

VVRV cluster Wet- en regelgeving



veiligheid & vakmanschap railvervoer

Vakkennis voor de machinist

Inhoud

1	Wet- en regelgeving	
1.1	Voorwoord	3
1.2	Wat is het belang van wet- en regelgeving voor de machinist?	3
1.3	Hoe is de naleving van wet- en regelgeving geregeld?	4
1.4	Waaruit bestaat EU wetgeving?	6
1.5	Wat schrijft de EU-wetgeving voor op het gebied van spoorvervoer?	6
1.6	Wat schrijft de EU-wetgeving voor op het gebied van spoorwegpersoneel?	9
1.7	Wat houdt het Europese spoorwegpakket in?	10
1.8	Wat schrijft de NL-wetgeving voor op het gebied van spoorwegvervoer?	10
1.9	Wat schrijft de NL-wetgeving voor op het gebied van spoorwegpersoneel?	14
1.10	Wat houdt de Netverklaring in?	15
1.11	Wat houdt de Toegangsovereenkomst in?	16
1.12	Wat houdt de Regeling communicatieprocedures in?	16
1.13	Wat houdt het Boek van Europese en nationale instructies in?	16
1.14	Wat houdt de Dienstregeeling in?	17
1.15	Wat houdt de IAM (informatie aan machinisten) in?	17
1.16	Wat houdt het Handboek Incidentmanagement Rail in?	20
1.17	Wat houdt regelgeving van spoorwegondernemingen in?	20
1.18	Wat houdt lokale en plaatselijke regelgeving in?	21
1.19	Welke regelgeving is er voor opleidingsbedrijven?	21
1.20	Wat zijn relevante websites?	22

1 Wet- en regelgeving

1.1 Voorwoord

De vakkennis is bedoeld als bronmateriaal en niet als leerboek, vandaar ook het ontbreken van een didactische opbouw en afbeeldingen.

De vakkennis bevat de uitwerking van de vakbekwaamheidseisen conform wet- en regelgeving in het examenprogramma machinist vergunning bijlage IV 'machinistenrichtlijn'. Het examen is hierop gebaseerd. Zie het examenprogramma op de website van VVRV. In de opleidingen kan uiteraard dieper worden ingegaan op bepaalde thema's en kan verbreding worden aangebracht.

Overal waar hij/zijn staat, kan ook zij/haar of hen/hun worden gelezen.

De vakkennis is samen met deskundigen en naar beste weten en kunnen samengesteld. Toch kunnen er onjuistheden of onvolledigheden in de tekst geslopen zijn. VVRV is niet aansprakelijk voor schade als gevolg daarvan.

Versie mei 2025

1.2 Wat is het belang van wet- en regelgeving voor de machinist?

Van een machinist wordt verwacht dat hij veilig en efficiënt trein- en rangeerbewegingen uitvoert.

Een bevoegd machinist heeft het vakmanschap om zelfstandig te beslissen over een groot aantal zaken die bij bovengenoemde taak horen; uiteraard binnen de kaders van het eigen bedrijf. In een aantal gevallen is echter bij wet voorgeschreven hoe hij moet handelen. Deze wetgeving heeft betrekking op diverse aspecten van het spoorwegsysteem:

- de machinistenvergunning en het aanvullend bevoegdheidsbewijs
- veilig rijden
- (veiligheids)communicatie
- storingen aan het materieel
- storingen aan de infra
- het vervoer van gevaarlijke stoffen
- treinincidenten
- enzovoort.

De bevoegde machinist kent de voor hem relevante wet - en regelgeving en is in staat om in zowel bekende als onverwachte situaties hiernaar te handelen. Hij is altijd zelf verantwoordelijk voor het raadplegen van actuele regelgeving, voorschriften, richtlijnen en bedrijfsspecifieke informatie.

Dit betekent dat de machinist moet begrijpen hoe het systeem van wet- en regelgeving in elkaar zit (Europees - nationaal - eigen spoorwegonderneming), dat hij weet waar actuele regelgeving te vinden is en dat hij globale kennis heeft van de geldende wet- en regelgeving.

De laatste tien jaar is de Nederlandse wetgeving op spoorgebied aanzienlijk veranderd doordat relevante Europese wetgeving rechtsgeldig is geworden. De Europese wetten gaan boven die van de lidstaten; lidstaten moeten met andere woorden hun wetgeving aanpassen aan de Europese wetten.

Naast de Europese en nationale wetgeving heeft iedere spoorwegonderneming (de vervoerders) eigen regelgeving, die staat in:

- handboeken
- materieelgidsen/bedieningshandboeken
- andere documentatie.

Alle regelgeving die de machinist van zijn eigen spoorwegonderneming krijgt, is een 'vertaling' van de Europese en nationale wetgeving, aangevuld met een aantal bedrijfsspecifieke richtlijnen. Deze 'vertaling' moet zo zijn dat aan de strekking van de originele wet wordt voldaan.

1.3 Hoe is de naleving van wet- en regelgeving geregeld?

Nationale veiligheidsinstantie ILT

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt voor alle spoorwegondernemingen (vervoerders) die opereren in Nederland toezicht op de naleving van spoorwetten en spoorregels. De ILT heeft als 'Nationale veiligheidsinstantie' de taak deze te handhaven (ieder EU-land heeft een toezichthouder als de ILT). De ILT is onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Het toezicht gebeurt onder meer aan de hand van inspecties, vergunningverlening en kennisoverdracht. Het doel van het toezicht is de kans op ongevallen en milieuvervuiling zo klein mogelijk te maken.

