Normenkader Veilig Werken (NVW)

Normenkader Veilig Werken (NVW)

Voor mensen en organisaties die werken bij en in opdracht van de railinfrabeheerder in of nabij de railinfra waarbij sprake is of kan zijn van aanrijd- en of elektrocutiegevaar.

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

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**	**4**
	1.1 Verantwoordelijkheid van de railinfrabeheerder	4
	1.2 Doel Normenkader Veilig Werken	4
	1.3 Reikwijdte	5
	1.4 Vaststelling, wijziging en beheer	6
2	**Verantwoordelijkheden**	**7**
3	**Het proces**	**8**
	3.1 De veiligheidsorganisatie in het bouw- en onderhoudsproces	8
	3.2 Railinfrabeheerder/opdrachtgever	8
	3.3 Opdrachtnemer	9
4	**De arbeidshygiënische strategie**	**10**
5	**Mensen, organisaties en middelen**	**11**
	5.1 Eisen aan mensen	11
	5.1.1 Veiligheidseisen	11
	5.1.2 Toegangseisen	12
	5.2 Eisen aan organisaties	12
	5.3 Eisen aan middelen	12
6	**Continue verbetering**	**13**

1 Inleiding

1.1 Verantwoordelijkheid van de railinfrabeheerder

De railinfrabeheerder beheert de spoor-, tram- en/of metrobanen (inclusief perrons, installaties en terreinen) en houdt deze in stand. Het doel hierbij is dat een zo groot mogelijke veiligheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de railinfrastructuur wordt gerealiseerd tegen aanvaardbare kosten en met zo min mogelijk overlast voor de gebruikers van de infrastructuur en hun klanten.

De railinfrabeheerder heeft in het kader van zijn (beheer)taak een verantwoordelijkheid voor integrale veiligheid waaronder de arbeidsveiligheid. Vanuit de verantwoordelijkheid voor de arbeidsveiligheid is in samenwerking met de branche, regelgeving opgesteld voor het omgaan met de installatie-specifieke risico's: Het Normenkader Veilig Werken (NVW), de Voorschriften Veilig Werken (VVW's) en de Brancherichtlijnen.

1.2 Doel Normenkader Veilig Werken

Binnen de railinfrabranche is voor de beheersing van arbeidsrisico's een arbocatalogus[1] beschikbaar voor bedrijven. Hierin is de geldende wet- en regelgeving op het gebied van arbeidsveiligheid uitgewerkt naar praktische, uitvoerbare regels. Het NVW met de onderliggende documenten[2] is een integraal onderdeel van deze arbocatalogus en bevat de uitwerking op het gebied van het aanrijdgevaar en elektrocutiegevaar.

Het doel van het NVW is

- het aantoonbaar bereiken en/of handhaven van het redelijkerwijs[3] hoogst haalbare veiligheidsniveau ten aanzien van aanrijd- en elektrocutiegevaar;
- het sturen op het verbeteren van de veiligheidsprestaties bij het uitvoeren van werkzaamheden in of nabij de railinfrastructuur.

Dit doel wordt gerealiseerd door:

- de verantwoordelijkheid in te vullen van de railinfrabeheerder (als beheerder, opdrachtgever en werkgever) en de opdrachtnemer op het gebied van veiligheid;
- te sturen op het verhogen van de veiligheidsprestaties door gebruik te maken van regelkringen (plan maken – uitvoeren – controleren – evalueren – aanpassen plan);
- aantoonbaar risicomanagement en de arbeidshygiënische strategie[4] toe te passen in de levenscyclus van systemen (ontwerp, realisatie, onderhoud-/exploitatiefase en sloop);

---

1 *Uitgegeven door Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid.*

2 *Voorschriften Veilig Werken (VVW's) en Brancherichtlijnen.*

3 *Het 'redelijkerwijs-principe' betekent dat de railinfrabeheerder bij het vaststellen van de maatregelen ter eliminatie van het risico en het aangeven van het minimale niveau in de arbeidshygiënische strategie waarop het aanrijd- en elektrocutiegevaar ten minste beheerst dient te worden, een afweging maakt tussen veiligheid, beschikbaarheid, stand der techniek en betaalbaarheid (kosten).*

4 *Door zowel opdrachtgever als opdrachtnemer.*

- dit Normenkader operationeel te maken door onder meer het ontwerpen en beschikbaar stellen van een veilige, veilig bruikbare en veilig toegankelijke/bereikbare werkplek (‘de veilige werkplek’) aan hen die aan de railinfra werken;
- in de contracten helder vast te leggen wat de railinfrabeheerder (de opdrachtgever) en de opdrachtnemer (de dienstverlener) van elkaar verwachten, toe te zien op de naleving van deze afspraken en de resultaten van toezicht te gebruiken voor bijsturing en verbetering.

