

700

Besluit van 30 oktober 1981, houdende vaststelling van een Algemeen reglement voor de stadsspoorwegen (Metroreglement)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 23 april 1981, nr. A-1/V 23387, Directoraat-Generaal van het Verkeer;

Gelet op artikel 27 van de Spoorwegwet en artikel 4a van de Locaalspoor- en Tramwegwet;

De Raad van State gehoord (advies van 16 juni 1981, nr. 810610/15);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 26 oktober 1981, nr. A-1/V 27724, Directoraat-Generaal van het Verkeer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ALGEMEEN REGLEMENT VOOR DE STADSSPOORWEGEN

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1. Verkorte titel

Dit reglement kan worden aangehaald onder de titel «Metroreglement» of «MR».

Artikel 2. Begripsomschrijvingen

In dit reglement wordt verstaan onder:

- a. Minister: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;
- b. Directeur-Generaal: Directeur-Generaal van het Verkeer;
- c. ambtenaren belast met het toezicht: rijksambtenaren, aangewezen tot de uitoefening van het toezicht op de Spoorwegen, als bedoeld in artikel 10 van de Spoorwegwet;
- d. spoorweg: spoorwegdienst als bedoeld in de Spoorwegwet, al dan niet onder beheer van een publiekrechtelijk lichaam;
- e. directie: bestuurders van een spoorwegdienst als bedoeld in artikel 9 van de Spoorwegwet;
- f. personeel: hoofdbeambten, beambten en bedienden van een spoorweg;

- g. chef van de trein: hij die het bevel over een trein voert;
- h. metrobestuurder: hij die een treinstel of combinatie van treinstellen bedient;
- i. machinist: hij die een locomotief bedient;
- j. voertuig: elk voertuig, al dan niet geled, ingericht om op spoorstaven te rijden;
- k. bijzonder voertuig: elk voertuig dat zonder zijn lading door het begeleidend personeel met handkracht uit het spoor kan worden gebracht;
- l. rollend materieel: elk voertuig, geen bijzonder voertuig zijnde;
- m. krachtvoertuig: rollend materieel, voorzien van een eigen voortbewegingsinrichting;
- n. locomotief: krachtvoertuig, hoofdzakelijk bestemd om andere voertuigen voort te bewegen en niet zelf ingericht voor het vervoer van personen, of een combinatie van die krachtvoertuigen die van één punt uit worden bediend;
- o. treinstel: krachtvoertuig of verscheidene semi-permanent gekoppelde voertuigen waarvan ten minste één een krachtvoertuig is, hoofdzakelijk ingericht voor het vervoer van personen;
- p. motorwagenstel: krachtvoertuig of verscheidene semi-permanent gekoppelde voertuigen waarvan ten minste één een krachtvoertuig is, hoofdzakelijk bestemd voor andere doeleinden dan het voortbewegen van andere voertuigen en niet hoofdzakelijk ingericht voor het vervoer van personen;
- q. rijtuig: rollend materieel zonder eigen voortbewegingsinrichting, geheel of gedeeltelijk ingericht voor het vervoer van personen;
- r. wagen: rollend materieel zonder eigen voortbewegingsinrichting, geen rijtuig zijnde;
- s. trein: een krachtvoertuig – indien met andere voertuigen verbonden, daarmee een geheel vormende – dat zich naar of op een hoofdspoor of een door de directie aangewezen ander spoor beweegt of gaat bewegen;
- t. rangeerdeel: een krachtvoertuig, rijtuig of wagen, of een aantal van deze voertuigen aaneengesloten, geen trein zijnde;
- u. station: gedeelte van een spoorweg, hoofdzakelijk bestemd en ingericht om reizigers te laten in- en uitstappen, met inbegrip van de toeleidende trappen en andere toegangen;
- v. hoofdspoor: een spoor dat in gewone omstandigheden door reizigers-treinen wordt bereden, alsmede een door de directie als zodanig aangewezen spoor;
- w. baanvak: gedeelte van de spoorweg tussen twee met name genoemde punten;
- x. periode van duisternis: het gehele etmaal in tunnelgedeelten en de tijd tussen een half uur na zonsondergang en een half uur voor zonsopgang op de overige gedeelten van de spoorweg;
- y. ATB: systeem van automatische treinbeïnvloeding waarbij door middel van cabineseinen aan de metrobestuurder of machinist doorlopend de toegestane snelheid kenbaar wordt gemaakt, de werkelijke snelheid doorlopend wordt gecontroleerd en bij overschrijding van de toegestane snelheid automatisch hetzij de werkelijke snelheid ten minste wordt teruggebracht tot de toegestane waarde, hetzij de trein tot stilstand wordt gebracht;
- z. ATO: systeem van automatische treinbesturing waarbij alle handelingen van de metrobestuurder of machinist met betrekking tot het rijden van de trein automatisch door de apparatuur worden verricht.

Artikel 3. Toepasselijkheid van dit reglement

Dit reglement is van toepassing op de ingevolge artikel 1, eerste lid, van de Locaalspoor- en Tramwegwet door de Minister als stadsspoorweg aangewezen spoorwegen.

Artikel 4. Directie van een spoorweg onder beheer van een publiekrechtelijk lichaam

Ten aanzien van spoorwegen onder beheer van een publiekrechtelijk lichaam worden voor de naleving van dit besluit als bestuurders, bedoeld in artikel 9 van de Spoorwegwet, aangemerkt zij die door dit publiekrechtelijk lichaam aan het hoofd van de spoorweg zijn gesteld.

Artikel 5. Ontheffingen en afwijkingen voor proefnemingen

Voor proefnemingen met betrekking tot het gebruik, de inrichting en de bediening van het rollend materieel en het gebruik van technische systemen en hulpmiddelen voor de uitoefening van de dienst over de spoorweg, kan de Minister voor een door hem te bepalen termijn ontheffing verlenen of afwijkingen toestaan van bepalingen van dit reglement.

Artikel 6. Voorwaarden die aan ontheffingen en afwijkingen worden verbonden

1. Waar in dit reglement aan de Minister of aan de Directeur-Generaal de bevoegdheid is toegekend afwijkingen toe te staan of ontheffing te verlenen van bepalingen van dit reglement, kunnen aan die afwijkingen of ontheffingen voorwaarden worden verbonden.

2. Het niet naleven van de gestelde voorwaarden staat gelijk met overtreding van de bepalingen waarvan afwijking werd toegestaan of ontheffing werd verleend.

Artikel 7. Beperkingen van bevoegdheden van de directie

1. De Minister kan terzake van de in de artikelen 2, letters s en v, 8, eerste lid, 9, tweede lid, 12, derde lid, 14, eerste, tweede en derde lid, 19, 21, vierde lid, 23, 25, derde lid, 26, tweede lid, 27, 35, 38, 39, eerste en tweede lid, 40, tweede lid, 45, tiende lid, 51, eerste en tweede lid, 52, tweede en zesde lid, 53, vijfde lid, 55, eerste en tweede lid, 58, eerste lid, 60, eerste lid, 62, 64, tweede lid, 66, derde lid, 70, eerste lid onder c, en vijfde lid, 75, 80, eerste lid, 87, tweede lid, 104, eerste lid, en 107, tweede lid, aan de directie toegekende bevoegdheden.

a. aanvullende voorwaarden stellen;

b. voorschriften geven omtrent de uitoefening van deze bevoegdheden;

c. de directie opdragen de op grond van die bevoegdheden getroffen maatregelen op te heffen, indien naar zijn mening de in genoemde artikelen en ingevolge a. gestelde voorwaarden niet vervuld waren of niet meer vervuld zijn.

2. De directie is verplicht aan deze voorschriften en opdrachten te voldoen.

3. De directie geeft terzake van de uitoefening van de haar toegekende bevoegdheden desgevraagd kennis aan de Minister.

DE SPOORWEG EN ZIJN VASTE VOORZIENINGEN

AFDELING I

STATIONS

Artikel 8. Inrichting van stations

1. De naam van elk station is met duidelijke, vanuit de trein leesbare letters aangeduid; de toegangen zijn door een door de directie vastgesteld uniform kenteken aangeduid.
2. Elk station is voorzien van één of meer klokken die de juiste tijd aanwijzen; deze worden zolang de reizigersdienst duurt, behoorlijk verlicht.
3. De toegangen tot de stations alsmede de voor het publiek toegankelijke ruimten worden, zolang de reizigersdienst duurt, gedurende een periode van duisternis behoorlijk verlicht.
4. Ook indien een roltrap of rolpad aanwezig is, heeft het publiek de beschikking over een vaste trap, onderscheidenlijk vast pad.
5. Aan beide einden van een roltrap of rolpad is opvallend en voor ieder voldoende bereikbaar een inrichting aanwezig, waarmee de roltrap- of rolpadmachine tot stilstand kan worden gebracht. Nabij deze inrichting is het opschrift «Noodrem» aangebracht, alsmede een aanduiding dat misbruik strafbaar is.
6. Ondergrondse stations zijn voorzien van een toereikende noodverlichting.
7. De voor het publiek toegankelijke ruimten, alsmede die waar personeel langdurig vertoeft, moeten ten minste 2,5 m hoog zijn.
8. De perrons liggen ten hoogste 7 cm lager of ten hoogste 3 cm hoger dan de rijtuigvloer ter plaatse van de voor reizigers toegankelijke deuren van de treinstellen. Indien aan een perroneinde een verticale boog in het perronspoor noodzakelijk is, mogen deze waarden over een lengte van ten hoogste 15 m vanaf het einde van het perron 10 cm onderscheidenlijk 6 cm bedragen.
9. Indien horizontale bogen in perronsporen noodzakelijk zijn, bedraagt de boogstraal ten minste 400 m.
10. De afstand tussen de perronrand en de rand van de vloer van het rijtuig of het treinstel ter plaatse van het midden van een voor reizigers toegankelijke deuropening is bij een boogstraal van 400 m ten hoogste 15 cm, bij bogen met grotere straal en op recht spoor dienovereenkomstig kleiner.
11. De stations zijn uitgerust met brandblusapparaten die voor het personeel gemakkelijk bereikbaar zijn.
12. De Directeur-Generaal kan van het bepaalde in de voorafgaande leden in bijzondere gevallen afwijkingen toestaan.
13. De Minister kan, de directie gehoord, nadere voorschriften geven omtrent de technische inrichting van de stations.

