

Veiligheids- en Gezondheidsplan Ontwerpfase
ProRail TN430397
‘Landelijk - Onderhoud Omroep- en ontruiming alarm
installaties op stations’

Datum: 23-10-2023

Versie: 1.1

Status: ~~concept~~/definitief

"Wij verbinden mensen, steden, en bedrijven per spoor nu en in de toekomst. Wij maken aangenaam reizen en duurzaam vervoer mogelijk en zorgen dat het op en om het spoor veilig is."

Melding van ongevallen, calamiteiten, incidenten en bijzondere situaties

Deze tabel geeft aan welke afwijkende situaties **direct** gemeld moeten worden aan hulpdiensten, overheidsinstanties en opdrachtgever.

Afwijkende situatie	Contactpersonen	Telefoon
Ongevallen en direct dreigend gevaar	Alarmnummer	112
Alle incidenten: Meldkamer Spoor	Meldkamer Spoor	084 084 95 96
Vondst explosief	Politie (+ melden bij OO-loket@prorail.nl)	0900 8844
Technische afwijkingen en storingen	Officier van Dienst Assets OvD-A	084 086 7092
Arbeidsongeval	Nederlandse Arbeidsinspectie	0800 5151
Alle incidenten: Verkeersleiding(post)	N.t.b. (is locatie afhankelijk)	
Alle incidenten: Contractmanager	E. Schiferli	06-29465362

De contractmanager moet over alle incidenten binnen 24 uur ook schriftelijk worden geïnformeerd.

Bel voor afwijkende situaties en storingen in de transfer-omgeving (stations, perrons etc) met NS-calamiteitennummer: 030 – 2354 444 - SECURITY OPERATION CENTER (SOC)

Of stuur een WhatsApp sturen naar nummer 06-13181318 om overlast of onveilige situaties op het station te melden.

VERIFICATIE- EN VALIDATIE BLAD (1)

V&G PLAN ONTWERPFASE

Projectnaam en -nummer opdrachtgever	Landelijk - Onderhoud Omroep- en ontruiming alarm installaties op stations TN430397
Datum	23-10-2023
Versie	1.1
Status	Concept/definitief

Versiehistorie			
Versie nr.	Datum	Toelichting op wijzigingen	Naam/Bedrijf
0.1	15-09-2023	Eerste concept versie	O.L. Ewaart/ Innocy
1.0	18-09-2023	Aanpassingen na review contractmanager	O.L. Ewaart/ Innocy
1.1	23-10-2023	Aanpassen TN nummer	O.L. Ewaart/ Innocy

Autorisatie	Functie	Bedrijf	Naam	Datum	Handtekening
Opgesteld	V&G-CO	Innocy	O.L. Ewaart	23-10-2023	
Interne toets (optioneel)	Collega V&G-CO	Nvt			
Getoetst	mdw Stations	ProRail			
Goedgekeurd	Contractmanager (coördinator ontwerpfasen)	ProRail	E. Schiferli		

V&G PLAN OVERDRACHT¹

Van ontwerpfasen opdrachtgever naar ontwerpfasen opdrachtnemer

Autorisatie	Functie	Bedrijf	Naam	Datum	Handtekening
Opgesteld	V&G-CO opdrachtgever				
Overdracht	V&G-CO opdrachtnemer				
Aanwezig	Contractmanager	ProRail			
Aanwezig (optioneel)	V&G-adviseur	ProRail	Naam		

Van ontwerpfasen naar uitvoeringsfasen

Autorisatie	Functie	Bedrijf	Naam	Datum	Handtekening
Opgesteld	V&G-CO				
Overdracht	V&G-CU				
Aanwezig	RSE/mdw AM	ProRail			
Aanwezig (optioneel)	V&G-adviseur	ProRail	Naam		

Opmerkingen met betrekking tot- en verslag van- de overdracht worden ingevuld in H 7, bijlage 1.

¹ De RSE neemt het initiatief

VERIFICATIE- EN VALIDATIE BLAD (2)

V&G PLAN UITVOERINGSFASE

Projectnaam en -nummer opdrachtgever	Naam en nummer
Datum	dd-mm-jjjj
Versie	x.x
Status	Concept/definitief

Versiehistorie			
Versie nr.	Datum	Toelichting op wijzigingen	Naam/Bedrijf

Autorisatie	Functie	Bedrijf	Naam	Datum	Handtekening
Opgesteld	V&G-CU				
Interne toets	Collega V&G-CU				
Contractuele toets	Contractmanager	ProRail			
Acceptatie	Projectleider	Opdracht nemer			

Betrokken personen

De tabel geeft een overzicht van alle personen die betrokken zijn bij het opstellen van het V&G-plan in de verschillende projectfasen.

Rol	Bedrijf	Naam	Email	Telefoon
Opdrachtgever				
Contractmanager	ProRail	E. Schiferli	Ewout.schiferli@prorail.nl	06-29465362
V&G-adviseur	ProRail	J. Gullikers	Joop.gullikers@prorail.nl	06-42194908
Installatieverantwoordelijke	Ntb			
(Coördinerend) V&G-CO	Innocy	O. Ewaart	Oscar.ewaat@innocy.nl	06-34385819
Uitvoerende partij (uitvoeringsfase)				
Projectmanager				
(Coördinerend) V&G-CU				
Werkverantwoordelijke				
Onderaannemers en nevenaannemers				
Projectmanager				
Projectmanager				
Te informeren instanties				
Stationsmanager van het betreffende station	Ntb			

De verschillende V&G-coördinatoren die een rol spelen in het borgen van een veilige werkplek zijn:

Coördinator ontwerpfase zoals benoemd in het Arbeidsomstandighedenbesluit (art. 2.30)

Binnen ProRail is de Projectmanager van een project dan wel contractmanager van het contract de verantwoordelijk manager (accountable) voor het borgen van een veilige werkplek door het volgen van het V&G-proces. Deze rol wordt in het Arbeidsomstandighedenbesluit de coördinator ontwerpfase genoemd.

Veiligheids- & gezondheidscoördinator Ontwerpfase (V&G-CO)

Een – meestal door ProRail ingehuurd – door railAlert gecertificeerde veiligheidskundige, die verantwoordelijk is voor het opstellen van het V&G-plan in de ontwerpfase. De V&G-CO maakt bij het opstellen van het V&G-plan gebruik van het V&G-dossier.