Door conform het NVW te werken voldoen alle partijen die werkzaam zijn in de railinfrabranche, op de aspecten aanrijdgevaar en elektrocutiegevaar aan de wet- en regelgeving.

1.3 Reikwijdte

Het NVW is van toepassing op alle railinfrabeheerders, opdrachtgevers en opdrachtnemers en werkgevers die proces- en projectmatige werkzaamheden[5] (laten) uitvoeren aan railinfrastructuur[6] die valt onder de Spoorwegwet of de Wet lokaal spoor[7], gedurende de hele levenscyclus van het systeem.

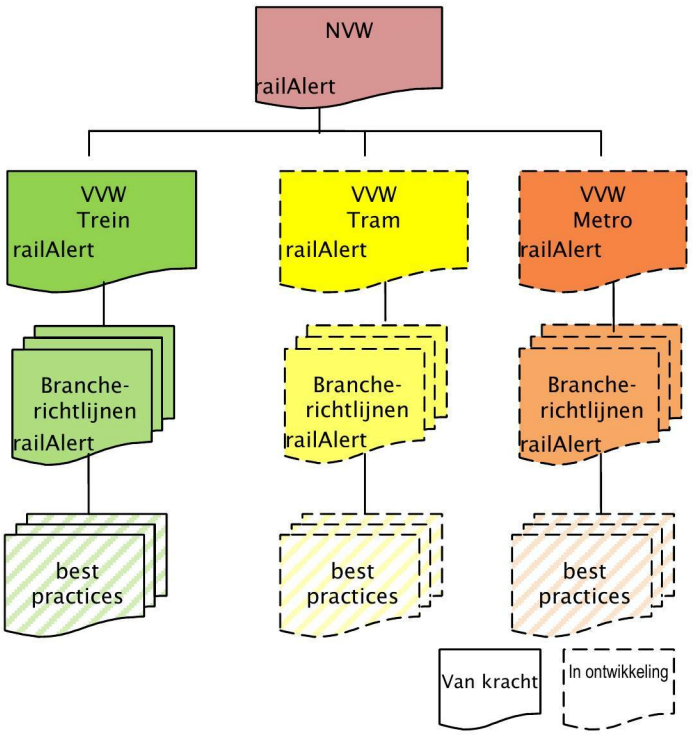
Het NVW beschrijft de verantwoordelijkheden en relaties tussen de betrokken partijen. De praktische uitwerking is vastgelegd in de onderliggende Voorschriften voor Veilig Werken (VVW’s) en Brancherichtlijnen. Het NVW, de VVW’s en Brancherichtlijnen worden uitgegeven door railAlert. In de praktijk beproefde werkwijzen kunnen door uitvoerende partijen worden vastgelegd in ‘best practices’. Deze vallen weliswaar hiërarchisch onder de Brancherichtlijnen, maar hebben geen officiële status.

In onderstaand figuur is deze opbouw schematisch weergegeven.

5 *Omvat ook de aan- en afvoer en inzet van mensen, middelen en materialen.*

6 *Hieronder vallen ook tijdelijke constructies zoals hulpspoorbanen en werkzaamheden in de invloedsfeer van de railinfra.*

7 *Deze wet is nog niet in werking getreden.*



1.4 Vaststelling, wijziging en beheer

Het NVW, de VVW's en Brancherichtlijnen worden vastgesteld en beheerd door railAlert. Wijzigingen van deze documenten worden in samenspraak met de branchevertegenwoordigers door railAlert vastgesteld. De branchevertegenwoordiging bestaat uit railinfrabeheerders, opdrachtgevers, opdrachtnemers en werkgevers. Toezichthouders hebben een adviserende en toetsende rol (met als kader de vigerende wet- en regelgeving).