INFRASTRUCTUUR

Artikel 9. Eisen te stellen aan de bovenbouw en de kunstwerken; afstand-aanduidingen

1. De normale breedte van het spoor, gemeten tussen de binnenzijden van de spoorstaafkoppelen, bedraagt 1435 mm. De breedte mag niet minder zijn dan 1430 mm en – in bogen met inbegrip van spoorverwijding – niet meer zijn dan 1470 mm.
2. De bovenbouw, de aardebaan en de kunstwerken zijn zodanig uitgevoerd, dat zij met de ter plaatse toegelaten snelheid veilig kunnen worden bereden door voertuigen met een asbelasting van 12 t of een gewicht van 2 t per strekkende meter; hierbij is de ongunstige belasting bepalend. De directie kan hogere waarden voorschrijven, de Directeur-Generaal kan lagere waarden toestaan.
3. De spoorweg is zodanig ingericht, dat de reizigers zo nodig een trein kunnen verlaten en het dichtstbijzijnde station, een nooduitgang of een plaats die bereikbaar is vanaf de voor het openbaar verkeer openstaande weg kunnen bereiken.
4. Langs de spoorweg zijn aanduidingen aanwezig die de afstand tot een beginstation in kilometers en hectometers aangeven; in bijzondere gevallen kan een ander beginpunt worden aangenomen.

Artikel 10. Bijzondere eisen te stellen aan tunnelgedeelten

1. Als de afstand tussen de perroneinden van twee opeenvolgende ondergrondse stations, c.q. het perroneinde van een ondergronds station en een tunnelingang, meer dan 900 m bedraagt, zijn ten minste van de Directeur-Generaal één of meer nooduitgangen aangebracht. Deze zijn door blauw licht aangeduid.
2. De Directeur-Generaal kan afwijkingen toestaan van het bepaalde in het eerste lid.
3. In tunnelgedeelten moet een verlichtingsinstallatie aanwezig zijn, die in de as van de in artikel 9, derde lid, bedoelde vluchtweg een verlichtingssterkte heeft van ten minste 0,2 lux, gemeten op 1 m boven de weg. Bij uitvallen van de tunnelverlichting wordt automatisch een noodverlichting met ten minste bovengenoemde lichtsterkte ingeschakeld. Deze noodverlichtingsinstallatie is zodanig uitgevoerd dat zij ten minste één uur na het uitvallen van de netspanning licht uitstraalt.

Artikel 11. Beweegbare bruggen

Beweegbare bruggen zijn niet toegelaten. De Minister kan van dit verbod in bijzondere gevallen ontheffing verlenen.

Artikel 12. Profiel van vrije ruimte

1. De profielen van vrije ruimte van elke spoorweg worden door de Minister, de directie gehoord, vastgesteld, geldend voor een boog met een door hem bepaalde straal (referentieboog). Hij bepaalt daarbij in hoeverre de halve breedtematen in bogen met kleinere straal worden vermeerderd en in bogen met grotere straal kunnen worden verminderd.
2. De hartlijn van het profiel van vrije ruimte valt samen met de hartlijn van het spoor en staat loodrecht op het vlak door de bovenkanten van de spoorstaven.
3. Binnen dit profiel mogen zich geen vaste voorwerpen bevinden, tenzij deze voor de veiligheid van het verkeer niet hinderlijk zijn en door de directie zijn toegelaten.

4. Tussen twee samenlopende of elkander kruisende sporen wordt op de door de directie te bepalen wijze de grens aangeduid tot waar voertuigen zich op het ene spoor mogen bevinden, wanneer voertuigen zich over het andere spoor naar die grens bewegen.

Artikel 13. Stroomrails

1. Indien voor de stroomtoevoer naar de krachtvoertuigen stroomrails worden gebruikt, moeten deze door isolatiemateriaal zijn afgeschermd aan de bovenzijde en zodanig aan beide zijanten, dat onbedoelde zijdelingse aanraking wordt voorkomen.

2. Het isolatiemateriaal moet voldoende isolatieweerstand hebben en overigens voldoen aan door de Directeur-Generaal, de directie gehoord, te stellen sterkte-eisen.

3. De Directeur-Generaal kan voor bepaalde spoorweggedeelten afwijkingen van het bepaalde in het eerste lid toestaan.

Artikel 14. Onderhoud, bewaking en schouw

1. De directie draagt zorg dat de spoorweg met zijn vaste voorzieningen zodanig wordt onderhouden dat hij veilig kan worden bereden.

2. De directie regelt de schouw van de sporen, wissels, kruisingen, elektrische verbindingen aan spoorstaven en van de seininrichtingen, alsmede de schouw hetzij van de bovenleiding, hetzij van de isolatie van de stroomrails.

3. De directie treft maatregelen opdat punten waar gevaar dreigt voortdurend worden bewaakt.

4. De Minister kan voor hoofdsporen aanvullende maatregelen voorschrijven ter bevordering van het opsporen van spoorstaafgebreken.

Artikel 15. Voorzieningen ten behoeve van derden

Het is aan anderen dan de directie verboden zonder vergunning, verleend door of namens de Minister, op, in, boven of onder de spoorweg leidingen, werken, andere inrichtingen of beplantingen aan te brengen, te doen aanbrengen of te hebben, dan wel daarmee verband houdende werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren.

AFDELING III

AFSLUITING EN OVERWEGEN

Artikel 16. Afsluiting van de spoorweg

1. De spoorweg is afgesloten, tenzij de sporen zijn gelegen op een viaduct of op keermuren en wel op een hoogte van ten minste 3 m boven het maaiveld.

2. De hoogte van de afsluiting is ten minste 1,20 m.

3. De Minister kan voor de inrichting van de afsluitingen, bedoeld in het tweede lid, aanwijzingen geven en in bijzondere gevallen andere afmetingen voorschrijven of toestaan.

Artikel 17. Overwegen

Gelijkvloerse kruisingen met openbare of niet-openbare wegen of paden zijn niet toegestaan. De Minister kan van dit verbod in bijzondere gevallen ontheffing verlenen.

Artikel 18. Gebruik van overwegen door wegverkeer

Op door de Minister krachtens het bepaalde in artikel 17 toegestane gelijkvloerse kruisingen zijn de bepalingen van artikel 24 van het Reglement Dienst Hoofd- en Lokaalspoorwegen van overeenkomstige toepassing.

Artikel 19. Spoorwegovergangen ten behoeve van de spoorwegdienst

Spoorwegovergangen ten behoeve van de spoorwegdienst gelden niet als kruisingen in de zin van artikel 17. De directie schrijft de nodige maatregelen voor in het belang van de veiligheid bij het gebruik van deze overgangen.

AFDELING IV

BEVEILIGING

Artikel 20. Automatische treinbeïnvloeding (ATB) en automatische treinbesturing (ATO)

Behoudens door de Minister te verlenen ontheffing zijn de hoofdsporen uitgerust met apparatuur van ATB of ATO. De ATB of ATO voldoet tenminste aan door de Minister te stellen voorwaarden.

Artikel 21. Vaste seinen

1. Door een bedienbaar vast sein dat «stop» kan tonen zijn beveiligd:
 - a. wissels in hoofdsporen;
 - b. kruisingen op gelijke hoogte van hoofdsporen of van een hoofdspoor met een ander spoor.
2. Het in het eerste lid bedoelde sein kan achterwege blijven als een systeem van ATB of ATO het berijden van het wissel of de kruising slechts toelaat wanneer dit veilig kan geschieden. De plaats waar de trein of het ringerdeel moet stoppen als het wissel of de kruising niet veilig kan worden bereden, is dan door een vast sein aangeduid, behoudens door de Directeur-Generaal te verlenen ontheffing.
3. Aansluitingen van een hoofd- en lokaalspoorweg of tramweg aan een hoofdspoor van een stadsspoorweg zijn beveiligd door een daarvoor geplaatst bedienbaar vast sein dat «stop» kan tonen.
4. De Minister bepaalt, in voorkomend geval in afwijking van artikel 12 van het Tramwegreglement, op welke wijze de beveiliging geschiedt van een kruising op gelijke hoogte van een stadsspoorweg met een voor openbaar vervoer opengestelde andere spoorweg. De directie bepaalt dit ten aanzien van een kruising op gelijke hoogte met een niet voor openbaar vervoer opengestelde spoorweg.

Artikel 22. Beschrijving en plaats van de seinen

1. De beschrijving van de beelden, getoond door de in deze afdeling bedoelde seinen, alsmede de akoestische seinen, de betekenis van vorengenoemde seinen en, voor zover daartoe aanleiding bestaat, voorschriften voor het gebruik mede in verband met de weersomstandigheden, worden opgenomen in een afzonderlijke afdeling van het in artikel 6 van de Spoorwegwet bedoelde dienstreglement, genaamd: Seinreglement.
2. De plaats van de in deze afdeling bedoelde vaste seinen en, voor zover bedienbaar, de bedieningswijze ervan worden omschreven in voorschriften, die aan de Directeur-Generaal worden toegezonden.

Artikel 23. Stopsein aan naderende trein of rangeerdeel

De directie wijst de plaatsen aan, waar aan naderende treinen of rangeerdelen een stopsein moet kunnen worden gegeven.

