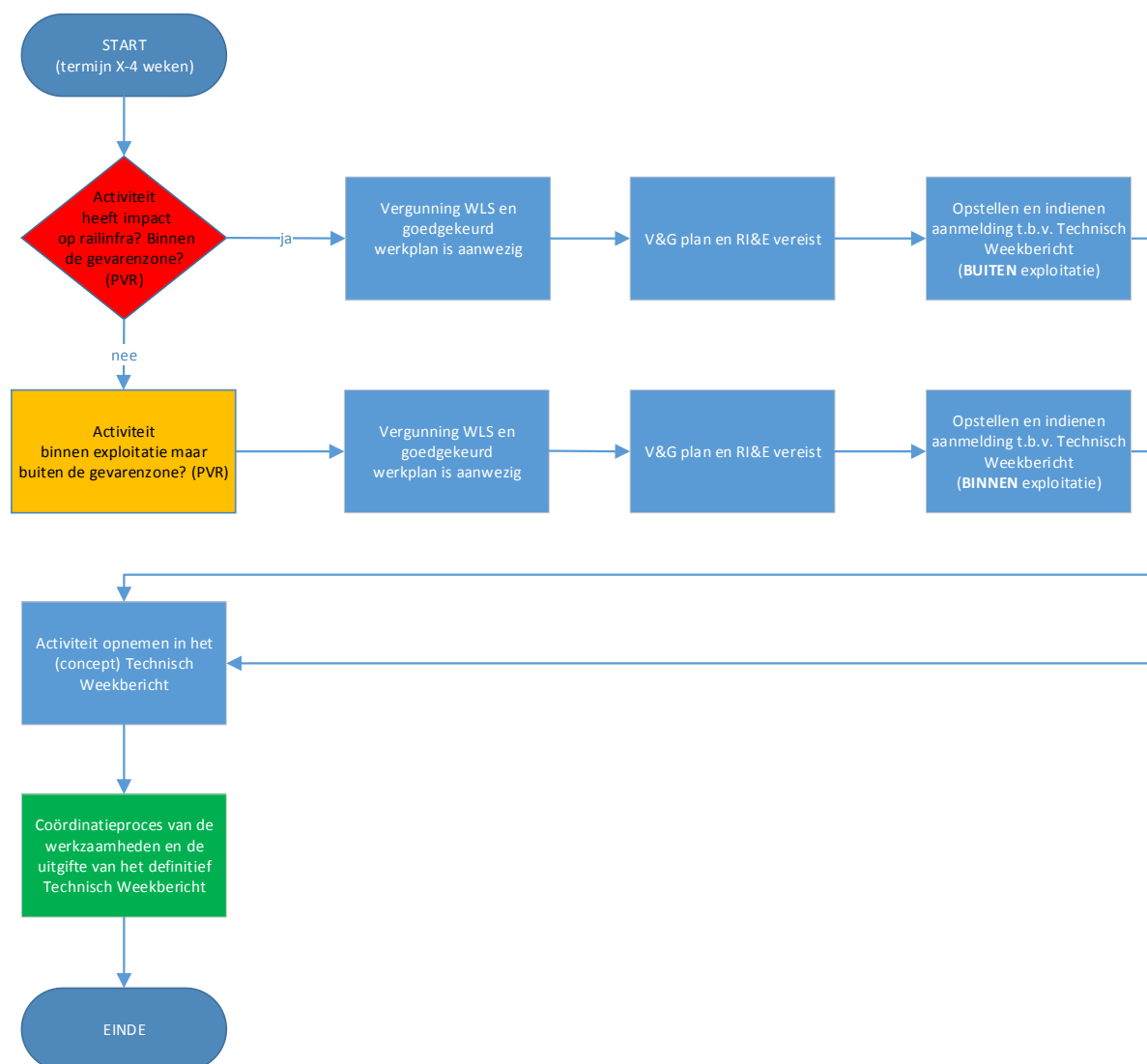
Voortkomend uit voorwaarden gesteld in het NVW en VVW Metro dienen werkzaamheden tijdens of buiten exploitatie of in buitendienststellingen (TBGN) te worden uitgevoerd.

