

VVRV cluster Wet- en regelgeving



veiligheid & vakmanschap railvervoer

Vakkennis voor de machinist

Inhoud

1	Wet- en regelgeving	3
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?	5
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?	11
1.9	Wat schrijft de NL-wetgeving voor op het gebied van spoorwegpersoneel?	13
1.10	Wat houdt de Netverklaring in?	15
1.11	Wat houdt de Toegangsovereenkomst in?	15
1.12	Wat houdt het Formulierenboek in?	16
1.13	Wat houdt de Dienstregeling in?	16
1.14	Wat houdt de IAM (informatie aan machinisten) in?	17
1.15	Wat houdt het Handboek Incidentmanagement Rail in?	19
1.16	Wat houdt regelgeving van spoorwegondernemingen in?	19
1.17	Wat houdt plaatselijke en lokale regelgeving in?	20
1.18	Welke regelgeving is er voor opleidingsbedrijven?	20
1.19	Wat zijn relevante websites?	21

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, dient ook zij/haar te 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 oktober 2020

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 beschikt over 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 machinist vergunning 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 bedrijf), dat hij weet waar actuele regelgeving enzovoort 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 dienen met andere woorden hun wetgeving aan te passen aan de Europese wetten.

Naast de Europese en nationale wetgeving heeft iedere spoorwegonderneming (de vervoerders) eigen regelgeving, vevat 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' dient zo te zijn dat aan de strekking van de originele wet wordt voldaan.

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

ILT

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de naleving van de spoorwetten en spoorregels en handhaaft deze. Dit 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. De ILT is onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

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. Een repressieve interventie gaat verder dan een correctieve interventie. Het doel van repressieve interventies is niet alleen om de overtreding ongedaan te maken en de situatie te herstellen, maar ook om een overtreder te bestraffen. Voorbeelden: boete opleggen, overtreder bestraffen, intrekken of opschorten van vergunning, certificaat of erkenning, verbod op uitvoeren bepaalde werkzaamheden, sluiten van bedrijf.

- Punitief: gericht op straf en ontneming van wederrechtelijk verkregen voordeel. Punitieve interventies zijn gericht op het bestraffen van de dader en op het zodanig afschrikken van anderen dat die zich niet tot overtredingen laten verleiden (generale preventie). De regie bij dit type interventies 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.

ProRail

In het huisreglement van ProRail staat: "Iedereen die op spoorwegterrein aanwezig is of activiteiten in of in de nabijheid van de railinfra uitvoert, moet medewerking verlenen aan ambtenaren die op grond van wet bevoegd zijn tot toezicht of handhaving, zoals de politie, toezichthouders van ILT, inspecteurs van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) van ProRail"

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.

Teneinde 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 toepasselijk in elke lidstaat, wat betekent dat zij rechtstreeks recht schept dat in alle EU-lidstaten dezelfde kracht heeft als het nationale recht, zonder dat nationale instanties daarvoor iets hoeven te doen.
- Een richtlijn is bindend ten aanzien van het te bereiken resultaat voor elke lidstaat waarvoor zij bestemd is, doch aan de nationale instanties wordt de bevoegdheid gelaten vorm en middelen te kiezen.
- Een besluit (voorheen 'beschikking') is bindend in al zijn onderdelen. Indien de adressaten (persoon of instantie voor wie de regels gelden) worden vermeld, is het alleen voor hen verbindend. Het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie, of de Europese Commissie kunnen bij een besluit eisen van een lidstaat of een Europees burger dat die iets doet of niet doet, of hem rechten toekennen of verplichtingen opleggen. Een besluit heeft in tegenstelling tot een verordening geen algemene strekking: zij is uitdrukkelijk gericht op een lidstaat, een EU-burger, of een bepaalde groep EU-burgers.
- Aanbevelingen en adviezen zijn niet bindend.