Artikel 24. Seingeving

1. Indien op een hoofdspoor voor een vast sein moet worden gestopt, legt de voorafgaande seingeving of een cabinesein een zodanige snelheidsvermindering op, dat de trein voor dit stoptonende sein tot stilstand kan worden gebracht.

2. Het in het eerste lid bepaalde geldt eveneens op andere sporen dan hoofdsporen, tenzij het sein zichtbaar is op een afstand die ten minste 1,1 maal de ter plaatse benodigde remweg bedraagt.

Artikel 25. Verband tussen seinen en wissels en tussen seinen onderling

1. Tussen een wissel, gelegen in een hoofdspoor, en een ingevolge het bepaalde in artikel 21, eerste of derde lid, daarvoor geplaatst sein, of het in de cabine van een naderende trein getoonde sein moet een zodanig verband bestaan, dat als dat sein resp. dit cabinesein het voorbijrijden toelaat, het wissel niet kan worden omgelegd.

2. Wanneer een wissel in een hoofdspoor tegen de punt wordt bereden, moet tussen dat wissel en een daarvoor geplaatst vast sein of het in de cabine van een naderende trein getoond sein een zodanig verband bestaan, dat de juiste stand van de wisseltongen verzekerd is.

3. De directie kan bepalen, dat het in het eerste en tweede lid bedoelde verband achterwege blijft, mits bij het doorrijden van treinen over een hoofdspoor de wissels met een slot gesloten of bewaakt zijn.

4. Indien een wissel in een hoofdspoor normaal tegen de punt wordt bereden, zijn voorzieningen aanwezig die het omleggen beletten tijdens het berijden tegen de punt. Onder «normaal bereden» wordt ook verstaan het geval, bedoeld in artikel 56, tweede lid, onder a.

5. Tussen de seinen, geplaatst ingevolge het bepaalde in artikel 21, eerste en derde lid, bestaat een zodanig verband dat deze seinen alleen een seinbeeld dat voorbij rijden toestaat kunnen tonen, wanneer daardoor geen treinen met elkaar of met een rangeerdeel in botsing kunnen komen.

Artikel 26. Telecommunicatie

1. Elk station is voorzien van een toestel waarmee een spreekverbinding met de centrale treindienstleiderspost snel tot stand kan worden gebracht.

2. De directie bepaalt welke overige verbindingen nodig zijn.

3. In de bediende cabine van een trein, opengesteld voor reizigers niet zijnde personeelsleden is apparatuur aanwezig waarmee een spreekverbinding met de centrale treindienstleiderspost tot stand kan worden gebracht. Betreft het een radio-telefonische spreekverbinding, dan worden hiervoor één of meer vrije frequenties gebruikt, tenzij de Minister anders bepaalt.

4. De Minister kan voor bepaalde baanvakken ontheffing van de in het derde lid genoemde verplichting verlenen.

HOOFDSTUK III

ROLLEND MATERIEEL

AFDELING I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 27. Veiligheidseis

De directie draagt zorg dat de constructie van het rollend materieel zodanig is dat het op de voor dit rollend materieel bestemde baanvakken met de hoogste daarvoor toegelaten snelheid en belasting veilig kan rijden.

Artikel 28. Kinematisch omgrenzingsprofiel

1. De Minister stelt voor elke spoorweg, de directie gehoord, het kinematisch omgrenzingsprofiel vast, geldend voor de in artikel 12, eerste lid, bedoelde referentieboog. Het rollend materieel blijft met alle daaraan bevestigde losse delen, bij een gelijkmatig verdeelde, volle, belasting, in bogen met een straal gelijk aan of groter dan de hierboven bedoelde referentieboog, binnen dit profiel.

2. Bij de bepaling van het kinematisch omgrenzingsprofiel wordt ervan uitgegaan, dat de hartlijn van dit profiel samenvalt met de hartlijn van het spoor met een spoorwijdte van 1435 mm, waarbij deze hartlijn loodrecht staat op het vlak door de bovenkant van de spoorstaven.

3. Bij de bepaling van de afmetingen van het rollend materieel wordt uitgegaan van het in het eerste lid bepaalde en rekening gehouden met:

- a. geometrische verplaatsingen ten gevolge van de instelling van dat materieel in nieuw spoor, slijtagefactoren van dat materieel en verticale verplaatsingen ervan;
- b. horizontale verplaatsingen ten gevolge van statisch overhellen van dat materieel bij een verkanting van 150 mm.

Artikel 29. Asbelasting en gewicht per strekkende meter; snelheid

Bij elke snelheid van het rollend materieel mag de belasting van de bovenbouw, de aardebaan en de kunstwerken door het rollend materieel de bij die snelheid toegelaten waarde niet overschrijden.

Artikel 30. Asafstand

Bij twee-assige voertuigen bedraagt de verhouding van de asafstand tot de voertuiglengte, gemeten over de buffers, ten minste 0.45. Het rollend materieel moet bogen met een straal van 150 m bij een spoorbreedte van 1435 mm kunnen berijden.

Artikel 31. Wielafstand

De afstand tussen de binnenste vlakke zijden van de wielen van een as bedraagt ter hoogte van de bovenkant van de spoorstaaf ten minste 1357 mm en ten hoogste 1363 mm.

Artikel 32. Wielen

1. Wielen bestaan hetzij uit één stuk van wals- of smeedstaal, hetzij uit een wielkern van wals of smeedstaal met een stalen wielband van ten minste 25 mm dikte en een breedte van ten minste 130 mm en ten hoogste 140 mm. Bij

volwielen wordt de minimumdikte van de delen die de wielband vervangen, aangegeven door een in de buitenzijde van het wiel ingedraaide groef.

2. Voor wielen, voorzien van een verende stof tussen wielkern en wielband, gelden de volgende eisen onverminderd het elders bepaalde:

- a. de wielband mag in normaal bedrijf niet vervormen;
- b. overbrenging van de wieldruk mag geen blijvende vervorming van de verende stof ten gevolge hebben;
- c. remblokken op de wielband zijn slechts toegelaten, als de vering bij de in normaal bedrijf daaraan gestelde eisen gewaarborgd blijft;
- d. ten aanzien van het axiale verenspel is de horizontale verplaatsing van de wielkern ten opzichte van de binnenzijde van de wielband niet groter dan 5 mm;
- e. er is een betrouwbare elektrische verbinding tussen wielband en voertuigmassa.

Artikel 33. Vering

De constructie van de afvering is zodanig dat bij breuk van een onderdeel hiervan of bij defecte luchtvering het voertuig niet op ongewenste wijze met andere voertuigen of met vaste voorwerpen in aanraking komt.

Artikel 34. Opschriften

Op het rollend materieel zijn aangegeven:

- a. serienummer van het voertuig;
- b. eigen gewicht;
- c. totale gewicht bij maximaal toelaatbare belasting;
- d. remgewicht, indien het voertuig met in dienst zijnde rem mag rijden op andere spoorwegen waarop de Spoorwegwet of de Locaalspoor- en Tramwegwet van toepassing is.

Artikel 35. Aanschaffing

Alvorens rollend materieel wordt aangeschaft wordt het type door de directie goedgekeurd.

Op de desbetreffende tekeningen op een schaal van ten minste 1:100 worden onder meer aangegeven:

- a. voor treinstellen en rijtuigen: het aantal staan- en zitplaatsen in elke afdeling en het aantal klapzittingen op elk balkon;
- b. voor wagens: het draagvermogen voor vervoer van goederen.

Artikel 36. Indienststelling; register

1. Rollend materieel wordt niet in dienst gesteld dan na vanwege de directie te zijn onderzocht en goedgekeurd.

2. De goedkeuring blijkt hetzij uit inschrijving in een hiertoe dienend register met volgnummer, datum van goedkeuring en datum van indienststelling, hetzij door een gedagtekende en ondertekende verklaring van de keurmeester, opgenomen in de in artikel 40 bedoelde administratie.

Artikel 37. Albums

In een album, dat steeds wordt bijgehouden, worden vermeld:

- A. voor al het rollend materieel:
 1. volgnummer, naam en woonplaats van de fabrikant en het jaar waarin het voertuig is afgeleverd;
 2. korte omschrijving van het voertuig;
 3. type van de zelfwerkende rem;

4. gewicht van het voertuig in dienstvaardige toestand en de grootste asdruk;
5. remgewicht, indien het voertuig met in dienst gestelde rem mag rijden op andere spoorwegen waarop de Spoorwegwet of de Locaalspoor- en Tramwegwet van toepassing is;
6. constructief toegestane snelheid;

B. voor krachtvoertuigen, al dan niet rechtstreeks voortbewogen door een of meer verbrandingsmotoren:

1. type en hoofdafmetingen van de motoren;
2. grootste toegelaten aantal omwentelingen van de motoren per minuut;
3. continuvermogen van de motoren in kW;
4. type van koelinrichting;
5. inhoud van de brandstoftanks;
6. type van de krachtoverbrenging tussen de motoren en de aangedreven assen;

C. voor krachtvoertuigen voortbewogen door een of meer elektromotoren:

1. type en maximumspanning van de tractiemotoren;
2. grootste toegelaten aantal omwentelingen van de tractiemotoren per minuut;
3. aantal en continuvermogen van de tractiemotoren in kW.

Artikel 38. Wijziging

Wijziging van de inrichting van rollend materieel waardoor wordt afgeweken van de in artikel 35 bedoelde tekeningen, dan wel wijziging van de bestemming, behoeft de goedkeuring van de directie.

Artikel 39. Onderhoud

1. Rollend materieel wordt volgens een door de directie goedgekeurd schema voor periodiek onderhoud nauwkeurig onderzocht en in een zodanige staat gehouden, dat de daaruit samengestelde treinen en rangeerdelen te allen tijde veilig kunnen rijden.

2. De directie doet, wanneer hiertoe aanleiding ontstaat, bepaalde voertuigen c.q. bepaalde onderdelen vaker nazien dan in het bovenbedoelde schema is aangegeven.