Veiligheids- & gezondheidscoördinator Uitvoeringsfase (V&G-CU)

Een door railAlert gecertificeerde veiligheidskundige, die namens de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor het opstellen van het V&G-plan in de uitvoeringsfase. De V&G-CU maakt bij het opstellen van het V&G-plan gebruik van het V&G-dossier.

Inhoud

1	Project specifieke informatie	8
1.1	Geldigheidsduur V&G-plan en actualisatie	8
1.2	Algemene gegevens (bouw)werk.....	8
1.2.1	Contractvorm/ projectfase	8
1.2.2	Beschrijving van het tot stand te brengen bouwwerk en werkzaamheden	8
1.2.3	Locatie van de werkzaamheden	10
1.3	Beschrijving techniekvelden.....	10
1.4	V&G-dossier	10
1.4.1	Specifieke Object gebonden risico dossiers	10
1.4.2	Generieke Object gebonden risico dossiers	11
1.4.3	Kaartlagen in Railmaps	11
1.4.4	Productrisico's	12
1.5	Overlegstructuur.....	12
1.6	Coördinatie opdrachtnemer.....	13
1.7	Betrokken personen	13
1.8	Planning	13
1.9	Melding aan toezichthouder (Nederlandse Arbeidsinspectie)	13
1.9.1	Vermoedelijk aantal werkgevers en zelfstandigen tegelijkertijd op de werkplek	13
1.9.2	Vermoedelijk aantal werknemers tegelijkertijd op de werkplek	13
1.9.3	Meldingsplicht Nederlandse Arbeidsinspectie	14
2	Risico-inventarisatie	15
2.1	Spoor specifieke risico's elektrocutie- en aanrijdgevaar	15
2.2	Niet spoor specifieke risico's (alle overige Arbo risico's)	15
2.3	Risico's naar de omgeving (artikel 10 AW, voorkomen van gevaar voor derden).....	15
2.4	Milieurisico's	16
2.5	Legenda en risicowegingstabel.....	16
2.6	BTO-keuzen gemaakt in de ontwerpfase.....	16
3	Toezicht en voorlichting	17
3.1	Toezicht bij uitvoering	17
3.2	Voorlichting en instructie	17
4	Standaard richtlijnen	18
4.1	Ongevallen	18
4.2	Bedrijfshulpverlening	18
4.3	Milieu	18
4.4	Bepalingen voor het omgaan met gevaarlijke stoffen	18

4.5	Inventarisatie milieubelastende stoffen	18
4.6	Overbrengingsritten.....	18
4.7	Kabels en Leidingen met CROW 500	19
5	Inrichten bouwplaats	20
6	Regelingen en procedures	21
7	Bijlage 1 Overdracht.....	22
8	Bijlage 2 Gebruikte input	23
9	Bijlage 3 Life Saving Rules	24
10	Bijlage 4 Certificaten V&G-coördinatoren	25
11	Bijlage 5 RI&E	26
12	Bijlage 6 Kennisgeving Nederlandse Arbeidsinspectie.....	27

1 Project specifieke informatie

Met dit Veiligheid- en Gezondheid plan ontwerpfase (hierna V&G plan ontwerpfase) geeft de opdrachtgever inzicht in de project specifieke risico's en bijbehorende -beheersing. Hiermee vult opdrachtgever zijn eigen verantwoordelijkheid in vanuit Arbeidsomstandighedenbesluit Hoofdstuk 2 afdeling 5 (Bouwproces), en faciliteert de opdrachtgever de opdrachtnemer om invulling te geven aan de verantwoordelijkheden vanuit de Arbeidsomstandighedenwet.

Als onderdeel van dit V&G plan ontwerpfase is er een Risico-Inventarisatie en Evaluatie (hierna RI&E te noemen) opgesteld, waarin wordt ingegaan op de veiligheid en gezondheidsrisico's die zich mogelijk voordoen tijdens de werkzaamheden die worden uitgevoerd voor het beheer en onderhoud van de omroep- en ontruimingsinstallaties op stations. Een deel van deze risico's moeten door de opdrachtnemer na gunning van het contract verder worden uitgewerkt in het V&G plan Uitvoeringsfase. Dit omdat de risico's ten gevolge van bijvoorbeeld de gekozen werkwijze en de afspraken met betrekking tot de uitvoering van de maatregelen in deze fase van het contract nog niet bekend zijn.

Het gebruik van dit V&G plan ontwerpfase omvat het vertrekpunt voor het project specifieke V&G-plan uitvoeringsfase van de opdrachtnemer. De opdrachtnemer werkt daarnaast ook altijd conform de eigen bedrijfs-RI&E, en is daarmee zelf verantwoordelijk voor het veilig handelen vanuit deze bedrijfs-RI&E. Wel is er altijd coördinatie tussen, indien van toepassing, de samenwerkende partijen en derden verplicht, zodat conflicterende activiteiten worden vermeden.

1.1 Geldigheidsduur V&G-plan en actualisatie

Het V&G-plan is geldig voor de gehele duur van het contract. Zie §1.8 voor een planning. Jaarlijks dient het plan wel te worden geëvalueerd en indien nodig (bij bijvoorbeeld wijzigingen in de regelgeving, incidenten en/ of wijzigingen in het systeem) te worden herzien

Het V&G-plan wordt lopende de contracteringsfase geactualiseerd door de VGCO en na de gunning van het contract wordt het geactualiseerd door de opdrachtnemer van het contract. Het V&G-plan is niet meer actueel en moet o.a. aangepast worden:

- Op het moment dat er in het ontwerpproces een andere keuze gemaakt wordt
- Als het contract wijzigt.
- Bij nadere uitwerking van het ontwerp op basis van het contract.
- Na de overgang van de ontwerpfase naar de uitvoeringsfase.

Uiteindelijk wordt dit V&G-plan door de V&G-CU van de opdrachtnemer van het contract aangevuld, geactualiseerd en omgeschreven tot een V&G-plan dat actueel is voor de uitvoeringsfase.

