

***Veilig werken  
en zich verplaatsen  
bij de***

**NMBS-Groep**

**INFRABEL**  
Right On Track





## WOORD VOORAF

Dit boekje is geen reglement. Het is een instrument om praktische informatie inzake veiligheid en gezondheid te verstrekken aan de werknemers van externe ondernemingen die zich verplaatsen en werken in de aanhorigheden van de NMBS-Groep. Het beschrijft de algemene risico's die eigen zijn aan de NMBS-Groep en die zich op heel wat plaatsen op het net voordoen, alsook de maatregelen die nodig zijn om die risico's te vermijden. De werkgevers van de externe ondernemingen moeten de richtlijnen uit het boekje mededelen aan al hun werknemers, er zich van vergewissen dat zij deze richtlijnen goed hebben begrepen en er over waken dat ze deze richtlijnen eerbiedigen zolang zij op het spoorwegterrein aanwezig zijn.

De risico's die specifiek zijn voor iedere lokale installatie worden ofwel beschreven in de aanbestedingsdocumenten, ofwel aan de werknemers van de externe ondernemingen medegedeeld door de verantwoordelijke van de installatie.

De algemene risico's die niet specifiek zijn voor de NMBS-Groep (bijvoorbeeld voor werken in de hoogte, bij gebruik van gevaarlijke producten, enz...) en waarvoor iedere werkgever zelf voor de preventie moet zorgen, worden in dit boekje niet behandeld. Ook de instructies inzake algemene onderwerpen, zoals bijvoorbeeld de veiligheidssignalering en het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen komen hier niet aan bod.

# VOORKOMING VAN SPOORWEGRISICO'S

## 1. Verkeer op spoorwegterrein

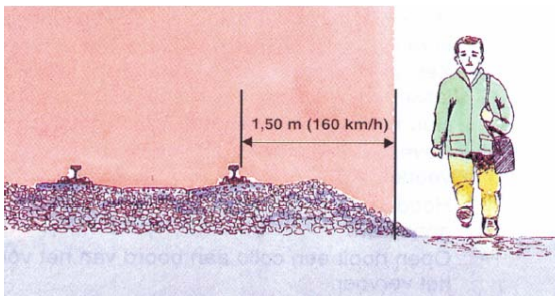
### A. Algemeenheden

- Als je op spoorwegterrein werkt of je verplaatst kunt je met verschillende gevaren geconfronteerd worden zoals:
  - aanrijding van een trein door onvoldoende aandachtig te zijn, door onvoldoende zichtbaarheid, door onvoldoende hoorbaarheid, enz...;
  - uit evenwicht gebracht worden door de luchtverplaatsing van voorbijrijdende treinen;
  - elektrocutie door de bovenleiding of door het rollend materieel.

Blijf daarom zo veel mogelijk buiten de gevarenzone van het spoor en houd je op afstand van de bovenleiding en van het rollend materieel.

- Je mag maar in de **gevaarzone** van het spoor komen als dit absoluut nodig is en dan moet je de hiernavolgende veiligheidsmaatregelen naleven. Respecteer eveneens de plaatselijke consignes die je worden overhandigd.

De gevaarzone van het spoor voor een snelheid van maximum 160 km/h strekt zich uit tot op een afstand van 1,50 m vanaf de buitenkant van het spoor. N.B.: voor zekere spoorgedeelten waar de snelheid groter is dan 160 km/h strekt de gevaarzone zich uit tot op een afstand van 2,00 m.



- Maak voor je verplaatsingen op het spoorwagterrein bij voorrang gebruik van de wegen die aangelegd werden voor het publiek zoals onderdoorgangen, voetbruggen, perrons of gebruik de dienstwegen en de dienstovergangen.

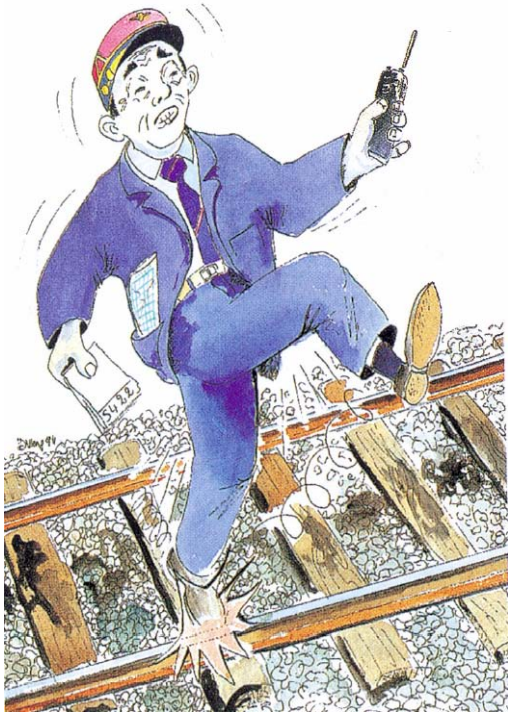


*Kijk steeds goed uit waar je loopt !*

- Op het **“Schema van de dienstwegen”** in het station en op het **“Plan van de dienstwegen in volle baan”** staat aangeduid op welke dienstwegen je te voet mag gaan, op welke je mag fietsen en op welke je met de auto of motorfiets mag rijden. Raadpleeg ze en respecteer de gebruiksregels.
- Leef ook op het spoorwegterrein de voorschriften van het verkeersreglement na.