Artikel 40. Administratie

1. Van rollend materieel wordt een administratie gevoerd, waarbij van elk krachtvoertuig, van elk rijtuig en van elke wagen worden aangetekend

- a. serie- en volgnummer;
- b. naam van de fabrikant;
- c. datum van goedkeuring, indien deze niet in een register, als bedoeld in artikel 36, is ingeschreven;
- d. datum van indienststelling;
- e. wijzigingen en belangrijke herstellingen;
- f. data waarop het materieel voor de onder e bedoelde voorzieningen in de werkplaats werd opgenomen en daarna weer in dienst gesteld.

2. De directie draagt zorg, dat van de assen, alsmede van de wielen indien deze afzonderlijk worden beheerd, een administratie wordt gevoerd, waaruit o.m. blijkt:

- a. samenstelling van het materiaal;
- b. naam van de fabrikant;
- c. datum van indienststelling.

Artikel 41. Rollend materieel dat niet aan de Spoorweg toebehoort

1. Voor het dienst doen op hoofdsporen van rollend materieel
 - hetzij van andere Stadsspoorwegen,
 - hetzij van Spoorwegen waarop dit reglement niet van toepassing is, is goedkeuring van de Minister vereist.
2. Het in het eerste lid bepaalde is niet van toepassing op rollend materieel dat ten behoeve van werkzaamheden op de Stadsspoorweg wordt toegelaten en dat niet aan de Spoorweg toebehoort. De directie stelt voorwaarden vast voor het toelaten van dit materieel, waarbij met toestemming van de Minister mag worden afgeweken van het bepaalde van dit hoofdstuk.

Artikel 42. Afwijkingen

De Minister kan om bijzondere redenen afwijkingen van het bepaalde in dit hoofdstuk toestaan.

AFDELING II

KRACHTVOERTUIGEN

Artikel 43. Bijzondere voorschriften voor krachtvoertuigen

1. Elk krachtvoertuig is voorzien van
 - a. een handrem, veerrem of andere vastzetrem, die het in beweging komen van het krachtvoertuig op de steilste helling van de spoorweg verhindert – zults onverminderd het bepaalde in artikel 46, tweede lid – en waarvan de bediening onafhankelijk is van die van de reminrichtingen, bedoeld in artikel 46, eerste lid, en artikel 52, eerste lid; indien een cabine aanwezig is, is de vastzetrem van hieruit bedienbaar;
 - b. een rem, aangesloten op het doorgaande zelfwerkende remsysteem als bedoeld in artikel 52, eerste lid;
 - c. een brandblusapparaat.
2. Onverminderd het in het eerste lid voorgeschrevene is elk met een of meer cabines uitgerust krachtvoertuig voorzien van:
 - a. een van uit de cabine(s) bedienbare inrichting om geluidssignalen te geven;
 - b. een van uit de cabine(s) bedienbare inrichting om het in artikel 52, eerste lid, bedoelde doorgaande zelfwerkende remsysteem te bedienen en te controleren, indien het krachtvoertuig is bestemd voor het vervoeren van treinen met een doorgaand zelfwerkend remsysteem;
 - c. een snelheidsmeter in elke cabine, indien de grootste toegelaten snelheid van het krachtvoertuig meer dan 30 km/h bedraagt;
 - d. de apparatuur van het door de Minister goedgekeurde systeem van ATB en ATO, wanneer het krachtvoertuig dienst doet op met ATB onderscheidenlijk ATO uitgeruste baanvakken;
 - e. een inrichting die, wanneer hij niet voortdurend of met korte tussenpozen door de metrobestuurder of machinist wordt bediend, het krachtvoertuig automatisch tot stilstand brengt; deze inrichting mag buiten bedrijf zijn gesteld als het krachtvoertuig rijdt met een in dienst zijnd systeem van ATO.
3. De Directeur-Generaal kan ontheffing verlenen van het bepaalde in het tweede lid sub e, onverminderd het bepaalde in art. 69, vierde lid.
4. Bij storing van het ATB- of ATO-systeem komen de hierbij betrokken krachtvoertuigen automatisch tot stilstand.
5. Alle in het krachtvoertuig ten behoeve van de voortbeweging dienstdoende motoren kunnen door de metrobestuurder of machinist vanuit elke cabine – indien aanwezig – van het krachtvoertuig zelf worden beheerst; daarenboven zijn voorzieningen toegelaten die het mogelijk maken dat de

bedoelde beheersing, alsmede die van de inrichtingen, bedoeld in het tweede lid onder a, b, en e, geschiedt vanuit de cabine van een ander voertuig in de trein of het rangeerdeel, dan wel op andere wijze van buitenaf; in laatstgenoemd geval voldoet de apparatuur aan door de Directeur-Generaal te stellen voorwaarden.

6. Bij krachtvoertuigen voortbewogen door een of meer verbrandingsmotoren zijn:

- a. de brandstoftanks en de brandstofleidingen zodanig ingericht, dat daarin geen ongewenste overdruk kan ontstaan en dat de kans op het ontstaan van lekken zoveel mogelijk wordt beperkt;
- b. de ruimten waarin deze tanks zijn aangebracht van het inwendige van het krachtvoertuig door dichte, onbrandbare wanden gescheiden en zodanig ingericht, dat buiten de tanks geraakte vloeibare brandstof of brandbare gasen onmiddellijk buiten het krachtvoertuig worden afgevoerd;
- c. de leidingen voor de afvoer van afgewerkte motorgassen, voor zover zij zich in de inwendige ruimte van het krachtvoertuig bevinden, niet onderbroken en waar zij gevaar voor brand opleveren, geïsoleerd.

7. Krachtvoertuigen voortbewogen door een of meer elektromotoren, zijn voorzien van:

- a. inrichtingen die beveiligen tegen de gevolgen van te grote stroomsterkte en te hoge spanning van de elektrische stroom, voor zover deze niet elders, b.v. in onderstations, zijn ondergebracht;
- b. geleidende verbindingen tussen de aarde en alle delen van het krachtvoertuig, die, indien zij ten gevolge van breuk in de bovenleiding of door andere oorzaken onder spanning zouden komen, gevaar opleveren.

8. Stroomafnemers zijn zodanig geconstrueerd en gemonteerd, dat de stroom met de voor het voertuig hoogste toegelaten snelheid veilig wordt afgenomen. De stroomafnemers oefenen een zo gelijkmatig mogelijke druk op de stroomrail of bovenleiding uit. De Directeur-Generaal kan voorschrijven dat zij worden beveiligd tegen onbedoeld opzetten.

9. De voorruit van de cabines van krachtvoertuigen bestaan uit veiligheidsglas zonder beeldvervalsing; in krachtvoertuigen met een hogere toegelaten snelheid dan 50 km/h zijn zij behalve van ruitenwissers tevens voorzien van apparatuur die beslaan of bevroren verhindert.

10. Andere dan de in het zesde en zevende lid bedoelde typen krachtvoertuigen kunnen op stadsspoorwegen worden toegelaten onder door de Minister te stellen voorwaarden.

Artikel 44. Dienst op andere spoorwegen

De Minister kan, de directie gehoord, nadere voorschriften geven omtrent de technische inrichting van krachtvoertuigen met het oog op het dienst doen op andere spoorwegen waarop de Spoorwegwet of de Locaalspoor- en Tramwegwet van toepassing is.

Artikel 45. Bijzondere voorschriften voor treinstellen

1. De bak en inwendige uitrusting bestaan uit onsplinterbaar, moeilijk ontvlambaar materiaal.

2. De ramen bestaan uit veiligheidsglas. Zij kunnen slechts zover worden geopend dat naar buiten leunen niet mogelijk is. Als een treinstel aan één zijde geen deur heeft, moet aan deze zijde een aantal ramen, gelijkmatig over de lengte van het treinstel verdeeld, als nooduitgang kunnen dienen. Zij zijn

- duidelijk door een opschrift «Nooduitgang» aangeduid;
- ten minste 60 cm breed en 43 cm hoog;
- door bediening van een bijzonder slot te openen, dan wel gemakkelijk en snel te vernielen of te verwijderen, waartoe speciaal gereedschap in de onmiddellijke omgeving moet zijn aangebracht.

3. Treinstellen hebben een voldoende aantal deuren met een doorgang van tenminste 65 cm breed.

De deuren kunnen slechts worden geopend en gesloten door bediening van de hiertoe bestemde apparatuur, zodanig dat hierbij geen gevaar voor reizigers ontstaat, en worden in de eindstanden vastgehouden. Gedurende de gehele rit zijn zij vergrendeld, doch kunnen in geval van gevaar door de reizigers worden geopend.

De gesloten stand van de deuren wordt in de cabine van de metrobestuurder aangegeven. In geopende stand blijven zij binnen het profiel van vrije ruimte als bedoeld in artikel 12.

4. De Directeur-Generaal kan toestemming verlenen tot toepassing van een door hem goed te keuren systeem van automatische deursluiting.

5. Bij de constructie van treinstellen wordt uitgegaan van een gemiddeld gewicht van 70 kg per reiziger; ten aanzien van de staanplaatsen wordt uitgegaan van 7 reizigers per m².

6. De hoogte van het voor reizigers toegankelijke gedeelte bedraagt tenminste 1,90 m; ter plaatse van de zitplaatsen is een kleinere hoogte toegestaan.

7. In de vloer van het voor reizigers toegankelijke gedeelte van het treinstel bevinden zich geen treden.

8. Treinstellen zijn voorzien van middelen tot behoorlijke verlichting, luchtverversing en verwarming. In tunneltrajecten is de verlichting steeds ontstoken. Op deze trajecten rijdende treinstellen zijn uitgerust met een noodverlichting die onafhankelijk is van de stroomrail- of bovenleidingspanning.