Als er wijzigingen optreden in de uitvoeringsvorm van de werkzaamheden en daardoor in het V&G-plan, dan dient de V&G-CU het V&G-plan aan te passen in afstemming met de V&G-CO. Bij voorgestelde wijzigingen op een geaccordeerd V&G-plan wordt de reden van de wijziging beschreven in deze paragraaf. De wijzigingen dienen zichtbaar doorgevoerd te worden door de V&G-CU. Het V&G-plan dient dan opnieuw ter toetsing en accordering aan ProRail te worden aangeboden. Verificatie en validatie dient opnieuw plaats te vinden.

1.2 Algemene gegevens (bouw)werk

1.2.1 Contractvorm/ projectfase

Contractvorm: Services contract

Naam contract: Landelijk onderhoud omroep- en ontruimingsinstallaties op stations

Contractnummer: TN430397

1.2.2 Beschrijving van het tot stand te brengen bouwwerk en werkzaamheden

Het project bestaat uit het beheer en onderhoud van de omroepinstallatie en de Ontruiming alarm installatie (OAI) op stations, zowel preventief als correctief. Het in dit plan beoogde beheer en onderhoud beperkt zich niet tot het ter plekke verhelpen van incidenten, maar omvat tevens het gehele materials management, configuratiemanagement, het doorvoeren van wijzigingen, operationeel beheer, functioneel beheer, het claimen van garantie (indien van

toepassing), het aanpassen van tekeningen en data in SAP, het verrichten van preventief onderhoud, het (laten) repareren van defecte onderdelen en het in opdracht van de contractmanager, verplaatsen, het in beheer nemen van nieuwe of gewijzigde installaties, het bijplaatsen of verwijderen van onderdelen van de omroepinstallaties, problem management en het certificeren van de OAI en reparaties van onderdelen.

De volgende onderdelen van de omroep installatie behoren niet tot de scope van deze uitvraag:

a. De landelijke systemen en voorzieningen voor de content en verwerking van de omroepberichten (o.a. OCRI-werkplekken en het publicatiesysteem BOCS).

b. Verdeler rek in de technische ruimte.

Noot: uitgezonderd verdeler stroken IROS in de apparatuur kast. Deze behoren wel tot de scope van deze vraagspecificatie.

c. Luidsprekers in commerciële ruimten.

Noot: er zijn ook commerciële ruimten die als wachtruimte dienen (bijv. station Deurne) en die behoren wel tot de scope.

d. 24V-/230V-voeding (uitgezonderd (nood)voeding actieve luidsprekers).

De overige apparatuur in de Telecomkast (modems, Boline, camera-apparatuur, etc.) behoort niet tot de scope van deze uitvraag.

Niet tot de scope van deze uitvraag met betrekking tot de OAI behoort:

- Brand Meld Installatie (BMI)
- Sprinkler installatie (SI)

Voor meer informatie omtrent de omschrijving van de opdracht wordt verwezen naar de vraagspecificatie van het contract.

Hieronder volgt een nadere beschrijving van de voorgenomen werkzaamheden:

- Realiseren van een veilige werkplek (spoor- en wegverkeer);
- Werken in Relaishuizen en/of onderstations;
- Werken in technische ruimtes;
- Werken nabij de spoorlijn inclusief de bovenleiding;
- Werken nabij de openbare weg;
- Werken op het perron;
- Werken op hoogte;
- Graafwerkzaamheden.

Aandachtspunten:

Een aantal aandachtspunten waar men in de uitvoeringsfase extra aandacht aan moet besteden zijn:

- De opdrachtnemer dient de locatie waar gewerkt moet worden vooraf te inventariseren en vast te stellen waar de installatie zich bevindt en welke risico's en maatregelen zoals omschreven in hfdst. 2.1, 2.2, 2.3 en 2.4 aan de orde zijn. Mochten er afhankelijk van het werk en/ of de locatie, risico's ontstaan die niet in de hoofdstukken 2.1, 2.2, 2.3 en 2.4 zijn behandeld dient in overleg met de opdrachtgever te worden afgestemd welke aanvullende maatregelen er voor deze specifieke risico's moeten worden getroffen.
- Over het algemeen zijn de installaties gesitueerd op het perron in zone B of C (of buiten zone C). In een enkele situatie zouden delen van de installaties nog aanwezig kunnen zijn in zone A. Indien dit van toepassing is dient dit zo snel mogelijk na constatering gemeld te worden aan de opdrachtgever. In onderling overleg dient dan te worden besproken op welke wijze de betreffende installaties mogelijk kunnen worden verplaatsen
- Bij het uitvoeren van werkzaamheden in de technische ruimte dienen de vigerende voorschriften en procedures (toegang, huisregels) gehanteerd te worden.
- De werkzaamheden aan de installaties mogen alleen uitgevoerd worden door daarvoor opgeleid personeel. (zie ook de vraagspecificatie)
- Voor werkzaamheden waarbij 1 monteur wordt ingezet moet in het V&G-plan uitvoeringsfase extra aandacht worden besteed aan, hoe te handelen bij het inschakelen van hulpverlening en hoe te handelen bij calamiteiten.

1.2.3 Locatie van de werkzaamheden

Het project bestaat uit het beheer en onderhoud van alle omroepinstallaties en de OAI op stations in Nederland. De werkzaamheden kunnen verschillen per locatie, zie hiervoor ook het contract.

ProRail voert daarnaast de komende jaren meerdere projecten uit waarbij het aantal stations zal toenemen c.q. uitgebreid of gewijzigd zal worden. De installaties met betrekking tot de omroep en OAI zullen gedurende de looptijd van de overeenkomst dus wijzigen in aantallen. Alle ProRail installaties met betrekking tot de omroep en OAI inclusief mutaties vallen binnen de scope van het contract.

De installatie met betrekking tot de omroep- en de OAI staat veelal in de MER transfer/ technische ruimte. Deze ruimte kan zich in een stationsgebouw (SG) (*ook wel Centrale Verdelers (CV) genoemd*), straatkast (SK) of Relais Huis (RH) bevinden. Ook een combinatie van 'Voedingsruimte' met de 'Telecom ruimte' komt voor. Bekabeling vanuit de Telecom ruimte naar de luidsprekers en eventuele andere onderdelen op het station loopt in de perrons en/of via kabelgoten in de stationskap.

Om op de werkplek te komen kan gebruik worden gemaakt van de reguliere routes op de stations die door de reizigers gebruikt worden.

