

## Q&A Fysieke Afscherming langs het spoor

### Algemeen

1. Waar kan ik terecht met vragen en wie is het aanspreekpunt?
  - a. *RailAlert is namens de spoorbranche de eigenaar van de regelgeving rondom certificering van werkplekbeveiligingsmiddelen, dus ook de hekwerken. Voor specifieke vragen kan met hen contact opgenomen worden.*
2. Voor wie geldt de certificeringsplicht?
  - a. *In de branche is afgesproken dat alle bedrijven die gebruik wensen te maken van mobiele fysieke afschermingen, alleen gecertificeerde middelen mogen gebruiken. Op de site van railAlert is een overzicht te vinden van gecertificeerde middelen.*
3. Waaraan herken ik de certificering?
  - a. *Van Safety Fences is de certificering te herkennen aan de stickers "type A" van railAlert die zichtbaar aangebracht moet zijn op het hekwerk. **Voor het gecertificeerde houten hekwerk "recept railAlert" geldt dit echter niet.** Van dit hekwerk bestaande uit algemeen verkrijgbare houten palen en planken (Vurenhout of Douglas) is er geen unieke leverancier. Dit hekwerk dient conform een gebruiksvoorschrift te worden geplaatst door de eigenaar of gebruiker. Er is echter geen instantie die onafhankelijk kan vaststellen of dit hekwerk ook conform deze voorschriften is samengesteld en gemonteerd. Het "recept" van het hekwerk is wel gecertificeerd. Het hekwerk is herkenbaar aan uiterlijke kenmerken en dient te zijn voorzien van keuringskaarten en van een markering van de datum van eerste ingebruikname. De veiligheidsinspecteurs van railAlert zullen de fysieke afschermingen meenemen in de reguliere inspecties.*
4. Wat zegt certificering over het hek?

*Van gecertificeerde hekwerken is onafhankelijk de kwaliteit en veiligheid vastgesteld. Op dit moment is dat de (Europese) norm NEN-EN16704 2-2. Hiermee beschikt de branche over middelen die aantoonbaar beschermen tegen aanrijdgevaar voor personeel.*
5. Welke verplichtingen zitten er aan (bv onderhoud/vervanging) na het certificeren?

*Voor het gecertificeerde houten hekwerk staan deze specificaties in het gebruiksvoorschrift dat op de site van railAlert is gepubliceerd.*
6. Conform §6.1, bullit 4 van de 'Gebruikshandleiding: Houten hekwerk' mogen palen en planken met beschadigingen en onvolkomenheden niet toegepast worden. Houten producten hebben altijd natuurlijke 'beschadigingen' (van bijvoorbeeld knoesten) en ik zou graag willen horen in hoeverre deze onvolkomenheden tot afkeur moeten leiden.

*Beschadigingen zijn ten beoordeling van de plaatsende en keurende partij. Hiervan wordt aangenomen dat men over voldoende vakmanschap beschikt om een dergelijke inschatting te kunnen maken.*
7. De palen die de leverancier levert zijn geschaafd en geïmpregneerd dit zijn volgens de indicatie palen van rond 8. Maar door het schaven zijn deze palen 7,6 dus geen rond 8. Als je rond 8 palen wil hebben dan worden deze alleen gemaakt op bestelling en zijn levertijden ongeveer 6 maanden. Als je een paal van rond 8 wil dan kunnen ze alleen een geschilde paal leveren en die varieert in dikte en wordt niet geïmpregneerd. We werken met de grootste en bijna enige inkoper van geïmpregneerd hout in Nederland

dus ook aanvragen bij een andere leverancier levert niets op omdat ook deze zijn hout betreft van onze leverancier.