Interventies die ILT kan doen zijn onderverdeeld in vijf categorieën (de ILT-interventieladder):

- Preventief: gericht op voorkomen van overtredingen en het stimuleren van bedrijven om zich aan de regels te houden. Voorbeelden: informatie en voorlichting geven en bedrijven belonen voor goed gedrag.

- Correctief: gericht op herstel of voorkomen van herhaling. Bedrijven krijgen eerst zelf de gelegenheid om, binnen een afgesproken tijdpad, een overtreding ongedaan te maken en de legale situatie te herstellen. Voorbeelden: waarschuwen, gesprek voeren, verscherpt toezicht instellen, bevel geven tot herstel van de overtreding, illegale situatie beëindigen, stilleggen van het werk.
- Repressief: gericht op het bestraffen van de overtreder. Voorbeelden: boete opleggen, overtreder bestraffen, intrekken of opschorten van vergunning, certificaat of erkenning, verbod op uitvoeren bepaalde werkzaamheden, sluiten van bedrijf.
- Punitief: gericht op het bestraffen van de dader en op het zodanig afschrikken van anderen dat die zich niet tot overtredingen laten verleiden. De regie ligt bij het Openbaar Ministerie. Voorbeelden: proces-verbaal opmaken en versturen naar de officier van justitie, boete geven, hechtenis, taakstraf of gevangenisstraf opleggen.
- Reputatief: gericht op reputatieschade van de overtreder. Voorbeelden: openbaar maken van handelingen of gedragen, openbare waarschuwing geven.

Infrastructuurbeheerder ProRail

De infrastructuurbeheerder (in Nederland ProRail, in België Infrabel, in Duitsland DB Netze, enzovoort) kan toezicht houden op het naleven van eigen regels op haar eigen terrein.

In de ProRail-richtlijn: Gedragsregels op spoorwegterreinen (RLN00300) staat: "Conform de 'Wet op de uitgebreide identificatieplicht' verleent iedereen die zich op spoorwegterrein bevindt medewerking aan ambtenaren die op grond van de wet bevoegd zijn tot toezicht of handhaving én die zichzelf als zodanig kunnen identificeren (bijvoorbeeld: politie; toezichthouders Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT); inspecteurs ministerie van SZW; buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) van ProRail). Iedereen die zich op spoorwegterrein bevindt, kan door deze ambtenaren worden gevraagd om zijn legitimatie en is verplicht deze te tonen."

Spoorwegonderneming

Iedere spoorwegonderneming is verplicht (onder andere op basis van de Gedelegeerde verordening (EU) 2018/762, zie verderop) een veilige manier van werken te ontwikkelen in de vorm van een zogenaamd Veiligheidsbeheersysteem (VBS). Het doel van het VBS is om op een planmatige en systematische manier veiligheidsrisico's beheersbaar te maken én vooraf bepaalde doelstellingen te realiseren.

ILT keurt (audit) het VBS van iedere spoorwegonderneming die gebruik maakt van het Nederlandse hoofdrailnet.

Door het VBS en de eisen die gesteld zijn aan het verstrekken van een bevoegdheidsbewijs is geborgd dat machinisten zich houden aan de wet- en regelgeving.

Het Veiligheidsbeheersysteem wordt ook wel Veiligheidsmanagementsysteem (VMS) of Veiligheidszorgsysteem (VZS) genoemd.

1.4 Waaruit bestaat EU wetgeving?

De Europese Unie (EU) onderscheidt bindende en niet-bindende wet- en regelgeving. De meeste Europese wet- en regelgeving is bindend: de lidstaten van de EU hebben de plicht zich eraan te houden, en zo nodig hun eigen nationale wetgeving aan te passen aan de Europese.

Om de bevoegdheden van de EU te kunnen uitoefenen, stellen het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie, en de Europese Commissie verordeningen, richtlijnen, besluiten, aanbevelingen en adviezen vast:

- Een verordening heeft een algemene strekking. Zij is bindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks geldend voor elke lidstaat, wat betekent dat een Europese verordening dezelfde kracht heeft als het nationale recht, zonder dat nationale instanties daarvoor iets hoeven te doen.
- Een richtlijn is bindend voor het te bereiken resultaat voor elke lidstaat waarvoor zij bestemd is, maar de nationale instanties hebben de bevoegdheid vorm en middelen te kiezen.
- Een besluit (voorheen 'beschikking') is bindend in al zijn onderdelen voor lidstaten, burgers of instanties voor wie de regels uitdrukkelijk gelden.
- Aanbevelingen en adviezen zijn niet bindend.

1.5 Wat schrijft de EU-wetgeving voor op het gebied van spoorvervoer?

Richtlijn (EU) 2012/34 instellen van een Europese spoorwegruimte

Richtlijn (EU) 2012/34 gaat over het realiseren van één Europese spoorwegruimte. In deze richtlijn komen onder meer de eisen aan bod die gesteld worden aan de 'Netverklaring': een gedetailleerde verklaring waarin de algemene regels, termijnen, procedures en criteria voor de heffingsregelingen (gebruiksvergoeding) en capaciteitstoewijzingsregelingen zijn vastgelegd, met inbegrip van alle andere informatie die nodig is om de aanvragen van infrastructuurcapaciteit mogelijk te maken.

In Nederland stelt ProRail ieder jaar de Netverklaring voor spoorwegondernemingen op. Een spoorwegonderneming is een onderneming die gebruik maakt of wil maken van de spoorweg en daarvoor de beschikking heeft over krachtvoertuigen.