Voor de nummers van de regelgeving hanteert Europa het volgende principe:

- voor Verordeningen: eerst het nummer, dan het jaar;
- voor EU-documenten anders dan Verordeningen: eerst het jaar en dan een nummer.

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

Richtlijn 2012/34 instellen van een Europese spoorwegruimte

Richtlijn 2012/34 EU gaat over het instellen/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 (ook wel vervoerder genoemd) is een onderneming die gebruik maakt of beoogt te maken van de spoorweg en daarvoor de beschikking heeft over krachtvoertuigen.

De richtlijn schrijft ook voor dat elke spoorwegonderneming op het hoofdrailnet dient te beschikken over een bedrijfsvergunning en een veiligheidscertificaat.

Richtlijn 2004/49 spoorwegveiligheidsrichtlijn plus Verordeningen 1158/2010 en 1078/2012 gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor veiligheidscertificering (CSM-SMS)

Iedere spoorwegonderneming dient een bedrijfsvergunning en een veiligheidscertificaat (deel A en B) te hebben. Deel A van het veiligheidscertificaat wordt afgegeven in het land van vestiging van de spoorwegonderneming, deel B in het land waarin de onderneming rijdt.

Richtlijn 2004/49 beschrijft de eisen aan het veiligheidscertificaat dat elke spoorwegonderneming moet hebben.

In Nederland wordt dit certificaat verstrekt door de Inspectie Leefomgeving en Transport indien de betreffende spoorwegonderneming een veiligheidszorgsysteem (VZS) heeft ingericht (ook wel VMS (veiligheidsmanagementsysteem) of VBS (veiligheidsbeheerssysteem) genoemd).

Het doel van het VZS is om op een planmatige en systematische manier veiligheidsrisico's beheersbaar te maken én vooraf bepaalde doelstellingen te realiseren.

De Richtlijn zegt ook dat ledere spoorwegonderneming ervoor dient te zorgen dat het beleid ten aanzien van de spoorwegveiligheid bekend is bij alle werknemers die een veiligheidsgerelateerde functie uitoefenen.

Verordening 881/2004 oprichting spoorwegbureau (EuRA)

Deze verordening betreft de oprichting van het Europees Spoorwegbureau (European Union Agency for Railways of EU Railway Agency). De EuRA, meestal ERA genoemd, zal het enige loket worden voor de afgifte van voertuigvergunningen en veiligheidscertificaten voor exploitanten.

De ERA speelt 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. Het spoorwegbureau heeft als taak deze technische regels geleidelijk te harmoniseren en de gemeenschappelijke methoden en veiligheidsdoelstellingen vast te leggen die voor alle Europese spoorwegmaatschappijen gelden.

Het Europees Spoorwegbureau stelt onder meer TSI's (technische specificatie inzake interoperabiliteit) op en houdt deze up-to-date.
De specificaties en voorwaarden voor het rijden onder ERTMS/ETCS zijn hier ook te vinden.

Richtlijn 2008/57 interoperabiliteitsrichtlijn

Richtlijn 2008/57 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, waarbij de voor de betrokken lijnen gespecificeerde prestaties worden geleverd. Deze geschiktheid hangt af van het geheel van wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten worden vervuld om aan de essentiële eisen te voldoen'.

Voorname essentiële eisen betreffen het geheel van voorwaarden waaraan het spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen op de gebieden:

- veiligheid
- bedrijfszekerheid en beschikbaarheid
- gezondheid
- milieubescherming
- technische compatibiliteit.

Besluit 2015/995 TSI exploitatie en verkeersleiding (TSI OPE)

TSI is de afkorting van Technische Specificatie inzake 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 2008/57 Interoperabiliteitsrichtlijn.