## **B. Enkele voorschriften om zich in alle veiligheid te verplaatsen**

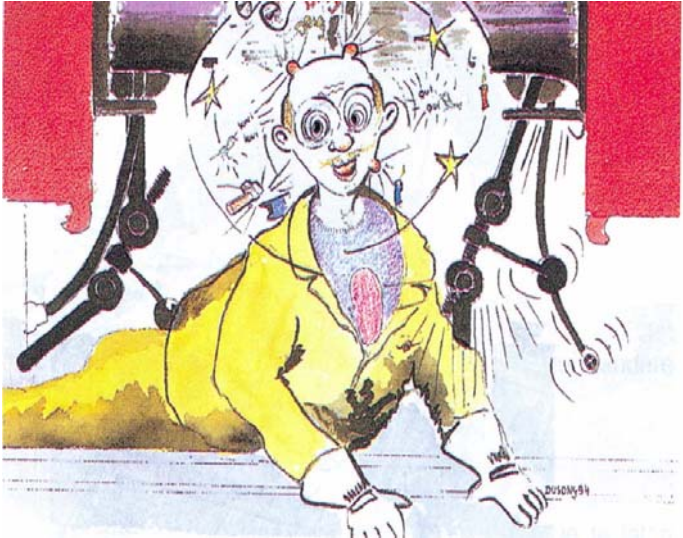
- In zekere spoorwegaanhorigheden kunnen bepaalde dienstovergangen op dezelfde wijze uitgerust zijn zoals de openbare overwegen. Andere dienstovergangen hebben dan helemaal geen signalisatie, terwijl nog andere uitgerust zijn met 2 boven elkaar geplaatste witte lichten en een aanduidingsbord.
- Kijk steeds aandachtig langs twee kanten vooraleer over te steken want op elk spoor kunnen er treinen in beide richtingen rijden.
- Een trein die je opmerkt kan een andere verbergen. Laat je niet verrassen.
- Een trein die je hoort kan het geluid van een andere afzwakken. Laat je hier dus ook niet verrassen.
- Kijk goed uit voor eventuele hindernissen in het spoor.
- Steek het spoor zonder dralen over en zonder je te laten verstrooien.
- Kruip niet onder een wagen door om het spoor over te steken.
- Zet je voeten niet op de dwarsliggers of spoorstaven, ze kunnen glad zijn.



*Gladder spoorstaven en dwarsliggers veroorzaken valpartijen !*

- Zet je voet nooit tussen een wisseltong en de aanslagspoorstaaf.
- Ga slechts tussen twee stilstaande voertuigen door als ze zich op minstens 20 m van mekaar bevinden en blijf op minstens 5 m van de buffers van elk voertuig.
- Draag geen lasten die je zicht kunnen belemmeren.
- Indien je toch door een trein verrast wordt, werp je dan op de grond **naast** het spoor.

- Als je het geluidsein van een trein hoort, verlaat de gevarenzone van het spoor, draai je naar de aankomende beweging en geef teken aan de bestuurder dat je het begrepen hebt.



*Die wilde onder de buffers doorkruipen !*

- Wees bijzonder waakzaam :
  - op plaatsen aangeduid met een waarschuwingsbord "algemeen gevaar". Daar komt de dienstweg in de gevarenzone. Betreed deze zone niet als er een trein in aantocht is en regel je snelheid zo dat je de zone kunt verlaten vóór de doorrit van een eventueel plots opdagende trein;





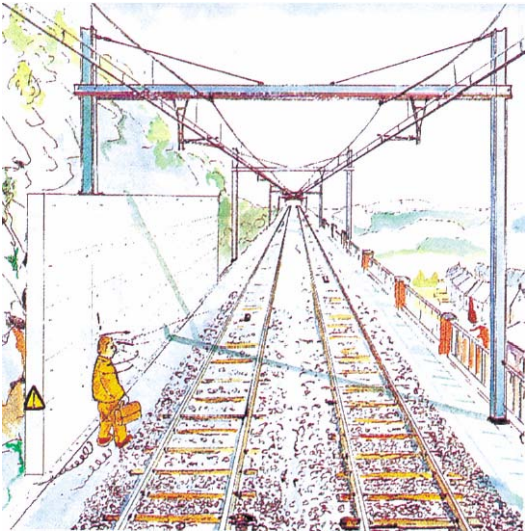
- voor geluid van treinen of geluid afkomstig van de omgeving zoals bijvoorbeeld van werven, autostrades, fabrieken, luchthavens, enz...;
- bij contrast tussen schaduw en licht. Je kunt je vergissen bij het inschatten van afstanden;
- op plaatsen waar er elk moment onvoorzien gevaar kan dreigen. Dit is ondermeer het geval:
  - op dienstovergangen : betreed geen dienstovergang als er een trein in aantocht is;
  - op dienstovergangen in trierinstallaties, voornamelijk aan de voet van rangeerheuvelds (de wagens naderen snel en geruisloos);
  - op dienstovergangen aan bundelkoppen (je kunt moeilijk zien naar welk spoor een trein geleid wordt);
  - op goederenkoeren, containerterminals, los- en laadperrons en werkplaatsen alsook in spoorcomplexen van private firma's.
- als je lange voorwerpen draagt. Draag ze horizontaal en evenwijdig met het spoor;
- bij regen, sneeuw en mist. Deze dempen het geluid van naderende treinen en ook van akoestische signalen.