Een TBGN of een buitendienststelling is een periode waarin activiteiten welke impact hebben op de railinfra en/of exploitatie kunnen worden uitgevoerd. Gedurende deze periodes is tevens de inzet van spoorgebonden materieel (met een hoger risicoprofiel) mogelijk. Per TBGN worden de bijbehorende tijden en tijdvensters 18 maanden vooraf in het TBGN-overleg vastgesteld en kenbaar gemaakt.

De beheerorganisatie GVB RS bepaalt of werkzaamheden in het juiste tijdvak worden uitgevoerd. Hierbij wordt rekening gehouden met onder andere;

- Gekozen werkplekbeveiligingsklasse;
- Beschikbaarheid (rail)infra;
- Beschikbaarheid t.a.v. exploitatie;
- Impact ten aanzien van veiligheid en gezondheid voor derden.

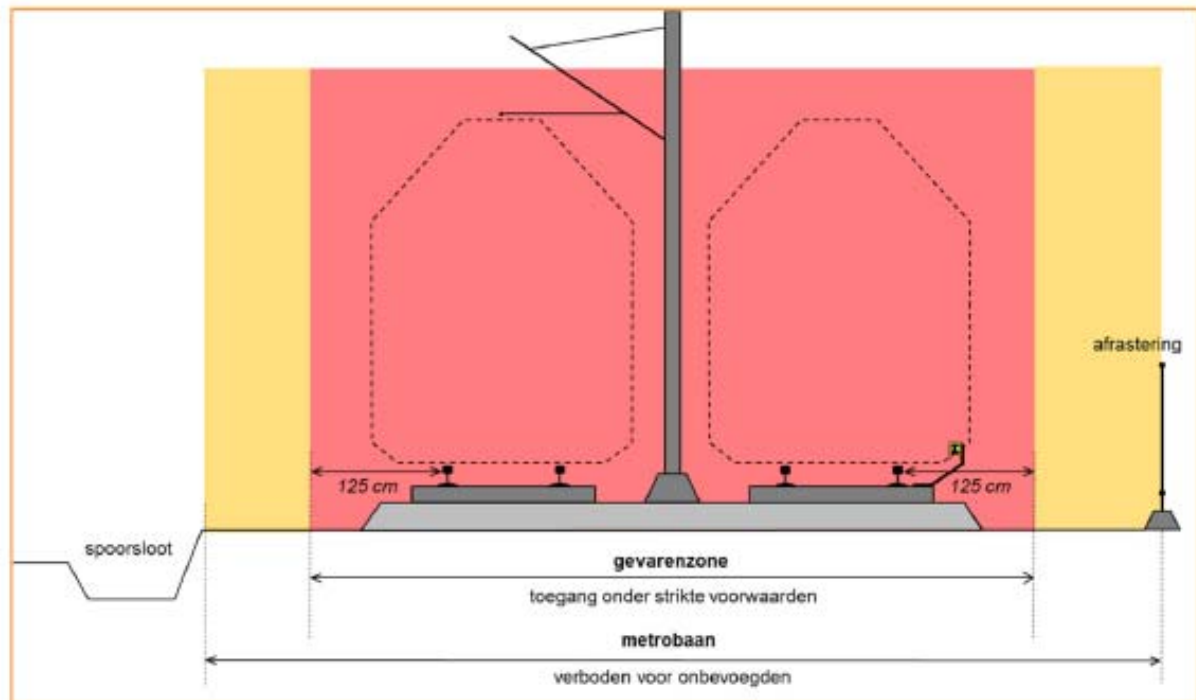
Om te bepalen welke items specifiek impact hebben op de werkvoorbereiding is het volgende keuzekader uitgewerkt:



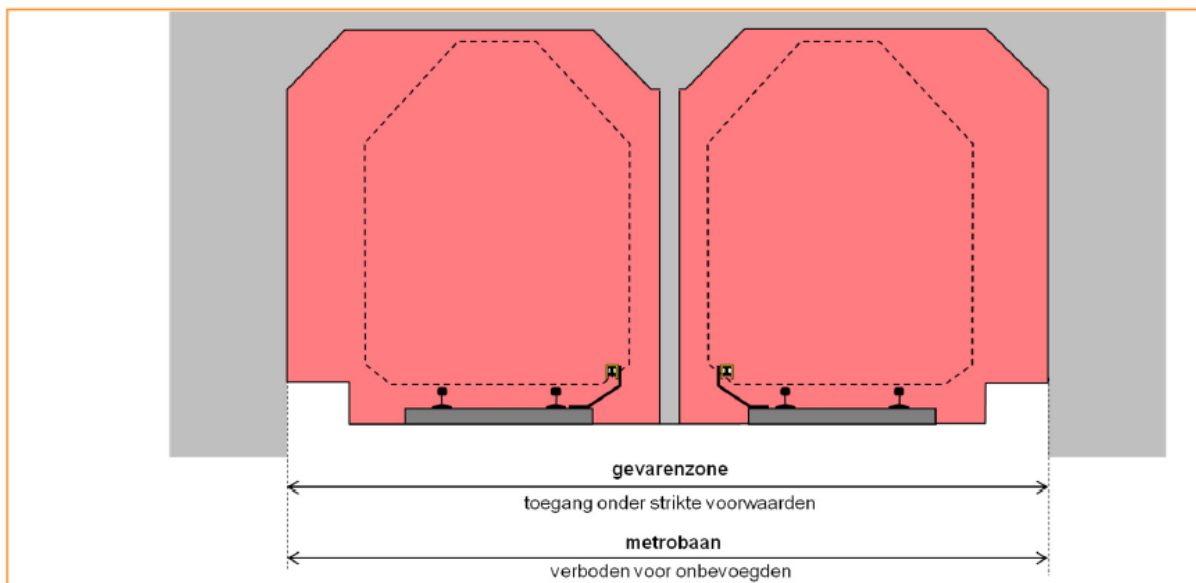
Figuur 2 Stroomschema voorbereiding metro

6.5. De gevarenzone op de metrobaan

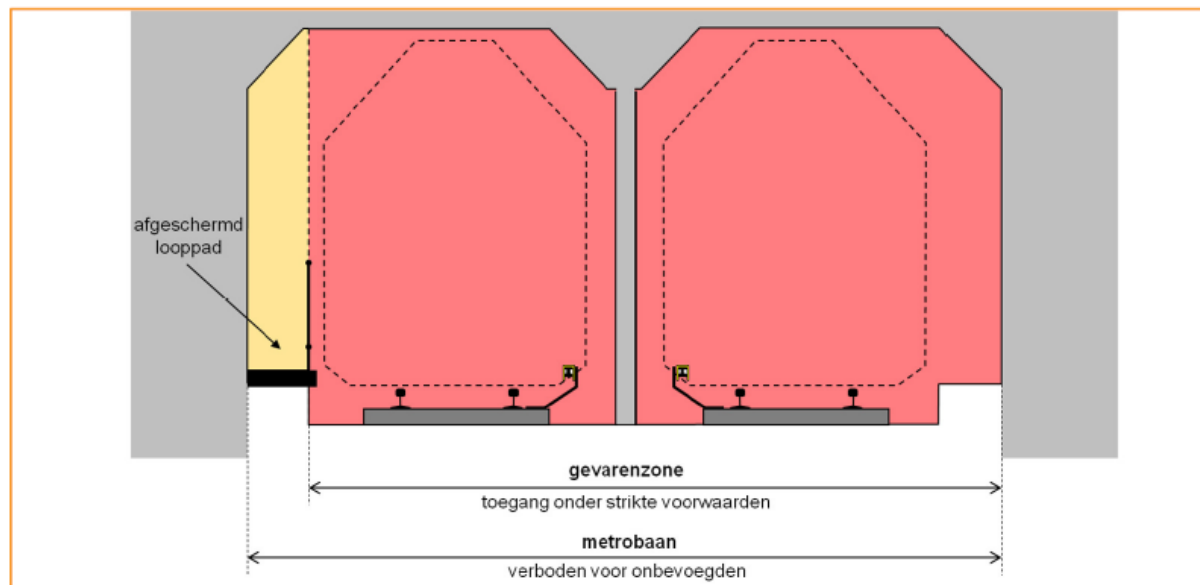
Om de juiste werkplekbeveiligingsklasse te bepalen waarin de activiteiten uitgevoerd dienen te worden zijn in het VVW Metro een tweetal varianten beschreven welke van kracht zijn voor de zone verdeling van de metrobaan. In de volgende figuren zijn voor zowel boven- als ondergrondse tracés de indeling toegevoegd.