Bijlage 1 van besluit 2015/995 bevat de 'TSI exploitatie en verkeersleiding' (ook wel TSI Operations, TSI OPE). Deze TSI bevat Europese regelgeving die relevant is voor de machinist en andere veiligheidsfuncties (treindienstleider; rangeerder; wagencontroleur). 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*
Lopend spoor, wissels, kunstwerken (bruggen, tunnels, enzovoort), de bij stations behorende infrastructuur (perrons, toegang, voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit, enzovoort); veiligheids- en beschermingsinstallaties.
- *Energie*
het elektrificatiesysteem, met inbegrip van de bovenleiding en de baancomponent van het systeem om het stroomverbruik te meten.
- *Baanuitrusting voor besturing en seingeving*
Alle uitrusting op en langs de spoorbaan die nodig is om de veiligheid te waarborgen en voor de besturing en controle van de bewegingen van de op het net toegelaten treinen.
- *Boorduitrusting voor besturing en seingeving*
Alle boorduitrusting die nodig is om de veiligheid te waarborgen en voor de besturing en controle van de bewegingen van de op het net toegelaten treinen.
- *Telematicatoepassingen*
 - toepassingen ten dienste van de passagiers, met inbegrip van de informatiesystemen voor reizigers vóór en tijdens de reis; reserveringssystemen; betalingssystemen; het bagagebeheer; het beheer van aansluitingen tussen treinen en andere vervoerswijzen.
 - toepassingen voor het vrachtverkeer, met inbegrip van de informatiesystemen (continu volgen van goederen en treinen); rangeer- en samenstellingssystemen; reserverings-, betalings- en factureringssystemen; het beheer van aansluitingen met andere vervoerswijzen; het opstellen van begeleidende elektronische documenten.
- *Rollend materieel*
De structuur; het besturingssysteem van de gehele uitrusting van de trein; de stroomafnemers; de tractie-eenheden en transformatoren; boordapparatuur om het stroomverbruik te meten; het remsysteem; koppeling; loopwerk (draaistellen, assen) en ophanging; deuren; mens/machine-interface (bestuurder, treinpersoneel, passagiers, voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit); passieve en actieve beveiliging; voorzieningen voor de gezondheid van passagiers en treinpersoneel.
- *Onderhoud*
De procedures; de betrokken uitrusting; de logistieke onderhoudsinstallaties; de reserves waarmee corrigerende en preventieve onderhoudswerkzaamheden dienen te worden uitgevoerd om de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem en de vereiste prestaties te garanderen.

Richtlijn 2008/68 vervoer gevaarlijke stoffen

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.

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

Richtlijn 2007/59 inzake de certificering van machinisten

Richtlijn 2007/59 EU (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 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 ten aanzien van de juiste uitvoering van de functie. De herinstructie, als bedoeld in bijlage VII van Richtlijn 2007/59 (periodieke keuring), dient minimaal één keer per drie kalenderjaren plaats te vinden.

Richtlijn 2014/82 tot wijziging van Richtlijn 2007/59/EU

Richtlijn 2014/82 bevat wijzigingen op het gebied van algemene vakkennis, medische eisen en vergunningsvereisten (bijlage II, IV en VI).

Richtlijn 2016/882 tot wijziging van Richtlijn 2007/59 EU

Richtlijn 2016/882 bevat wijzigingen op het gebied van taalvereisten (artikel VI).

Beschikking 2010/17 inzake de basisparameters voor registers van machinistenvergunningen en aanvullende bevoegdheidsbewijzen

Deze beschikking is een nadere uitwerking van Richtlijn 2007/59 EU 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 36/2010 modellen voor machinistenvergunningen en bevoegdheidsbewijzen

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

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

Besluit 2011/765 en Aanbeveling 2011/766 inzake criteria en procedure voor erkenning opleidingscentra en examinatoren

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

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

Aanbeveling 2011/766 betreft (overeenkomstig Richtlijn 2007/59) de procedure voor de erkenning van opleidingscentra en examinatoren 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, gaat hierop door. Het 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: 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 emissies en zullen ze een groter gebruik van het spoorwegvervoer stimuleren.