*Wees nog meer op je hoede bij regen, sneeuw en mist !*

### C. Verplaatsingen in smalle ingraven, in tunnels en op viaducten

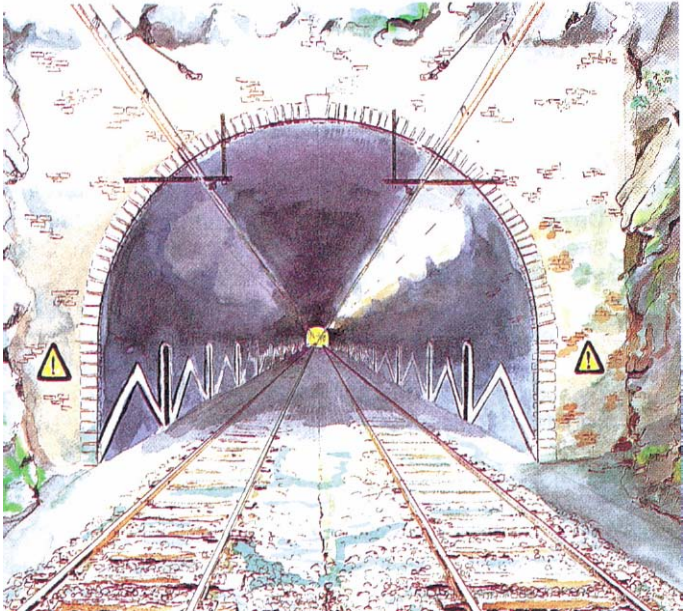
- Als je aan de ingang van een tunnel, op een steunmuur, enz... een waarschuwingsbord "algemeen gevaar" ziet, dan betekent dit dat de dienstweg in de gevarezone van het spoor komt. Wees hier bijzonder op je hoede !



*Opgelet, hier loop je in de gevarezone !*

- Als er aan de wand van een tunnel, van een steunmuur of van een geluidswand handgrepen geplaatst zijn, houd je er dan stevig aan vast bij de doorrit van een trein.

- In de wanden van de smalle ingraveningen en in sommige tunnels zijn **nissen** voorzien die je toelaten uit te kijken vóór de doorrit van een trein. Om beter zichtbaar te zijn, hebben deze nissen een witte omranding. Ze zijn met elkaar verbonden door middel van een witte lijn in kepevorm met de tophoek in het midden tussen twee nissen. Volg de dalende witte lijn om de dichtstbijzijnde nis te bereiken.



*De nissen zijn verbonden met een witte lijn.  
De dalende lijn leidt naar de dichtstbijzijnde nis.*

- Op viaducten, op kunstwerken, bij steunmuren, nabij grachten of op plaatsen waar het niet mogelijk is om je uit de gevarezone terug te trekken worden **schuilplaatsen** aangelegd.
- De nissen en de schuilplaatsen moeten steeds vrij en gemakkelijk bereikbaar zijn.
- Als je je moet verplaatsen in tunnels, op bruggen of op viaducten houd dan steeds de nissen en de schuilplaatsen in het oog, omdat je ze zou kunnen bereiken vóór de doorrit van een trein. Trek je tijdig terug.
- Houd onderling voldoende afstand als je je met meerdere in een tunnel verplaatst.

#### **D. Bijzonderheden op de Hoge Snelheidslijn (HSL)**

- De gevarezone van het spoor op de HSL (maximumsnelheid 300 km/h) strekt zich uit tot op een afstand van 2,00 m vanaf de buitenkant van het spoor.
- Om je op het terrein van de HSL te mogen begeven moet je een toelating hebben. Je moet vergezeld zijn van een persoon die de risico's kent (als de toelating dit vermeldt) en daarenboven de consignes van de HSL toepassen.
- Let ook op voor de elektrische spanning van de bovenleiding op een HSL : deze bedraagt 25 kV.
- Behalve op speciaal aangelegde dienstovergangen is het absoluut verboden om op een HSL de sporen over te steken gezien de hoge snelheid. Als je deze dienstovergangen gebruikt, moet je voorafgaandelijk goed geïnformeerd zijn over de gebruiksvoorwaarden.
- Rijd nooit met een fiets langsheen een HSL.

## 2. Gevaren van de elektrische spanning

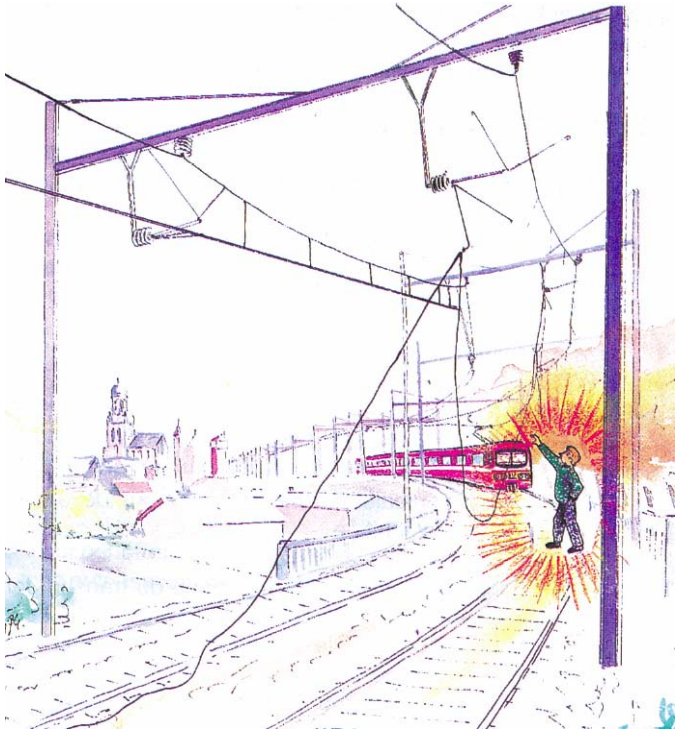
### A. Algemeenheden

#### a) Gevaren van de bovenleiding

Wees waakzaam nabij de elektrische bovenleiding :

Beschouw deze **steeds** als “onder spanning”. Blijf er minstens 3 meter af tenzij je de opleiding en de nodige instructies hebt ontvangen. Om dichterbij dan 3 meter te komen moet je de toelating van de NMBS-Groep hebben.

- Richt nooit een waterstraal naar de bovenleiding.
- Water nooit op de bovenleiding of op andere onderspanningstaande stukken (bijvoorbeeld vanaf een brug). Dit betekent een gewisse dood !
- Lange voorwerpen draag je niet rechtop langs een geëlektrificeerd spoor.
- Voorkom elk contact tussen de lading en de bovenleiding bij het laden, lossen, overladen of herstellen van wagens. Als bij deze verrichtingen contact met de bovenleiding te vrezen is, moet vooraf **de buitenspanningstelling bekomen worden**. Raadpleeg daarvoor de toezichter van de NMBS-Groep of je chef.
- Als je rechtstaat op een platte wagen onder een bovenleiding onder spanning, zorg er dan voor dat er geen enkel voorwerp boven je hoofd uitsteekt.



*Nooit aanraken !!!*

- Als je vaststelt dat een lading van een wagen in contact komt met de bovenleiding of dat de bovenleiding beschadigd is (bijvoorbeeld de gebroken rijdraad ligt op de grond), dan mag je de draden of de onderspanningstaande delen niet aanraken. Je moet dan :
  - alle personen die zich in de omgeving van het gevaar bevinden onmiddellijk hiervan verwittigen;
  - daarna het dichtstbijgelegen station hierover inlichten met eender welk middel.

## b) Gevaren van het rollend materieel

- Wees waakzaam voor het elektrisch tractiematerieel zoals locomotieven en motorrijtuigen. Ze kunnen door middel van hun stroomafnemers in contact zijn met de bovenleiding. De elektrische spanning is dan niet alleen bovenaan de voertuigen, maar ook onderaan aanwezig.
- Respecteer de aanduidingen van de verbodsbord die zich in de stuurpost kan bevinden.



*Zowel onder- als bovenaan is de elektrische spanning aanwezig !*

- Klim nooit op het dak van een voertuig of op een wagenlading zonder dat de bovenleiding buiten spanning gesteld werd en zonder dat je de geschreven bevestiging hebt van deze buitenspanningstelling.
- Zoals in iedere hoogspanningsinstallatie moet je ook op het rollend materieel de basisprincipes toepassen die de veiligheid op dit gebied garanderen.

### **c) Allerlei**

- Alleen de bevoegde en de gewaarschuwde personen mogen de lokalen van de elektrische dienst betreden.
- Als je moet tussenkomen in elektrische installaties (onderhoud, herstelling, bediening, enz...), zorg er dan voor dat je de reanimatie-technieken voldoende kent en kunt toepassen.
- Let, bij het graven in de grond, op ingegraven kabels. Ga steeds voorzichtig te werk om deze kabels niet te beschadigen zodat je niet geëlectrocuteerd wordt. Je kunt de ligging ervan terugvinden op de plans of aanwijzingen vragen aan een bevoegd persoon.
- Wanneer je als bevoegd persoon afschermingen wegneemt (bijvoorbeeld openen van een elektrische kast of wegnemen van sleufdeksels) moet je er voor zorgen dat niemand gevaar kan lopen (plaatsen van een veiligheidssignalering, afdekken van openingen, terugplaatsen sleufdeksels, enz...).
- Het is van groot belang dat elke verkeerde schakelbewerking, waardoor een installatie ongewild weer onder spanning zou komen, onmogelijk gemaakt wordt, bijvoorbeeld met een hangslot of een verbodsplaat.
- Op de deuren van zekere elektrische voedingskasten langsheen het spoor zijn soms witte horizontale banden geschilderd. Dit betekent dat deze deuren in geopende stand in het vrijruimteprofiel kunnen indringen. Raadpleeg de toezichter van de NMBS-Groep of je chef als je in of aan dergelijke kasten moet werken.



## B. Werken aan elektrische installaties

### a) Werken aan de bovenleiding

- Tijdens een onweer is het verboden om aan de bovenleiding te werken.
- Begin pas te werken aan de bovenleiding nadat je de toelating hebt gekregen van je chef en nadat je op de hoogte gebracht bent van :
  - de aard van het werk;
  - de te gebruiken werkmethoden;
  - de risico's waaraan je bloot staat;
  - wie de toezichter van de NMBS-Groep is;
  - de sporen die buiten dienst gesteld werden en de periode van de buitendienststelling;
  - de bovenleidingsvakken die buiten spanning gesteld werden en de periode van de buitenspanningstelling;
  - de plaatsen waar de aardingsstaken geplaatst werden.
- Je chef mag de aanvang van het werk maar toelaten als de bovenleiding buiten spanning gesteld is.
- Een buitenspanningstelling is slechts effectief als het voorgeschreven aantal aardingsstaken geplaatst is.
- Je moet je steeds op voldoende afstand houden van de draden, de kabels en de stangen van de bovenleiding. Respecteer de voorschriften van de toezichter van de NMBS-Groep of van je chef.

- Bepaalde bovenleidingspalen dragen een gele band. Deze band duidt op elektrocutiegevaar. Raadpleeg de toezichter van de NMBS-Groep of je chef.
- Als je op een bovenleidingspaal klimt :
  - gebruik de voorziene klimijzers;
  - controleer vooraf de staat van de klimijzers;
  - bevestig de klimijzers op een correcte wijze aan je veiligheidsschoenen;
  - houd je steeds recht d.m.v. de vanglijn die aan je veiligheidsgordel is vastgemaakt.

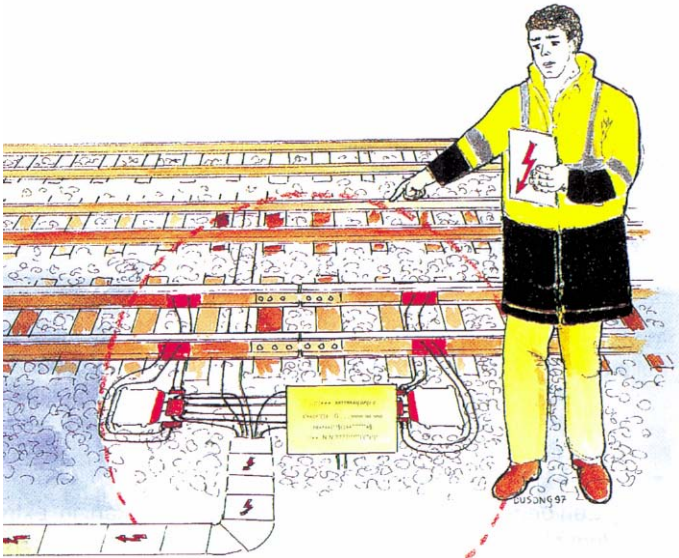
## **b) Werken in de nabijheid van de bovenleiding**

- Alle draden, kabels en stangen van de bovenleiding die door de werknemers of hun gereedschap op minder dan de reglementaire afstand kunnen benaderd worden (raadpleeg de toezichter van de NMBS-Groep of je chef), moeten buiten spanning zijn. Dit is bijvoorbeeld het geval bij werken op het dak van een voertuig, op een wagenlading, in een hoogwerker, met een kraan of met een vrachtwagen met een kribbak.

## **c) Werken aan het spoor**

- De elektrische stroom, die langs de bovenleiding van het tractie-onderstation naar de trein gevoerd wordt, keert langs de spoorstaven terug naar het tractie-onderstation. Deze vormen dus, samen met langs- en dwarsverbindingen en inductieve verbindingen, de terugstroomleiding van de tractiestroom. Een onderbreking van de terugstroomleiding kan, in extreme gevallen, hoogspanning veroorzaken op de spoorstaven. Verzeker je er altijd van dat de terugstroomleiding in orde is, vooraleer je een spoorstaaf, een spoortoestel of een verbinding wegneemt.

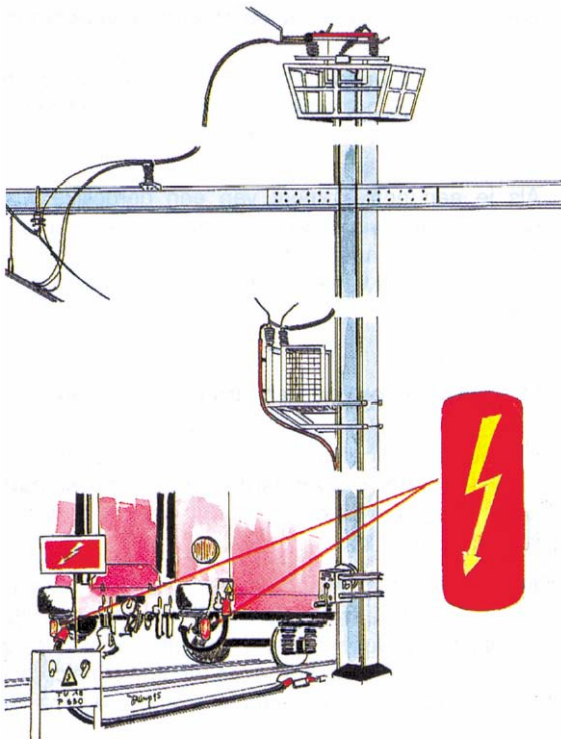
- In de omgeving van de tractie-onderstations en de sectioneerposten komen al deze terugstromen samen in een verzamelkast. Op de plaats waar de spoorstaven verbonden zijn met de verzamelkast is de spoorstaaf rood geschilderd en met een waarschuwingsplaat uitgerust. Deze verbinding mag slechts losgemaakt worden in akkoord met de bevoegde dienst van de NMBS-Groep. Als je opmerkt dat deze verbinding niet meer aanwezig of afgebroken is, moet je onmiddellijk de toezichter van de NMBS-Groep of je chef inlichten.



*Maak de verbinding van een "rode spoorstaaf" nooit los zonder toelating !*

d) **Installaties voor elektrische voorverwarming en voor klimatisatie**

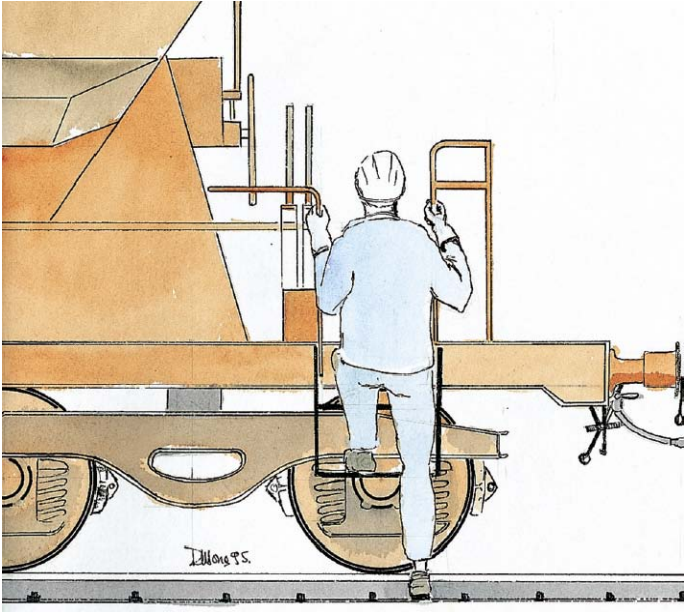
- Pas ook op voor rijtuigen in bundels of in stations. Wanneer de **elektrische voorverwarming of de voorklimatisatie** van deze rijtuigen in dienst is, staan sommige delen onder een spanning van 3 kV.  
Als je de hiernavolgende waarschuwborden bemerkt wil dit zeggen dat de installatie onder spanning staat. Wees dan dubbel voorzichtig.



*Opgelet, dit rijtuig wordt gevoed met 3 kV.*

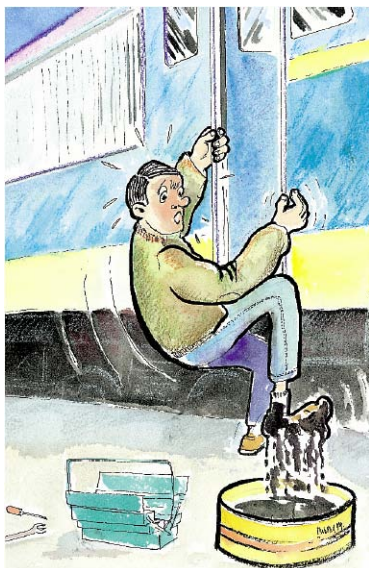
### 3. Op- en afstappen van spoorvoertuigen

- Je mag alléén op- en afstappen indien het voertuig **volledig stilstaat**.
- Zie de goede staat na van de voettreden en van de handgrepen vóór het opstappen.
- Gebruik altijd de **voorziene voettrede**. Elke andere methode stelt je bloot aan het risico van een val.



*Gebruik minstens drie steunpunten !*

- Stap steeds op en af met je aangezicht naar het voertuig gekeerd. Gebruik tenminste drie steunpunten : ofwel één hand en twee voeten, ofwel twee handen en een voet en houd je steeds stevig vast aan de handgrepen.
- Als je een tas of een voorwerp draagt, zorg ervoor dat dit je niet uit evenwicht brengt.



*Kijk uit ... waar je je voeten gaat plaatsen !*

- Spring niet van een voertuig en **kijk waar je je voeten gaat plaatsen**. Overtuig je dat je niet in een put trapt of tegen een hindernis aanbotst.
- Als je een opstaptrapje gebruikt om in een voertuig te gaan, vergewis je ervan alvorens af te stappen of het opstaptrapje er nog steeds is.
- Let op bij het sluiten van de deuren en gebruik de handgrepen en de klinken.
- Wees oplettend zodat je bij het manueel sluiten van deuren van voertuigen je vingers niet kwetst of niet meegesleurd wordt door de beweging.
- Voorkom het op- en afstappen langs de kant van het tussenspoor van de hoofdsporen. Bij een nevenliggend spoor moet je vermijden langs de kant van het hoofdspoor op en af te stappen.

#### 4. Vertoef op rijdende spoorvoertuigen

- Wees op je hoede voor schokken bij het aanzetten of het stilhouden van de beweging, evenals tijdens de rit over spoortoestellen.
- Door het slingeren van de voertuigen en het bruusk remmen kunt je het evenwicht verliezen. Wees daarom vooral oplettend bij de in- en uitrit van grote stations en wijkbundels.
- Ga niet zitten op :
  - een voettrede;
  - een buffer;
  - een platte wagen met de benen naar buiten hangend.
- Wees voorzichtig wanneer je op de overgangsbrug van een voertuig gaat. Houd je steeds met minstens één hand vast.
- Een schok kan onverwacht een roldeur van een voertuig sluiten zodat je geraakt wordt. Gebruik daarom de vastzetinrichting indien ze bestaat ! Stel je niet op in de deuropening wanneer de deur niet kan vastgezet worden.
- **Gooi geen voorwerpen naar buiten.** Personen, die zich langs de sporen bevinden, zouden kunnen geraakt worden.