*Correct, dit zijn dezelfde palen die ook gebruikt zijn bij de certificeringstest. In het gebruiksvoorschrift is dit inmiddels aangepast naar palen van dikte 80 mm met marge +/- 5 mm. Hetzelfde geldt voor de afmetingen van de planken, ook hier is een kleine marge toegepast.*

8. In de richtlijn is niet duidelijk of je nu alleen handmatig mag boren of ook zoals wij doen met de gemotoriseerde grondboor. Wij boren alleen handmatig bij kabels die aan het spoor zijn gemonteerd en bij locaties waar kasten staan. Er staat ook niet in de richtlijn dat je niet mag boren met een mechanische boor, er staat alleen gereedschap een edelmanboor, en dat is een handboor.

*De infrabeheerder heeft eigen voorschriften voor grondroerende activiteiten. Hier kan door railAlert niet van afgeweken worden in een voorschrift. Bij ProRail geldt o.a. ISV00117.*

9. Mogen er ook palen gebruikt worden met een lengte van 1,50 m? Nu worden palen met een lengte van 1,60 m die 0,6 m de grond in moeten? Dit is ook de diepte van het kabelbed van ProRail, waarmee er dus kans op schade aan kabels en leidingen aanwezig is.

*Dit wijkt af van hetgeen is gecertificeerd en is niet toegestaan. Bij plaatsing moeten de voorschriften van de infrabeheerder in acht worden genomen. Deze bevatten ook voorschriften rond kabeltrace's. De palen mogen maximaal 2 jaar na datum "eerste-in-gebruik" worden toegepast, voor (onbeschadigde) planken geldt geen maximale gebruikstermijn.*

#### Aanvragen certificaten / hekwerken

10. Hoe lang is het certificaat van het recept "Houten Hekwerk" geldig?
- a. Kan je doorlopend gecertificeerd zijn of moet het per werkzaamheid worden aangevraagd?

*De delen van het houten hekwerk kunnen meerdere keren hergebruikt worden, zolang de gebruikte palen niet ouder zijn dan 2 jaar. Er geldt wel een inspectieregime dat afhankelijk is van de gebruiksduur van de onderdelen van het hekwerk.*

- b. Om de hoeveel tijd moet het Houten Hekwerk herkeurd worden?

*Dat is beschreven in het gebruiksvoorschrift. De eerste 12 maanden na datum eerste ingebruikname maandelijks keuren, na 1 jaar wekelijks keuren.*

11. Hoe lang duurt het na de aanvraag voordat ik een certificaat in mijn bezit heb?
- Bedrijven die een ander hekwerk wensen te gebruiken dienen dit eerst te laten certificeren door railAlert. De doorlooptijd tussen het inbrengen (aanmelden) van een product en oplevering (afgifte) van een certificaat is enkele maanden. Deze tijd zit o.a. in het vaststellen van de infracompatibiliteit van het product bij ProRail. Afspraak is dat alleen middelen gebruikt worden die gecertificeerd zijn. Een aanvraag is nog geen garantie dat het certificaat ook geleverd afgegeven gaat worden.*

12. Waar zijn de hekken verkrijgbaar?

*Het door railAlert gecertificeerde houten hekwerk bestaat uit palen en planken die algemeen verkrijgbaar zijn bij diverse leveranciers in de markt. Het schilderwerk zal echter op bestelling gedaan moeten worden, maar ook voor dit werk zijn diverse bedrijven beschikbaar. De overige hekken zijn verkrijgbaar via de leverancier of fabrikant zoals vermeld in het productregister.*

13. Is ProRail de enige die met deze certificering werkt en zijn de eisen reëel en kenbaar bij leveranciers of moeten er speciale aanpassingen worden gedaan?

*De certificering is niet van ProRail alleen maar is van de hele spoorbranche vertegenwoordigd in railAlert. De onderdelen zijn algemeen verkrijgbaar, m.u.v. het schilderwerk. Bovendien is de norm waaraan safety fences moeten voldoen inmiddels een bindende Europese norm geworden die geldt voor de hele EU. Zie ook antwoord op vraag 17.*

14. Dienen de houten hekwerken in alle gevallen gecertificeerd te zijn of alleen wanneer deze een bepaald doel dienen?

*Het gaat om alle houten hekwerken zoals die gebruikt worden als fysieke afscherming tegen aanrijdgevaar (mens kerend) ongeacht de veiligheidszone waarin het hekwerk is geplaatst.*

15. Brengt de certificeringsplicht risico's met zich mee en wat zijn aandachtspunten bij het toezien op de naleving (inspecties)?