De cabine van de metrobestuurder is afgeschermd tegen het licht uit het voor reizigers toegankelijke gedeelte.

9. Treinstellen bezitten aan de voorzijde en/of aan de perronzijde een inrichting om de bestemming van de trein aan te duiden.

10. In elk treinstel bevindt zich een door de directie te bepalen aantal zitplaatsen, kenbaar door een door de directie vast te stellen aanduiding en bestemd voor reizigers voor wie het afleggen van de reis in staande houding bezwaar kan opleveren.

11. Treinstellen voortbewogen door verbrandingsmotoren zijn niet toegelaten. De Minister kan van dit verbod in bijzondere gevallen ontheffing verlenen.

Artikel 46. Nadere voorschriften voor reminrichtingen van treinstellen

1. Indien in treinstellen een doorgaand remsysteem in gebruik is, onafhankelijk van het krachtens artikel 52, eerste lid, vereiste systeem, treedt bij niet functioneren daarvan automatisch het in artikel 52, eerste lid, bedoelde remsysteem in werking.

2. In afwijking van het bepaalde in artikel 43, eerste lid, onder a, oefenen de in een treinstel aanwezige vastzetremmen gezamenlijk een zodanige remkracht uit, dat, ook indien het treinstel geheel bezet is, het in beweging komen op de steilste helling van de spoorweg wordt verhinderd.

3. In treinen die uit meer dan één treinstel bestaan, moeten

- hetzij alle vastzetremmen bedienbaar zijn vanuit de bediendecabine
- hetzij andere reminrichtingen de trein zo lang doen stil staan, dat de metrobestuurder alle vastzetremmen in werking kan stellen.

4. De bedieningsapparaten van de noodrem, die een doorgaand remsysteem in werking stellen, zijn zodanig aangebracht dat de reizigers deze gemakkelijk kunnen zien en bereiken zonder dat zij door een deur behoeven te gaan.

RIJTUIGEN EN WAGENS

Artikel 47. Bijzondere voorschriften voor rijtuigen

1. Op rijtuigen zijn mede de bepalingen van de artikelen 43, eerste lid, onder a, 44, 45 met uitzondering van het negende lid, en 46, tweede en vierde lid, van toepassing.

2. De vastzetrem van rijtuigen is bedienbaar vanaf een goed toegankelijke plaats.

3. Rijtuigen zijn uitgerust met een doorgaand zelfwerkend remsysteem als bedoeld in artikel 52, eerste lid, alsmede van een op dat systeem aangesloten rem.

Artikel 48. Stuurstandvoertuigen

1. Onder een stuurstandvoertuig wordt verstaan een voertuig, geen krachtvoertuig zijnde, dat voorzien is van apparatuur waarmee alle voortbewegingsinrichtingen in de trein en het doorgaand zelfwerkend remsysteem kunnen worden bediend en gecontroleerd.

2. Het is verder voorzien van een overige in artikel 43, eerste en tweede lid, genoemde inrichtingen, zulks onverminderd de ontheffingsmogelijkheid, genoemd in het derde lid van dat artikel, alsmede van de in artikel 43, negende lid, bedoelde voorzieningen.

Artikel 49. Sluitsein

Rijtuigen en wagens zijn voorzien van lantarenhouders of van vaste sluitseinen.

HOOFDSTUK IV

TREIN- EN RANGEERDIENST

Artikel 50. Plaats van de krachtvoertuigen en de metrobestuurder of machinist in de trein

1. Behoudens hetgeen hierna is bepaald, is het krachtvoertuig aan het hoofd van de trein geplaatst.

2. Voertuigen als bedoeld in artikel 48, mogen met de cabine voorop aan het hoofd van de trein worden geplaatst.

3. De metrobestuurder of machinist bevindt zich

a. hetzij in de voorste cabine van het in het eerste lid bedoelde krachtvoertuig, dan wel in de vooroprijdende cabine van een voertuig als bedoeld in het tweede lid,

b. hetzij – bij bediening van buitenaf als bedoeld in artikel 43, vijfde lid – op een andere plaats vanwaar hij de te volgen weg kan overzien.

De onder b bedoelde bediening is slechts toegestaan bij treinen die niet zijn opengesteld voor reizigers.

Geen metrobestuurder of machinist is nodig, indien de trein wordt bestuurd door het in artikel 20 bedoelde systeem van ATO.

4. a. In de trein mogen twee of meer krachtvoertuigen zijn geplaatst die worden bediend door de in het derde lid bedoelde metrobestuurder of machinist.

b. Afzonderlijk bediende krachtvoertuigen mogen in de trein zijn geplaatst, indien de metrobestuurders of machinisten zich voortdurend door

middel van een spreekverbinding met elkaar kunnen verstaan en alle krachtvoertuigen zijn aangesloten op het doorgaande zelfwerkende remsysteem, bedoeld in artikel 52, eerste lid.

5. Afwijking van het bepaalde in het eerste, tweede en derde lid is toegestaan bij:

- a. treinen die niet voor reizigers zijn opengesteld;
- b. treinen naar of van spooransluitingen;
- c. bedrijfsstoringen.

De wijze waarop de treinen dan mogen worden vervoerd, wordt geregeld in een afzonderlijke afdeling van het in artikel 6 van de Spoorwegwet bedoelde dienstreglement.

6. Voor het rijden met andere dan de in artikel 43, zesde en zevende lid, bedoelde krachtvoertuigen geeft de directie bijzondere voorschriften.

7. Niet medewerkende, onbemande krachtvoertuigen blijven bij de bepaling van het aantal krachtvoertuigen buiten beschouwing.

Artikel 51. Samenstelling van treinen, afwijking van artikel 26 Spoorwegwet; treinseinen

1. In afwijking van het in artikel 26 van de Spoorwegwet bepaalde stelt de directie het aantal voertuigen vast van de treinen opengesteld voor reizigers anders dan personeel, met dien verstande dat deze treinen zijn samengesteld uit zoveel voertuigen, dat het voor reizigers toegankelijke gedeelte niet langer is dan het kortste perron waar de trein stopt.

2. De directie bepaalt de maximumlengte van andere dan de in het eerste lid bedoelde treinen.

3. Een trein voert front- en sluitseinen als omschreven in het Seinreglement, bedoeld in artikel 22.

Artikel 52. Remmen

1. De treinen zijn voorzien van een doorgaand zelfwerkend remstelsel, dat aan de volgende eisen voldoet:

- a. de remmen kunnen door de metrobestuurder of machinist alsmede automatisch in werking worden gesteld;
- b. zodra de doorgaande leiding wordt verbroken, treden tenminste de remmen van het treindeel achter de plaats van verbreking in werking.

2. De constructie van het doorgaande zelfwerkende remsysteem en de inrichting om het te bedienen worden vastgesteld door de directie.

3. Onverminderd het elders in dit artikel bepaalde mogen in een trein ten hoogste zoveel voertuigen zonder bediend remtoestel worden vervoerd, dat een afgebroken treindeel tot stilstand komt binnen de krachtens het vijfde en zesde lid daarvoor geldende remweg.

4. In het in artikel 6 van de Spoorwegwet bedoelde dienstreglement wordt het minimumgewicht van voertuigen zonder bediend remtoestel bepaald. Tevens kunnen bepalingen worden opgenomen waarbij wordt afgeweken van het bepaalde in het eerste en derde lid.

5. Treinen worden zodanig beremd, dat zij op een vlakke baan tot stilstand kunnen worden gebracht binnen de hierna genoemde afstanden:

op grond van baan en beveiliging ter plaatse hoogste toegelaten snelheid in km/h	afstand
niet meer dan 30	40 m
meer dan 30, doch niet meer dan 50	110 m
meer dan 50, doch niet meer dan 70	220 m
meer dan 70, doch niet meer dan 90	400 m

In het in artikel 6 van de Spoorwegwet bedoelde dienstreglement wordt bepaald hoe te handelen bij uitval van een deel van de remkracht.

6. De directie bepaalt in hoeverre de in het vijfde lid vermelde remwegen op dalende hellingen mogen worden verlengd en hoe het promillage van een helling wordt berekend.

Artikel 53. Snelheid

1. De Minister stelt per spoorweg of zo nodig per spoorweggedeelte de snelheid vast waarmee de treinen mogen rijden. Zij bedraagt overigens, onverminderd het bepaalde in het zesde lid en noodzakelijke snelheidsbeperkingen wegens de aard van het materieel of de situatie ter plaatse, niet meer dan:

- a. 90 km/h voor treinen bestaande uit treinstellen;
- b. 60 km/h voor andere treinen indien zij door een metrobestuurder of machinist aan het hoofd van de trein worden bediend.

2. De toegelaten snelheid, ingeval de trein wordt bediend door een metrobestuurder of machinist die zich niet aan het hoofd van de trein bevindt, wordt geregeld in het dienstreglement, bedoeld in artikel 6 van de Spoorwegwet.

3. Bij proefritten is ten hoogste een snelheid van 120 km/h toegelaten.

4. Behalve bij proefritten is de snelheid zodanig dat voldaan wordt aan het in artikel 52, vijfde lid, bepaalde. Zij mag voorts, behoudens in de in het vijfde lid voorziene gevallen, bij het doorrijden van bogen, waaronder begrepen wisselbogen, niet meer bedragen dan voortvloeit uit onderstaande formule, waarbij is uitgegaan van een grootste zijwaartse versnelling van 0,56 m/sec²:

$$v = 10 \sqrt{\frac{r}{11,8}}$$

waarin wordt voorgesteld door

v: de toegelaten snelheid in km/h,

r: de boogstraal in m.

De Directeur-Generaal kan in door hem te bepalen gevallen grotere zijwaartse versnellingen toestaan.

5. De directie kan voor het doorrijden van bogen als bedoeld in het vierde lid hogere snelheden toestaan, indien aan het materieel en/of de baan bijzondere voorzieningen zijn aangebracht.