1.3 Beschrijving techniekvelden

Vanuit het contract gezien is de verwachting dat er tijdens de uitvoering raakvlakken ontstaan met de volgende techniekvelden:

- Omroepinstallaties
- Ontruiming alarm installatie

In dit plan zijn de risico's gezien vanuit het ontwerp m.b.t. de bovenstaande techniekvelden in hfdst. 2 opgenomen. In het V&G-plan uitvoeringsfase dient na het vaststellen van de werkmethode verder invulling aan de betreffende techniekvelden te worden gegeven.

1.4 V&G-dossier

ProRail heeft een V&G-dossier beschikbaar² waarin de bij ProRail al bekende V&G-risico's zijn opgenomen, die zijn verbonden aan het betreden van, en het werken op, door ProRail beheerde terreinen. Dit V&G-dossier bestaat uit 4 typen risicodossiers:

- Specifieke Objectgebonden risicodossiers (specifieke OGRD), waarin specifieke V&G-informatie van een object (bijvoorbeeld brug, station, tunnel)
- Generieke Objectgebonden risicodossier (generieke OGRD), waarin generieke V&G-informatie opgenomen is voor objecten die veel worden toegepast in het spoor (bijvoorbeeld railinzetplaats, relaishuis, wissel)
- Kaartlagen in Railmaps, waarin geografisch relevante V&G-informatie opvraagbaar is
- Productrisico's, waarin V&G-informatie in relatie tot gezondheidsgevaarlijke stoffen staat opgenomen (bijvoorbeeld kwarts, chroom-IV, asbest)

Het aanbieden, actueel houden en beheren van het V&G-dossier is een verantwoordelijkheid van ProRail. Als de werkzaamheden leiden tot aanpassing van het V&G-dossier, dan maakt het actualiseren en aanleveren van relevante V&G-informatie deel uit van de opdracht. Deze paragraaf beschrijft het resultaat van het consulteren van het V&G-dossier door V&G-CO en V&G-CU, als onderdeel van het opstellen van het V&G-plan.

1.4.1 Specifieke Object gebonden risico dossiers

Voor verschillende locaties zijn object gebonden risico's uitgewerkt welke zijn terug te vinden via Sharepoint V&G van ProRail te benaderen via Railmaps. Indien men hier geen toegang tot heeft kan dit worden verkregen via de opdrachtgever. Wanneer een werklocatie bekend is dient sharepoint te worden geraadpleegd om na te gaan of er voor de betreffende locatie invulling is gegeven aan de object gebonden risico's. Indien dit het geval is dienen deze risico's in het V&G plan. Uitvoeringsfase te worden opgenomen en uitgewerkt.

² Het V&G-dossier is digitaal beschikbaar via www.railmaps.nl

1.4.2 Generieke Object gebonden risico dossiers

De volgende generieke OGRD's zijn relevant voor de projectwerkzaamheden en de inhoud ervan is verwerkt in de RI&E:

- Communicatiesystemen
- MER-Tr / telecomruimte en telecominstallaties op stations
- Kabels & leidingen
- kabeltunnel
- Relaishuis en relaishuis

1.4.3 Kaartlagen in Railmaps

De volgende aandachtspunten voor de RI&E komen hieruit naar voren:

• Ontploffbare Oorlogsresten

In het kader van de Arboret heeft de opdrachtgever, samen met de opdrachtnemer, de verplichting de risico's die in de uitvoering van het project kunnen ontstaan te inventariseren en te evalueren. Dit geldt ook voor de risico's met betrekking tot de mogelijke aanwezigheid van Ontploffbare Oorlogsresten (OO). Aangezien nog niet bekend is waar en of er grondroerende werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Dient de opdrachtnemer wanneer grondroerende activiteiten moeten worden uitgevoerd na te gaan of de locatie verdacht is op het aantreffen van OO.

Railmaps geeft hiervoor een eerste indicatie ten aanzien van OO. Wanneer de informatie vanuit Railmaps aangeeft dat de locatie verdacht is of wanneer de locatie nog niet onderzocht is dient de opdrachtnemer in overleg met de contractmanager een aanvullend onderzoek te laten uitvoeren of aanvullende maatregelen af te stemmen.

Wanneer de locatie vanuit Railmaps als onverdacht wordt gezien hoeft de opdrachtnemer geen aanvullende maatregelen te treffen. Wanneer men in dit geval alsnog onverwachts OO aantreft moet gehandeld worden conform het [processchema toevalsvondst](#) van ProRail.

• Milieuhygiënische bodemkwaliteit

Spoorgronden voldoen nagenoeg nooit aan de achtergrondwaarde (AW) en zijn vaak heterogeen diffuus verontreinigd met zware metalen en PAK, ook op locaties waar geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging of wordt verwacht. Voor alle werkzaamheden op ProRail percelen waarbij grond geroerd wordt moet daarom een minimaal niveau van risicobeheersing in acht worden genomen. Dit niveau wordt in de CROW400 'basishygiëne' genoemd. Aangezien nog niet bekend is waar en of er grondroerende werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Dient de opdrachtnemer wanneer grondroerende activiteiten moeten worden uitgevoerd na te gaan of de locatie mogelijk verontreinigd is

Voor de actuele milieuhygiënische bodemkwaliteit dienen de volgende kaartlagen uit Railmaps te worden geraadpleegd:

- Nazca Bodem ProRail
- Wbb-gevallen
- Onderzoek
- CROW toetsing

Voor de (mogelijke) aanwezigheid van gevallen van ernstige bodemverontreiniging en al beschikbare onderzoeksrapportages dient de opdrachtnemer vervolgens contact op te nemen met ProRail-LJV via bodemloket@prorail.nl.

Na advies van het bodemloket zal in overleg met de contractmanager bepaald worden welke vervolgstappen dan wel aanvullende maatregelen getroffen moeten worden om blootstelling met verontreinigde grond te voorkomen of te beheersen.

Voor projecten waarin grondverzet plaatsvindt is een onderzoeksplicht van kracht voor de 'nieuwe' verontreiniging PFAS. Dit is vastgelegd in de kamerbrief 'voorlopig Handelingskader PFAS' namens het Ministerie van I en W, zie [link](#).