## 5. Werken in en nabij de sporen

### A. Enkele definities

a) De **uitwijkplaats** is de voorafgaandelijke afgesproken veilige plaats waar de werknemers zich na het terugtrekken uit de gevarenzone van het spoor moeten bevinden.

Deze uitwijkplaats kan ondermeer zijn :

- een voldoende breed tussenspoor;
- een dienstweg;
- een nis in een tunnel, een kunstwerk, een steunmuur;
- een buiten dienst gesteld spoor zonder verkeer;
- een perrongedeelte buiten de gevarenzone.

b) De **veiligheidsbediende** NMBS-Groep is de persoon die instaat voor de veiligheid van de werknemers van de NMBS-Groep en is herkenbaar aan een hemelsblauwe armband.

c) Een **beveiligingsmethode** is een geheel van maatregelen die worden genomen voor het verzekeren van de veiligheid van de werknemers die werken in de sporen. Dit kan zijn :

- een **beveiligingssysteem** : waarbij met materiële middelen het gevaar voorkomen wordt (sperrren van de bewegingen, buitendienststelling van het spoor, enz...);
- een **aankondigingssysteem** : waarbij met organisatorische middelen treinen aangekondigd worden door één of meerdere schildwachten.

Bijkomend kan in de werkzone een snelheidsbeperking of het rijden op zicht opgelegd worden.



#### d) Alarm

Het alarm is het bevel aan de werknemers om onmiddellijk de gevarezone te verlaten.

Dit bevel wordt gegeven volgens een voorgeschreven wijze en onder de voorwaarden die in de reglementen van de NMBS-Groep voorkomen.

Indien nodig zal de toezichter van de NMBS-Groep je de gewenste informatie bezorgen.

### B. Risico's teweeggebracht door spoorvoertuigen in beweging

#### a) Algemene principes

Niemand mag in de gevarezone van een spoor werken uitvoeren, tenzij men beveiligd is tegen risico's teweeggebracht door spoorvoertuigen in beweging

Deze beveiliging wordt verzekerd, ofwel door een beveiligingssysteem, ofwel door een aankondigingssysteem, ofwel door een combinatie van deze twee systemen.

Als er onvoldoende zichtbaarheid is zoals bijvoorbeeld bij mist, sneeuwval, enz..., volstaat een aankondigingssysteem niet.  
In dit geval voldoet enkel een beveiligingssysteem.

De zichtbaarheid wordt als onvoldoende beschouwd als men een aankomende trein niet kan waarnemen op een afstand die overeenkomt met een rijtijd van 8 seconden (bijvoorbeeld voor 160 km/h is deze afstand 400 m).

In de gevarenzone mag je geen werken uitvoeren zonder dat je volledig op de hoogte bent van :

- de aard van het werk;
- de gebruikte werkmethoden;
- de risico's waaraan je blootstaat;
- de omvang van de gevarenzone;
- de uitwijkplaatsen en hun toegangsmogelijkheden;
- de gebruikte beveiligingsmethode;
- de veilige manier om de werf te bereiken en te verlaten;
- wie de veiligheidsbediende van de NMBS-Groep is;
- wie de verantwoordelijke van het werk is;
- de referte-snelheid van de lijn.

Als je in de gevarenzone werkt moet je ten allen tijde goed kunnen horen, zien en gezien worden.

#### - **Horen**

Je moet het alarm altijd kunnen horen. Draag daarom :

- geen te nauwsluitende kledij op de oren;
- geen walk-man.

In de omgeving van lawaaierige machines ben je soms verplicht gehoorbescherming te dragen. In dit geval moet je beveiligd zijn tegen de risico's van voertuigen in beweging.

#### - **Zien**

Als je een hoofddekseel of een last draagt mag dit je zicht op het treinverkeer niet hinderen.

## - Gezien worden

Om gemakkelijker en van op grote afstand gezien te worden door de treinbestuurders moet je steeds gele werkkledij of een vest met hoge zichtbaarheid dragen als je in de sporen of in de nabijheid ervan werkt of als je occasioneel tussenkomt in of nabij de sporen (bijvoorbeeld bij een werkbezoek).

Dragen van rode kledij in en nabij de sporen is verboden.

De uitwijkplaatsen en hun toegangen moeten vrij zijn van hinders.
---

Als men goederen of materialen stapelt moet dit buiten de gevarezone van het spoor gebeuren, moet het stapelen volgens de regels van de kunst gebeuren en moeten de dienstwegen worden vrijgehouden.

## **b) Verplichtingen van de werknemers die in de gevarezone van het spoor werken**

- Je moet bij alarm :
  - onmiddellijk alle voorwerpen uit de sporen wegnemen die de doortocht van de trein kunnen hinderen;
  - ervoor zorgen dat het spoor zich in een toestand bevindt die een veilige doorrit van de treinen waarborgt aan de voorgeschreven snelheid op het werkterrein;
  - je terugtrekken buiten de gevarezone van het spoor en je opstellen op een uitwijkplaats.
- Houd bij een doorrit van een trein de beweging in het oog om zeker te zijn dat geen slepend of uitstekend voorwerp je kan raken. Wend je daarna in de rijzin van de trein om te verhinderen dat meevliegend stof in je ogen komt.