6. In of krachtens het in artikel 6 van de Spoorwegwet bedoelde dienstreglement wordt bepaald of, en in welke mate, de snelheid moet worden verminderd waar zulks voor de veiligheid van het verkeer nodig mocht zijn.

Artikel 54. Nazien van de treinen

1. Elke trein wordt nagezien, voordat hij naar de eerste bestemming van de dag vertrekt.

2. In het in artikel 6 van de Spoorwegwet bedoelde dienstreglement wordt bepaald, welke onderdelen bij de in het eerste lid bedoelde controle worden nagezien en welk personeel hiervoor verantwoordelijk is, alsmede hoe gehandeld wordt na een onderbreking van de dienst of na een wijziging in de samenstelling van de trein.

Artikel 55. Seinmiddelen en gereedschap in de treinen

1. Elke trein wordt voorzien van door de directie voorgeschreven middelen voor het treffen van veiligheidsmaatregelen bij onregelmatigheden.

2. De directie schrijft voor of, en zo ja welk, gereedschap, nodig voor herstelling van het rollend materieel, in elke trein aanwezig moet zijn.

Artikel 56. Wijze van rijden bij dubbel spoor

1. Waar dubbel spoor ligt houden de treinen het ten opzichte van de rijrichting rechts liggende spoor.
2. Afwijkingen van die regel zijn geoorloofd
 - a. indien de beveiliging mede is ingericht voor het berijden van het ten opzichte van de rijrichting links liggende spoor;
 - b. voor treinen die
 - niet voor reizigers zijn opengesteld, of
 - in verband met werkzaamheden aan de spoorweg het rechts liggende spoor niet kunnen berijden, of
 - betrokken zijn bij ongevallen of onregelmatigheden in de treinenloop, een en ander onder inachtneming van de in of krachtens het in artikel 6 van de Spoorwegwet bedoelde dienstreglement voor te schrijven maatregelen.

Artikel 57. Treinbewegingen

1. Een trein mag een spoorgedeelte eerst berijden, nadat de zekerheid is verkregen, dat
 - a. dit spoorgedeelte vrij is;
 - b. op dit spoorgedeelte geen trein uit tegengestelde richting gelijktijdig wordt toegelaten.
2. Door seinen wordt aan de metrobestuurder of machinist kenbaar gemaakt of, en zo ja met welke snelheid, hij mag rijden, tenzij de trein wordt bestuurd door het in artikel 20 bedoelde systeem van ATO.
3. De zekerheid, bedoeld in het eerste lid, wordt op een der volgende wijzen verkregen:
 - a. door middel van zelfwerkend blokstelsel, waarbij het desbetreffende seinbeeld alleen kan worden getoond, indien het te berijden spoorgedeelte vrij is en tevens is uitgesloten, dat een sein gelijktijdig een trein uit tegengestelde richting toelaat;
 - b. door middel van een systeem van in te stellen rijwegen die slechts kunnen worden ingesteld, als is voldaan aan de in het eerste lid vermelde voorwaarden.
4. In het in artikel 6 van de Spoorwegwet bedoelde dienstreglement is aangegeven in welke gevallen en hoe in afwijking van het bepaalde in het eerste lid onder a treinbewegingen plaatshebben.

Artikel 58. Vaststelling van de dienstregeling, afwijking van artikel 26 Spoorwegwet

1. De dienstregeling van de op vaste tijden rijdende treinen wordt, in afwijking van het bepaalde in artikel 26 van de Spoorwegwet, door de directie vastgesteld.
2. Indien en voorzover de Directeur-Generaal daartoe de wens te kennen heeft gegeven, wordt hem de dienstregeling van de in het eerste lid bedoelde, dan wel van andere treinen toegezonden.

Artikel 59. Bekendmaking van de dienstregeling

1. De directie draagt zorg dat van de in artikel 58, eerste lid, bedoelde dienstregeling op elk station de vertrektijden van de eerste en de laatste voor openbaar vervoer van reizigers bestemde trein van elke dag in elke richting zijn aangegeven.
2. De directie verschaft het publiek de mogelijkheid, zich op de hoogte te stellen van de dienstregeling van de voor openbaar vervoer van reizigers bestemde treinen.

Artikel 60. Uitvoering van de dienstregeling

1. De directie draagt zorg dat wordt vastgelegd welke treinen worden opgeheven, met vermelding van de reden en verdere bijzonderheden.

2. Treinen die voor het openbaar vervoer van reizigers zijn opgesteld mogen slechts bij ontregeling van de dienst vóór de in de dienstregeling aangegeven tijd rijden.

De laatste trein van de dag mag echter nimmer vóór de in de dienstregeling aangegeven tijd rijden.

3. Treinen die niet voor het openbaar vervoer van reizigers zijn opgesteld mogen vóór de in de dienstregeling aangegeven tijd rijden.

Artikel 61. Rangeerdienst

1. Het bedienen van een krachtvoertuig in de rangeerdienst kan geschieden

- a. hetzij rechtstreeks;
- b. hetzij van buiten af als bedoeld in artikel 43, vijfde lid;
- c. hetzij door middel van het in artikel 43, eerste lid, onder d bedoelde systeem van ATO.

In het geval onder a bevindt de bestuurder of machinist zich op het krachtvoertuig dan wel het in artikel 48 bedoelde stuurstandvoertuig, in het geval onder b op of bij het rangeerdeel.

2. Het krachtvoertuig waarmee of het stuurstandvoertuig van waaruit een rangeerbeweging wordt uitgevoerd, voert de seinen als omschreven in het Seinreglement, bedoeld in artikel 22.

Artikel 62. Stilstaande voertuigen en krachtvoertuigen in dienstvaardige staat

De directie schrijft maatregelen voor om te beletten dat:

- a. op de sporen staande voertuigen door de wind of onvoorziene omstandigheden in beweging worden gebracht;
- b. krachtvoertuigen, zonder dat zij worden bediend, onbedoeld in beweging komen;
- c. krachtvoertuigen door onbevoegden worden bediend.

Artikel 63. Bijzondere voertuigen

Voorschriften betreffende bijzondere voertuigen worden opgenomen in het dienstreglement, bedoeld in artikel 6 van de Spoorwegwet.

HOOFDSTUK V

ONGEVALLEN EN ANDERE ONREGELMATIGHEDEN

Artikel 64. Maatregelen in verband met ongevallen en andere onregelmatigheden

1. In het dienstreglement, bedoeld in artikel 6 van de Spoorwegwet, worden voorschriften opgenomen betreffende de te nemen maatregelen, indien:

- a. een trein ten gevolge van een onregelmatigheid tot stilstand is gekomen en zijn rit niet kan vervolgen;
- b. een gedeelte van een trein onderweg afbreekt;
- c. een hoofdspoor versperd is.

2. De directie wijst de plaatsen aan:

- a. waar een reserve-krachtvoertuig gereed moet staan voor onmiddellijk gebruik, en
- b. waar de nodige werktuigen en materialen aanwezig moeten zijn om bij ongevallen het spoor spoedig te kunnen ontruimen.

Artikel 65. Hulp bij ongevallen

1. Op de stations zijn door de directie voorgeschreven middelen tot het verlenen van eerste hulp aan gewonden aanwezig.
De directie wijst de stations aan, waar de door haar voor te schrijven middelen voor het vervoer van gewonden aanwezig moeten zijn.
2. De directie schrijft voor of, en zo ja welke, middelen tot het verlenen van eerste hulp aan gewonden in elke voor reizigers opengestelde trein aanwezig moeten zijn.
3. De directie treft een regeling omtrent de wijze waarop aan de daarbij aan te wijzen personeelsleden de nodige kennis wordt bijgebracht voor het verlenen van eerste hulp aan gewonden.

Artikel 66. Kennisgeving en onderzoek van ongevallen en andere onregelmatigheden

1. Onder een ongeval wordt verstaan een voorval op de spoorweg, waarbij dood of verwonding anders dan van lichte aard, van één of meer personen of aanzienlijke materiële schade is ontstaan.
2. Door of vanwege de directie wordt onmiddellijk kennis gegeven:
 - a. van ernstige botsingen en ernstige ontsporingen van één of meer treinen telefonisch aan één der ambtenaren, belast met het toezicht, en aan de politie van de gemeente waarin het ongeval plaatsvond, per telex aan de Minister, de Directeur-Generaal, de ambtenaren, belast met het toezicht, en de Spoorwegongevallenraad, alsmede schriftelijk aan de laatste twee instanties;
 - b. van overige ongevallen per telex en schriftelijk aan de ambtenaren belast met het toezicht, en de Spoorwegongevallenraad, en van ongevallen met doden of gewonden bovendien aan de politie van de gemeente waarin het ongeval plaatsvond;
 - c. van niet onder a of b begrepen voorvallen die de veiligheid van het verkeer of van personen in gevaar hebben gebracht of waarvoor de regelmatigheid van het spoorwegverkeer ernstig is gestoord schriftelijk aan de ambtenaren belast met het toezicht, en aan de Spoorwegongevallenraad.
3. De directie bepaalt naar welke van de in het tweede lid bedoelde voorvallen een onderzoek wordt ingesteld en op welke wijze het onderzoek wordt gehouden.
4. Van elk door of vanwege de directie in te stellen onderzoek betreffende ongevallen en voorvallen waarbij de veiligheid van het verkeer of van personen in ernstige mate in gevaar is gebracht, wordt tijdig kennis gegeven aan de Spoorwegongevallenraad en een der ambtenaren belast met het toezicht. De leden van de Raad en die ambtenaren kunnen het onderzoek bijwonen. De directie doet een verslag van het onderzoek aan bedoelde instanties, alsmede aan de Minister en aan de Directeur-Generaal toekomen.