Figuur 3 Voorbeeld van de metrobaan met de gevaarzone op een bovengronds traject



Figuur 4 Voorbeeld van de metrobaan met de gevaarzone op een bovengronds traject.



Figuur 5 Gevaarzone in de tunnel met afgeschermd looppad

Afhankelijk van in welke zone de activiteiten worden uitgevoerd en/of de aard van de activiteiten wordt de werkplekbeveiligingsklasse bepaald.

Verdere informatie over regelgeving met betrekking tot het NVW, VVW Metro en bijbehorende brancherichtlijnen is te vinden op <https://www.railalert.nl/regelgeving/regelgeving-aanrijdgevaar/regelgeving-metro>.

6.6. Toegang tot het Amsterdamse metro areaal

Om op het Amsterdamse metro areaal activiteiten uit te mogen voeren dient men minimaal beschikken over;

- Digitaal Veiligheidspaspoort (DVP), middels dit DVP kan een medewerker aantoonbaar maken dat hij over de juiste certificaten en/of diploma's beschikt en zijn functie binnen de railinfra uit mag voeren. Informatie over het verkrijgen van een DVP is te vinden op <https://www.railalert.nl/dvp>. Het DVP is op het metro areaal verplicht wanneer men zich op de metrobaan begeeft (uitgezonderd: bestuurders die hun railvoertuig kortstondig moeten verlaten en overheidshulpdiensten) + iedereen die op het metroperron werkzaamheden met een VHP-Metro uitvoert.⁸
- Certificaat Veiligheid en Toegang Op de Metrobaan, Middels dit certificaat kan de medewerker aantonen dat hij of zij voldoende is opgeleid ten aanzien van de risico's, beheersmaatregelen en procedures om veilig het metro areaal te betreden. Het certificaat VTOM dient op het DVP te zijn bijgeschreven. Informatie over de opleiding VTOM is te vinden op <https://www.vtom.nl/>.

⁸ Uitzondering hierop zijn personen die af en toe (minder dan 10 keer per kalenderjaar) in het spoor (trein of metro) komen voor bezoek of werk. Zij kunnen toegang verkrijgen met een dagpas.

Verder zijn op het Amsterdamse metro areaal alle toegangshekken, technische ruimtes, stations, e.d. voorzien van digitale EMMA-sloten. Deze digitale sloten inclusief de bijbehorende procedures zorgen voor een strikt toegangsbeleid. Medewerkers krijgen alleen toegang tot ruimtes en/of gebieden waartoe zij bevoegd zijn. Informatie over het verkrijgen van EMMA sleutels kan verkregen worden via emma@gvb.nl. Emma sleutels zijn strikt persoonlijk en niet overdraagbaar!

7. Werken op het tram areaal

7.1. Reikwijdte tram areaal

Het Amsterdamse tram areaal is opgebouwd uit een veertiental tramlijnen welke net als de metrolijnen deels een gevlochten dienstregeling rijden.

In onderstaande tabel zijn de veertien tramlijnen met hun nummer en begin- en eindstation benoemd.

Nummer:	Van station:	Naar Station:
1	Osdorp de Aker	Muiderpoortstation
2	Centraal Station	Nieuw Sloten
3	Zoutkreeksgracht	Flevopark
4	Centraal Station	Station RAI
5	Westergasfabriek	Amstelveen Stadshart
7	Slotermeer	Azartplein
11	Centraal Station	Surinameplein
12	Centraal Station	Amstelstation
13	Centraal Station	Geuzenveld
14	Centraal Station	Flevopark
17	Centraal Station	Osdorp Dijkgraafplein
19	Centraal Station	Diemen Sniep
24	Centraal Station	VU medisch centrum
26	Centraal Station	IJburg

7.2. Inleiding

Om de activiteiten op het metro en tram areaal van de gemeente Amsterdam veilig en goed voorbereid uit te kunnen voeren, moeten aan een aantal voorwaarden worden voldaan. In dit hoofdstuk worden deze voorwaarden uiteengezet.