- Je mag slechts opnieuw in de gevarezone van het spoor komen nadat je de toelating ontvangen hebt.



*Gehoorzaam altijd onmiddellijk aan het alarm van de schildwacht !*

### **c) Diverse aanbevelingen**

- Opgelet bij het bestijgen van ladders dicht bij een in dienst zijnd spoor : ze kunnen uit evenwicht gebracht worden door voorbijrijdende treinen.
- Als je een gemotoriseerd transportmiddel gebruikt, rijd niet of laat het voertuig niet achter :
  - op minder dan op 1 m van de rand van reizigersperrons of laadkaaien, openingen in de grond, enz...
  - op minder dan op 1,50 m van de dichtsbijgelegen spoorstaaf van een in dienst zijnd spoor.

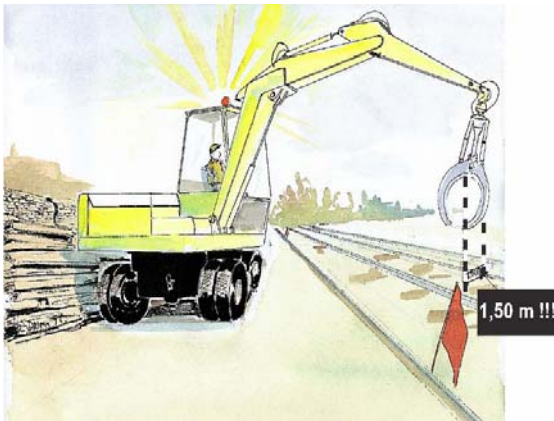
- In geval van nood kunt je de volgende middelen gebruiken om een aankomende trein te doen stoppen :
  - ofwel door een voorwerp of een willekeurig licht zwaaiend te vertonen;
  - ofwel door met de beide armen grote zwaaibewegingen te maken.
- Het is in principe verboden op spoorwegterrein vuur te maken tenzij dit in de aanbestedingsdocumenten is toegestaan.
- De elementaire regels van orde en netheid moeten nageleefd worden, bijvoorbeeld :
  - toegangs- en dienstwegen vrijhouden;
  - brandbestrijdingsmaterieel toegankelijk houden;
  - afval afkomstig van het werk of van een maaltijd, enz... opruimen.

## 6. Risico's teweeggebracht door kranen en werktuigen

- Kranen en andere werktuigen zijn op zich een bron van gevaar. Als ze in de nabijheid van indienstzijnde sporen werken, vormen zij uiteraard een zeer groot risico voor het treinverkeer en zijn ze reeds oorzaak geweest van ernstige en zelfs dodelijke ongevallen.
- Neem kennis van het instructiedossier als je met werktuigen van de NMBS-Groep werkt.
- Vermijd op werven te komen, behalve als het je opdracht is. Als dit het geval is let dan bijzonder goed op de kranen en andere werktuigen. Draag een helm !
- Als je gevaarlijke toestanden vaststelt, zoals gevaarlijke bewegingen van werktuigen, gevaarlijke behandeling van materialen of gevaarlijke handelwijzen van personeel, meld dit dan onmiddellijk aan de toezichter van de NMBS-Groep of aan je chef. Een zeer gevaarlijke toestand kan ontstaan wanneer een werktuig of haar last te dicht bij een spoor in dienst komt, t.t.z :
  - als een spoorgebonden werktuig dichtert komt dan 1,20 m van de dichtsbijgelegen spoorstaaf van het nevenliggend spoor in dienst;
  - als een werktuig, dat naast het spoor werkt, dichtert komt dan 1,50 m van de dichtsbijgelegen spoorstaaf van het spoor in dienst.
- Een spoorgebonden werktuig of op een spoorwagen moet door de NMBS-Groep goedgekeurd zijn en een goedkeuringsmerk dragen.



*Een spoorgebonden kraan moet op 1,20 m van het nevenliggend spoor in dienst blijven.*



*Een kraan die naast het spoor werkt moet op 1,50 m van een spoor in dienst blijven.*

## Inhoudstafel

	Bladz.
WOORD VOORAF	1
1. Verkeer op spoorwegterrein	
A. Algemeenheden	2
B. Enkele voorschriften om zich in alle veiligheid te verplaatsen	4
C. Verplaatsingen in smalle ingravingen, in tunnels en op viaducten	8
D. Bijzonderheden op de hoge snelheidslijn (HSL)	10
2. Gevaren van de elektrische spanning	
A. Algemeenheden	11
B. Werken aan elektrische installaties	15
3. Op- en afstappen van spoorvoertuigen	19
4. Vertoef op rijdende spoorvoertuigen	21
5. Werken in en nabij de sporen	
A. Enkele definities	22
B. Risico's teweeggebracht door spoorvoertuigen in beweging	23
6. Risico's teweeggebracht door kranen en werktuigen	28





***veilig werken en  
zich verplaatsen  
bij de NMBS-Groep***

---

**Veiligheid en Milieu  
H-VM.02 / gedrukt in 2011  
1998**