Artikel 67. Openbaar onderzoek van ongevallen

1. Plaats en tijd van het onderzoek ingevolge artikel 27c van de Spoorwegwet omtrent een ernstig spoorwegongeval worden door de voorzitter van de Spoorwegongevallenraad na overleg met de directie bepaald, en in de Staatscourant en in één of meer nieuwsbladen bekend gemaakt; hetzelfde geschiedt, voor zover nodig, in geval het onderzoek na verdaging wordt voortgezet.
2. De bekendmaking bevat een uitnodiging tot opgaaf van naam en woonplaats aan een ieder die meent inlichting of voorlichting te kunnen geven.

3. De voorzitter roept getuigen en deskundigen op bij aangetekende brief, waarin, onder verwijzing naar de artikelen 27a-27d van de Spoorwegwet en de artikelen 192, onder 2°, en 444 van het Wetboek van Strafrecht, de mededeling wordt opgenomen, dat een ieder die wordt opgeroepen om als getuige of als deskundige te verschijnen, verplicht is aan die oproeping gevolg te geven en getuigenis van de waarheid af te leggen en voorlichting te geven.

4. Ter plaatse van het onderzoek worden vertegenwoordigers van nieuwsbladen zoveel doenlijk toegelaten.

5. De voorzitter leidt de verhoren.

6. Het is verboden bij het onderzoek op enigerlei wijze de orde te verstoren of een bevel van de voorzitter, zich te verwijderen, niet op te volgen.

7. Het verhoor geschiedt in het openbaar, tenzij de Raad, al dan niet op verzoek van de te horen persoon, in het algemeen belang anders bepaalt.

8. De Raad beslist of en in hoeverre de uitkomsten van een met gesloten deuren gehouden verhoor ter zitting zullen worden bekend gemaakt. Van deze beslissing doet de voorzitter mededeling, nadat de deuren heropend zijn.

9. De uitkomsten van elk verhoor worden door de zorgen van de secretaris zo spoedig mogelijk op schrift gesteld en, zo de voorzitter dit nodig oordeelt, na voorlezing aan de ondervraagde door deze ondertekend.

10. De voorzitter kan de voortzetting van het onderzoek verdagen.

11. Omtrent zijn bevindingen brengt de Raad verslag uit aan de Minister; in het verslag worden de uitkomsten van de verhoren opgenomen. De Raad doet dit verslag vergezeld gaan van zijn mogelijke voorstellen.

12. Het verslag van de Raad, zijn mogelijke voorstellen en de beschikking van de Minister worden door de Minister gepubliceerd door plaatsing in de Staatscourant, behoudens beperking in het algemeen belang. De beschikking van de Minister wordt, indien deze afwijkt van de voorstellen van de Raad, met redenen omkleed.

HOOFDSTUK VI

PERSONEEL

AFDELING I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 68. Algemene vereisten

1. Het personeel moet de voor een behoorlijke uitoefening van zijn werkzaamheden vereiste lichamelijke en geestelijke gesteldheid bezitten.

2. De in artikel 72 bedoelde personeelsleden moeten de Nederlandse taal zodanig beheersen, dat een behoorlijke uitoefening van de dienst wordt gewaarborgd.

Artikel 69. Personeel op de trein

1. Behoudens het bepaalde in het vijfde lid doet op elke trein een chef van de trein dienst, die tevens de metrobestuurder of de machinist kan zijn.

2. De chef van de trein heeft de leiding over het overige personeel, voor zover dit op de trein dienst doet.

3. Het bedienen van een rem als bedoeld in artikel 52, eerste lid, geschiedt slechts door de metrobestuurder of machinist, behoudens het bepaalde in het vierde lid, of door het in artikel 20 bedoelde systeem van ATO.

4. In het geval, bedoeld in artikel 43, derde lid, doet naast de metrobestuurder of machinist een personeelslid dienst dat zo nodig de trein tot stil-

stand kan brengen, als deze op hoofdsporen rijdt zonder in dienst zijnd systeem van ATB of ATO als bedoeld in artikel 43, tweede lid, onder d.

5. Op treinen, bestuurd door het in artikel 20 bedoelde systeem van ATO en niet opengesteld voor reizigers anders dan personeel, behoeft geen chef van de trein dienst te doen.

Artikel 70. Leeftijd en vakbekwaamheid van krachtvoertuigpersoneel

1. Met het bedienen van een krachtvoertuig wordt slechts belast degene die:

- a. tenminste 18 jaar is;
- b. tenminste volledig basisonderwijs of een daaraan gelijkwaardige opleiding heeft genoten;
- c. voldoende bewijzen heeft gegeven van praktische en theoretische bekwaamheid door het rijden van een proefrit en het afleggen van een examen; de exameneisen en de samenstelling van de examencommissie behoeven de goedkeuring van de directie.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid, wordt met het bedienen van een krachtvoertuig in de rangeerdienst of van een niet voor reizigers opgestelde trein, met een snelheid van niet meer dan 50 km/h, slechts belast degene die tenminste een maand onder toezicht van een ervaren metrobestuurder of machinist een zodanig krachtvoertuig heeft bediend.

3. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid, onder b en c, en in het vierde lid, wordt met het bedienen van een krachtvoertuig van treinen, opgesteld voor reizigers, slechts degene belast die tenminste een maand onder toezicht van een ervaren metrobestuurder een dergelijk krachtvoertuig heeft bediend.

4. De metrobestuurder of machinist van een trein, opgesteld voor reizigers anders dan personeel, dient tenminste 21 jaar te zijn.

5. Ten aanzien van werkplaatspersoneel dat voldoet aan de in het eerste lid gestelde eisen, is het bepaalde in het tweede en derde lid, alsmede het bepaalde in artikel 72, eerste lid, onder a, niet van toepassing voor zover het betreft het zonder reizigers overbrengen van krachtvoertuigen, bestemd voor of afkomstig van een werkplaats van of naar daarvoor door de directie aangewezen opstelsporen.

6. De Minister kan ten aanzien van krachtvoertuigpersoneel dat dienst doet op door hem aan te wijzen materieel en baanvakken van de voorgaande leden afwijkende of aanvullende eisen stellen.

Artikel 71. Bepalingen tot bevordering van de zorgvuldige uitoefening van de dienst

1. De directie draagt zorg dat het personeel, voor zover zijn dienst dit verdient, de beschikking heeft over de nodige gedeelten van dit reglement en van het in artikel 6 van de Spoorwegwet bedoelde dienstreglement, alsmede de nodige gegevens betreffende de dienstregeling.

2. Noch aan het personeel dat dienst doet op belangrijke posten die dienen voor de verzekering van het veilig verkeer op de spoorweg, noch aan metrobestuurders en machinisten gedurende de rit van de treinen waarop zij dienst doen, wordt iets opgedragen of toegestaan waardoor hun aandacht zou kunnen worden afgeleid. Indien de directie aan het personeel aanwijzingen geeft ter voorkoming dat de aandacht van de opgedragen werkzaamheden wordt afgeleid is dat personeel verplicht deze aanwijzingen op te volgen.

Artikel 72. Beëdiging van personeel

1. Beëdigd worden
 - a. de metrobestuurders en machinisten;
 - b. de controlebeambten;

c. het personeel tewerkgesteld op posten ten dienste van de veiligheid van de treinenloop, voor zover naar het oordeel van de directie de uitoefening van de dienst zulks vordert.

2. Eveneens beëdigd wordt het personeel waarvan de beëdiging door de directie wenselijk wordt geacht met het oog op de door dit personeel te verrichten werkzaamheden.

Artikel 73. Wijze van beëdiging

1. De eed (belofte) wordt afgelegd voor een kantonrechter.

2. Ieder legt de eed (belofte) als volgt af.

Ik zweer (beloof, dat ik alle plichten die mij door of krachtens de Spoorwegwet en door of krachtens de Locaalspoor- en Tramwegwet zijn of zullen worden opgelegd, eerlijk en naar behoren zal vervullen. Zo waarlijk helpe mij God almachtig (Dat belooft ik).

Artikel 74. Kleding en onderscheidingsteken

Ten aanzien van Spoorwegen onder beheer van een publiekrechtelijk lichaam bepaalt dit lichaam welk personeel moet zijn voorzien van dienstkleeding of van een dienstonderscheidingsteken en stelt het daartoe een reglement vast. Bij andere Spoorwegen stelt de directie een dergelijk reglement vast.

Artikel 75. Personen die niet tot het personeel behoren

Personen die niet tot het personeel behoren kunnen onder door de directie te stellen voorwaarden:

a. tot de spoorweg worden toegelaten voor de bediening van de in artikel 41 bedoelde krachtvoertuigen;

b. worden belast met de leiding van werkzaamheden aan – of in de onmiddellijke nabijheid van – de aardebaan, de bovenbouw, de kunstwerken en de inrichtingen of met zorg voor het nemen van de veiligheidsmaatregelen bij die werkzaamheden.

Bij die voorwaarden kan worden afgeweken van de bepalingen van dit hoofdstuk.

AFDELING II

DIENSTVOORWAARDEN ARBEIDS- EN RUSTTIJDEN

Artikel 76. Reglement Dienstvoorwaarden

1. Bij Spoorwegen niet onder beheer van een publiekrechtelijk lichaam stelt de directie een Reglement Dienstvoorwaarden op en onderwerpt dit aan de goedkeuring van de Minister.

Indien deze het niet goedkeurt, kan hij, de directie gehoord, zelfstandig een Reglement vaststellen.

Wijzigingen van het Reglement worden door de directie eveneens aan de goedkeuring van de Minister onderworpen.

2. In het Reglement Dienstvoorwaarden worden o.a. de indiensttreding en de beëindiging van de dienstbetrekking van het personeel geregeld, alsmede onderwerpen waarvan opnemings in het Reglement nodig wordt geoordeeld door de directie.