De Richtlijn schrijft ook voor dat elke spoorwegonderneming op het hoofdrailnet moet beschikken over een bedrijfsvergunning en een veiligheidscertificaat.

Verordening (EU) 2016/796 Spoorwegbureau van de Europese Unie

Deze verordening betreft het Spoorwegbureau van de Europese Unie (European Union Agency for Railways (ERA)).

ERA (ook wel 'het Bureau' genoemd) is het enige loket voor de afgifte van voertuigvergunningen en veiligheidscertificaten voor spoorwegondernemingen.

Verder speelt ERA een cruciale rol bij de tenuitvoerlegging van het beleid ter modernisering van de Europese spoorwegen. Volgens de lidstaten van de EU wordt ontwikkeling van de spoorwegsector in ernstige mate belemmerd doordat in de 27 lidstaten verschillende technische en veiligheidsregels gelden. ERA heeft als taak deze technische regels geleidelijk te harmoniseren (gelijk te trekken) en de gemeenschappelijke methoden en veiligheidsdoelstellingen vast te leggen die voor alle Europese spoorwegmaatschappijen gelden. Hiertoe stelt ERA onder meer TSI's (Technische Specificaties voor Interoperabiliteit) op die zij voortdurend actualiseert.

Richtlijn (EU) 2016/797 interoperabiliteit

Richtlijn (EU) 2016/797 schrijft eisen voor op het gebied van interoperabiliteit. Interoperabiliteit is: de mogelijkheid om treinen over de spoorwegnetten van meerdere landen te kunnen laten rijden. In de woorden van de EU: "De geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer dat de vereiste prestaties levert."

Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 technische specificaties (TSI) exploitatie en verkeersleiding

TSI is de afkorting van Technische Specificatie voor Interoperabiliteit. TSI's worden vastgesteld door de Europese Commissie op basis van aanbevelingen van het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA).

TSI's dienen:

- de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem te verzekeren
- de essentiële eisen die aan de subsystemen gesteld worden te borgen (Deze eisen staan in Richtlijn 2016/797 Interoperabiliteitsrichtlijn).

Bijlage 1 van uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 bevat de 'TSI exploitatie en verkeersleiding' (ook TSI Operations en/of TSI OPE genoemd). Deze TSI bevat Europese regelgeving die onder meer relevant is voor de machinist railvervoer. Deze regelgeving is, net als de meeste Europese regelgeving, bindend voor de lidstaten van de EU: de Nederlandse wetgeving en de regelgeving van Nederlandse spoorwegondernemingen moeten erop worden aangepast.

TSI-subsystemen

Naast de TSI exploitatie en verkeersleiding zijn er TSI's voor de volgende subsystemen:

- Infrastructuur
- Veiligheid in spoortunnels
- Energie
- Besturing, beveiliging en signalering
- Telematica personenvervoer
- Telematica goederenvervoer
- Rollend materieel locs en personenrijtuigen
- Rollend materieel goederenwagens
- Geluidsreductie Rollend materieel en infrastructuur
- Toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit.

Richtlijn 2008/68/EG vervoer gevaarlijke stoffen over land

Deze richtlijn bevat eisen aan en criteria voor het vervoer van gevaarlijke goederen over het land: vervoer via de weg, het spoor of de binnenwateren.

Richtlijn (EU) 2016/798 veiligheid op het spoor

Doel van deze richtlijn is het waarborgen van de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoorwegsysteem in de EU en de verbetering van de markttoegang voor spoorwegondernemingen door onder andere:

- de harmonisering van de regelgevingsstructuur in de lidstaten
- de ontwikkeling van gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden om nationale voorschriften geleidelijk overbodig te maken
- de vastlegging van gemeenschappelijke beginselen voor het beheer, de regelgeving en het toezicht met betrekking tot de veiligheid op het spoor.

Richtlijn (EU) 2016/798 stelt ook eisen met betrekking tot het Veiligheidsbeheersysteem (VBS). Het VBS moet onder meer de volgende punten bevatten:

- een veiligheidsbeleid waarmee het personeel bekend is
- programma's voor de opleiding van personeel en systemen om ervoor te zorgen dat het personeel ter zake kundig
- procedures om ervoor te zorgen dat ongevallen, incidenten, bijna-ongelukken en andere gevaarlijke voorvallen worden gemeld, onderzocht en geanalyseerd en dat de nodige preventieve maatregelen worden getroffen.

1.6 Wat schrijft de EU-wetgeving voor op het gebied van spoorwegpersoneel?

Richtlijn 2007/59/EG certificering machinisten

Richtlijn 2007/59 EG (ook wel 'machinistenrichtlijn' genoemd) bevat de eisen die door de lidstaten van de EU aan machinisten worden gesteld. De richtlijn is ervoor bedoeld om de verschillende eisen en bevoegdheden in Europa gelijk te trekken (harmoniseren), om daarmee het hoge veiligheidsniveau in Europa te handhaven en het voor machinisten makkelijker te maken binnen de EU van werkgever veranderen en inspecties efficiënter te laten verlopen.

De richtlijn regelt niet alleen de eisen aan machinisten, maar ook aan de opleiding, examinering, afgifte en registratie van de machinistenvergunning en aanvullende bevoegdheidsbewijzen.

Bijlage I

Het bevoegdheidsbewijs dat de machinist van zijn spoorwegonderneming ontvangt, voldoet aan de in bijlage I van Richtlijn 2007/59/EG gestelde regels.

Bijlagen IV, V en VI

Bijlage IV van de richtlijn bevat de eisen aan de machinist betreffende algemene vakkennis en bijlagen V en VI bevatten de eisen aan de machinist betreffende specifieke vakkennis van rollend materieel en infrastructuur.

Bijlage VII

De spoorwegonderneming draagt er zorg voor dat de persoon door wie die functie wordt uitgeoefend periodiek een herinstructie volgt over de juiste uitvoering van de functie.

Beschikking van de Commissie van 29 oktober 2009 basisparameters registers van machinistenvergunningen en aanvullende bevoegdheidsbewijzen

Deze beschikking is een nadere uitwerking van Richtlijn 2007/59/EG en richt zich specifiek op de verplichtingen omtrent registers van machinistenvergunningen en aanvullende bevoegdheidsbewijzen.

In Nederland houdt:

- de ILT (Inspectie voor Leefomgeving en Transport) een register (lijst) bij van de machinistenvergunningen (de ILT is de enige partij die in Nederland de machinistenvergunning mag uitgeven)
- iedere spoorwegonderneming een register bij van door haar uitgegeven bevoegdheidsbewijzen.

Verordening (EU) 36/2010 modellen voor machinistenvergunningen en bevoegdheidsbewijzen

Verordening (EU) 36/2010 bevat (overeenkomstig Richtlijn 2007/59/EG) de eisen voor:

- EU-modellen voor vergunningen van machinisten
- aanvullende bevoegdheidsbewijzen
- gewaarmerkte afschriften van aanvullende bevoegdheidsbewijzen
- aanvraagformulieren voor vergunningen van machinisten.

Besluit 2011/765/EU inzake criteria en procedure voor erkenning opleidingscentra en examinatoren

Besluit 2011/765/EU bevat (overeenkomstig Richtlijn 2007/59/EG) de eisen voor:

- de erkenning van opleidingscentra voor treinbestuurders
- de erkenning van examinatoren van treinbestuurders
- de organisatie van examens voor treinbestuurders.

1.7 Wat houdt het Europese spoorwegpakket in?

Het eerste Europese spoorwegpakket schreef een scheiding voor tussen beheer en vervoer en maakte concurrentie in het goederenvervoer mogelijk.

Het tweede Europese spoorwegpakket stelde eisen voor interoperabiliteit en veiligheid.

Het derde Europese spoorwegpakket maakte concurrentie in het personenvervoer mogelijk.

Het vierde Europese spoorwegpakket, in Nederland ondertekend in 2019, verbijzondert de eerste drie spoorwegpakketten. Het vierde Europese spoorwegpakket bestaat uit Europese richtlijnen en verordeningen die de barrières voor de eenwording van de Europese spoorwegruimte wegnemen. Ook verbetert het pakket de veiligheid, interoperabiliteit en betrouwbaarheid van die spoorwegruimte.

Uiteindelijk is de bedoeling van de reeds verschenen en nog komende spoorwegpakketten: een beter concurrerende spoorwegsector, met betere verbindingen tussen de EU en haar buurlanden. Daarnaast zullen de veranderingen de EU helpen bij het halen van streefcijfers voor lagere CO₂-emissies en zullen ze een groter gebruik van het spoorwegvervoer stimuleren.

1.8 Wat schrijft de NL-wetgeving voor op het gebied van spoorwegvervoer?

Lidstaten van de EU zijn vrij om binnen hun nationale wetgeving de EU-Verordeningen, EU Richtlijnen én EU-Besluiten verder uit te werken. 'Dit betekent niet dat er van de EU-wetgeving mag worden afgeweken: EU-wetgeving gaat boven nationale wetgeving.

Nederland heeft de volgende nationale wetgeving.

Spoorwegwet

De Spoorwegwet regelt in Nederland:

- de aanleg van spoorwegen
- het beheer van spoorwegen
- de toegankelijkheid van spoorwegen
- het gebruik van spoorwegen
- het verkeer over spoorwegen.

In de Spoorwegwet is in overeenstemming met de Europese regels een scheiding gemaakt tussen de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur en de verantwoordelijkheid voor het vervoer. De overheid verleent in het verlengde hiervan concessies vergunning):

- de beheersconcessie voor het hoofdrailnet
- de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet
- de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid (
- vervoersconcessies voor regionaal vervoer.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft één partij verantwoordelijk gemaakt voor spoorbeheer en capaciteitsverdeling. Dat is ProRail.

Voor het hoofdrailnet geldt dat NS (tot 2033) concessiehouder is en op de belangrijkste trajecten de spoorvervoerder is. In toenemende mate rijden ook andere spoorwegondernemingen op (delen van) deze trajecten.

Regionale treinen: de provincies en stadsregio's bepalen welke spoorwegonderneming het treinvervoer in de regio mag verzorgen. Via een aanbestedingsprocedure krijgt één spoorwegonderneming een vervoersconcessie voor een bepaald gebied. Deze onderneming heeft dan voor een aantal jaren het alleenrecht om in die regio het regionale treinvervoer te verzorgen. Een treindienst die wordt uitgevoerd in opdracht van een regionale overheid (provincie), in plaats van de landelijke, wordt ook wel een 'gedecentraliseerde treindienst' genoemd.

Voor wat betreft de marktaspecten (eerlijke concurrentie) houdt de Autoriteit Consument en Markt (ACM) toezicht op de naleving van de Spoorwegwet.

Besluit spoorverkeer

Het Besluit spoorverkeer bevat regels voor het veilig en ongestoord gebruik van het hoofdrailnet, bijvoorbeeld over:

- de samenstelling van treinen
- veilig vertrek en vervoer.

Regeling spoorverkeer

Deze regeling werkt onderdelen van het Besluit spoorverkeer verder uit, bijvoorbeeld:

- seinen
- spoorwegemplacements
- verwijzing naar de 'TSI exploitatie en verkeersleiding' voor veiligheidscommunicatie.

Bijlage 4, behorende bij artikel 24 van de Regeling spoorverkeer is het zogenoemde seinreglement of seinenboek. De machinist moet deze seinen kennen, behalve de lokaal voorkomende.

Besluit aanwijzing toezichthouders spoorwegen

Dit besluit regelt het toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op het railverkeer in Nederland, voor:

- railinfrastructuur
- beheerder van de railinfrastructuur
- bedrijven die vervoer aanbieden over de railinfrastructuur
- bepaalde functionarissen die beroepsmatig op de railinfrastructuur werken
- voertuigen die over de railinfrastructuur rijden
- bedrijven die keuringen uitvoeren aan infrastructuur, voertuigen of personen
- bedrijven die opleiden en die examens mogen afnemen.

De ILT en de Nationale Politie hebben op emplacementen en de vrije baan de volgende bevoegdheden:

- uitvoeren van opsporingen
- opruimwerkzaamheden staken of stilleggen
- afwijkingen op regelgeving toestaan
- personen meenemen voor verhoor
- afnemen van ademanalyse.

Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid

De Onderzoeksraad voor veiligheid is voorvalgebonden en trekt lessen op basis van onderzoek naar deze voorvallen. De werkwijze van de raad bij het onderzoek naar de (achterliggende) oorzaken van voorvallen (rampen, ongevallen en incidenten) is vastgelegd in een onderzoeksprotocol.

Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020

De Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020 bevat de regels voor de indienststelling van spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur.

RID en Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen

RID (Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rai) is het internationale reglement voor het vervoer over de spoorweg van gevaarlijke goederen.

De Nederlandse vertaling van het RID is als bijlage 1 opgenomen bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen.

De RID en Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen regelen onder meer dat:

- van alle wagens voor gevaarlijke stoffen, leeg of beladen, de in RID en Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen verplicht gestelde vrachtbriefgegevens bij de spoorwegonderneming aanwezig zijn vóór vertrek van de terminal of spooraansluiting
- de spoorwegonderneming vóór overname de wagens moet controleren op aanwezigheid van de juiste gevaaretiketten en oranje borden.

Besluit Bijzondere Spoorwegen

Het besluit bijzondere spoorwegen bevat regels voor de aanleg, het onderhoud en het gebruik en de veiligheid van de bijzondere spoorwegen, zoals spooraansluitingen, sporen naar en op een bedrijfsterrein en museumspoorlijnen.

Wet lokaal spoor, Besluit lokaal spoor, Regeling lokaal spoor

De wet lokaal spoor regelt samen met Besluit lokaal spoor én de Regeling lokaal spoor de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen waarover het tram- en metrovervoer in Nederland plaatsvindt, inclusief 'Light Rail concepten'.

Wet milieubeheer

De wet milieubeheer is de belangrijkste milieuwet. De wet bepaalt welk wettelijk gereedschap kan worden ingezet om het milieu te beschermen. De wet geeft algemene regels voor verschillende onderwerpen, van stoffen en afvalstoffen tot handhaving, openbaarheid van milieugegevens en beroepsmogelijkheden.

De gemeente/provincie zorgt voor toezicht en handhaving.

1.9 Wat schrijft de NL-wetgeving voor op het gebied van spoorwegpersoneel?

Besluit spoorwegpersoneel 2011

In het Besluit spoorwegpersoneel 2011 (BSP 2011) worden de bevoegdheden van de verschillende veiligheidsfuncties beschreven en de eisen die aan deze functies worden gesteld.

Het BSP 2011 onderscheidt in artikel 1 twee categorieën spoorvoertuigen:

- categorie A: rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens en alle andere locomotieven die gebruikt worden voor het rangeren
- categorie B: spoorvoertuigen voor het vervoer van reizigers en voor het vervoer van goederen.

Regeling spoorwegpersoneel 2011

Deze regeling geeft invulling aan de volgende in het Besluit spoorwegpersoneel genoemde onderwerpen met betrekking tot onder meer de machinist:

- de medische en de psychologische eisen en de daarmee samenhangende verklaringen van medische en psychologische geschiktheid
- de aanvraag tot verlening of wijziging van een machinistenvergunning
- de erkenning van EG-beroepskwalificaties.

Besluit mandaat, volmacht en machtiging Stichting VVRV

De minister van Infrastructuur & Waterstaat heeft Stichting VVRV mandaat (bevoegdheid) gegeven om in naam van de minister besluiten te nemen over examens voor de machinist bijlage IV – vergunning:

- vaststelling van de verschillende examenprogramma's die vallen onder de verantwoordelijkheid van VVRV
- erkenning van examinatoren
- afgifte van beoordelingen/certificaten.

Arbodsomstandighedenwet (Arbowet)

De Arbowet bevat regels voor werkgevers en werknemers om de gezondheid, de veiligheid en het welzijn van werknemers en zelfstandig ondernemers te bevorderen. Doel is om ongevallen en ziekten veroorzaakt door het werk, te voorkomen.

Belangrijk element in de wet is het recht op informatie, voorlichting en bescherming van werkenden. Daartoe hebben zowel werkgevers als werknemers verplichtingen.

De inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) houdt toezicht op/handhaaft de naleving van de Arbowet.

Arbeidstijdenwet

De Arbeidstijdenwet (ATW) legt regels vast voor arbeids- en rusttijden voor werknemers. Het doel van de ATW komt deels overeen met het doel van de Arbowet. Beide zorgen voor de veiligheid, gezondheid en het welzijn van werknemers bij hun werk. Een tweede doelstelling van de ATW is: het voor werknemers makkelijker maken om arbeid te combineren met zorgtaken of andere verantwoordelijkheden buiten de arbeid.

De inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) houdt toezicht op/handhaaft de naleving van de ATW.

Normenkader veilig & gezond werken (NVW) en Voorschrift veilig werken – aanrijdgevaar trein (Vvw-at)

Voor de railinfrabranche (onder meer baanwerkers) is er specifieke regelgeving omtrent werken aan en rond het spoor: het Normenkader veilig & gezond werken (NVW) in combinatie met het Voorschrift veilig werken – aanrijdgevaar trein (Vvw-at). Beide zijn uitgegeven door Stichting railAlert en hebben tot doel het verbeteren van de arbeidsomstandigheden en arbeidsveiligheid.

1.10 Wat houdt de Netverklaring in?

ProRail geeft als infrastructuurbeheerder voor Nederland elk jaar een Netverklaring uit en vult die zo nodig tussentijds aan.

De Netverklaring bevat informatie over de aard van de hoofdspoorweginfrastructuur, de voorwaarden voor toegang en gebruik daarvan en de procedures voor de verdeling van capaciteit.

Er staat informatie in over diensten en dienstvoorzieningen die ProRail aanbiedt, inclusief de beschikbaarheid, vergoedingen en voorwaarden.

Ook wordt verwezen naar verschillende documenten zoals:

- Regeling communicatieprocedures (Methode voor mondelinge communicatie en veiligheidsberichten)
- Boek van Europese en Nationale instructies
- Handboek Incidentmanagement Rail
- Calamiteitenplannen
- Huisreglement bemenste gebouwen en aangrenzende terreinen
- Gedragsregels op spoorwegterreinen

1.11 Wat houdt de Toegangsovereenkomst in?

De Toegangsovereenkomst is het contract dat een spoorwegonderneming met de infrastructuurbeheerder (ProRail voor Nederland) afsluit voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur. In de Toegangsovereenkomst staan alle afspraken die tussen de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder zijn overeengekomen en de vergoedingen voor de afgesproken diensten.

1.12 Wat houdt de Regeling communicatieprocedures in?

Europa heeft in de TSI exploitatie en verkeersleiding (TSI OPE) richtlijnen opgesteld voor veiligheidscommunicatie. ProRail is verantwoordelijk voor het vaststellen van de wijze van communiceren van mondelinge en schriftelijke veiligheidsberichten. De regels met betrekking tot de mondelinge veiligheidsberichten zijn vastgelegd in de regeling communicatieprocedures.

1.13 Wat houdt het Boek van Europese en Nationale instructies in?

Het Boek van Europese en nationale instructies is opgesteld door ProRail en is een uitwerking van de TSI exploitatie en verkeersleiding (TSI OPE). Het Boek bestaat uit twee delen.

Deel 1 bevat:

- een overzicht van de in Nederland van toepassing zijnde European en eventuele National Instructions en de manier van overdracht (schriftelijk of mondeling) een overzicht van de in Nederland van toepassing zijnde vakken en velden
- een lijst van situaties waarop elke European- of National Instruction van toepassing is
- de tabel met het Internationaal Fonetisch Alfabet.

Deel 2 bevat een uitwerking van de European Instructions als voorbeeld en de geldende National Instructions.

Er zijn acht formulieren voor de European Instructions:

1. Toestemming een EOA/stoptonend sein te passeren
2. Toestemming tot doorrijden na TRIP
3. Verplichting om stil te blijven staan
4. Intrekking van een Instruction
5. Verplichting om de snelheid te beperken
6. Verplichting om te rijden op zicht
7. Toestemming om te vertrekken
8. Toestemming om een defecte overweg te passeren.

Daarnaast gebruikt Nederland voor een aantal baanvakken de Nationale Instructie Verkeerd Spoor.

Zie cluster veiligheidscommunicatie.

1.14 Wat houdt de Dienstregeling in?

De infrastructuurbeheerder (in Nederland ProRail) is verantwoordelijk voor het opstellen van de dienstregeling. De dienstregeling is regelgeving voor de spoorwegondernemingen.

Met dienstregeling wordt de planning naar plaats en tijd van een vervoersdienst bedoeld. De dienstregeling betreft het beheer en gebruik van de spoorinfrastructuur; het is een overzicht van vertrek-, doorkomst- en aankomsttijden van treinen op dienstregelingpunten.

Het opstellen van de dienstregeling begint met het vaststellen van het zogenaamde basis-urpatroon en de jaardienstregeling. ProRail en spoorwegondernemingen stellen de jaardienstregeling samen op met behulp van een internetapplicatie. Uiteindelijk stelt ProRail de jaardienstregeling vast

Alle aanvragen die binnenkomen na de sluitingstermijn van de jaardienst worden verwerkt in de ad hoc-fase. In deze fase worden aanvragen per stuk (first-come-first-served) behandeld.

Bij vertragingen en verstoringen brengen treindienstleiders wijzigingen aan ten opzichte van de jaardienstregeling. Treindienstleiders sturen bij volgens zogeheten Treinafhandelingsdocumenten (TAD's) waarin locatie- en situatiespecifieke eisen in verband met de bijsturing staan.

1.13 Wat houdt de IAM (informatie aan machinisten) in?

Door middel van de IAM wordt de machinist op de hoogte gehouden van wijzigingen aan de infra en van nieuwe wegwijzertekeningen ('Wegwijzers').