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

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 drie concessies (een vergunning die anderen uitsluit):

- de beheersconcessie voor het hoofdrailnet (verleend aan ProRail)
- de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet (verleend aan NS Reizigers)
- de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid (verleend aan NS International, onderdeel van NS Reizigers).

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

Het hoofdrailnet is het spoornet waarop de NS alleenrecht heeft voor het rijden van reizigerstreinen (behalve op enkele korte overlappende trajecten).

Regionale treinen: de provincies en stadsregio's bepalen welk bedrijf 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.

Besluit spoorverkeer

Het Besluit spoorverkeer betreft regels met betrekking tot het veilig en ongestoord gebruik van het hoofdrailnet.

Het Besluit bevat regels over bijvoorbeeld:

- de samenstelling van treinen
- veilig vertrek en vervoer

Regeling spoorverkeer

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

- seinen

- standaardaanwijzingen
- spoorwegemplacementsen

Bijlage 4, behorende bij artikel 24 van de Regeling spoorverkeer is het zogenoemde Seinenboek of Seinbeeldenboek.

Besluit aanwijzing toezichthouders spoorwegen

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

- 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 én 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.

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

Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid

De Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid betreft het instellen van een 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

De regeling indienststelling spoorvoertuigen bevat de regels voor de indienststelling van spoorvoertuigen op het hoofdspoorwegnet.

RID en Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen

Het RID (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) is het internationaal 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 de RID en Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen verplicht gestelde vrachtbriefgegevens bij de spoorwegonderneming aanwezig zijn vóór vertrek van de terminal of spoor aansluiting;
- de spoorwegonderneming vóór overname de wagens moet controleren op aanwezigheid van de juiste gevaaretiketten en oranje borden.

Besluit Bijzondere Spoorwegen (Bbs)

Het besluit bijzondere spoorwegen (Bbs) bevat regels voor de aanleg, het onderhoud en het gebruik en de veiligheid van de bijzondere spoorwegen, zoals spoor aansluitingen en sporen naar en op een bedrijfsterrein.

Wet Lokaal Spoor (WLS)

De wet lokaal spoor (WLS) regelt samen met Besluit lokaal spoor en 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 'LightRail 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

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

Het BSP onderscheidt in artikel 1 twee categorieën spoorvoertuigen:

- categorie A: rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudspoorwagens 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

Deze regeling geeft invulling aan de volgende in het Besluit spoorwegpersoneel genoemde onderwerpen met betrekking tot spoorwegpersoneel met een veiligheidsfunctie:

- 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.

Mandaat Stichting Veiligheid en Vakmanschap in het Railvervoer (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 vier veiligheidsfuncties in de railsector (machinist, treindienstleider, rangeerder en wagencontroleur):

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

Arbeidsomstandighedenwet (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.

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

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

Arbeidstijdenwet (ATW)

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 Werken (NVW) en Voorschrift Veilig werken (VVW)

Voor de railinfrabranche (onder meer baanwerkers) is er specifieke regelgeving omtrent werken aan en rond het spoor: het Normenkader Veilig Werken (NVW) in combinatie met het Voorschrift Veilig Werken (VVW). 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 elk jaar een Netverklaring uit, en vult die zo nodig tussentijds aan.

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

1.11 Wat houdt de Toegangsovereenkomst in?

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

Algemene voorwaarden

In de algemene voorwaarden van de Toegangsovereenkomst staan onder meer aansprakelijkheidsregelingen tussen spoorwegondernemingen en ProRail en tussen spoorwegondernemingen onderling en wederzijdse rechten en verplichtingen, bijvoorbeeld ten aanzien van milieu en veiligheid.

Operationele voorwaarden

In de operationele voorwaarden van de Toegangsovereenkomst staan regels op het grensvlak van de bedrijfsprocessen tussen de spoorwegonderneming en ProRail. Deze regels bevorderen onder meer het doelmatig gebruik van het spoor, ten aanzien van bijvoorbeeld verkeersafwikkeling, communicatie, milieubescherming, incidenten en veiligheid.