2 Verantwoordelijkheden

Door toepassing van het NVW voldoen railinfrabeheerders, in hun verantwoordelijkheid als opdrachtgever, aan de geldende wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid en gezondheid ten aanzien van aanrijd- en elektrocutiegevaar.
Hierbij moeten zij:

1. aantoonbaar de arbeidshygiënische strategie en risicomanagement toepassen in de processen;
2. aantoonbaar motiveren waarom de gekozen beheersmaatregelen tot het redelijkerwijs hoogst haalbare veiligheidsniveau leidt;
3. een veilige werkplek aan opdrachtnemers ter beschikking stellen.

Ad 1.
Uitgangspunt is dat opdrachtgevers/werkgevers de gevaren en risico's voor de veiligheid van werknemers, volgens de arbeidshygiënische strategie beheersen. De arbeidshygiënische strategie is een hiërarchisch stelsel van beheersmaatregelen voor risico's. Hierbij wordt allereerst naar de bron van het risico gekeken. Als deze niet kan worden weggenomen, wordt gekeken welke andere maatregelen acceptabel zijn. De arbeidshygiënische strategie wordt verder toegelicht in hoofdstuk 4.

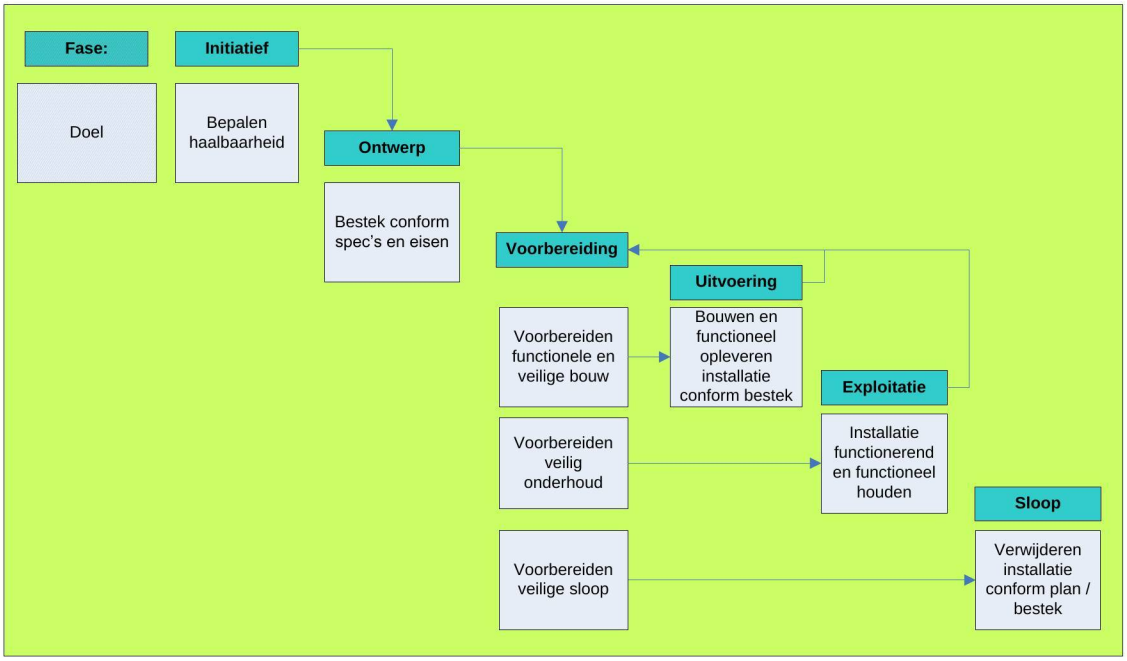
Ad 2.
Railinfrabeheerders en hun opdrachtnemers motiveren hoe zij de arbeidshygiënische strategie toepassen en waarom de gekozen maatregelen en het minimum niveau tot een aantoonbaar redelijkerwijs haalbaar niveau van veiligheid leiden.

Ad 3.
De railinfrabeheerder is in zijn rol als opdrachtgever naar zijn opdrachtnemers en zijn eigen werknemers verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van een veilige werkplek. Personeel van railinfrabeheerder en opdrachtnemer dient aantoonbaar te beschikken over de noodzakelijke competenties om zijn verantwoordelijkheden te kunnen dragen en zijn taken te kunnen uitvoeren. De relatie tussen railinfrabeheerder en opdrachtnemer, inclusief de gehoudenheid aan het NVW, is vastgelegd in een contract of bedrijfsvoorschrift.