Zonder IAM hebben spoorwegondernemingen geen toegang tot het hoofdspoor-net. De spoorwegondernemingen zijn verantwoordelijk voor de verspreiding van deze informatie onder hun machinisten. De machinist blijft altijd zelf verantwoordelijk voor de kennisname van deze wijzigingen.

Wegwijzers

Wegwijzers geven een grafisch overzicht van de infrastructuur/baanvakken en alle objecten daarlangs. Wegwijzers zijn afgestemd op de behoefte van de machinist voor:

- veilige en efficiënte verkeersdeelname
- doelgerichte communicatie met de treindienstleiding.

IAM-dienst (week- en dagpublicatie)

Een 'IAM-dienst' bestaat uit:

- een 'Weekpublicatie' met de 'Tijdelijke Snelheidsbeperkingen' die de komende week van kracht zijn
- een 'Dagpublicatie' met aanpassingen per dag op de 'Weekpublicatie'.

Tijdelijke Snelheidsbeperking

Soms is het vanwege werkzaamheden aan het spoor, veiligheidsrisico's of ter voorkoming van overmatige slijtage nodig de geldende maximumsnelheid van treinen op een spoorgedeelte tijdelijk te verlagen; er is dan sprake van een Tijdelijke Snelheidsbeperking (TSB).

De TSB wordt via de IAM aan machinisten kenbaar gemaakt. Daarnaast wordt op het spoor - via borden volgens het seinreglement – aangegeven dat op dat moment een TSB van kracht is. In de praktijk wordt in plaats van IAM vaak de benaming TSB gebruikt.

Op de middelste bladzijden van de 'Weekpublicatie' staan overzichtskaarten:

- Ieder baanvak heeft een eigen vast nummer.
- De baanvaknummers zijn bij de lijnen geplaatst.
- Met dikkere punten en/of lijnen zijn de plaatsen aangegeven waar snelheidsbeperkingen van toepassing zijn.

De TSB bevat zeven vaste kolommen met de volgende inhoud:

Kolom 1:

- De richting waarvoor de borden TSB gelden én de indicatie of de gegevens rayoninformatie bevatten, waarbij:
 - ► = de snelheidsbeperking geldt in de aangegeven richting van de baanvakomschrijving;
 - ◄ = de snelheidsbeperking geldt in de richting tegengesteld aan die van de baanvakomschrijving;
 - i = de informatie betreft rayoninformatie
 - w = de informatie betreft wegwijzerinformatie.

Kolom 2:

Een nadere aanduiding van het station of baangedeelten waarvoor de informatie geldig is.

Kolom 3:

- De plaatsaanduiding in kilometers afgerond (op 100 meter).
- (*) betekent: door plaatselijke omstandigheden is het L-bord op minder dan de voorgeschreven afstand van het A-bord geplaatst.

Het verschuiven van de LAE-borden bij vorderingen van de werkzaamheden wordt aangeduid met:

- de totale afstand waarover de werkzaamheden plaats vinden
- een pijl in de richting waarin de verschuiving plaats vindt (→) of (←)
- de afstand tussen het A- en het E-bord.

Kolom 4:

Aanduiding van de maximumsnelheid De maximumsnelheid opgenomen voor respectievelijk reizigers- en goederentreinen. Het onderste getal is voor goederentreinen tot maximaal 120 km per uur inclusief losse locs (in verband met hoge tonmeter-gewicht). Het bovenste getal geldt voor overige treinen.

Kolom 5:

Nieuw geplaatste LAE-borden zijn te herkennen aan het in kolom 5 gearceerde aanvangstijdstip. Is in kolom 5 niets vermeld dan geldt de beperking voor de duur van de publicatie.

Kolom 6:

Worden LAE- borden in de loop van de publicatie verwijderd, dan is dit in kolom 6 aangegeven. Is in kolom 6 niets vermeld dan geldt de beperking voor de duur van de publicatie.

Let op: ontbreken borden langs de baan terwijl ze er volgens de TSB wel hadden moeten staan, dan moet de machinist:

- handelen alsof ze er wel staan (de TSB is leidend)
- de treindienstleider informeren.

Kolom 7:

De reden voor de TSB én overige bijzonderheden.

Het bij spoor- en ballastbedvernieuwing tegen de rijrichting in werken heeft als voordeel dat in het werkgebied de snelheid halverwege of zelfs eerder alweer verhoogd mag worden.

Vertragingen die door de TSB ontstaan, zijn zo te beperken. De LAE- borden worden tegen de richting in verschoven; in de publicatie staat: 'Voor reizigerstreinen kan over een bepaalde afstand een hogere snelheid worden aangegeven'.

De treindienstleider gebruikt European Instruction 5 voor snelheidsbeperkingen die nog niet in de IAM zijn opgenomen, hoewel dit vanuit veiligheidsoogpunt wel gewenst is. Een voorbeeld: een machinist meldt op een gegeven moment een ernstige spoorverzakking. Vanaf dat moment geeft de treindienstleider in eerste instantie European Instruction 6 voor dat deel van

de spoorweg, totdat bekend is wat de werkelijke maximum snelheid ter plaatse mag zijn. Is de maximum snelheid bekend, dan wordt European Instruction 5 aan de machinist gegeven met de op dat moment geldende maximum snelheid. European Instruction 5 wordt uitgereikt totdat de nieuwe Dag-TSB uitkomt.