*Het kan zijn dat bestaande hekwerken vanwege de nieuwe regels vervangen moeten worden door nieuw gecertificeerd hekwerk. Dit zal dan moeten plaatsvinden op momenten dat de werkplek beveiligd is tegen aanrijd- en elektrocutiegevaar, bijvoorbeeld in een geplande treinvrije periode. De branche is ruim voor de verplichte ingangsdatum van 1 september 2017 geïnformeerd, zodat hierop tijdig geanticipeerd kan worden. Het inspecteren van de hekwerken is een verantwoordelijkheid van de aannemers en de railinfrabeheerder, in de gebruikershandleiding zijn aandachtspunten voor inspectie benoemd.*

16. Wat is het referentiekader waaraan er wordt getoetst?

- a. *De middelen die gebruikt worden als beveiliging dienen te voldoen aan nationale en internationale (N)EN normen die gebaseerd zijn op "best practices". Het houten hekwerk is getoetst aan deze normen:*
- b. *\* NEN-EN 16704-2-2:2016, Railway applications - Track — Safety protection on the track during work — Part 2-2: Common solutions and technologies – Technical requirements for barriers*
- c. *\* NEN-EN 13374:2013, Tijdelijke vloerrandbeveiligingen - Productspecificatie – Beproevingmethoden*
- d. *De infrabeheerder kan na de infracomptabiliteitstoets aanvullende eisen stellen, deze eisen zijn product-specifiek.*

17. Wie bepaalt dat kader?

*De normen zijn door de branches internationaal gespecificeerd (CEN) en door de (N)EN stichting getoetst, gepubliceerd en beheerd. Deze normen zijn gebaseerd op "best practices". Een erkende certificerende instelling toetst het aangemelde product op de geldende normen en geeft een certificaat af als het product in overeenstemming is met deze normen.*

18. Wie mogen er certificeren?

*railAlert werkt samen met de gecertificeerde inspectie-instellingen Ricardo Rail B.V. en Dekra Rail B.V. Het certificeringsproces kunt u terugvinden op onze website van railAlert:*

*<http://www.railalert.nl/productcertificering/productcertificering>*

19. Wie gaat het certificeren betalen?

*De kosten voor certificering zijn voor de producent die het product inbrengt. Aangezien er geen unieke producent van houten hekwerken is, zijn de certificeringskosten van het houten hekwerk door railAlert betaald.*

20. Moeten de hekken voor plaatsing gecertificeerd zijn? Of mag het ook erna?

*Alleen reeds gecertificeerde hekken mogen worden geplaatst.*

### Contracten

21. Voor welk soort hekwerken geldt de verplichting dat ze gecertificeerd moeten zijn?

*Alle mobiele hekwerken die gebruikt worden als fysieke afscherming tegen aanrijdgevaar zoals genoemd in het VVW-trein, dienen gecertificeerd te zijn. Deze afspraak is in de branche in 2013 gemaakt, en in 2015 van kracht geworden.*

22. Voor wie (welke organisatie) geldt de verplichting tot certificeren?

*Alle bedrijven die gebruik wensen te maken van mobiele fysieke afschermingen tegen aanrijdgevaar dienen gebruik te maken van middelen die gecertificeerd zijn.*

23. Geldt de verplichting ook voor reeds afgesloten contracten die doorlopen tot na de invoeringsdatum van certificeringsverplichting?

