

Versie ten behoeve van internetconsultatie

HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van,
nr. IENW/BSK/343001, tot wijziging van de Regeling Spoorverkeer in verband
met het in lijn brengen van de Regeling spoorverkeer met de TSI Exploitatie en
verkeersleiding en tot wijziging van enkele seinbeelden

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 9, 19, derde lid, 30, 35 en 36 van het Besluit spoorverkeer;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De begripsbepalingen van 'het remgewicht van de trein', 'het totale gewicht' en
'het treingewicht' vervallen.

2. In alfabetische volgorde wordt een begripsbepaling toegevoegd, luidende:
perronfase: opdeling van een spoor langs een perron door middel van letters;

B

Artikel 2 vervalt.

C

Artikel 6 komt te luiden:

Artikel 6

De spoorwegonderneming stelt de procedure vast die moet waarborgen dat alle
veiligheidsapparatuur op de trein volledig functioneel is en dat de trein veilig kan
vertrekken.

D

Artikel 7 vervalt.

E

Artikel 8 komt te luiden:

Artikel 8

1. De noodremmingsprestaties van treinen, bepaald op basis van de noodremmingsprestaties van de individuele eenheden volgens de TSI's (technische specificaties inzake interoperabiliteit) van het subsysteem 'rollend materieel – locomotieven en reizigerstreinen' en/of van het subsysteem 'rollend materieel – goederenwagens' van het trans-Europese spoorwegsysteem zijn zodanig dat treinen op een dalende helling van 5 promille, tot stilstand kunnen worden gebracht binnen de hierna genoemde maximum remwegen:

Treinsnelheid	Maximum remweg
$V_{\max} \leq 40$ km/u	400 m
$40 < V_{\max} \leq 60$ km/u	500 m
$60 < V_{\max} \leq 80$ km/u	800 m
$80 < V_{\max} \leq 130$ km/u	1000 m
$130 < V_{\max} \leq 160$ km/u	1150 m

2. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op het A15-tracé van de Betuweroute en op de hogesnelheidslijn tussen:
 - a. Hoofddorp- Rotterdam West;
 - b. Barendrecht – Belgische grens.

F

De artikelen 9 tot en met 22 vervallen.

G


De bijlagen 2 en 3 vervallen.

H

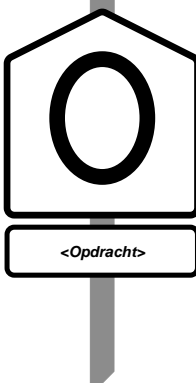
Bijlage 4 wordt als volgt gewijzigd:




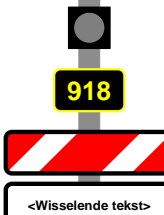
1. De inhoudsopgave onder het kopje 'inhoud' wordt als volgt gewijzigd:
 - a. Na 'Nr. 301 'S'-bord' wordt ingevoegd: Nr. 300 'S'-bord.
 - b. Na 'Nr. 331 Blokbord' worden nieuwe rijen toegevoegd, luidende: Nr. 375 Opdrachtbord, Nr. 300a Stopbord met brandende witte lamp en Nr. 300b Stopbord met gedoofde lamp;
 - c. 'Nr. 242 'Stopseinlantaren/Stopseinbord' wordt vervangen door: Nr. 242 Stopseinlantaarn/ Stopseinbord.
 - d. 'Nr. 243 Afsluitlantaren stop wordt vervangen door: Nr. 243 Afsluitlantaarn/-bord.
 - e. Nr. 244 a/b: 'Afsluitlantaren veilig' wordt vervangen door "Nr. 244 a/b Afsluitlantaarn veilig'.
 - f. 'Seinumnummerbord met A' komt te vervallen.

2. In de tabel bij hoofdstuk 7 wordt na nr. 301 een nieuwe rij ingevoegd,
luidende:

Nr. / Sein	Afbeelding	Betekenis
<i>Nr. 300</i> <i>'S'-bord</i>		Stoppen vóór het bord. Na contact met en toestemming van de op het onderbord vermelde functionaris mag verder worden gereden. Indien het onderbord meerdere opdrachten vermeldt deze uitvoeren alvorens het bord voorbij te rijden.

