

Richtlijn optische en geluids- signalen

ProRail Incidentenregie

Documentgegevens	Intern		
Documentcode	RLN450		
Link naar document/nummer			
Versie	1		
Status	definitief		
Geldig vanaf	1 september 2013		
Update datum			
Samensteller	Staf VL, cluster IncidentenRegie, Arie de Bever		
Vaststelling	MT-IR & kernteam IR		
Autorisatie ProRail	Manager IR Hans Smit		
Toetsing derden	Maikel Tenpierik	Staf IR	15-02-2013
	Emiel Sanders	Staf IR	15-01-2013
	Henny Kennedy	TL IR	15-01-2013
	Joep Vulik	TL IR	14-01-2013
	Peter Damen	TL IR	14-01-2013
	John Monsieurs	TL IR	09-01-2013
	LCVLBO		09-03-2013
	Sabine vd Riet	Bedrijfsstrategie	17-05-2013

Inhoudsopgave

	Richtlijn optische en geluids-signalen	1
	ProRail Incidentenregie	1
1	Inleiding	3
2	Toepassingsgebruik	4
3	De omschrijving van het begrip dringende taak	5
4	Prioriteitstelling uitrukken	6
5	Door rood licht rijden	7
6	Maximumsnelheden	8
7	Tegen het verkeer inrijden	9
8	De duur van het gebruik van optische en geluidssignalen	10
9	Gedrag als voorrangsvoertuig	11
10	Opleidingen oefenen vaardigheden en bevoegdheid	12
11	Gebruik van gele zwaai- of knipperlichten	13
12	Inwerkingtreding	14
13	Referentie en Bronvermelding	15

1 Inleiding

Wet en regelgeving

Het gebruik van optische en geluidssignalen is gebaseerd op artikel 29 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Dit artikel bepaalt dat bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, ziekenauto's en motorvoertuigen van andere door de Minister (van Infrastructuur en Milieu) aangewezen hulpverlenings-diensten blauw zwaai-, fliets-of knipperlicht en een tweetonige hoorn voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Ingevolge artikel 1 en 91 van het RVV 1990 mogen zij als voorrangsvoertuigen afwijken van de voorschriften van dit RVV 1990 voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist.

Aanwijzing ProRail

ProRail is voor de inzet van hulpverleningsvoertuigen ten behoeve van ongevallen op het spoor in artikel 1 lid 2 sub c Regeling optische en geluidssignalen 2009 aangewezen als hulpverleningsdienst voor het vervullen van een dringende taak. In artikel 3 lid 2 van dezelfde regeling wordt aan ProRail de eis gesteld zich te conformeren aan een richtlijn van de brandweer, politie, of ambulancedienst, dan wel om zelf een richtlijn op te stellen met betrekking tot de werkzaamheden en de omstandigheden waarin van de optische en geluidssignalen gebruik mag worden gemaakt.

Eigen Richtlijn

ProRail Incidentenregie borgt het gebruik van optische en geluidssignalen in haar processen met een eigen richtlijn. De richtlijn is opgesteld om het management en de medewerkers van ProRail Incidentenregie (ProRail IR) een handreiking te bieden bij het op verantwoorde wijze toepassen van de regelgeving inzake het gebruik van de optische en geluidssignalen en de opleiding daarvoor. Men dient zoveel mogelijk in overeenstemming met deze richtlijn te handelen.

Verantwoordelijkheid van bestuurder

De bestuurder van een voorrangsvoertuig blijft steeds strafrechtelijk verantwoordelijk en het gebruik van de optische en geluidssignalen rechtvaardigt niet dat het overige verkeer in gevaar wordt of kan worden gebracht (artikel 5 Wegenverkeerswet 1994). Dit houdt in dat wanneer – ondanks het handelen volgens deze richtlijn en het gevolgd hebben van een taakgerichte opleiding een verkeersongeval plaatsvindt waarbij een voorrangsvoertuig van ProRail is betrokken dat optische en geluidssignalen voerde, een (straf- en civielrechtelijk) onderzoek zal kunnen plaatsvinden naar de toedracht van het ongeval.

2 Toepassingsgebruik

- De richtlijn optische en geluidssignalen ProRail Incidentenregie is relevant voor:
- a. de regionale afdelingen van ProRail IncidentenRegie (IncidentenBestrijding)
 - b. de bedrijfsbrandweer op de inrichting Kijfhoek
 - c. de Ongevallen Bestrijding Ongevallen Gevaarlijke stoffen Kijfhoek (OBOG)
 - d. de wachtdienst van IncidentenBestrijding.

De richtlijn is van toepassing op alle motorvoertuigen van ProRail Incidentenbestrijding en BedrijfsBrandweer die uitrukken in opdracht van de meldkamer van ProRail (BackOffice). De richtlijn optische en geluidssignalen ProRail Incidentenregie beschrijft het gebruik in Nederland.

3 De omschrijving van het begrip dringende taak

Een dringende taak is gedefinieerd in artikel 2 Regeling optische en geluidssignalen 2009 en voor ProRail IncidentenRegie betekent dit:

- een taak ter voorkoming of beëindiging van een voor de mens (levens)bedreigende situatie;
- wanneer sprake is van een milieu-incident op of aan het spoor waarbij repressief optreden noodzakelijk is om verdere escalatie te voorkomen.

Deze algemene omschrijving van het begrip dringende taak is hieronder – voor ProRail - nader uitgewerkt:

- een uitruk naar een aanrijding tussen twee of meerdere treinen/rangeerdelen waarbij redelijkerwijs (realistisch) kan worden verwacht, of de kans aanwezig is, dat een mens acuut gevaar loopt;
- een uitruk naar een aanrijding tussen een trein/rangeerdeel en een wegvoertuig waarbij redelijkerwijs kan worden verwacht, of de kans aanwezig is, dat een mens acuut gevaar loopt;
- een uitruk naar een lekkende ketelwagen of soortgelijke wagen met gevaarlijke stoffen waarbij redelijkerwijs verwacht kan worden dat al dan niet door uitbreiding acuut gevaar voor de omgeving bestaat of milieuschade ontstaat.

Nb. Gestrande trein met reizigers

- een uitruk naar één of meerdere gestrande treinen is geen dringende taak tenzij redelijkerwijs verwacht kan worden dat een mens acuut gevaar loopt.

Aandachtspunt

De omschrijving van het begrip dringende taak is overgenomen van de Regeling optische en geluidssignalen en verder toegespitst op redden, bestrijden en vrijbaan (CalamiteitenPlanRail) maken conform het Handboek Incidentenmanagement Rail. De algemene definitie van het begrip dringende taak is ook van toepassing op de voorrangsvoertuigen van de andere hulpverleningsdiensten. Voor Incidenten Bestrijding is deze definitie nader uitgewerkt.

In dit hoofdstuk is een limitatieve opsomming gegeven van de uitrukken waarbij sprake is van een dringende taak. Kenmerkend voor deze uitrukken is de aanwezigheid van c.q. de kans op ernstig persoonlijk letsel. Daarnaast is er sprake van een dringende taak wanneer het de schade van het milieu, ongeval of maatschappelijk belang aanzienlijk beperkt kan worden door het zo snel mogelijk ingrijpen van IncidentenBestrijding.

Voor de duidelijkheid volgt hieronder een niet-limitatieve opsomming van uitrukken waarbij geen sprake is van een dringende taak:

- ongevallen waarbij de schade niet verminderd wordt door een snelle opkomsttijd van IncidentenBestrijding, zoals het verwijderen van een boom op het spoor;
- ritten in verband met opleiding en oefeningen;
- uitrukken waarbij dieren gered moeten worden. Het redden van dieren is een taak van de brandweer. Wanneer in specifieke gevallen besloten wordt om een uitruk voor het redden van dieren toch als een dringende taak te beschouwen, dan dient hier nadrukkelijk een afweging plaats te vinden tussen het belang van het redden van dieren en de kans op persoonlijk letsel.

4 Prioriteitstelling uitrukken

Er worden 3 prioriteiten van uitrukken met de bijbehorende beslissingsbevoegdheid onderscheiden. De medewerker BackOffice stelt als eerste de prioriteit van de eerst uitrukkende voertuigen vast. De Trein Incident Scenario's (TISSEN) zijn hierin leidend. De hoogst leidinggevende (ploegleider IB, landelijke wachtdienst IB) is bevoegd om deze prioriteit bij te stellen mits hij ter plaatse is en hij de impact van het incident de bijstelling noodzakelijk acht. Deze dient een bijstelling van de prioriteit altijd te melden aan de centralist. Op het moment dat een leidinggevende (de ploegleider of de wachtdienst) ter plaatse van het incident aanwezig is, of wanneer door derden (algemeen leider/OvD Rail ProRail) wordt vastgesteld wat de impact van het incident is, stelt de hoogst leidinggevende de prioriteit van de uitrukkende voertuigen definitief vast.

Prioriteit 1 (dringende taak)

Een uitruk waarvan de medewerker BackOffice vindt dat er sprake is van een dringende taak, zoals genoemd in hoofdstuk 3 van deze richtlijn. De uitrukkende voertuigen hebben toestemming van de medewerker BackOffice om zich als voorrangsvoertuig door het verkeer te begeven. De chauffeur van een voertuig is bevoegd om te beslissen om geen gebruik te maken van deze toestemming. Wanneer de chauffeur daartoe besluit zal deze dit melden aan de medewerker BackOffice. De BackOffice logt alle gegevens rondom prioriteiten in ISVL. Prioriteit 1 geldt voor alle Trein Incident Scenario's (TIS) mits sprake is van redding en bestrijding m.u.v. TIS 3.1 (aanrijding persoon).

Prioriteit 2 (noodzaak om ter plaatse te komen)

Een uitruk zonder dringende taak, maar met een noodzaak om ter plaatse te komen waarbij gebruik gemaakt mag worden van de vrijstelling die de minister van Infrastructuur en Milieu aan ProRail verleend heeft met het oog op het uitvoeren van haar werkzaamheden, conform de beschikking UT2012/2104 datum 18 december 2012 (er wordt geen gebruik gemaakt van optische en geluidssignalen).

De uitrukkende voertuigen hebben geen toestemming van de medewerker BackOffice om zich als voorrangsvoertuig door het verkeer te begeven. De chauffeur van een voertuig is bevoegd om gebruik te maken van één of meer van de hierboven genoemde vrijstellingen voor het uitvoeren van werkzaamheden waarbij geen sprake is van een voorrangsvoertuig.

Prioriteit 3 (overige dienstritten)

De voertuigen mogen geen gebruik maken van optische en geluidssignalen en evenmin van een vrijstelling. Zij dienen zich aan alle verkeersregels te houden die ook voor het overige verkeer gelden.

Aandachtspunt

De meldkamer van de BackOffice is bij uitstek de instantie die in staat is om aan de hand van een melding te bepalen of er sprake is van een dringende taak. Door de melder zo goed mogelijk uit te vragen kan het aantal uitrukken met een dringende taak zo klein mogelijk gehouden worden. Om de meldingen in groepen in te delen is uitgegaan van een indeling in 3 prioriteiten vergelijkbaar met de hulpdiensten.

De informatie die van belang is voor het bepalen van de prioriteit dient door de medewerker Backoffice aan de ploegleider gemeld te worden, zodat deze op grond van ervaring en plaatselijke bekendheid in kan schatten of de juiste prioriteit gekozen is. Op het moment dat een ploegleider ter plaatse aanwezig is, bepaalt hij of zij de prioriteit van de volgende uitrukkende voertuigen. De indeling in 3 prioriteiten geeft duidelijkheid voor de chauffeurs en ploegleiders van de uitrukkende voertuigen met betrekking tot de toestemming en bevoegdheid die zij hebben. Tevens ontstaat hiermee een landelijke uniformiteit binnen de OngevallenBestrijding.

5 Door rood licht rijden

Het door rood licht rijden is alleen toegestaan bij 'prioriteit 1' uitrukken. Indien rood uitstralende verkeerslichten worden gepasseerd dient de nodige voorzichtigheid te worden betracht. De maximale snelheid hierbij dient lager te zijn dan 20 km/uur en bovendien mag het rijden door rood licht geen onnodig gevaar opleveren voor de overige weggebruikers.

Bij rood uitstralende verkeerslichten nabij bruggen en spoorwegovergangen is het verboden om door rood licht te rijden

Aandachtspunt

Uit onderzoek blijkt dat de ernstigste ongevallen met voorrangsvoertuigen plaats vinden bij het door rood licht rijden van voorrangsvoertuigen. De huidige praktijk leert dat er soms te hard gereden wordt bij het door rood licht rijden. Om aan deze situatie een einde te maken is gekozen om een maximum snelheid van 20 km/uur toe te passen. Uiteraard dient altijd de nodige voorzichtigheid te worden betracht. Stoppen voor de kruising, zekerstellen dat weg vrij is en dan oprijden.

De uitrukvoertuigen zijn uitgerust met een ongeval registratiesysteem, dit systeem registreert onder andere de gereden snelheid direct voorafgaande aan een botsing.

Het passeren van een gesloten overweg dient met uiterste voorzichtigheid geschieden. De snelheid van het treinverkeer kan zodanig hoog zijn en de afstand waarover de spoorbaan te overzien is zodanig klein dat een en ander tot onacceptabele risico's zou kunnen leiden. Alleen als de overweg in storing ligt en men zich hiervan heeft overtuigd door zeker te stellen dat er geen treinverkeer is dan pas de overweg oprijden en oversteken.

De reden om bij bruggen niet door rood licht te rijden is dat het voor de chauffeur niet duidelijk is wanneer een brug daadwerkelijk geopend wordt. Veel bruggen worden ook automatisch bediend.

6 Maximumsnelheden

Het overschrijden van de maximumsnelheid is alleen toegestaan bij 'prioriteit 1' uitrukken. Bij het overschrijden van de ter plaatse geldende maximumsnelheid dient de nodige voorzichtigheid te worden betracht:

- Op woonerven wordt stapvoets gereden.
- Het negeren van een rood verkeerslicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 km per uur;
- In de bebouwde kom mag maximaal 20 km per uur harder worden gereden.
- Op de vluchtstrook is de snelheid maximaal 20 km/uur boven de snelheid van het andere verkeer, doch maximaal 80 km/uur). Wanneer de snelheid van het andere verkeer lager is dan 30 km/uur, mag op de vluchtstrook dus maximaal 50 km/uur gereden worden.
- De rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid.
- Vrachtauto's zwaarder dan 3500 kg mogen maximaal 20 km per uur boven de geldende snelheid rijden.

Aandachtspunt

Op grond van artikel 91 van het RVV1990 mogen voorrangsvoertuigen afwijken van de voorschriften van het RVV1990, voor zover dit noodzakelijk is voor de uitoefening van de dringende taak. Als gevolg hiervan gelden er in principe dan ook geen maximum snelheden meer voor voorrangsvoertuigen. Dit is een ongewenste situatie. Met name voor voertuigen die afgeleid zijn van vrachtwagens (waarvan de massa groter is dan 3500 kg) zijn de remwegen bij hoge snelheden dermate lang dat dit tot onveilige situaties kan leiden.

7 Tegen het verkeer inrijden

Bij niet-gescheiden rijbanen (bij 'prioriteit 1' en 'prioriteit 2' uitrukken) is het tegen het verkeer inrijden toegestaan:

- kortstondig over een afstand die vrij is en te overzien is;
- in overige gevallen alleen onder politie begeleiding.

Bij gescheiden rijbanen (alleen bij 'prioriteit 1' uitrukken) is het tegen het verkeer inrijden toegestaan:

- alleen na toestemming van de Regionale Gemeenschappelijke Meldkamer, waarbij zeker gesteld is dat het tegemoetkomende verkeer is stil gelegd;
- in alle overige gevallen alleen onder politiebegeleiding.

Bij éénrichtingverkeer straten is het tegen het verkeer inrijden toegestaan:

- wanneer de aangegeven rijrichting geblokkeerd is (bij 'prioriteit 1' en 'prioriteit 2' uitrukken);
- wanneer sprake is van een significante tijdwinst (bij 'prioriteit 1' uitrukken); de snelheid dient zodanig te zijn dat gestopt kan worden binnen de afstand die te overzien is.

Aandachtspunt

Het tegen het verkeer inrijden is per definitie een potentieel gevaarlijke handeling. Om het gevaar zo veel mogelijk te beperken wordt dit slechts kortstondig gedaan bij niet gescheiden rijbanen. Bij gescheiden rijbanen alleen wanneer zeker gesteld is dat het verkeer stil gelegd is, of onder politiebegeleiding.

8 De duur van het gebruik van optische en geluidssignalen

De optische en geluidssignalen worden alleen gevoerd als dit leidt tot een veiliger verkeerssituatie en/of een kortere rijtijd van het uitrukkende voertuig. Wanneer besloten wordt om het blauwe zwaailicht en de tweetonige hoorn te voeren (en dat kan alleen bij 'prioriteit 1'), dan worden deze signalen vanaf dat moment in principe de gehele rit gevoerd tenzij nieuwe informatie van geautoriseerde personen duidelijk maakt dat dit geen meerwaarde meer heeft.

Wanneer een uitrukvoertuig tijdens de deelname aan het verkeer gebruik gaat maken van de bovengenoemde optische en geluidssignalen, gebeurt het inschakelen op een zodanige wijze dat dit geen schrikreacties oproept bij de bestuurders van voertuigen die zich in de nabijheid van het uitrukvoertuig bevinden. Bij het naderen van kruisingen of splitsingen van wegen, gebeurt het inschakelen minimaal 100 meter voor de kruising of splitsing.

Wanneer een uitrukvoertuig tijdens de deelname aan het verkeer wil stoppen met het voeren van de signalen, dan dient dit op een zodanige wijze te gebeuren dat hierdoor geen onduidelijkheid voor het overige verkeer wordt geschapen (dus bv. niet vlak voor of na een kruising).

Aandachtspunt

Om schrik-effecten in het verkeer zo veel mogelijk te voorkomen worden de optische en geluidssignalen in principe gedurende de gehele uitruk gevoerd. Wanneer de optische en geluidssignalen geen meerwaarde hebben, zoals tijdens het rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeersopstoppingen zijn, dan worden de signalen beide uitgeschakeld. Op dat moment is er dus geen sprake meer van een voorrangsvoertuig.

9 Gedrag als voorrangsvoertuig

Bij Prioriteit 1 geldt:

- Op een rijbaan met twee rijstroken zonder vluchtstrook, wordt bij file tussen de twee rijen voertuigen door gereden.
- Op een rijbaan met drie rijstroken zonder vluchtstrook, wordt bij file tussen de voertuigen van rijstrook 1 en rijstrook 2 gereden.
- Op een rijbaan (met twee of drie rijstroken) met een vluchtstrook, wordt bij file gebruik gemaakt van deze vluchtstrook. De hier gehanteerde nummering is gebaseerd op de "Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek" (BPS) -een manier om een exacte locatie op (rijks)wegen te beschrijven tot op de centimeter nauwkeurig- van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Aandachtspunt

Wanneer alle voorrangsvoertuigen zich in principe op dezelfde wijze door het verkeer begeven is dit veiliger voor de voorrangsvoertuigen en voor het overige verkeer. Bovendien kunnen de overige verkeersdeelnemers voorgelicht worden hoe de voorrangsvoertuigen zich in principe zullen gedragen.

De gehanteerde nummering van de rijstroken is gebaseerd op de "Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek" (BPS) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze systematiek is sinds 1990 in gebruik bij Rijkswaterstaat. Deze systematiek is ook voor alle verkeersdeelnemers zichtbaar op de hectometerbordjes langs de kant van de weg. Voor de veiligheid van de hulpverleners is het van groot belang dat dezelfde nummering gebruikt wordt.

10 Opleidingen oefenen vaardigheden en bevoegdheid

Chauffeurs van een uitrukvoertuig zijn geëxamineerd en beschikken – ongeacht de prioriteitstelling van de uitruk - over het diploma van een erkend opleidingsinstituut. Daarnaast geldt:

- chauffeurs zijn individueel en per voertuig schriftelijk aangewezen door of namens de manager van ProRail Incidentenbestrijding om als chauffeur van een voorrangsvoertuig op te mogen treden. Voor de categorie personenauto's kan een algemene aanwijzing op naam plaats vinden; chauffeurs van personenauto's en vrachtwagens dienen aantoonbaar vakbekwaam en geoefend te zijn.

Oefenen met het rijden met optische en geluidssignalen

Tijdens trainingen en oefeningen met chauffeurs van voorrangsvoertuigen wordt aandacht besteed aan het daadwerkelijk rijden met optische en geluidssignalen onder begeleiding van een bevoegd rij-instructeur. Met de meldkamer BO worden afspraken gemaakt door de rij-instructeur dat de chauffeur oefent met prio 1 meldingen in de regio ongeacht de locatie of afstand. Hieraan zijn de volgende voorwaarden verbonden:

-vooraf wordt telefonisch de meldkamer BO op de hoogte gebracht;

-de meldkamer moet toestemming geven;

-het betreft geen dringende taak, het verkeer dient zo weinig mogelijk te worden gehinderd

-de rij-instructeur geeft de route aan (startpunt-eindpunt) van de oefenrit;

-de wetgeving blijft van kracht.

Bedoelde oefenritten zijn uitsluitend onder begeleiding van een (bevoegd)rij-instructeur toegestaan.

Vaardigheden en frequentie herinstructie

De vaardigheden van bestuurders van voorrangsvoertuigen die zijn belast met uitvoerende dringende taken en daarbij gebruik mogen maken van optische en geluidssignalen volgen eenmaal per drie jaar een herinstructie om de vaardigheden op peil te houden.

Aandachtspunt

Alle werknemers dienen op grond van de ARBO wet opgeleid, geoefend en toegerust te zijn voor de werkzaamheden die zij uit moeten voeren. Dit geldt ook voor de chauffeurs uitrukvoertuigen van ProRail OngevallenBestrijding.

De basis hiervoor is een adequate opleiding die afgesloten is met een examen. In deze opleiding wordt gewezen op de strafrechtelijke en civielrechtelijke consequenties van het aanrichten van schade/ letsel tijdens de rit, het gedrag en de reactie van weggebruikers op de bijzondere signalen en het gewenste rijgedrag van de betrokken bestuurder.

De chauffeurs dienen schriftelijk en per voertuig aangewezen te zijn. Door deze schriftelijke aanwijzingen ligt vast welke chauffeur op welk voertuig mag rijden. In één aanwijzing kunnen meerdere voertuigen of namen van chauffeurs opgesomd zijn. De vorm van de schriftelijke aanwijzing is niet voorgeschreven. Wel dient vast te staan dat de aangewezen persoon kennis genomen heeft van de inhoud van de aanwijzing.

11 Gebruik van gele zwaai- of knipperlichten

In het bijzonder wanneer een uitrukvoertuig tijdens een 'prioriteit 2' uitruk een potentieel obstakel vormt voor het overige verkeer, moeten gele knipperlichten gebruikt worden. Dit geldt zowel voor rijdende als voor stilstaande uitrukvoertuigen.

Aandachtspunt

Deze regeling optische en geluidssignalen regelt eveneens het gebruik van het gele zwaai- of knipperlicht. Uitrukvoertuigen die niet beschikken over een gele zwaai- of knipperlicht mogen in dergelijke gevallen blauw licht voeren.

Het gebruik van blauwe lichten is echter meer alarmerend voor het overige verkeer dan het gele. Om ongewenste effecten zoals kijkfiles zo veel mogelijk te voorkomen dient het gebruik van blauwe en gele lichten tot het noodzakelijke minimum beperkt te worden.

Deze regeling optische en geluidssignalen noemt de werkzaamheden en omstandigheden waarbij een voertuig, indien de kans bestaat dat het niet tijdig door andere weggebruikers wordt opgemerkt, geel zwaai- of knipperlicht moet voeren. In het bijzonder wanneer het uitrukvoertuig tijdens een 'prioriteit 2' uitruk een potentieel obstakel vormt voor het overige verkeer moeten zowel rijdende als stilstaande uitrukvoertuigen gele of blauwe zwaai- of knipperlichten voeren. Ondanks het eventueel voeren van blauwe zwaai- of knipperlichten is in dit geval geen sprake van een voorrangsvoertuig (omdat niet gelijktijdig de geluidssignalen gevoerd worden).

12 Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking bij goedkeuring van het management ProRail VL-IR op 1 september 2013.

13 Referentie en Bronvermelding

Handboek Incidentenmanagement Rail documentnummer VL-RGL001 versie 1.0

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)

Regeling optische en geluidssignalen 2009

Wegenverkeerswet 1994

Beschikking, nummer UT2011/2665 datum 4 november 2011 Ministerie V&W

Beschikking UT2012/2104 datum 18 december 2012

Beschikking RWS-2013/41387 datum 8 augustus 2013

Branche richtlijn optische en geluidssignalen brandweer (herziene druk)
Uitgave: Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (december 2003)

Landelijke Brancherichtlijn Verkeer Politie (29 maart 2011)