*Ja, wetgeving is altijd van toepassing.*

24. Waar staat in de ProRail richtlijnen dat dit moet?

*Deze regels zijn geen ProRail regels, maar regelgeving opgesteld door railAlert namens de gehele spoorbranche inclusief ProRail, verwoord in het Normenkader Veilig Werken (NVW) en onderdeel van de Arbocatalogus voor de Railinfra.*

25. Wat als er een tegenstrijdigheid ontstaat met een huidig contract wat ik met ProRail heb? Welke eis gaat voor?

*Dat zou betekenen dat het contract tegenstrijdig is met de wet, neem dan contact op met contractmanager.*

26. Welke eisen stelt ProRail aan het hekwerk?

*1. Het Houten Hekwerk RailAlert dient, afhankelijk van de baansnelheid, zodanig te worden geplaatst dat alle delen buiten het vrijruimteprofiel (PVR) en buiten het Rode Meetgebied (RM) van in dienst zijnde sporen blijven. Daarbij dient rekening te worden gehouden dat in bogen met een straal kleiner dan 250 meter zowel het PVR als het RM wordt verbreedt en dat op plaatsen*

waar het spoor in verkanting ligt zowel het PVR als het RM dezelfde 'scheefstand' hebben als het spoor zelf (zie OVS00026).

2. Aantasting van het PVR is niet toegestaan, aantasting van het RM is toegestaan mits de beheerder hiervoor een ontheffing heeft verleend (conform RLN00284) Het Houten Hekwerk RailAlert mag niet worden toegepast in tunnels.

3. Bij het plaatsen van het Houten Hekwerk RailAlert moeten grondroerende activiteiten worden verricht. Hierbij moet worden gewerkt conform het ProRail Installatievoorschrift "Netten t. b.v. installaties" (ISV00117).

4. Op plaatsen waar een verhoogde kans op vandalisme aanwezig is, wordt toepassing van het Houten Hekwerk RailAlert ontraden. De regionale beheerder van ProRail heeft informatie over de plaatsen waar een verhoogde kans op vandalisme bestaat.

5. De staanders (perkoenpalen) van het Houten Hekwerk RailAlert mogen een leeftijd van maximaal 2 jaar hebben. Hiertoe dienen de palen voorzien te zijn van een duidelijk zichtbare "eerste-in-gebruik- datum".

6. De "eerste-in-gebruik-datum" mag uitsluitend worden aangebracht op nieuwe (ongebruikte) staanders.

27. Zijn er ook alternatieven toegestaan op de edelmanboor, bijvoorbeeld mechanische grondboor of trilblok? Edelmanboor is doorgaans geheel van metaal, bij het raken van een elektriciteitskabel bestaat het risico op elektrocutie. Is er ook gekeken naar de ergonomische principes? De constante repeterende handmatige beweging is nogal een aanslag op het lichaam.

*Dit is aangepast in het voorschrift, de regels van de infrabeheerder voor grondroerende werkzaamheden zijn van kracht.*

#### Veiligheidswinst / beleid railAlert – beantwoording Q&A op website railAlert

28. Wat is de reden/veiligheidswinst die geboekt wordt met het de introductie van certificeringsplicht voor hekwerken?

*Zie antwoord op vraag 17*

#### Documentatie

29. Waar vind ik de omschrijving van het type houten hekwerk dat gecertificeerd is? Op de website staat alleen een gebruikshandleiding, spooropstelling, RAMSHE analyse en een inspectierapport.

*In het gebruiksvoorschrift en het spooropstelling-document (beschikbaar op de website van railAlert) zijn de kenmerken omschreven. Daarnaast is het certificaat gepubliceerd op de website van railAlert.*

30. Waarom wijken de eisen aan fysieke afscherming af van de eisen die ProRail stelt aan houten hekwerken? Denk aan eisen voor het mogelijk houden van evacuatie van reizigers.

*Door ProRail zijn (nog) geen eisen voor evacuatie-openingen in het hekwerk opgesteld. Het advies is om voor plaatsing hiervoor contact op te nemen met de tracémanager of bouwmanager van ProRail.*

31. Het gebruiksvoorschrift geeft aan dat plaatsing van het houten hekwerk moet worden gedaan door een gecertificeerd aannemer, welke certificering is voor deze aannemer verplicht (VCA voldoende)?