3. Aan de tabel bij hoofdstuk 7 worden de volgende rijen toegevoegd:

Nr. / Sein	Afbeelding	Betekenis
<i>Nr. 375</i> <i>Opdrachtbord</i>		De opdracht vermeld op het onderbord uitvoeren alvorens het bord voorbij te rijden.

Nr. / Sein	Afbeelding	Betekenis
<p>Nr. 300a Stopbord met brandende witte lamp</p> <p>Facultatief stopbord met brandende witte lamp</p>	 	<p>Stoppen vóór het bord. Na contact met en toestemming van de op het onderbord vermelde functionaris mag verder worden gereden.</p> <p>De wissels achter het sein liggen in de juiste stand.</p> <p>Stoppen voor het bord, tenzij de opdracht, vermeld op het onderbord, is uitgevoerd.</p> <p>De wissels achter het sein liggen in de juiste stand.</p>
<p>Nr. 300b Stopbord met gedoofde lamp</p> <p>Facultatief stopbord met gedoofde lamp</p>	 	<p>Stoppen vóór het bord. Na contact met en toestemming van de op het onderbord vermelde functionaris mag verder worden gereden.</p> <p>De wissels achter het sein dienen lokaal bediend te worden.</p> <p>Stoppen voor het bord, tenzij de opdracht, vermeld op het onderbord, is uitgevoerd.</p> <p>De wissels achter het sein dienen lokaal bediend te worden.</p>


4. In de tabel bij hoofdstuk 7 wordt rij 'Nr. 242 Stopseinlantaren/stopseinbord' vervangen door: Nr. 242 Stopseinlantaarn/stopseinbord.

5. In de tabel bij hoofdstuk 7 wordt de rij bij Nr. 243 vervangen door:

Nr. / Sein	Afbeelding	Betekenis
Nr. 243 Afsluitlantaarn/-bord		Stoppen vóór het sein. Indien het sein op een beweegbare brug is geplaatst, stoppen voor de brug.

6. In de tabel bij hoofdstuk 7 wordt in de rij Nr. 244a/b "Afsluitlantaren veilig" vervangen door: Afsluitlantaarn veilig.


7. De rij bij Nr. 304c in de tabel bij hoofdstuk 12 wordt vervangen door:

Nr. / Sein	Afbeelding	Betekenis
Nr. 304c Treinlengtebord		<p>Aanduiding van de plaats waar de voorzijde van een trein bij perrons met perronfases tot stilstand moet komen voor een goede dienstuitvoering.</p> <p>Het bovenste getal geldt voor treinen die over beide perronfases kunnen halteren. Het onderste getal geldt voor treinen die in hun geheel langs de tweede of volgende perronfase tot stilstand moeten komen omdat deze de wissels langs het perron in de afbuigende stand berijden of omdat de bestuurder hiervoor expliciet instructie heeft gekregen.</p> <p>Geldt alleen voor bestuurders van treinen bestemd voor het vervoer van personen.</p>

8. De tabel bij Hoofdstuk 17 wordt als volgt gewijzigd:

a. De rij 'Seinnummerbord met A' komt te vervallen.

b. De rij 'Pijlbord' wordt vervangen door:

Nr. / Sein	Afbeelding	Betekenis
<i>Pijlbord</i>		Aanduiding van het spoor waarvoor het sein bestemd is. Aanduiding van de sporen waarvoor het sein bestemd is.

c. De betekenis van de rij 'Seinnummerbord' met het nummer 124 wordt vervangen door: Aanduiding van het nummer van het sein.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2019.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Toelichting