1.4.4 Productrisico's

- **Asbest**

Voor zover als bekend zijn de omroep en ontruimingsinstallaties welke onderhouden moeten worden niet voorzien van asbesthoudend materiaal. Bij het aantreffen van mogelijk asbesthoudende materialen (bijvoorbeeld in kabelgoten) dient in overleg met de OG een passende beheersmaatregel gekozen te worden

- **Chroom 6 en lood**

Alle geschilderde metalen objecten van ProRail zijn chroom-6 verdacht en moeten als chroom-6 houdend behandeld worden. ProRail laat geen chroom-6 onderzoek uitvoeren en verlangt dit ook niet van haar opdrachtnemers. Indien objecten van voor 1990 behandeld dienen te worden zal er onderzocht moeten worden of er sprake is van loodhoudende loodmenie.

- **Teerhoudende materialen**

Gezien de beschrijving van het werk heeft men geen raakvlak met eventueel teerhoudend materiaal

- **Kwartshoudende ballast**

Voor de uitvoering van het contract worden geen ballastroerende werkzaamheden voorzien

- **Overige kwarts en stofrisico's**

Er zijn wel overige werkzaamheden voorzien die kunnen leiden tot het vrijkomen van respirabel kwartsstof of overige fijnstof. Het betreft in dit geval met name slijp-, schuur en boorwerk. Hiervoor dient gebruik te worden gemaakt van materiaal voorzien van afzuiging of de behandelen objecten dienen nat te worden gehouden.

1.5 Overlegstructuur

De coördinerende V&G-CU dient aan te geven op welke wijze invulling zal worden gegeven aan samenwerking en communicatie. De coördinerende V&G-CU stelt daartoe een (communicatie)plan op waarin in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde komen:

- Naam overleg;
- Frequentie per overleg;
- Vereiste aanwezigen per overleg;
- Registratie per overleg;
- Te gebruiken communicatiemiddelen;
- De wijze waarop de maatregelen uit de RI&E moeten worden uitgevoerd;
- Het vastleggen van taken en bevoegdheden op gebied van V&G voor de diverse functionarissen;
- De wijze waarom V&G-risico's worden besproken en beheerst die voortvloeien uit het gelijktijdig werken door meerdere partijen;
- Toezicht op de werkzaamheden;
- Registratie en overleg van ongevallen en bijna-ongevallen. - (Tussentijdse) Evaluatie van het werk

V&G zal daarnaast ook een vast onderwerp van bespreking in de vergaderingen zijn.

De Opdrachtnemer dient minimaal de volgende overlegstructuur conform onderstaande met ProRail in te richten:

Type overleg	Frequentie	Onderwerpen
Periodiek overleg	1 keer per maand	Dagelijkse gang van zaken zoals rapportage, status van incidenten, facturering etc.

De uiteindelijke invulling en frequentie wordt in onderling overleg ingevuld. De Opdrachtnemer moet rekening houden met een hogere frequentie bij aanvang. De definitieve vormgeving van de overlegvormen vindt plaats na gunning.

1.6 Coördinatie opdrachtnemer

De opdrachtnemer van dit contract is verantwoordelijke voor de V&G coördinatie binnen dit contract en zorg te dragen voor de coördinatie met het uitvoerend personeel, zelfstandige welke door de opdrachtnemer voor dit contract worden ingehuurd en eventuele onderaannemers.

Daarnaast dient de opdrachtnemer na te gaan of ten tijde van dit project raakvlakken ontstaan met andere projecten.

Op het moment dat naast de opdrachtnemer andere partijen tegelijkertijd dan wel aansluitend werkzaamheden uitvoeren op één dezelfde locatie zal afstemming plaats moeten vinden m.b.t. het optreden en beheersen van V&G- risico's als gevolg van interactie/ raakvlakken tussen de verschillende partijen. In dit geval moet er coördinatie plaats vinden tussen de partijen om de risico's en maatregelen op elkaar af te stemmen. De voorkeur gaat uit naar het scheiden van de werkzaamheden in plaats en/ of tijd.

De opdrachtgevers van de partijen stellen in dit geval één coördinerende partij vast, welke de verantwoording krijgt om de raakvlakken verder af te stemmen en eventuele aanvullende maatregelen vast te stellen.

De partijen behouden daarnaast wel hun eigen V&G-verantwoordelijkheid

1.7 Betrokken personen

Een overzicht van de betrokken personen staat in de tabel op pagina 5. De betrokken V&G-coördinatoren moeten beschikken over een geldig certificaat. Kopieën van het certificaat worden ter inzage aangeboden aan de opdrachtgever, zodat de geldigheid door de opdrachtgever kan worden geverifieerd. Na het weglakken van de AVG-gevoelige gegevens kunnen deze kopieën worden toegevoegd aan bijlage 4.

1.8 Planning

Hieronder volgt een nadere beschrijving van de planning van de voorgenomen werkzaamheden, voor zover deze bekend zijn ten tijde van het opstellen van deze versie van het V&G-plan:

Planning	Werkzaamheden
1 april 2024	Aanvangsdatum contract
4 jaar	Looptijd contract
2 x 2 jaar	Mogelijke verlenging van het contract

Deze planning dient in de volgende versies van het V&G-plan door de op dat moment actief zijnde V&G-coördinatoren nader uitgewerkt te worden.

1.9 Melding aan toezichthouder (Nederlandse Arbeidsinspectie)

1.9.1 Vermoedelijk aantal werkgevers en zelfstandigen tegelijkertijd op de werkplek

Hieronder volgt een inschatting van het aantal werkgevers en zelfstandigen dat tegelijkertijd op de werkplek aanwezig zal zijn:

Vermoedelijk aantal werkgevers en zelfstandigen aanwezig op de werkplek	
Aantal werkgevers:	Max. 2 (ON en eventueel Werkplekbeveiligingsbedrijf)
Aantal zelfstandigen:	-

1.9.2 Vermoedelijk aantal werknemers tegelijkertijd op de werkplek

Hieronder volgt een inschatting van het aantal werknemers dat tegelijkertijd op de werkplek aanwezig zal zijn:

Vermoedelijk aantal werknemers aanwezig op de werkplek	
Aantal werknemers:	4

1.9.3 Meldingsplicht Nederlandse Arbeidsinspectie

Een melding aan de toezichthouder is **niet** vereist. Dit betreft de invulling van artikel 2.27 van het Arbobesluit. De opdrachtgever meldt de toezichthouder vóór de aanvang van de werkzaamheden op de bouwplaats de voorgenomen totstandbrenging van een bouwwerk, als:

- De geraamde duur van de totstandbrenging van het bouwwerk meer dan 30 werkdagen beslaat en op die bouwplaats meer dan 20 werknemers tegelijkertijd arbeid zullen gaan verrichten, of
- Met de totstandbrenging van het bouwwerk meer dan 500 mensdagen zullen zijn gemoeid.

Na aanbesteding, wanneer **opdrachtnemer** bekend is, wordt indien van toepassing het project door de **opdrachtnemer** namens de opdrachtgever aangemeld bij de betrokken regionale vestiging van de Nederlandse Arbeidsinspectie. De kennisgeving bouwwerk kan worden ingevoerd via: <https://www.nlarbeidsinspectie.nl/>. Een kopie van deze kennisgeving wordt toegevoegd in bijlage 6 van dit document. Ook wordt een kopie van deze kennisgeving door de opdrachtnemer zichtbaar opgehangen op de bouwlocatie.

2 Risico-inventarisatie

De bedrijfsspecifieke (Arbo)risico's die optreden bij deze werkzaamheden worden gezien als bedrijfsrisico's die algemeen bekend zijn bij dergelijke werken in de "GWW-sector". In de ontwerpfasen worden die algemene risico's voor dit soort werk niet nader uitgewerkt, in de uitvoeringsfase dienen ze wel nader worden uitgewerkt. Er worden alleen niet spoor specifieke risico's uitgewerkt die niet als algemeen kunnen worden beschouwd en dus project specifiek zijn.

De in bijgevoegde RI&E genoemde beschermende maatregel zijn de minimaal te nemen beheersmaatregel(en) in relatie tot de arbeid hygiënische strategie. In de uitvoeringsfase mag hiervan afgeweken worden als dit hoger beheersmaatregel niveau betreft. Bij verder afdalen conform arbeid hygiënische strategie dient dit onderbouwd te worden en hierover afstemming plaats te vinden met OG.

In de bijgevoegde RI&E zijn eveneens (ontwerp)beheersmaatregelen opgenomen t.b.v. veilig toekomstig onderhoud/ inspectie. De ON van dit contract dient deze beheersmaatregelen/ voorzieningen in het ontwerp verder uit te werken en in een zo vroeg mogelijk stadium aan te brengen zodat ook tijdens de realisatie hier reeds gebruik van kan worden gemaakt. Betreffende maatregelen ook ALTIJD afstemmen met ontwerpleider en contractschrijver.

Project specifieke aspecten

Vul hier de top 5 werkzaamheden in met het hoogste restrisico (uit de RI&E):

Top	RI&E tabblad/nr.	Werkzaamheden
1	2.1/ 3, 4, en 5	Werken op het perron in de verschillende zones (<i>Aanrijdgevaar</i>)
2	2.1/ 7	Werken in de gevarenzone van de bovenleiding (<i>Elektriseringsgevaar</i>)
3	2.2/ 6	Werken aan elektrische installaties (<i>Elektriseringsgevaar</i>)
4	2.2/ 10	Werken op hoogte (<i>Valgevaar</i>)
5	2.2/ 9	Lopen over roosters/ lichtkoepels en/of andere delen van de perron- en stationskappen welke niet draagkrachtig zij (<i>Valgevaar</i>)

2.1 Spoor specifieke risico's elektrocutie- en aanrijdgevaar

Zie Excel tabblad 1 (2.1)

Alle spoor specifieke risico's voor de werkenden zoals aanrijdgevaar door (werk)treinen en elektrocutiegevaar door het bovenleidingsysteem of door retourstromen.

2.2 Niet spoor specifieke risico's (alle overige Arbo risico's)

Zie Excel tabblad 2 (2.2)

In algemene zin is aan het betreden van en het werken op spoorwegterreinen een aantal specifieke ARBO-risico's verbonden.

In het V&G-plan uitvoeringsfase dient, voor zover van toepassing, te worden aangegeven hoe deze risico's worden geëlimineerd respectievelijk beheerst.

Daarnaast zijn in de Richtlijn Gedragsregels op spoorwegterreinen RLN00300 regels opgenomen met betrekking tot onder andere de toegang tot spoorwegterreinen.

ProRail staat erop dat de gedragsregels worden nageleefd door iedereen die zich op terrein begeeft dat door ProRail wordt beheerd. De opdrachtnemer maakt altijd zijn eigen risicoanalyse.

2.3 Risico's naar de omgeving (artikel 10 AW, voorkomen van gevaar voor derden)

Zie Excel tabblad 3 (2.3)

Alle Arborisico's voor derden/passanten in de directe omgeving van de bouwplaats, zoals aanrijd-gevaar door projectwerkverkeer etc.

2.4 Milieurisico's

Zie Excel tabblad 4 (2.4)

Alle milieurisico's op de projectlocatie en naar de directe omgeving zoals morsen van brandstof etc.

2.5 Legenda en risicowegingstabel

Uitleg in Excel tabblad (5) EF-matrix

Niveau AHS (NVW H 4 De Arbeidshygiënische strategie)

1. Bronaankpak (eliminieren)
2. Afschermen (isoleren)
3. Collectieve bescherming
4. Individuele bescherming

2.6 BTO-keuzen gemaakt in de ontwerpfase

De beheersmaatregelen die in de RI&E zijn vastgesteld op basis van de arbeidshygiënische strategie, zijn van bouwkundige, technische of organisatorische aard: de BTO-keuzen. In deze paragraaf worden de belangrijkste BTO-keuzen benoemd die in de verschillende projectfasen gemaakt zijn in verband met de veiligheid en gezondheid van de werknemers in de verschillende fasen van de levenscyclus van het object.

Nr	Veiligheids aspect	Veiligheidsrisico	BTO-keuze	Onderbouwing/ toelichting	Fasen ³
1.	Aanrijdgevaar	Verhoogd aanrijdgevaar door treinverkeer	Wanneer installaties zich in zone A bevinden dienen deze in overleg met OG te worden verplaatst naar buiten zone A	Het risico op aanrijdgevaar wordt hiermee verkleind.	Alle

Aangezien de werkzaamheden onder onderhoud en beheer vallen en locaties kunnen afwijken van elkaar zijn BTO keuzen in de ontwerpfase hier verder **niet van toepassing**

³ Uitvoeringsfase (UF), gebruiksfase (GF), onderhoudsfase (OF), slooffase (SF)

3 Toezicht en voorlichting

Dit hoofdstuk beschrijft op welke wijze de opdrachtgever en de opdrachtnemer toezicht uitvoeren op het veilig werken tijdens de werkzaamheden. En op welke wijze de opdrachtnemer de werkenden voorlicht en instrueert over de veiligheids- en gezondheidsrisico's tijdens de werkzaamheden en de beheersmaatregelen die zijn genomen om deze risico's te beheersen.

3.1 Toezicht bij uitvoering

In de onderstaande tabel is weergegeven door wie wordt toegezien op het uitvoeren (en in standhouden) van de beheersmaatregelen zoals die genoemd zijn in de risico- inventarisatie en -evaluatie (hoofdstuk 2).

Door opdrachtnemer in te vullen.

Nr. RI&E	Maatregel	Toezicht door:	Status	Registratie in (documentatiesysteem)
1.				
2.				

3.2 Voorlichting en instructie

In de uitvoeringsfase is de opdrachtnemer o.a. verantwoordelijk voor aantoonbare instructie aan het personeel over veiligheidsrisico's en de beheersmaatregelen op de werkplek en/of ten aanzien van de bouwplaats en omgeving.

Alle werkenden op locatie dienen aantoonbaar voorlichting en instructie te ontvangen. In het V&G-plan Uitvoeringsfase dient de Opdrachtnemer te beschrijven op welke wijze hij invulling geeft aan de algemene en project specifieke voorlichting en instructie. **<Te denken valt onder andere aan; toolboxen, startwerkinstructie, V&G-instructies e.d.>**

In de uitvoeringsfase is de opdrachtnemer ervoor verantwoordelijk dat het eigen personeel, het door haar ingehuurd personeel en personeel van partijen vallend onder de coördinatieverplichting (neven-opdrachtnemers/directieleveringen) aantoonbaar geïnstrueerd is over veiligheidsrisico's en de beheersmaatregelen op de werkplek (werkplek = bouwplaats + directe omgeving inclusief de aan- en afvoerroutes).

4 Standaard richtlijnen

Dit hoofdstuk beschrijft de voornaamste standaardafspraken over veiligheid en gezondheid die gelden voor alle werkzaamheden die in opdracht van ProRail worden uitgevoerd.

4.1 Ongevallen

De Opdrachtnemer dient ongevallen in het kader van meldingsplicht Arbowet (schriftelijk) te melden aan:

1. Nederlandse Arbeidsinspectie (AI); en
2. De Opdrachtgever (inclusief een afschrift van de melding aan de AI).

Arbeidsongevallen tijdens de uitvoering van het contract worden onmiddellijk gemeld aan de Opdrachtgever en [Nederlandse Arbeidsinspectie melden arbeidsongeval](#) telefoon 0800-5151.

Er is sprake van een meldplicht arbeidsongeval als iemand door een ongeval tijdens het werk blijvend letsel oploopt, in een ziekenhuis wordt opgenomen, of overlijdt. Onder “blijvend letsel” wordt onder andere verstaan: amputatie, (deels) blindheid of chronische lichamelijke of psychische klachten. Onder “ziekenhuisopname” wordt verstaan dat een slachtoffer in een ziekenhuis wordt opgenomen (hieronder valt ook een dag opname). Een poliklinische behandeling wordt dus niet als ziekenhuisopname beschouwd.

De opdrachtnemer meldt ook alle overige incidenten tijdens werkzaamheden telefonisch en binnen 24 uur schriftelijk aan de contractmanager. Onder incidenten wordt verstaan ‘Een gebeurtenis die heeft geleid tot letsel en/of materiele schade of daartoe de potentie had’.

Als de contractmanager op de hoogte is/wordt gesteld van een incident licht hij direct de gebiedsmanager in en registreert hij het incident in ProVAT. De melding bevat tenminste de volgende informatie: datum, tijdstip, locatie, toedracht, gevolgen (letsel en/of schade), contactpersoon opdrachtnemer.

4.2 Bedrijfshulpverlening

In het V&G-U plan is een bijlage opgenomen naar de wijze waarop de opdrachtnemer invulling geeft aan haar wettelijke taak met betrekking tot bedrijfshulpverlening. In dit intern noodplan of BHV-plan is gebruik gemaakt van de contactgegevens zoals in dit plan worden vermeld.

4.3 Milieu

De opdrachtnemer neemt in het V&G-U plan op, op welke wijze wordt voldaan aan de geldende landelijke, provinciale en/of gemeentelijke milieuwet- en regelgeving met betrekking tot de genoemde milieuaspecten.

4.4 Bepalingen voor het omgaan met gevaarlijke stoffen

Ten aanzien van de omgang met Arbo- en milieugevaarlijke stoffen (zoals bijvoorbeeld asbest, PCB's en kwartsstof) nemen de opdrachtgever en opdrachtnemer de wettelijke, branchevoorschriften (o.a. Arbocatalogus) en regelingen in acht. Alle geschilderde/geconserveerde metalen objecten van ProRail zijn chroom-6 verdacht en dienen als chroom-6 houdend behandeld te worden.

4.5 Inventarisatie milieubelastende stoffen

In dit V&G-O-plan en/of in het V&G-dossier is aangegeven op welke locaties mogelijk, doch niet uitsluitend, milieubelastende stoffen kunnen worden aangetroffen. De opdrachtnemer dient hiermee, bij het op stellen van het V&G-U plan, rekening te houden.

4.6 Overbrengingsritten

Tijdens overbrengingsritten, aan- en afvoer van werktreinen, machines en eventueel daaraan gekoppelde voertuigen/wagons (welke zijn toegelaten op het Nederlandse spoorwegnet), dienen er overeenkomstig met het aantal aanwezigen, formele zitplaatsen aanwezig te zijn. Uitzondering hierop is indien werktreinen, machines en voertuigen met een geduwde beweging van indienst zijnde spoor naar buitendienst gesteld spoor worden gereden. De machinist of rangeerder neemt dan plaats op het bordes in de rijrichting van de wagon of voertuig/machine. Bij afwezigheid van een bordes dient de machinist of rangeerder naast trein of rangeerdeel te

lopen door gebruik te maken van een loop- of schouwpad.
Daarnaast beschikt de machinist over alle benodigde bevoegdheden en wegbekendheid.

