

Vakkennis Machinist

Cluster 1 Wet- en regelgeving

Huidige versie:
Versie 4.0 vraag-antwoordstructuur (IB, HB lvdS, RvS, MV) 08-12-16

De vakkennis is bedoeld als bronmateriaal en niet als leerboek, vandaar ook het ontbreken van een didactische opbouw en afbeeldingen. De vakkennis is een weergave van wet- en regelgeving en bevat tevens afspraken waar de sector het over eens is en die gelden als 'branche-afspraken'.

Het examen machinist is gebaseerd op deze vakkennis. Voor de vakbekwaamheidseisen 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.

Inhoud

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

Hoe is de naleving van wet- en regelgeving geregeld?

ILT
ProRail

Waaruit bestaat EU wetgeving?

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

Richtlijn 2012/34 instellen van een Europese spoorwegruimte
Richtlijn 2004/49 spoorwegveiligheidsrichtlijn plus Verordeningen 1158/2010 en 1078/2012 gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor veiligheidscertificering (CSM-SMS)
Verordening 881/2004 oprichting spoorwegbureau (ERA)
Richtlijn 2008/57 interoperabiliteitsrichtlijn
Besluit 2015/995 TSI exploitatie en verkeersleiding
Richtlijn 2008/68 vervoer gevaarlijke stoffen

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

Richtlijn 2007/59 inzake de certificering van machinisten
Bijlage I
Bijlage IV, V, VI
Bijlage VII
Richtlijn 2014/82 tot wijziging van Richtlijn 2007/59
Richtlijn 2016/882 tot wijziging van Richtlijn 2007/59
Beschikking 2010/17 inzake de basisparameters voor registers van machinistenvergunningen en aanvullende bevoegdheidsbewijzen
Verordening 36/2010 modellen voor machinistenvergunningen en bevoegdheidsbewijzen
Besluit 2011/765 en Aanbeveling 2011/766 inzake criteria voor erkenning opleidingscentra en examinatoren

Wat houdt het vierde spoorwegpakket in?

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

Spoorwegwet
Besluit spoorverkeer
Regeling spoorverkeer
Besluit aanwijzing toezichthouders spoorwegen
Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid
Regeling indienststelling spoorvoertuigen
RID én Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen
Besluit Bijzondere Spoorwegen (Bbs)
Wet Lokaal Spoor (WLS)

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

Besluit spoorwegpersoneel 2011
Regeling spoorwegpersoneel 2011
Mandaat Stichting Veiligheid en Vakmanschap in het Railvervoer (VVRV)
Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet)
Arbeidstijdenwet (ATW)
Normenkader veilig Werken (NVW) en Voorschrift Veilig werken (VVW)

Wat houdt de Netverklaring in?

Wat houdt de Toegangsovereenkomst in?

Wat houdt het Formulierenboek in?

Wat houdt de Dienstregeling in?

Wat houdt de IAM (Informatie aan Machinisten) in?

Wegwijzers

IAM-dienst (week- en dagpublicatie)

Tijdelijke Snelheidsbeperking (TSB)

Wat houdt het Handboek Incidentmanagement Rail in?

Wat houdt regelgeving van spoorwegondernemingen in?

Wat houdt plaatselijke en lokale regelgeving in?

Welke regelgeving is er voor opleidingsbedrijven?

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 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 bedrijf), dat hij weet waar actuele regelgeving enzovoort te vinden is en dat hij globale kennis heeft van de geldende wet- en regelgeving (de wet- en regelgeving die hierna beschreven wordt, hoeft hij dus niet in detail te kennen).

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.

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 Milieu ([zie ook www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)).

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..... "
Zie ook Besluit aanwijzing toezichthouders spoorwegen.

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 (dit alles conform artikel 288 van het 'Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie' uit 2009):

- 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.

Alle wetgeving van de Europese Unie is te vinden op: <http://eur-lex.europa.eu>.

Op deze site kan de gebruiker zelf aangeven in welke taal hij de wettekst wil lezen.

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 (SERA: Single European Railway Area). 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 drie documenten:

- bedrijfsvergunning
- veiligheidscertificaat A
- veiligheidscertificaat B.

Er bestaan in Nederland drie categorieën bedrijfsvergunning:

- EU-bedrijfsvergunning voor algemeen personen- en goederenvervoer (geldig in alle EU-landen)
- beperkte bedrijfsvergunning A, voor rangeren, voor eigen vervoer en voor deelnemen aan het spoorverkeer zonder vervoer te verrichten (alleen geldig in Nederland)
- beperkte bedrijfsvergunning B, voor rijden binnen een station en voor zelfrijdend gereedschap op buitendienstgestelde sporen (alleen geldig in Nederland).

De bedrijfsvergunning wordt afgegeven door de Inspectie Leefomgeving en Transport namens de minister van Infrastructuur en Milieu, of door de bevoegde autoriteiten in één van de andere EU-landen.

Zie voor het veiligheidscertificaat (deel A en deel B) onderstaande Richtlijn 2004/49.

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

Iedere spoorwegonderneming dient naast de bedrijfsvergunning 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 EU bevat de eisen die worden gesteld aan de veiligheids certificaten van een spoorwegonderneming.

Elke spoorwegonderneming moet een goed en werkend veiligheidszorgsysteem (VZS) inrichten dat past bij haar organisatie en activiteiten. Het doel van het VZS is om op een planmatige en systematische manier veiligheidsrisico's beheersbaar te maken én vooraf bepaalde doelstellingen te realiseren. Verordeningen 1158/2010 en 1078/2012 bevatten de eisen voor een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor veiligheids certificering (Common Safety Method CSM; Safety Management System SMS).

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

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 (ERA)

Deze verordening betreft de oprichting van het Europees Spoorwegbureau (European Railway Agency ERA). De ERA zal het enige loket worden voor de afgifte van voertuigvergunningen en veiligheids certificaten 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. Zie ook 4^e Spoorwegpakket.

Het Europees Spoorwegbureau stelt onder meer TSI's (technische specificatie inzake interoperabiliteit) op en houdt deze up-to-date.

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' (artikel 2-b).

Voor genoemde 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.

Voor de toepassing van de interoperabiliteitsrichtlijn wordt het spoorwegsysteem onderverdeeld in acht subsystemen:

- gebieden van structurele aard:
 - > infrastructuur
 - > energie
 - > baanuitrusting voor besturing en seingeving
 - > boorduitrusting voor besturing en seingeving
 - > rollend materieel
- gebieden van functionele aard:
 - > exploitatie en verkeersleiding
 - > onderhoud
 - > telecommunicatietoepassingen voor reizigers en vracht.

Besluit 2015/995 TSI exploitatie en verkeersleiding

TSI is de afkorting van technische specificatie inzake interoperabiliteit: een specificatie die door het Europees Spoorwegbureau (ERA) voor elk subsysteem (of deel van een subsysteem) van het totale spoorwegsysteem wordt opgesteld. 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.

Eerder waren er twee aparte TSI's: exploitatie en verkeersleiding voor respectievelijk het 'trans-European high-speed rail system' en 'conventional rail'. In 2014 is dit één TSI geworden.

Bijlage 1 van besluit 2015/995 bevat de volledige 'TSI exploitatie en verkeersleiding'; 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 én de regelgeving van Nederlandse spoorwegondernemingen dienen erop te worden aangepast.

Naast de TSI-exploitatie en verkeersleiding zijn er TSI's voor de volgende subsystemen (zie: Richtlijn 2011/18 bijlage 2; deze Richtlijn is een aanvulling op Richtlijn 2008/57):

- 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.

Zie voor een overzicht van alle actuele TSI's: www.era.europa.eu

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.

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. (zie ook cluster 2)

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.

Stichting Veiligheid & Vakmanschap RailVervoer (VVRV) heeft op grond van onder meer deze bijlagen een examenprogramma vastgesteld voor de machinist beperkt bevoegd en volledig bevoegd.

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.

Wat houdt het vierde spoorwegpakket in?

De Europese Commissie heeft het Vierde Spoorwegpakket gepubliceerd. Dit betreft een pakket maatregelen met als doel de resterende hindernissen voor de schepping van één Europese spoorwegruimte weg te nemen. De voorgestelde wetgeving zal de EU-spoorwegsector hervormen door stimulering van concurrentie en innovatie op de binnenlandse passagiersmarkten. De voorstellen houden tevens structurele en technische hervormingen in. Uiteindelijk moet dat de veiligheid, de interoperabiliteit en de betrouwbaarheid van het Europese spoorwegnetwerk op een hoger niveau brengen.

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.

Het pakket omvat één overkoepelende / begeleidende mededeling en wetgevingsvoorstellen op vier kerngebieden:

- Vergunningen die gelden in de hele EU. Treinen en ander rollend materieel hoeven slechts één keer te worden gecertificeerd. Ze mogen dan in heel Europa rijden, hetgeen de spoorwegondernemingen tijd en geld bespaart. Iedere spoorwegonderneming heeft ook nog maar één veiligheidscertificaat nodig om in de hele EU activiteiten te mogen ontplooiën.

- Een structuur die werkt. Om te garanderen dat het spoorwegnet op efficiënte en niet-discriminerende wijze wordt gebruikt, stelt de Commissie voor de infrastructuurbeheerders te versterken en erop toe te zien dat de functies infrastructuurbeheer en vervoer gescheiden blijven.
- Betere toegang tot de spoorwegen. Om innovatie en efficiëntie aan te moedigen, stelt de Commissie voor de binnenlandse markten voor passagiersvervoer per spoor open te stellen voor nieuwe marktdeelnemers en diensten.
- Vakbekwaam personeel. De dynamiek van de spoorwegsector staat of valt met vakbekwaam en gemotiveerd personeel. Het spoorwegpakket garandeert dat lidstaten extra maatregelen kunnen nemen om het personeel te beschermen bij de overdracht van openbare dienstcontracten.

Zie voor meer informatie over het vierde spoorwegpakket: <http://europa.eu>.

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.

De huidige Spoorwegwet is op 23 april 2003 vastgesteld en op 1 januari 2005 in werking getreden. Latere wijzigingen (13 mei 2011; 18 mei 2012; december 2015) zijn te vinden op: <http://wetten.overheid.nl>

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 Milieu 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. [Zie ook cluster 5.](#)

Besluit spoorverkeer

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

Veel van de regels die een spoorwegonderneming opneemt in haar documentatie voor machinisten komen rechtstreeks uit dit besluit, bijvoorbeeld regels over:

- samenstelling treinen
- verlichting en signalering
- noodremming.

Regeling spoorverkeer

Deze regeling betreft de uitvoering van de artikelen 1, onderdeel e, 2, 9, 20, 26 en 38 van het Besluit spoorverkeer.

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

- periodiek onderzoek treinen
- maximum snelheid treinen
- seinen anders dan ETCS-cabineseinen
- ETCS-cabineseinen.

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. [Zie www.onderzoeksraad.nl](http://www.onderzoeksraad.nl).

Regeling indienststelling spoorvoertuigen

De regeling indienststelling spoorvoertuigen bevat de regels voor de indienststelling van spoorvoertuigen op het hoofdspoorwegnet. Onder meer zijn hierin de eisen voor de cabine-inventaris te vinden.

RID én 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 spooraanluiting
- de spoorwegonderneming vóór overname de wagens moet controleren op aanwezigheid van de juiste gevaaretiketten en oranje borden.

Besluit Bijzondere Spoorwegen (Bbs)

Het Bbs geeft nieuwe regels voor de aanleg, het onderhoud en het gebruik en de veiligheid van de bijzondere spoorwegen, zoals spooraanluitingen en sporen naar en op een bedrijfsterrein, bijvoorbeeld dat van NS/Nedtrain en Hoogovens, die geen hoofdspoorwegen zijn. Per 1 december 2015 is het Bbs in werking getreden.

Wet Lokaal Spoor (WLS)

Deze wet 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'. Per 14 december 2015 is de WLS in werking getreden.

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

Besluit spoorwegpersoneel 2011

Het Besluit Spoorwegpersoneel (BSP) bevat voorschriften met betrekking tot de bekwaamheid en geschiktheid van spoorwegpersoneel met een veiligheidsfunctie, waaronder de machinist.

Het BSP 2011 onderscheidt in artikel 1 twee categorieën spoorvoertuigen (zie ook cluster 2):

- 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.

In het BSP 2011 worden in artikel 3 de volgende typen machinist onderscheiden (zie ook cluster 2):

- de machinist met volledige bevoegdheid (VB) is bevoegd tot het op het hoofdrailnet besturen en begeleiden van alle typen spoorvoertuigen van categorie A en B
- de machinist met beperkte bevoegdheid (BB) is bevoegd tot het op hoofdrailnet besturen en begeleiden van een of meerdere typen spoorvoertuigen van categorie A met een maximum rijsnelheid van 40 km per uur.

Voor de machinist reizigers BB wordt onder categorie A ook begrepen het rijden met reizigersmaterieel met een rijsnelheid van maximaal 40 km per uur.

Regeling spoorwegpersoneel 2011

Deze regeling geeft invulling aan de volgende in het Besluit spoorwegpersoneel 2011 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 & Milieu 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
- 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 SZW' (Sociale Zaken en Werkgelegenheid) houdt toezicht op/handhaaft de naleving van de Arbowet. Zie ook: www.inspectieszw.nl.

Arbeidstijdenwet (ATW)

De 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 SZW' (Sociale Zaken en Werkgelegenheid) houdt toezicht op/handhaaft de naleving van de ATW. Zie ook: www.inspectieszw.nl.

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. Zie: www.railalert.nl.

Zie voor wetgeving van de Nederlandse overheid: www.wetten.overheid.nl

Wat houdt de Netverklaring in?

De Netverklaring bestaat uit twee delen: 'Netverklaring Betuweroute' en 'Netverklaring Gemengde net' over de andere hoofdspoorwegen. Deze delen vormen samen de Netverklaring, die wordt beschreven in de Spoorwegwet (artikel 58). Vanaf Netverklaring 2017 zijn het Gemengde net en de Betuweroute in één deel samengevoegd. ProRail geeft elk jaar een Netverklaring uit, en vult die zo nodig tussentijds aan.

De netverklaring kan gezien worden als de catalogus van producten en diensten van ProRail. Zij is de basis voor de Toegangsovereenkomst die ProRail afsluit met iedere spoorwegonderneming die gaat rijden op de het hoofdrailnet/de Betuweroute.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu bepaalt de wettelijk toegestane baanvaksnelheden. ProRail publiceert in de jaarlijkse Netverklaring een overzicht van de maximum toegestane snelheid per baanvak: zie: www.prorail.nl.

Wat houdt de Toegangsovereenkomst in?

De toegangsovereenkomst is het contract dat een spoorwegonderneming met ProRail afsluit voor het gebruik van de infrastructuur en overige diensten. In de toegangsovereenkomst staan alle afspraken die tussen de spoorwegonderneming en ProRail zijn overeengekomen.

De voertuigtoelating is het formele proces van vergunningverlening waarmee spoorvoertuigen op het Nederlandse hoofdrailnet worden toegelaten. De toelating wordt geregeld door de Inspectie Leefbaarheid en Transport (ILT). Het hebben van deze vergunning is één van de voorwaarden voor de toegangsovereenkomst, die ProRail met een spoorwegonderneming sluit op basis van de netverklaring.

In de toegangsovereenkomst wordt vastgelegd welke diensten een spoorwegonderneming van ProRail afneemt (gebruik van het spoor én verplichte plus facultatieve diensten) en welke gebruiksvergoedingen daarvoor zijn overeengekomen.

Onderdeel van de toegangsovereenkomst zijn:

- Algemene voorwaarden
- Operationele voorwaarden.

Operationele voorwaarden zijn regels op het grensvlak van de bedrijfsprocessen tussen de spoorwegonderneming en ProRail. Deze regels bevorderen onder meer het doelmatig gebruik van het spoor. 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.

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
- met elkaar te delen.

Doelgroepen formulierenboek:

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

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

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

In welke situatie bovenstaande 'Aanwijzingen' gebruikt worden, staat beschreven in het Formulierenboek: www.prorail.nl.

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 basis-uurpatroon 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.

Wat houdt de IAM (Infra-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'). Zie ook Cluster 8.

Zonder IAM hebben spoorwegondernemingen geen toegang tot het hoofdspoor. 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.

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.

Wat houdt het Handboek Incidentmanagement Rail in?

ProRail en de gebruikers van het hoofdrailnet 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. Zie voor het handboek incidentmanagement rail www.prorail.nl. Zie ook cluster 10.

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' van NS Reizigers
- het 'Handboek Vervoersproces – machinist, rangeerder' van VSD
- het 'Handboek Railgoederenverkeer' 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).

Wat houdt plaatselijke en lokale regelgeving in?

ProRail stelt via de Vervoerdersportal 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.

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.