1. Inleiding

De Regeling spoorverkeer bevat, onder meer, bepalingen die gelden in aanvulling op de TSI Exploitatie en verkeersleiding. De TSI Exploitatie en verkeersleiding werkt rechtstreeks door in de lidstaten van de Europese Unie. De Regeling sluit zoveel mogelijk aan bij de normen neergelegd in de TSI Exploitatie en verkeersleiding. Gebleken is dat de Regeling spoorverkeer een groot aantal bepalingen bevat die nationale voorschriften betreffen. Met onderhavige regeling zijn de desbetreffende bepalingen geschrapt teneinde de Regeling spoorverkeer in lijn te brengen met de TSI Exploitatie & verkeersleiding. In deze wijziging van de Regeling spoorverkeer zijn tevens de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Het introduceren van een beter zichtbare en meer eenduidige uitvoeringsvorm van het huidige S-bord en van het nieuwe Opdrachtbord.
- Het doorvoeren van enkele uniformeringen en verwijderen van enkele inconsistenties bij de nummering en naamgeving van seinen in de huidige bijlage 4 van de Regeling spoorverkeer.
- Het formaliseren van enkele verbeteringen in met name de zichtbaarheid van enkele seinen in de huidige bijlage 4 van de Regeling spoorverkeer.
- Enkele tekstuele verduidelijkingen, toevoegingen en correcties.

2. Schrappen van specifiek nationale voorschriften

Gebleken is dat de Regeling spoorverkeer een groot aantal bepalingen bevat die specifiek nationale voorschriften betreffen. Het betreffen bepalingen inzake de eisen die worden gesteld aan de beremming van treinen. Deze eisen hebben hun oorsprong in de oorspronkelijke NS-bedrijfsvoorschriften. Inmiddels is echter de TSI Exploitatie en verkeersleiding van kracht, waarin nadrukkelijk de verantwoordelijkheid voor het vaststellen van de beremmingseisen van treinen neergelegd wordt bij de spoorwegondernemingen. Specifieke nationale voorschriften met betrekking tot de eisen die worden gesteld aan de beremming van treinen belemmeren de interoperabiliteit en moeten om die reden zo veel mogelijk worden beperkt. Met deze regeling zijn de nationale eisen ten aanzien de beremming van treinen grotendeels geschrapt. De enige eisen die na deze sanering nog resteren zijn de specifieke eisen ten aanzien van de maximum remwegen in artikel 8, die onlosmakelijk verbonden zijn aan de in de Nederlandse spoorweginfrastructuur en in het in Nederland toegelaten treinmaterieel ingebouwde zogenaamde klasse B treinbeveiligingsystemen en die een essentiële randvoorwaarde voor veilig treinverkeer op het Nederlandse spoorwegnet zijn. Bij exploitatie onder ERTMS ("klasse A systeem") op spoorlijnen die uitsluitend met ERTMS zijn uitgerust, zoals bijvoorbeeld de HSL-Zuid en de Betuweroute, kunnen ook deze maximum remwegen vervallen, omdat het ERTMS-systeem zelf waarborgt dat de remweg van de treinen niet langer is dan veiligheidstechnisch acceptabel is.

3. Vervanging van het Stop-bord en de introductie van het Opdracht-bord

Met onderhavige regeling is de geleidelijke vervanging van het huidige zogenaamde S(top)-bord door een zowel qua zichtbaarheid als éénduidigheid verbeterd S-bord gerealiseerd. Na verwijdering van alle S-borden van het oude type zal deze ook uit de Regeling spoorverkeer verwijderd. Daarnaast is het zogenaamde Opdracht-bord geïntroduceerd. Het doel hiervan is om het aantal stoptonend sein passages, met name op de zogenaamde Niet Centraal Bediende Gebieden (NCBG's), terug te dringen.

4. Overige wijzigingen

Met deze regeling zijn enkele uniformeringen doorgevoerd in de Regeling spoorverkeer. Daarnaast zijn er enkele inconsistenties bij de nummering en naamgeving van de seinen in de huidige bijlage 4 van de Regeling spoorverkeer verwijderd. Daarmee is beoogd meer eenduidigheid voor met name machinisten en treindienstleiders te realiseren om zo de kans op miscommunicatie tussen hen te verkleinen en daarmee de spoorveiligheid te verbeteren. Voorts zijn met de onderhavige regeling enkele verbeteringen geformaliseerd in met name de zichtbaarheid van enkele seinen in bijlage 4 van de Regeling spoorverkeer. Daarbij zijn tevens enkele tekstuele verduidelijkingen, toevoegingen en correcties aangebracht.

X. Handhaafbaarheids- en uitvoerbaarheidstoetsen

X. Consultatie

X. Administratieve lasten

X. Vaste verandermomenten

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer