

Categorie	VRAAG	ANTWOORD
VVW	Ik heb een heleboel gehoord vanochtend, maar wordt het voor mij nou eigenlijk wel makkelijker? Het lijkt veel ingewikkelder te worden!	DVP; landelijk gelijk; eenvoudiger; meewerken llv mag; geen gevaarlijke verschillen meer in regelgeving; minder dwingende regeltjes; meer op basis van RiE; etc.
VVW	Gelden de nieuwe regels ook voor he eigen personeel van de metro- en trambedrijven of mogen die meer?"	Ja de regels gelden voor iedereen die aan de infrastructuur werkt. Dus ook de eigen onderhoudsmonteurs en ook bij storingen. Daar moeten ze wel aan wennen.....
VVW	De metrobaan bij RET gaat dicht. Dus iedereen moet een DVP hebben. Dat is toch onhandig als ik even een opname moet doen?"	dat klopt, toch is het belangrijk dat de veiligheid geborgd is, dus ook voor even een opname moet je instructie volgen. Er komt wel de mogelijkheid van een dagpas.
VVW	Een tram die met 70 rijdt is toch net zo gevaarlijk als een metro met 70. Waarom zijn er dan verschillende regels?"	Een tram rijdt 'op zicht', dus de bestuurder kijkt steeds of zijn weg vrij is. Hij zal een baanwerker dus altijd opmerken, net zoals hij medeweggebruikers opmerkt. Een metro rijdt op sein, dus de bestuurder kijkt alleen naar zijn seinen. Hij zal mogelijk niet tijdig reageren als er een baanwerker in zijn spoor staat. Daarom is dat regiem strenger.
VVW	Waarom is het VVW-Trein niet gewoon ook bij tram en metro van toepassing?	omdat het verschillende systemen zijn. Metro is veel eenvoudiger dan trein, daar kan dus ook een eenvoudiger veiligheidsregiem bij. Tram is nog weer eenvoudiger. Als veiligheidsregels evident te streng zijn dan worden ze niet gerespecteerd. Dat geeft vervolgens nog weer gevaarlijkere situaties. Daarom zijn er passende regels opgesteld.
VVW	Waarom zijn er nog steeds toch veel verschillen tussen de bedrijven? Kan het niet in één keer allemaal gelijk worden gemaakt?	een goede vraag! Lastig te verkaren. Deels omdat de bedrijven het al zo lang zelf hebben bepaald dat het nu lastig is om in te zien dat een collegabedrijf een andere maar ook goede werkwijze hanteerde. Door nu in de werkkamer met consensus steeds een stapje verder te harmoniseren zijn we in staat om al een groot deel gelijk te trekken. Hadden we alles in één keer willen doen dan hadden we daar de handen niet voor op elkaar gekregen en dan hadden we nu nog helemaal geen VVW's.
VVW	BZB, LLV zijn landelijk ingevoerde taken. In Amsterdam kennen we ook een nachtcoördinator. Komt deze er ook bij RET en HTML?	Wat railAlert betreft niet maar gezien de complexiteit die er af en toe ontstaat bij GVB omdat er zoveel werkzaamheden gelijktijdig uitgevoerd moeten worden in overlappende werkplekken c.q. buitendienststellingen terwijl er ook nog eens testritten plaats vinden maakt de situatie complexer. Overdag kennen we het probleem niet maar een coördinator die erop toeziet of de geplande werkzaamheden nog steeds passen in de vooraf afgestemde planning is in de nacht noodzakelijk. Wij gaan ervan uit dat vvw-metrona deze tijdelijke situatie concreter is na te leven. Na invoering werkzones en exploitatie N-Zlijn waarvoor nu veel testritten voor plaats vinden.

VVW	BZB of Alleengaande? Ik het Taak eigen veiligheid ProRail. Voldoet dat ook?	nee. Je moet deze bevoegdheden los van elkaar zien. Ook al is er overlap ze verschillen allemaal van elkaar. Wel wordt er gesproken om deze functionarissen één naam te gaan geven met toevoeging van het beheersgebied. PV-TREIN, PV-METRO en PV-TRAM. Net zoals vhp en lwb.