4.7 Kabels en Leidingen met CROW 500

Iedereen is verantwoordelijk voor het voorkomen van graafschade. De nieuwe CROW-publicatie 500 'Schade voorkomen aan kabels en leidingen' is een samenvoeging van de publicaties 'Graafschade voorkomen aan kabels en leidingen' (publicaties 250) en 'Kabels en leidingen rond wateren en waterkeringen' (publicatie 308). De publicatie slaat een brug tussen de wetgeving en de praktijk en omvat het gehele proces van een project, vanaf initiatieffase tot en met de gebruiksfase. Zie ook [Crow.nl](https://www.crow.nl)

5 Inrichten bouwplaats

Voor dit project wordt geen bouwplaats ingericht. Voor het vaststellen van de aan-/ afvoer route, de mogelijke parkeergelegenheden en de toegang kan men gebruik maken van de informatie uit Railmaps.

Voor de mogelijke risico's mbt aan-/ afvoer wordt verwezen naar de RI&E (zie bijlage 5). In het V&G plan uitvoeringsfase dient men hier verder invulling aan te geven.

6 Regelingen en procedures

Op de invulling en uitvoering van dit V&G-plan zijn, naast de formele wet- en regelgeving, onderstaande documenten van toepassing.

Deze documenten zijn beschikbaar en/of te downloaden via de websites [railAlert](#), de [Arbo catalogus](#) of RailInfraCatalogus (RIC) van ProRail. Als RIC niet benaderbaar is, de documenten opvragen via de projectmanager.

Nr.	Document-code	Titel
1.		Arbowet
2.		Spoorwegwet
3.		Normenkader Veilig Werken
4.		Voorschrift Veilig Werken -Trein
5.		Arbo catalogus
6.		Brancherichtlijnen gepubliceerd op RailAlert
7.		Best Practices gepubliceerd op RailAlert
8.	PRC00036	Borgen Veilige Berijdbare Railinfra
9.	PRC00055	Samenwerkingsovereenkomst
10.	HDL00014	Handleiding ProRail V&G Dossier
11.	RLN00300	Richtlijn Gedragsregels op spoorwegterreinen
12.	VVW-HS	Voorschrift Veilig Werken - Hoogspanning
13.	RLN00214	VWL (Veilig Werken Laagspanning), Veiligheidsvoorschrift voor werkzaamheden aan (of in de nabijheid van) elektrische laagspanningsinstallaties van ProRail.
14.	PRC00023	Overzicht werkzones
15.	CROW 400	'Werken in en met verontreinigde bodem'
16.	CROW 500	'Schade voorkomen aan kabels & leidingen'
17.	CROW 335	'Werken met stabiele grond'
18.	WIU2020 (CROW 96a/b)	Vernieuwde publicaties "Werk in Uitvoering"
19.		Protocol toevalsvondst (V&G site, bibliotheek 'Productrisico's')
20.	RLN00444	Bedrijfsvoering van spoorgebonden elektrische installaties voor laagspanning
21.	PRC00036B	Borgen veilige transfer/begaanbaarheid
22.	NEN1010	Elektrische installaties
23.	NEN3140	Bedrijfsvoering van elektrische installaties – laagspanning
24.	NEN3840	Bedrijfsvoering van elektrische installaties – hoogspanning

7 Bijlage 1 Overdracht

Verslag van de 'warme overdracht' van V&G-CO naar V&G-CU of (ligt aan contractvorm) van V&G-CO naar V&G-CO. In het verslag benoemen wie (naam, functie en bedrijf) aanwezig zijn bij de overdracht. Handtekeningen opnemen op het verificatie- en validatieblad.

8 Bijlage 2 Gebruikte input

Hier worden de gebruikte inputdocumenten opgegeven (met name de conditionerings- of milieukundige onderzoeken). Doel: Inzichtelijk maken welke input een V&G-CO wél en niet heeft verwerkt in zijn plan.

Nr.	Document	Onderzoek	Verwijzing in H2
1	Contractdocument: 'Landelijk onderhoud omroep- en ontruimingsinstallaties op stations'	Vaststelling werkzaamheden	Ja
2	Tekeningen	Vaststelling werkzaamheden	Nee
3	Risicolijs voor project werkzaamheden	Beoordeling	Ja
4	Arbocatalogus	Beoordeling	Ja
5	OGRD van ProRail	Bron onderzoek	Ja
6	Eerder gedeelde incidenten mbt voorgaande contracten	Beoordeling	Ja

Life Saving Rules

We spreken elkaar aan op de onderstaande 9 Life Saving Rules

- 1 **Meld u altijd aan en af**
bij de verantwoordelijke veiligheidsfunctionaris
- 2 **Ga alleen aan het werk met uw DVP
en de instructie**
van een veiligheidsfunctionaris
- 3 **Volg altijd de instructie**
- 4 **Draag de voorgeschreven pbm's**
- 5 **Gebruik uw telefoon / tablet
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
bewustzijnsbeïnvloedende middelen
- 9 **Werk alleen met goedgekeurd
gereedschap**



Digitaal Veiligheidspaspoort
Veilig werken op en langs het spoor



10 Bijlage 4 Certificaten V&G-coördinatoren



Stichting railAlert verklaart dat:

De heer O.L. Ewaart

Geboren:

te:

Op 7-7-2021 gecertificeerd is voor:

Hercertificering V&G Coördinator

Ontwerpfase

Het certificeringstraject bestaat uit de volgende onderdelen:

- Kennistoets VGCO
- Beoordeling praktijkdossier VGCO

Certificaat ID: 1.060.344

Geldig tot: 07-07-2024

A blue ink handwritten signature, likely belonging to J.C. Hofker, written over a faint grid.

J.C. Hofker

Directeur Stichting railAlert

Stichting railAlert
www.railalert.nl

certificaat



11 **Bijlage 5 RI&E**

De RI&E V&G O Landelijk - Onderhoud Omroep- en ontruiming alarm installaties op stations v. 0.1 is separaat aan het V&G-plan toegevoegd

12 **Bijlage 6 Kennisgeving Nederlandse Arbeidsinspectie**

<Zie paragraaf 1.9.3>