De operationele voorwaarden verwijzen op hun beurt naar een aantal andere documenten:

- Regeling communicatieprocedures veiligheidsberichten
- Formulierenboek
- Handleiding aanleveren beladingsgegevens
- Matrix treinincidentscenario's
- Omschrijving van kenmerken en materieel
- Gebruiksvoorschriften en plaatselijke bedrijfsregels.

1.12 Wat houdt het Formulierenboek in?

Het Formulierenboek wordt beheerd door ProRail. Het is bedoeld om alle formulieren die de doelgroepen bij het voeren van (veiligheids)communicatie onderling gebruiken vast te leggen en met elkaar te delen.

Doelgroepen Formulierenboek:

- de machinisten van alle in Nederland toegelaten spoorwegondernemingen
- de treindienstleiders van ProRail.

Overzicht formulieren/standaardaanwijzingen (van iedere standaardaanwijzing is er een variant voor de treindienstleider en één voor de machinist):

- Aanwijzing STS (Stop Tonend Sein)
- Aanwijzing Overweg
- Aanwijzing VR (Voorzichtig Rijden)
- Aanwijzing SB (Snelheid Begrenzen)
- Aanwijzing STS-A (Stop Tonend Sein, Normale Snelheid)
- Aanwijzing TTV (Telefonisch Toestemming Vragen)
- Aanwijzing VS (Verkeerd Spoor).

De laatste drie komen weinig meer voor.

In welke situatie bovenstaande 'Aanwijzingen' gebruikt worden, staat beschreven in het Formulierenboek.

1.13 Wat houdt de Dienstregeling in?

De infrabeheerder is verantwoordelijk voor het opstellen van de dienstregeling, en daarmee is het 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 basisuurpatroon en de jaardienstregeling. ProRail en vervoerders 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 Treinafhandeldingsdocumenten (TAD's) waarin locatie- en situatiespecifieke eisen in verband met de bijsturing staan.

1.14 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 hoofdspoorwiel. 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 ten behoeve van:

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

IAM-dienst (week- en dagpublicatie)

Een 'IAM-dienst' bestaat uit:

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

Tijdelijke Snelheidsbeperking (TSB)

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.

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 baanvak en/of spoor waarvoor de informatie geldig is.

Kolom 3:

- De kilometrische aanduiding is in afronding (op 100 meter) aangegeven.
- (*) 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:

Seinenboek TSB-bord (sein 325b). 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 al weer 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'.

Aanwijzing Snelheid Begrenzen (SB): de treindienstleider gebruikt de 'Aanwijzing SB' voor snelheidsbeperkingen die nog niet in de IAM zijn opgenomen, hoewel dit vanuit veiligheidsoogpunt wel gewenst is. Een Aanwijzing SB wordt slechts incidenteel gegeven. Een voorbeeld: een machinist meldt op een gegeven moment een ernstige spoorverzakking. Vanaf dat moment geeft de treindienstleider in eerste instantie de Aanwijzing VR (Voorzichtig Rijden) 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 de Aanwijzing SB aan de machinist verstrekt met de op dat moment geldende maximum snelheid. De aanwijzing SB wordt uitgereikt totdat de nieuwe Dag-TSB uitkomt.

1.15 Wat houdt het Handboek Incidentmanagement Rail in?

ProRail en de gebruikers van het hoofdspoorwegnet van Nederland doen er alles aan om treinincidenten te voorkomen. Er zijn daarom vanuit de wetgeving en bedrijfsvoorschriften preventieve maatregelen getroffen.

Treinincidenten zijn echter niet geheel uit te sluiten. Is er sprake is van een treinincident, dan heeft ProRail 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 dient te gebeuren. De scenario's zijn beschreven in het ProRail handboek incidentmanagement rail.

1.16 Wat houdt regelgeving van spoorwegondernemingen in?

Vervoerders 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 vervoerder 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 en rangeerder' van NS
- het 'Handboek Vervoerproces – machinist, rangeerder' van VSD
- het 'Handboek Buitendienst' van DB Cargo.

Naast het handboek ontvangt de machinist van zijn spoorwegonderneming:

- Materieelgids/Bedieningshandboek voor één treintype, bijvoorbeeld voor VIRM of GTW 2/6 – 2/8;
- Handouts/machinisteninfo (regelgeving die nog niet in het handboek en/of de materieelgids/het bedieningshandboek is verwerkt).

Ook voor de interne machinistenopleiding en de herinstructie ontwikkelt iedere spoorwegonderneming zijn eigen documentatie (of de spoorwegonderneming koopt voor opleidingen en documentatie in bij opleidingsbedrijven voor machinisten die erkend zijn door de ILT).

1.17 Wat houdt plaatselijke en lokale regelgeving in?

ProRail stelt de 'Lokale Bedrijfsregels' ter beschikking aan vervoerders/gebruikers van het spoor. Deze regels gaan over infrastructuur van ProRail, dus niet over infrastructuur van derden (bedrijven of fabriekssporen).

Vervoerders hebben hun eigen 'plaatselijke regelgeving', dit zijn de lokale bedrijfsregels aangevuld met eigen regelgeving. Het betreft regelgeving die van toepassing is op specifieke delen van het hoofdrailnet/de Betuweroute, meestal voor specifieke stations en emplacementen. Het kan bijvoorbeeld verplicht zijn een bepaald stuk van een opstel terrein met een maximum snelheid te berijden, of alleen onder begeleiding. Plaatselijke regelgeving is opgenomen in de 'Wegwijzer'.

In de plaatselijke regelgeving zijn ook punten uit de 'Omgevingsvergunning Milieu' opgenomen.

De termen lokale en plaatselijke regelgeving worden nogal eens door elkaar gebruikt. ProRail is bezig deze regelgeving anders op te zetten zodat het duidelijker wordt. Het heet dan (zeer waarschijnlijk) "Regelgeving Emplacementen". Met een A-deel waarin algemene (ProRail) regels voor emplacementen zijn opgenomen, een B-deel waarin bijzondere (ProRail) regels per emplacement zijn opgenomen en een C-deel waarin derden hun eigen regels kunnen opnemen.

1.18 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 inzake criteria voor erkenning van opleidingscentra en examinatoren.

Erkende opleidingsbedrijven voldoen aan de eisen. Ook de organisatie van de examens moet aan bepaalde eisen voldoen, ook deze zijn omschreven in dit Besluit.

Naast NS Leercentrum en RDP Services zijn er drie erkende MBO-opleidingen die opleiden tot machinist railvervoer:

- Scheepvaart en Transport College (STC) te Rotterdam
- ROC van Amsterdam
- ROC van Twente.

1.19 Wat zijn relevante websites?

<https://www.era.europa.eu>

Op deze site zijn de actuele TSI's te vinden.

De gebruiker kan zelf aangeven in welke taal hij de wettekst wil lezen.

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

Op deze site is alle wetgeving van de Europese Unie is te vinden.

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>

Voor meer informatie over de inspectie leefomgeving en transport

<https://www.inspectieszw.nl>

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, Formulierenboek, Handboek Incidentmanagement.

<https://www.railalert.nl>

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

<http://vtos.nl>

over het instructieprogramma veiligheid en toegang op het spoor.

<https://www.vvrv.nl>

over organisatie en werkzaamheden van stichting veiligheid en vakmanschap in het

railvervoer, ter bevordering van veiligheid en vakmanschap d in de railvervoerbranche.
Bevat ook kennispunt met relevante wet- en regelgeving.

<https://www.wetten.overheid.nl>

Alle wetgeving van de Nederlandse overheid