3 Het proces

3.1 De veiligheidsorganisatie in het bouw- en onderhoudsproces

Het realiseren van een bouwwerk start met de initiatieffase en leidt via de ontwerpfase, de voorbereidingsfase, de uitvoeringsfase tot de exploitatiefase. Nadat het bouwwerk aan het einde van de levensduur is gekomen volgt dan de sloopfase. In al deze fasen moeten de opdrachtgever en opdrachtnemer invulling geven aan de wettelijke kaders ten aanzien van de arbeidsveiligheid.
In elke fase van het proces zijn de verantwoordelijkheden voor het uitvoeren van de taken ten aanzien van de veiligheid anders verdeeld over de betrokken partijen. Wijzigende contractvormen zorgen ervoor dat taken kunnen verschuiven. Echter, de verantwoordelijkheden zijn niet te delegeren en blijven daarmee bij de oorspronkelijke partijen.
In onderstaand schema staat het basisproces.



In de volgende paragrafen staat een toelichting op de specifieke rollen van railinfrabeheerder en opdrachtnemer. Hiermee is de wijze waarop de betrokken partijen hun verantwoordelijkheden voor veiligheid (moeten) invullen, transparant en toetsbaar.

3.2 Railinfrabeheerder/opdrachtgever

Taken en verantwoordelijkheden railinfrabeheerder/opdrachtgever[8]

- Is verantwoordelijk voor een veilige werkplek[9].

---

8 *Als de railinfrabeheerder een derde partij inschakelt voor het ontwerp, dient deze bovenstaande in acht te nemen. Dit naast de wettelijke verplichtingen die van toepassing zijn voor de ontwerpende partij.*

9 *Hieronder valt een veilige, bruikbare en toegankelijke werkplek.*

- Is, bij alle door hem opgedragen activiteiten, verantwoordelijk voor het beheersen van de door hem beïnvloedbare risico's[10] binnen de werkplek (werkspoor/nevenspoor en installaties).
- Stelt, met inachtneming van de arbeidshygiënische strategie, per project en locatie het veiligheidsniveau vast waarop het aanrijd- en elektrocutiegevaar minimaal dient te worden beheerst om te komen tot een veilige werkplek. Dit wordt eventueel uitgewerkt in beheersmaatregelen
- Vermeldt de vastgestelde maatregelen en het minimale niveau in het Veiligheids- & Gezondheidsplan. Hij motiveert en onderbouwt zijn keuze op basis van een risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E). De hoofdlijnen van deze risicoanalyse zijn opgenomen in het Veiligheids- & Gezondheidsplan. Werkzaamheden bij calamiteiten en verstoringen moeten hierbij worden meegenomen.
- Is verantwoordelijk voor de inhoud van het Veiligheids- & Gezondheidsplan en het Veiligheids- & Gezondheidsdossier, de overdracht van dit plan en dossier aan de opdrachtnemer en eigen mensen en het ter beschikking stellen van de veilige werkplek.
- Stelt een functionaris aan voor de Veiligheids- & Gezondheidscoördinatie[11].
- Stelt, in geval er meerdere partijen bij de ontwerpfase en/of uitvoeringsfase betrokken zijn, een functionaris aan voor de coördinatie van de Veiligheids- & Gezondheidscoördinatoren van de verschillende contracten.
- Houdt toezicht op de uitvoering door middel van audits en inspecties. Hij grijpt in indien hierbij afwijkingen of ontoelaatbare/gevaarlijke situaties worden geconstateerd.

3.3 Opdrachtnemer

Taken en verantwoordelijkheden opdrachtnemer

- Stelt op basis van het Veiligheids- & Gezondheidsplan en/of het Veiligheids- & Gezondheidsdossier[12] de maatregelen vast waarmee minimaal het door de railinfrabeheerder vereiste veiligheidsniveau wordt gerealiseerd. Ook voert hij deze maatregelen uit.
- Vermeldt het vastgestelde niveau en maatregelen in het Veiligheids- & Gezondheidsplan en motiveert en onderbouwt zijn keuze op basis van een risicoanalyse. Hiermee worden de hoofdlijnen uit het Veiligheids- & Gezondheidsplan van de opdrachtgever nader uitgewerkt;
- Is verantwoordelijk voor het invullen van de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden op veiligheidsgebied en de kwaliteit van de te nemen veiligheidsmaatregelen op de werkplek.
- Wijst een Veiligheids- & Gezondheidscoördinator Uitvoeringsfase aan.
- Houdt toezicht op de uitvoering door middel van audits en inspecties. Hij grijpt in indien hierbij afwijkingen of ontoelaatbare/gevaarlijke situaties worden geconstateerd.