1.16 Wat houdt het Handboek Incidentmanagement Rail in?

Iedere infrastructuurbeheerder moet in samenwerking met de spoorwegondernemingen alles in het werk stellen om treinincidenten te voorkomen.

Treinincidenten zijn echter niet geheel uit te sluiten. Is er sprake van een treinincident, dan heeft ProRail voor de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur samen met de betrokken spoorpartijen en (overheids)hulpdiensten treinincidentscenario's klaar liggen waarin staat wat er bij specifieke onregelmatigheden/incidenten/calamiteiten door wie, hoe én met welke middelen moet gebeuren. De scenario's zijn door ProRail beschreven in handboek incidentmanagement rail.

Daarnaast zijn er calamiteitenbestrijdingsplannen voor tunnels.

1.17 Wat houdt regelgeving van spoorwegondernemingen in?

Spoorwegondernemingen voorzien hun personeel meestal van een Dienstkaartje dat de machinist van allerlei informatie voorziet om zijn dienst uit te kunnen voeren. De informatie die op het dienstkaartje staat, verschilt per onderneming en kan onder andere zijn:

- treinnummers
- dienstregeling
- rangeerwerkzaamheden
- tijdstip werkzaamheden
- opstellocaties
- tankstops
- verwijzingen naar aanvullende documenten.

Naast het dienstkaartje zal iedere spoorwegonderneming uitgebreidere eigen regelgevingsdocumentatie samenstellen. Het document dat het meest direct aansluit op de Europese en nationale wetgeving is het zogenaamde handboek, bijvoorbeeld:

- het Handboek machinist van NS
- het 'Rule Book' van OBV logistiek
- het Handboek Buitendienst van DB Cargo.

Naast het handboek ontvangt de machinist van zijn spoorwegonderneming:

- materieelgids/bedieningshandleiding voor een treintype
- handouts/machinisteninfo (regelgeving die nog niet in het handboek en/of de materieelgids/het bedieningshandleiding is verwerkt).

Daarnaast ontwikkelt iedere spoorwegonderneming opleidingen en documentatie voor de interne machinistenopleiding en voor herinstructie. Of ze koopt deze in bij een door ILT erkend opleidingsbedrijf.

1.18 Wat houdt lokale en plaatselijke regelgeving in?

ProRail heeft als infrastructuurbeheerder lokale regels opgesteld voor het gebruik van het hoofdrailnet:

- de ProRail-richtlijn: Gedragsregels op spoorwegterreinen (RLN00300)' geldt voor alle infrastructuur van ProRail
- voor ieder emplacement publiceert ProRail een afzonderlijk document 'Veilig werken op emplacementen, Lokale bijzonderheden voor emplacement X' (hierin staan ook de relevante punten uit de Omgevingsvergunning Milieu).

Spoorwegondernemingen kunnen hun eigen plaatselijke regelgeving hebben. Het kan bijvoorbeeld verplicht zijn een bepaald stuk van een opstelterrein met een maximum snelheid te berijden, of alleen onder begeleiding. Plaatselijke regelgeving is opgenomen in de 'Wegwijzer'.

1.19 Welke regelgeving is er voor opleidingsbedrijven?

Om ervoor te zorgen dat in alle EU-lidstaten het kwaliteitsniveau van de opleiding en examens passend en vergelijkbaar is, zijn er gemeenschappelijke criteria opgesteld in het Besluit 2011/765/EU en Aanbeveling 2011/766/EU inzake criteria voor erkenning van opleidingscentra en examinatoren. Erkende opleidingsbedrijven voldoen aan de eisen.

Eisen waar de organisatie van de examens aan moet voldoen, zijn omschreven in Besluit 2011/765/EU.

Op de [ILT-website](#) is te vinden welke opleidingsinstituten door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat erkend zijn om machinisten railvervoer op te leiden.

1.20 Wat zijn relevante websites?

<https://eur-lex.europa.eu>

Op deze site is alle wetgeving van de Europese Unie te vinden (inclusief TSI's).
De gebruiker kan zelf aangeven in welke taal hij de wettekst wil lezen.

<http://europa.eu>

Voor meer informatie over het vierde spoorwegpakket.

<https://www.ilent.nl/onderwerpen/themas/rail>

Voor meer informatie over de inspectie leefomgeving en transport.

<https://www.nlarbeidsinspectie.nl/nederlandse-arbeidsinspectie>

Voor meer informatie over de inspectie sociale zaken en werkgelegenheid (Arbowet, arbeidstijdenwet).

<https://www.onderzoeksraad.nl>

Voor meer informatie over de organisatie en werkzaamheden van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

<https://www.prorail.nl>

Voor organisatie en werkzaamheden ProRail en documenten als Netverklaring, Toegangsovereenkomst, Regeling communicatieprocedures, Boek van Europese en nationale instructies, Handboek Incidentmanagement.

<https://www.railalert.nl>

Over organisatie en werkzaamheden stichting railAlert, ter bevordering van arbeidsveiligheid in de railinfrastructuurbranche.

Over organisatie en werkzaamheden van stichting veiligheid en vakmanschap in het railvervoer, ter bevordering van veiligheid en vakmanschap in de railvervoerbranche.

<https://www.vrv.nl>

Over organisatie en werkzaamheden van stichting veiligheid en vakmanschap in het railvervoer, ter bevordering van veiligheid en vakmanschap in de railvervoerbranche.

<https://wetten.overheid.nl>

Alle wetgeving van de Nederlandse overheid.

De intranet-site(s) eigen spoorwegonderneming

Intranetsites van de eigen spoorwegonderneming die beschikbaar zijn voor machinisten.