*Werkzaamheden in opdracht van ProRail mogen alleen uitgevoerd worden door een door ProRail erkend bedrijf (zie hiervoor de lijst met erkende bedrijven op de site van ProRail). Activiteiten die worden uitbesteed door aannemers aan onderaannemers, zullen altijd onder verantwoordelijkheid van een (erkende) aannemer mogen worden uitgevoerd. Bij plaatsing in of nabij zone B zullen er veiligheidsmaatregelen moeten worden genomen die alleen uitgevoerd mogen worden door railAlert gecertificeerde werkplekbeveiligingsbedrijven*

32. Hoe is de onderlinge samenhang van de diverse documenten binnen de productcertificering houten hekwerk, welke documenten zijn er allemaal bindend en worden er nog verwijzingen opgenomen in de branche richtlijn fysieke afscherming? Bijvoorbeeld de signaalkleur is geen eis uit de branche richtlijn, maar wel in het gebruiksvoorschrift.

*De brancherichtlijn FWA is vervallen voor het deel betreffende Fysieke Afscherming. Hiermee vervallen ook de daarin genoemde (afwijkende) bepalingen. De verplichte signaalkleur is inmiddels onderdeel van de Europese norm waaraan de FA moet voldoen.*

### Inspecties

33. Als ik een hekwerk zie, waar geen sticker op zit aan wie moet ik dat melden?

*Indien het een safety fence zonder stickers betreft (niet zijnde een hek volgens recept Houten Hekwerk railAlert) dan betreft dit een overtreding van het NVW/VVW, waarvoor de aannemer verantwoordelijk is. Dit kan worden gemeld bij het OBI of bij de afdeling Veiligheid van ProRail. Gecertificeerde houten hekwerken zijn herkenbaar aan uiterlijke kenmerken zoals de datummarkeringen op de palen en de ingevulde keuringskaarten aan het hekwerk.*

34. Op welke aspecten moet ik letten als ik NVW inspecties uitvoer? Alleen op de sticker of ook naar de onderhoudsdocumentatie waaruit blijkt dat de hekwerken voldoende geïnspecteerd worden?

*Naar beide, plus de fysieke staat van het hekwerk zoals mogelijke beschadigingen. De houten hekwerken hebben geen stickers maar zijn wel herkenbaar aan de samenstelling, de markeringen op de palen en de ingevulde keuringskaarten.*

35. Wordt er vanuit railAlert ook een 'standaard format als voorbeeld opgesteld voor de keuringskaart zodat iedere aannemer of werkplekbeveiligingsbedrijf dezelfde kaart toepast (of te bestellen via webshop)?

*Nee, het is aan de eigenaar van het hekwerk welke kaart hij wil gebruiken, zolang maar duidelijk is wanneer het is geplaatst en door wie, welk bedrijf de eigenaar van het hekwerk is en wanneer en door wie er voor het laatst een periodieke controle is*



gedaan. Een voorbeeld van een kaart is te vinden op de site:  
<https://www.youpack.nl/steigerlabel.html>

36. Wie gaat controle en handhaving uitvoeren op geplaatste werkplekbeveiligingsmiddelen?

*Handhaving is een taak van de infrabeheerder en de eigenaar van het hekwerk. Sinds 2017 voeren inspecteurs van railAlert ook werkplekinspecties uit.*

37. Welke nauwkeurigheid of tolerantie is vereist bij het gebruik van de waterpas? Moet deze ook gekalibreerd zijn?

*Een "normale" waterpas voldoet, door de natuurlijke grondwerking zal het waterpas staan van het hekwerk niet lang gegarandeerd kunnen worden. Op hellingen zoals op- en afritten van bruggen dienen de liggers parallel aan de ondergrond te worden geplaatst.*