VVW	Moet ik als uitvoerder, opzichter, inspecteur ook aan vvw-tram voldoen? Er lopen de hele dag voetgangers en fietsers over de trambaan zonder enige kennis van zaken en dan moet ik met een kegel gaan lopen sjouwen?	Het gaat nog steeds heel vaak goed maar wat als het fout gaat en het had voorkomen kunnen worden door volgens vvw-tram te werken. Wat moet jouw leidinggevende dan aan de familie vertellen wat er verkeerd is gegaan. De Manager Techniek bij GVB heeft dit reeds één keer meegemaakt en heeft met zichzelf afgesproken er alles aan te doen om dit nooit met te hoeven doen. Jouw directeur wil jou met vvw beschermen waarom zou jij dan weigeren.
VVW	lwb, llv en vhp mag dat wel of niet één persoon zijn?	Als dit duidelijk is te scheiden in tijd wel. Ze mogen nooit tegelijkertijd uitgevoerd worden. Een vhp mag dus niet telefoneren in zijn rol als lwb. Als de ploeg eerst op de wijkplaats wordt geseind en dan zou een vhp zijn pet/vest kunnen ruilen voor die van lwb en dan in de wijkplaats wel bellen. Pas als hij klaar is als lwb en weer de vhp-gedaante heeft aangenomen mag hij de ploeg weer in het spoor laten. Ook al bewaakt hij een grens zoals 3e rail of naastgelegen spoor hij mag als vhp nooit bellen met de ploeg nog in de gevarenzone. Maar wil je een ploeg van 5-10 personen stil zetten omdat vhp zo nodig lwb moet zijn?
VVW	Hoe groot mag een ploeg zijn voor één vhp?	Dat is werk en lokaties afhankelijk en zal uit een RI&E kunnen worden afgestemd. Ga je met een handstopmachine de baan in dan zou dit 1 - 2 personen kunnen zijn. Je moet ze immers aantikken om in te seinen dat ze aan de kant moeten. Staan ze ver uit elkaar dan zal dit zelfs 1:1 zijn. Ben je op een perron bezig met 20 man waarvan er 19 niet eens in de buurt van de blindegeleide strook komen dan zouden die zelfs zonder vhp mogen werken dus kan jij als vhp makkelijk die ene persoon die af en toe met bezem in de gevarenzone komt wijzen op veilig afstand en/of aanrijdingsgevaar. Dan is het 1:20 als je het over de hele ploeg ziet. Ook is het afhankelijk van in of buiten exploitatie plaats vindt. Overdag met veel lijnen in de spits is anders dan buiten exploitatie en de vhp wacht op het ene werkvoertuig dat stapvoets passeert. Een 513 bord in het spoor wordt alleen (tijdelijk) verwijderd als iedereen in de wijkplaats is.
VVW	Wat geldt er in onderstations, seingebouwen buiten zone C? Welke training?	In die ruimtes gelden de EVH's van de beheerders, niet de VVW's. (Zone C kent metro en tram niet). Om langs de metrobaan naar zo'n ruimte te lopen geldt wel het VVW.
Cert/ VVW	Harmonisatie spoor, metro, tram in uitvoering: LWB, VHM, LLV ect. Ja Prima!!! Hoe zit dat met voorbereiding VWB?	Werkvoorbereiding is de volgende focus van de werkkamer lokaal spoor. Certificering van voorbereidingstaken is vooralsnog niet beoogd.
VVW	Op enkel spoor werken metro wordt niet gesproken over afscheiding tussen in dienst en buitendienst	Goed opgemerkt. In nieuwe VVW-Metro is wel een voorbeeld opgenomen met fysieke afscheiding tussen de sporen. Of het nodig is hangt af van de situatie ter plaatse. Een dubbele stroomrail kan een goede afscheiding zijn als de instructie maar duidelijk is.
VVW	Graag info over eisen die worden gesteld aan personeel van bedrijven die tijdelijke verkeersmaatregelen op de weg plaatsen, incl. de verkeersregelaars ...	Het plaatsen van wegafzettingen langs een trambaan die in dienst is en waarbij de ploegleden in de trambaan komen moet begeleid worden door een vhp-tram. Anders maatregelen treffen zodat er geen tram kan komen.
VVW	Graag info tav invoering TRAM traject en functie tav weg- en waterbouw. BV asfalt-combi tram	Vraag niet duidelijk: maar asfaltwerk in trambaan valt onder VVW-Tram. Als de trambaan buiten dienst is door maatregelen (blokkade) dan is er verder geen veiligheidspersoneel ter plaatse nodig.
VVW	Wat is het verschil tussen werken op perron tram/metro/trein?	Het werken op perrons van metro (en tram) is in de VVW-s beschreven. Bij trein is het nu nog in een aparte brancherichtlijn maar dat verandert met de nieuwe uitgave. In principe is het bij metro vrij eenvoudig: één meter vanaf de rand heb je geen veiligheidsfunctionaris nodig (tenzij er klimmiddelen of materialen binnen die meter kunnen vallen).
DVP/ VVW	Waar is straks het DVP allemaal verplicht? Ook in de metrostations?	Het VVW-Metro eist een instructie (DVP) van personen die de baan betreden en werken in de zone van 1 meter van de perronrand. Dus vooralsnog niet zo uitgebreid als bij trein.
VVW	Zijn er bij lokaal spoor dezelfde zone indelingen als bij hoofdspoor?	Nee, bij tram en metro is het eenvoudiger. Tram kent alleen een gevarenzone, zie VVW-Tram art 1.2. Metro kent een gesloten systeem. De baan is verboden gebied tenzij. Daarbinnen is ook een gevarenzone benoemd. VVW-Metro art 4.4.
VVW	Welke regelgeving geldt op perrons waar zowel treinen aan de ene zijde en tram/metro aan de andere zijde stoppen. BV Amsterdam Amstel?	Aan de kant waar de metro rijdt, is VVW-Metro van kracht, art 5.20 tot en met 5.22 beschrijven het werken op perrons. Aan de kant waar de trein rijdt, is het VVW-Trein van toepassing.
VVW	Komt er ook een Gmcn metro en tram? Zo ja, wat zijn de eisen? Gaan we gebruik maken van BBD en Vti+Wot?	Nee.
VVW	Voor werk aan zowel metro- als treinspoor (gecombineerd project) geldt het gezamenlijke veiligheidsregime of 1 van beide?	Beide VVW's zijn van kracht! En daarom zullen de overeengekomen maatregelen worden toegepast uit een gezamenlijk veiligheidsregime ontstaan uit onderlinge afstemming.

Categorie	VRAAG	ANTWOORD
railAlert	Waar kan ik al die regelgeving vinden?"	Op de site van railAlert of via de Infrabeheerders
railAlert	Wanneer sluit de NS en andere vervoerders aan bij railAlert?	RailAlert gaat over veilig werken aan de infrastructuur. Niet over het werk van bestuurders en machinisten. Aansluiting ligt niet voor de hand.
railAlert	Gaat HSL ook aansluiten? (IMBV)	HSL zou ook mee moeten gaan met het DVP, echter daar hebben we nog wel wat te doen om hun aan te haken en de gesprekken hierover moeten we nog voeren met infraspeed
railAlert	Hoe wordt de regelgeving formeel juridisch vastgesteld? Via 1e / 2e kamer of decentrale overheid?	De regelgeving voor het spoor wordt bepaald door de spoorweg wet. Wij hebben de mogelijkheid om regelgeving in gezamenlijkheid op te stellen die voldoet aan deze wetgeving. Hiermee kunnen invulling geven aan de wens om meer aan zelfregulering te doen, en die ruimte krijgen we ook vanuit ILT. Zij zullen ons wel nauwlettend blijven volgen.

Categorie	VRAAG	ANTWOORD
Cert	Ik heb net 6 man opgeleid als lwb bij HTM, dat is 3 jaar geldig. Moet ik die volgend jaar weer om laten scholen? Wat kost dat wel niet?!"	De verschillen met de nu geldende regelgeving bij HTM (Zoetermeer en Hofpleinleijn) en het VVW-Metro zijn zo klein dat omscholing niet nodig is. Met de eerste herinstructie wordt dat meegenomen. En die kosten zou u toch maken.
Cert/ VVW	Harmonisatie spoor, metro, tram in uitvoering: LWB, VHM, LLV ect. Ja Prima!!! Hoe zit dat met voorbereiding VWB?	Werkvoorbereiding is de volgende focus van de werkkamer lokaal spoor. Certificering van voorbereidingstaken is vooralsnog niet beoogd.
Cert	Komt er ook een complete training + toets voor trein/metro en mogelijk ook tram, in <u>één</u> sessie?	Als dit logistiek is te organiseren zal dat zeker ook mogelijk worden. De training veiligheidsbewustzijn hoeft maar één maal gevolgd te worden. Het afleggen van de toetsen trein en metro zou achtereenvolgens moeten kunnen.