---

10 *De door de opdrachtgever beïnvloedbare risico's betreffen arbeidsrisico's als gevolg van aanrijd- en elektrocutierisico's, risico's uit installaties, risico's uit hun omgeving, etc. De beheersing van de overige arbeidsrisico's worden beschreven in een risico-inventarisatie & -evaluatie en/of een arbocatalogus.*

11 *In elke fase van het bouwproces (zoals beschreven in hoofdstuk 3).*

12 *Aangevuld, voor zover van toepassing, met bovenliggende wet- en regelgeving.*

4 De arbeidshygiënische strategie

De arbeidshygiënische strategie moet worden toegepast bij het vaststellen van het veiligheidsniveau waarop het werk wordt uitgevoerd. Deze start met het inventariseren en analyseren van de risico's. Daarna wordt de omvang van het risico vastgesteld. Voor elk risico moet in principe het hoogste niveau van veiligheid worden gekozen in deze volgorde:

1. Bronaanpak (elimineren)
2. Afscherming (isoleren)
3. Collectieve bescherming
4. Individuele bescherming

Hier kan/mag alleen van worden afgeweken als er, op basis van het redelijkerwijs-principe (afweging van technische, operationele en economische aspecten) en de stand van de techniek, overtuigende argumenten zijn. Bij iedere stap naar een lager niveau van veiligheid in de arbeidshygiënische strategie moet de afweging opnieuw worden gemaakt; gemotiveerd en aantoonbaar, getoetst en akkoord bevonden door de Veiligheids- en Gezondheidscoördinator.
Zowel de opdrachtgever als de opdrachtnemer geeft elk binnen zijn eigen rol, taak en verantwoordelijkheid, invulling aan de arbeidshygiënische strategie zoals vastgelegd in de Arbeidsomstandighedenwet.

Binnen het door de railinfrabeheerder vastgestelde minimum veiligheidsniveau waarin de werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd, kiest de opdrachtnemer zijn maatregelen. In het betreffende Voorschrift Veilig Werken[13] is per niveau voor werk- en nevenspoor aangegeven met welke maatregelen aanrijd- en elektrocutiegevaar kunnen worden beheerst.

[13] *Voor tram en metro zijn deze nog in ontwikkeling.*

5 Mensen, organisaties en middelen

In de volgende paragrafen zijn de eisen beschreven waaraan mensen, organisaties en middelen moeten voldoen.

5.1 Eisen aan mensen

5.1.1 Veiligheidseisen

Bij alle (werkzaamheden ter voorbereiding van) activiteiten in of nabij de railinfrastructuur[14] hanteert railAlert het begrip 'veiligheidstaken'[15] voor taken die een directe invloed (kunnen) hebben op de arbeidsveiligheid binnen de railinfrastructuur.

Veiligheidstaken

- Personen met een veiligheidstaak
  - zijn opgeleid, geëxamineerd, gecertificeerd en voldoende ervaren op de onderdelen (taakgebonden en bedrijfsgebonden) kennis, bekwaamheid en veiligheidsbewustzijn (waaronder houding en gedrag) en zijn hiermee aantoonbaar competent. Dit wordt vastgelegd in een bedrijfspas;
  - voldoen aan medische en psychologische geschiktheidseisen[16];
  - zijn minimaal 18 jaar oud;
  - beheersen de Nederlandse taal;[17]
  - krijgen vakinhoudelijk leiding[18];
  - ontvangen aantoonbaar periodiek een herinstructie over de noodzakelijke kennis.
- RailAlert is verantwoordelijk voor het opstellen van vakbekwaamheidseisen voor personeel met een veiligheidstaak.
- RailAlert is verantwoordelijk voor het opstellen van medische- en psychologische geschiktheidseisen voor personeel met een veiligheidstaak.