7.3. Vergunningen

Om werkzaamheden op of rondom het metro en tram areaal in Amsterdam uit te mogen voeren moeten een aantal vergunningen worden aangevraagd of meldingen gedaan te worden. Hierbij valt onder andere te denken aan WIOR vergunning en een vergunning conform artikel 12 van de Wet lokaal spoor. In hoofdstuk 2 wordt hier meer uitleg over gegeven.

7.4. Procesbeschrijving tram areaal

Wanneer activiteiten op het Amsterdamse tram areaal uitgevoerd gaan worden heeft het veiligheidsbeleid voortkomend uit vigerende procedures, wet- en regelgeving impact op de voorbereiding van deze activiteit. Zo dienen voorafgaand aan de werkzaamheden de volgende documenten ter beoordeling aangeleverd worden;

- V&G plan uitvoering waarin de specifieke activiteit(en) worden besproken
- RI&E met betrekking tot de uit te voeren activiteit(en)
- Plan ten aanzien van de veilige berijdbaarheid (zie paragraaf 3.3.3)

Voortkomend het NVW en VVW Tram dienen werkzaamheden tijdens of buiten exploitatie of in buitendienststellingen (TBGN) te worden uitgevoerd.

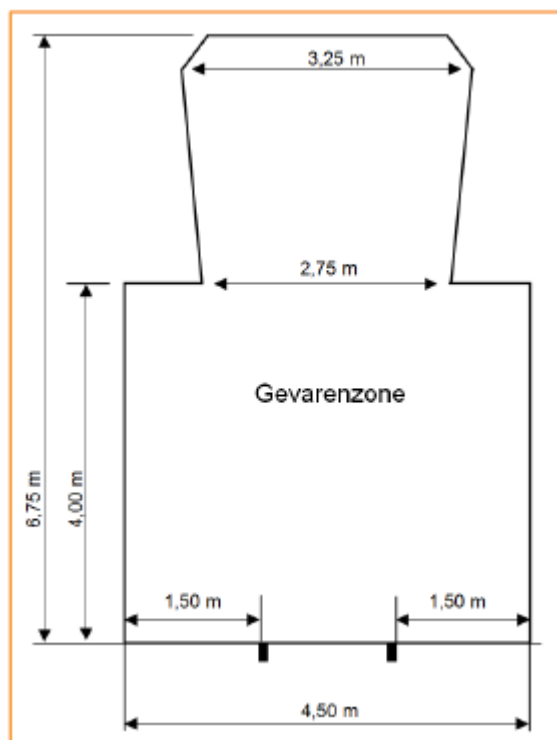
Een TBGN of een buitendienststelling is een periode waarin activiteiten welke impact hebben op de railinfra en/of exploitatie kunnen worden uitgevoerd. Gedurende deze periodes is tevens de inzet van spoorgebonden materieel (met een hoger risicoprofiel) mogelijk. Per TBGN worden de bijbehorende tijden en tijdvensters kenbaar gemaakt.

De beheerorganisatie GVB RS bepaalt of werkzaamheden in het juiste tijdvak worden uitgevoerd. Hierbij wordt rekening gehouden met onder andere;

- Gekozen werkplekbeveiligingsklasse;
- Beschikbaarheid (rail)infra;
- Beschikbaarheid t.a.v. exploitatie;
- Impact ten aanzien van veiligheid en gezondheid voor derden.

7.5. De gevarenzone op de trambaan

Om de juiste werkplekbeveiligingsklasse te bepalen waarin de activiteiten uitgevoerd dienen te worden is in het VVW Tram een maximale gevarenzone van de tram weergegeven welke van kracht is voor de zone verdeling van de trambaan. Deze is hieronder in Figuur 6 weergegeven.