Certificering	Certificaat LWB-Metro blijft dus lokaal, dus met toevoeging RET bij voorbeeld?	Streven is om voor metro géén lokale certificaten af te geven. Dus één landelijk lwb-metro certificaat waarmee bij GVB, HTM en RET gewerkt kan worden.
Certificering	Het BRU (trambaan Utrecht) komt onder het VVW tram te vallen, maar zijn of komen hier speciale opleidingen voor? Het is nu een e-learning icm de VHM/LWB conventioneel spoor en dus geen veiligheidsman-Tram Utrecht	De opleiding vhp-tram is ook voor RegioTram Utrecht van toepassing.
Certificering	Is gereedschapsmachinist ook een veiligheidstaak n Metro of voldoet keuring en opleiding spoor?	Metro kent geen gereedschapsmachinist. Op explitatiespoor moet de machinist door een pilot begeleid worden (als hij zelf niet bevoegd is als bestuurder). Binnen de buiten dienststelling gelden geen eisen vanuit het VVW).

Categorie	VRAAG	ANTWOORD
DVP	Ca 5 jaar geleden is DVP incl toets geïntroduceerd. Na 5 jaar verloopt deze geldigheid. NU willen wij onze medewerkers tijdens de winterperiode op cursus sturen. Kunnen deze mensen ook voor Metro op gaan?	De cursus DVP-metro zal ca tweede kwartaal 2018 beschikbaar zijn. Combineren is dan een kwestie van planning.
DVP	Gaat er wat veranderen met de 'frauduleuze' dagpassen? En zo ja wat en wanneer?	Dit probleem wordt aangepakt voor de hele branch.
DVP	Kan het DVP niet kostenlos worden verstrekt ivm laagdrempelige toegang? Maw een andere manier van financieren?	Dit is een aardige optie, maar het financieringsmodel laat het nu niet toe. De trainingen kosten direct geld en de inhoud en toetsen en de databae en helpdesk moeten beheerd en bemand worden. Dat kost geld en er wordt niets aan verdiend.
DVP/ VWV	Waar is straks het DVP allemaal verplicht? Ook in de metrostations?	Het VVW-Metro eist een instructie (DVP) van personen die de baan betreden en werken in de zone van 1 meter van de perronrand. Dus vooralsnog niet zo uitgebreid als bij trein.
DVP	Als er incidenteel langs het spoor gewerkt wordt, ca 2x per jaar en dit gebeurt onder begeleiding van een gecertificeerd aannemer, is er dan een DVP nodig?	In principe wel. Eventueel kan hiervoor wel een dagpas worden uitgeschreven.
DVP	Is VTOM nu al beschikbaar? Als Prorail DVP's vervallen nu en kan nu in 1x mee.	VTOM is nog niet beschikbaar. Medio 2018 wel.
DVP	In hoeveel talen kun je VTOS/VTOM volgen?	Nederlands, Engels, Duits, Pools en Turks
DVP	Is het niet mogelijk om alle certificaten zoals persoonsgegevens VCA ect. Te koppelen aan de DVPpas?	Dat is wel mogelijk. Dat doet de werkgever.

Categorie	VRAAG	ANTWOORD
	Gaat RET nu ook een wbi gebruiken? Ze zegt al jaren dat te gaan doen, maar het gebeurt niet!"	Ja, ze moet wel
	Wordt er gestreefd naar harmonie van hesjes?	Ja, vanuit Europa komt opdracht om alle werkenden aan de infra in oranje te kleden en de veiligheidsfunctionaris in geel. Invoering waarschijnlijk medio 2019. VVW-s worden aangepast.
	Gaat de kleurstelling (die binnenkort gat wijzigen) bij VVW trein ook toegepast worden bij VVW Tram en Metro?	Ja tram en metro gaan mee.
	Ik werk bij Prorail en haak aan voor raakvlakken treinspoor op metro. Hoe zorg ik dat ik gelijktijdig de onttrekking op treinspoor-metrospoor verkrijg? Het lijkt nu dat ik 2 afzonderlijke trajecten moet doorlopen. Klopt dat? Kan dat anders?	Infrabeheerders ProRail, GVB of HTM zijn alle verantwoordelijk voor hun eigen areaal. Dit geldt zowel voor het spoor als op stations. Daarbij hanteren zijn hun eigen regelgeving (VVW's). Er is onderling afstemming tussen de infrabeheerders als het om uit te voeren werkzaamheden gaat, alleen is het organisatorisch niet in VVW's geregeld.