De uitwerking van de eisen voor de veiligheidstaken is geborgd in de specifieke certificeringsschema's van railAlert.

---

14 *Alleen voor de railinfrastructuur die onder de Spoorwegwet valt.*

15 *In de Voorschriften Veilig Werken (VVW's) en andere veiligheidsvoorschriften van de railinfrabeheerders zijn deze taken benoemd. Voor lokaal spoor zijn deze nog in ontwikkeling.*

16 *MO/PO eisen zijn alleen van toepassing op personen met uitvoerende veiligheidstaken, zoals vastgelegd in Medische en psychologische geschiktheidseisen m.b.t. uitvoering van veiligheidstaken.*

17 *Met betrekking tot de gereedschapsmachinist is het toegestaan dat deze anderstalig is. Voorwaarde in dat geval is dat de contactpersoon van de gereedschapsmachinist (BBD of LWB) zowel de taal van de gereedschapsmachinist als het Nederlands beheerst. De Arbowet stelt aanvullende eisen waaronder de eis dat kraanmachinisten die meer dan 10 tonmeter hijsen, de Nederlandse taal dienen te beheersen*

18 *Vakinhoudelijke leiding houdt in dat:*

1. *degene onder wiens gezag een veiligheidstaak wordt uitgeoefend, zorg draagt voor vakinhoudelijke leiding over de persoon of personen door wie die taak wordt uitgeoefend;*
2. *een vakinhoudelijk leidinggevende beschikt over zodanige kennis en inzicht in de uitoefening van de betrokken veiligheidstaak en zodanige kennis van processen en techniek binnen het spoorwegverkeerssysteem, dat hij personen die de betrokken veiligheidstaak uitoefenen kan instrueren, beoordelen en corrigeren ten aanzien van de goede uitoefening van die taak.*

5.1.2 Toegangseisen

Railinfrabeheerders stellen eisen aan de toegang tot de terreinen die zij beheren[19]. Personen die zich op deze terreinen bevinden moeten, indien vereist, in het bezit zijn van een document waarmee zij kunnen aantonen dat zij bevoegd zijn om het terrein te betreden. Railinfrabeheerders kunnen bedrijven of organisaties schriftelijk machtigen om zo'n document (toegangsbewijs) op naam te stellen onder de voorwaarden zoals gesteld in de machtiging.

5.2 Eisen aan organisaties

Binnen de branche kunnen eisen gesteld worden aan de Veiligheids-, Gezondheids- en Milieuzorgsystemen (VGM) van uitvoerende bedrijven. Bedrijven moeten aantonen dat zij in het bezit zijn van VGM Checklist Aannemers (VCA) of een minimaal gelijkwaardig systeem.

Indien daarnaast een erkenningssysteem wordt gehanteerd voor bedrijven waarvan de activiteiten een directe invloed hebben op de systeemveiligheid en/of arbeidsveiligheid binnen de railinfrastructuur, dan moeten bedrijven aantonen dat ze aan de hierin gestelde eisen voldoen.

RailAlert kan, als vertegenwoordiger van de branche, aanvullende eisen stellen aan organisaties die tot doel hebben dat de inrichting van de veilige werkplek door deskundige bedrijven wordt gerealiseerd.

5.3 Eisen aan middelen

Railvoertuigen moeten voldoen aan de eisen uit de Spoorwegwet of de Wet lokaal spoor. Railinfrabeheerders kunnen (aanvullende) eisen stellen aan materieel, gereedschappen en apparatuur wanneer deze invloed kunnen hebben op de systeemveiligheid.

RailAlert kan, als vertegenwoordiger van de branche, aanvullende eisen stellen aan middelen die tot doel hebben het aanrijd- en/of elektrocutiegevaar te voorkomen en aan het personeel dat hiermee werkt. Middelen mogen alleen worden ingezet als kan worden aangetoond dat aan de gestelde eisen wordt voldaan[20].