Figuur 6 Maximale gevarenzone van de tram.

Afhankelijk van in welke zone de activiteiten worden uitgevoerd en/of de aard van de activiteiten wordt de werkplekbeveiligingsklasse bepaald.

Verdere informatie over regelgeving met betrekking tot het NVW, VVW Tram en bijbehorende brancherichtlijnen is te vinden op <https://www.railalert.nl/regelgeving/regelgeving-aanrijdgevaar/regelgeving-tram>.

7.6. Toegang tot het Amsterdamse tram areaal

Om op het Amsterdamse tram areaal activiteiten uit te mogen voeren dient men minimaal beschikken over;

- Digitaal Veiligheidspaspoort (DVP), middels dit DVP kan een medewerker aantoonbaar maken dat hij over de juiste certificaten en/of diploma's beschikt en zijn functie binnen de railinfra uit mag voeren. Informatie over het verkrijgen van een DVP is te vinden op <https://www.railalert.nl/dvp>. Het DVP is op het tram areaal verplicht wanneer men de functie van veiligheidspersoon tram (VHP-Tram) uitvoert.⁹
- Certificaat Veiligheid en Toegang Op de Metrobaan, Middels dit certificaat kan de VHP-Tram aantonen dat hij of zij voldoende is opgeleid ten aanzien van de risico's, beheersmaatregelen en procedures om veilig het tram areaal te betreden. Het certificaat VHP-Tram dient op het DVP te zijn bijgeschreven. Informatie over de opleiding VHP-Tram is te vinden op <http://www.vhp-tram.nl/>. Let wel dit certificaat is niet geldig om de rol als VHP-Tram uit te voeren hiervoor dient hij een opleiding tot VHP-Tram te volgen en het examen 'veiligheidspersoon tram (basis) bij BTC met goed gevolg af te leggen. Meer informatie is te vinden op https://www.b-t-c.nl/examens.php?action=view&Examen_Id=412.

Verder zijn, buiten het feit dat grote delen van het tram areaal gesitueerd zijn in de openbare ruimte, op het Amsterdamse tram areaal toegangshekken, technische ruimtes, stations, e.d. voorzien van digitale EMMA-sloten. Deze digitale sloten inclusief de bijbehorende procedures zorgen voor een strikt toegangsbeleid. Medewerkers krijgen alleen toegang tot ruimtes en/of gebieden waartoe zij bevoegd zijn. Informatie over het verkrijgen van EMMA sleutels kan verkregen worden via emma@gvb.nl. Emma sleutels zijn strikt persoonlijk en niet overdraagbaar!

⁹ Uitzondering hierop zijn personen die af en toe (minder dan 10 keer per kalenderjaar) in het spoor (trein of metro) komen voor bezoek of werk. Zij kunnen toegang verkrijgen met een dagpas.

Afkortingenlijst

Afkorting	Betekenis
BMI	Brand Meld Installatie
CAB	Centrale Afstand Bediening
CCV	Communicatie Centrum Vervoer
DVP	Digitaal Veiligheidspaspoort
EBH	Elektrotechnisch Bedrijfshandboek
GVB	Gemeentelijke Vervoersbedrijf
LMRA	Last Minute Risico Analyse
LWB	Leider Werkplekbeveiliging
MeT	Metro en Tram
NVW	Normenkader Veilig Werken
OCC	Observatie Communicatie Centrale
PVR	Profiel van Vrije Ruimte
RS	Rail Services
TBGN	Tijdelijke Buiten Gebruikname
VTOM	Veiligheid en Toegang Op de Metrobaan
VVW	Voorschrift veilig Werken
WIOR	Werken in de Openbare Ruimte
WLS	Wet Lokaal Spoor

Handboek RS

Handleiding werken op het metro en tram areaal



Proceseigenaar:	Manager Asset Management
Auteur(s):	

R. van Leeuwe

Autorisatie	
Manager Asset Management	M.W.M.de Vrind

Versienr	Datum	Omschrijving wijziging	Gewijzigd door
1.0	17-02-2020	Eerste publicatie in Handboek RS	-