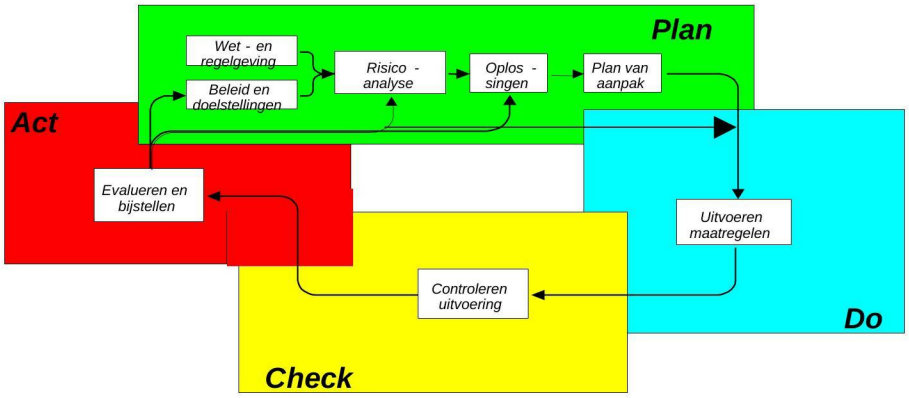
---

19 *De eisen zijn op te vragen bij de betreffende railinfrabeheerder. Er worden geen eisen gesteld voor tramwegen die in steden liggen en voor derden/publiek vrij toegankelijk zijn.*

20 *Voor werkplekbeveiligingsmiddelen heeft railAlert een certificeringschema opgesteld.*

6 Continue verbetering

Om de continue verbetering van de veiligheidsprestaties te borgen moeten alle partijen in de branche aantoonbaar onderstaande regelkring (plan, do, check, act), specifiek gericht op de arbeidsveiligheid, in hun bedrijfsvoering hebben geïmplementeerd.



Alle organisaties (opdrachtgevers en opdrachtnemers) in de branche zetten hiervoor de volgende instrumenten in, die onlosmakelijk zijn verbonden met deze regelkring:

- eenduidig vastleggen van eisen (doelen), processen, taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden;
- periodiek en planmatig uitvoeren van audits en inspecties tijdens de ontwerp- en uitvoeringsfase om de effectiviteit van het veiligheidsmanagement te toetsen;
- bevorderen en erop toezien dat door alle partijen die in de railinfrastructuur werkzaam zijn jaarlijks audit- en inspectieplannen worden opgesteld en uitgevoerd;
- organiseren van bijeenkomsten[21] waarin informatie en kennis wordt uitgewisseld, nieuwe ontwikkelingen aan de orde komen en afspraken over verbeterdoelstellingen worden gemaakt en getoetst;
- stimuleren van verbeteringen en innovaties op het gebied van veiligheid door onder meer het uitvoeren van studies en onderzoek, uitwisselen van kennis, voorlichting, opleiding en instructie;
- implementeren van nieuwe, innovatieve middelen;
- inzetten van communicatiemiddelen[22].
- meten van de veiligheidsprestaties[23] van partijen werkzaam in de railinfrastructuur;
- voorkomen, verminderen en leren van incidenten [24].

Uitgangspunten bij incidenten

- Het ontstaan, de omvang en effecten van een incident moeten zoveel mogelijk worden voorkomen en beperkt.
- Van incidenten wordt geleerd, door (doen) beheren, (doen) registreren, (doen) analyseren en (doen) uitvoeren van preventieve en corrigerende maatregelen. Incidenten worden daarom gemeld bij railAlert.

---

21 *Zoals railAlert-congressen en conferenties.*

22 *Zoals website en nieuwsbrieven.*

23 *RailAlert-veiligheidsdashboard.*

24 *Onder 'incidenten' wordt tevens verstaan: ongewenste gebeurtenissen zoals (bijna)ongevallen en onveilige situaties.*

- Onderzoek moet leiden tot het vaststellen van directe en achterliggende oorzaken en aanbevelingen voor preventieve en/of corrigerende maatregelen. De resultaten van een veiligheidsonderzoek worden vastgelegd in een rapportage.
- Er worden trendanalyses uitgevoerd op incidentgegevens, met als doel veel voorkomende incidenten en/of oorzaken daarvan vaststellen, zodat hier gericht en structureel actie op kan worden ondernomen. De uitvoering en het beoogde effect van de maatregelen wordt bewaakt en waar nodig wordt sturend dan wel corrigerend opgetreden.
- Kennis uit onderzoek van incidenten (resultaten van trendanalyses, e.d.) wordt binnen de branche vrij uitgewisseld.


railAlert