3. Indien de Minister het Reglement vaststelt, kan hij bepalen dat het gedurende een bepaald tijdvak zal gelden.

Artikel 77. Arbeids- en rusttijden

De directie onderwerpt de bepalingen inzake arbeids- en rusttijden, alsmede inzake de tijd, gelegen tussen het begin en einde van de dienst, aan de goedkeuring van de Minister, die beslist na overleg met Onze Minister van Sociale Zaken. Deze bepalingen zijn van toepassing op het personeel met uitzondering van:

- a. de leden van de directie en de hieronder ressorterende hoofden van afdelingen, staforganen en werkplaatsen, alsmede de door de directie als zodanig aangewezen naaste medewerkers van de directie en van de hoofden;
- b. door de directie aangewezen personeel ten aanzien waarvan de Minister verklaart dat aan toepassing van deze bepalingen geen behoefte bestaat.

HOOFDSTUK VII

BEPALINGEN TER VERZEKERING VAN VEILIGHEID, ORDE EN RUST

Artikel 78. Controlelijn

Onder controlelijn wordt verstaan de in een station aangeduide grens van het gebied waar men blijkens die aanduiding in het bezit van een geldig plaats- of toegangsbewijs moet zijn.

Artikel 79. Onrechtmatige bediening, beschadiging en verontreiniging

1. Het is verboden:
 - a. op enigerlei wijze in te grijpen in de bediening of de werking van spoorweg- of voertuiginstallaties;
 - b. de spoorweg en de daartoe behorende terreinen, stations en overige werken en inrichtingen of de voertuigen te beschadigen;
 - c. de stations en de overige werken en inrichtingen of de voertuigen op enigerlei wijze te verontreinigen of op de tot de spoorweg behorende terreinen vuil of afval te deponeren.
2. Niet strafbaar is hij, die enige in het eerste lid genoemde handelingen verricht uit de aard van zijn betrekking of met toestemming van de directie.

Artikel 80. Veiligheid, orde en rust in de stations en in de treinen

1. Het is verboden in de stations en in de treinen:
 - a. een beroep of bedrijf uit te oefenen;
 - b. diensten te verrichten of aan te bieden;
 - c. voorwerpen ten toon te stellen of ten verkoop of in ruil te bieden;
 - d. in plaatsbewijzen te handelen;
 - e. drukwerken ten toon te stellen, aan te slaan of te verspreiden;
 - f. reclame of propaganda te maken, aan het publiek geld of goederen te vragen, collecten te houden of handtekeningen te verzamelen;
 - g. muziek te maken, dan wel muziek of andere geluiden ten gehore te brengen door middel van een toestel;
 - h. rumoer te maken of op andere wijze de rust te verstoren;
 - i. alcoholhoudende drank te verkopen, te verstrekken of te gebruiken;
 - j. uit een trein of van een station af vloeistoffen of andere zaken te werpen of te laten vallen;
 - k. zich met brandende tabak te bevinden in de ruimten waarin op duidelijk zichtbare wijze is aangegeven, dat niet mag worden gerookt.
- Niet strafbaar is hij die enige hiervoor genoemde handelingen verricht uit de aard van zijn betrekking of met toestemming van de directie.
- Het onder k bedoelde verbod is mede op duidelijk zichtbare wijze aangegeven, indien in de betrokken ruimte een bord volgens model 1A, dan wel 1B, van de bijlage bij dit Besluit is aangebracht.

2. Het is degene, die door ziekte of door andere oorzaken hinder of gevaar voor andere personen kan opleveren, verboden zich in de stations of de treinen te bevinden of te begeven. Niet strafbaar is hij, die daartoe toestemming van de directie heeft verkregen.

3. Het is verboden op enig gedeelte van de stations of in de treinen:

- a. zich in kennelijk beschonken toestand te bevinden;
- b. te vechten, handtastelijkheden te plegen, anderen uit te schelden of lastig te vallen, vuurwerk af te steken dan wel zich op andere wijze onbehoorlijk te gedragen;
- c. op enigerlei wijze om geld of enige geldswaarde te spelen;
- d. een misvormd, verminkt, ziek of ziekelijk lichaamsdeel te kijk te stellen;
- e. met het oogmerk om te bedelen door middel van een bord, opschrift of anderszins de vrijgevigheid van het publiek op te wekken.

Artikel 81. Veiligheid, orde en rust in de stations

1. Het is verboden:

- a. de voor het publiek toegankelijke gedeelten van een station te betreden of aldaar te verblijven gedurende de tijd dat het station voor de reizigersdienst is gesloten, kenbaar uit een aanwijzing bij de toegangen, het afgesloten zijn van die toegangen, dan wel door mededelingen via de omroepinstallatie;
- b. zich in de gangen en op de trappen buiten de controlelijn op te houden gedurende een tijd, langer dan nodig voor het nemen en ontwaarden van een plaatsbewijs en het passeren van de controlelijn;
- c. zich in het gedeelte binnen de controlelijn op te houden gedurende een tijd, langer dan nodig om in de eerst vertrekkende trein naar het station van bestemming plaats te nemen c.q. van het perron gaande in de richting van de uitgang de controlelijn te overschrijden;
- d. zich zonder geldig plaats- of toegangsbewijs te bevinden in of op voor het publiek toegankelijke gedeelten binnen de controlelijn van de stations;
- e. de niet voor het publiek toegankelijke gedeelten van een station te betreden of aldaar te verblijven;
- f. zich langs een andere dan de daarvoor aangewezen weg te begeven naar perrons of andere voor het publiek toegankelijke gedeelten van de stations, dan wel deze langs een andere dan de daarvoor aangewezen weg te verlaten;
- g. op enig gedeelte van de stations buiten noodzaak te liggen of te zitten op plaatsen die daarvoor niet zijn bestemd;
- h. op enig gedeelte van de stations op enigerlei wijze de vrije doorgang of de bereikbaarheid van loketten of andere ten dienste van het publiek aanwezige voorzieningen onnodig te bemoeilijken, dan wel op enigerlei andere wijze hinder of gevaar voor het publiek of voor de uitoefening van de spoorwegdienst te veroorzaken;
- i. een ander dan normaal gebruik te maken van roltrappen, rolpaden en daarbij behorende schakelapparatuur;
- j. als bestuurder van een voertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder a, van het Wegenverkeersreglement (Stb. K 377, 1950) te rijden op perrons, bruggen of overpaden en in tunnels of andere gedeelten van de stations;
- k. rijdende treinen van buiten af aan te raken.

2. Niet strafbaar is hij, die enige in het eerste lid genoemde handelingen verricht uit de aard van zijn betrekking of met toestemming van de directie, dan wel zich met een redelijk doel langer dan de in het eerste lid onder b c.q. c bedoelde tijden in de desbetreffende stationsgedeelten ophoudt.

Artikel 82. Veiligheid, orde en rust in de treinen

Het is verboden:

- a. zich te begeven of te verblijven in of op andere dan voor het vervoer van reizigers bestemde voertuigen of gedeelten van voertuigen, dan wel in of op voertuigen die geen deel uitmaken van een trein;

b. in of uit een trein te gaan anders dan op een daarvoor bestemd perron of anders dan met gebruikmaking van een daarvoor bestemde in- of uitgang;

c. de buitendeuren van de voertuigen te openen, terwijl de trein in beweging is;

d. in of uit een trein te gaan, terwijl deze in beweging is;

e. buiten het geval van gegronde vermoeden van gevaar hetzij voor de trein, hetzij voor personen, gebruik te maken van enige noodvoorziening.

Niet strafbaar is hij die enige hiervoor genoemde handeling verricht uit de aard van zijn betrekking of met toestemming van de directie.

Artikel 83. Overtredingen, aanwijzingen

1. Het personeel waakt tegen overtredingen en tracht deze door waarschuwingen te voorkomen.

Voorts is het personeel bevoegd in het belang van de veiligheid, orde, rust of ter verzekering van een goede bedrijfsgang aanwijzingen te geven die naar zijn redelijk te achten oordeel nodig zijn.

2. Een ieder is verplicht de aanwijzingen op te volgen, die

– in het belang van de veiligheid, orde, rust of ter verzekering van een goede bedrijfsgang worden gegeven door middel van de omroepinstallatie of door personeel dat kenbaar is aan uniform of onderscheidingstekens, dan wel zich legitimeert;

– door de directie op duidelijke wijze kenbaar zijn gemaakt.

3. Een aanwijzing dat een toegang of doorgang verboden is, is mede op duidelijke wijze kenbaar gemaakt, indien ter plaatse een bord volgens model 2 van de bijlage bij dit besluit is aangebracht.

4. Tot het geven van aanwijzingen als bedoeld in dit artikel zijn eveneens bevoegd de in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering aangewezen ambtenaren.

HOOFDSTUK VIII

BEPALINGEN BETREFFENDE HET VERVOER VAN REIZIGERS, VAN HANDBAGAGE EN ANDERE VOORWERPEN

AFDELING I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 84. Aansprakelijkheid voor personen

1. Voor de toepassing van dit reglement is de spoorweg aansprakelijk voor zijn personeel en voor andere personen van wier diensten hij gebruik maakt bij de uitvoering van het vervoer waarmee hij is belast, voor zover dit personeel en deze personen handelen binnen de kring van de hun opgedragen werkzaamheden.

2. Indien evenwel het personeel en de personen, bedoeld in het eerste lid, op verzoek van de belanghebbende diensten bewijzen waartoe de Spoorweg niet is verplicht, worden zij geacht te handelen in opdracht van degene aan wie zij deze diensten bewijzen.

Artikel 85. Verplichting van begeleiders van kinderen

Wordt een kind jonger dan twaalf jaar begeleid door een persoon van achttien jaar of ouder, dan is deze begeleider verplicht ervoor zorg te dragen, dat dit kind niet in strijd met de bepalingen van dit reglement handelt.

Artikel 86. Betalingen

1. Betalingen aan de Spoorweg geschieden in Nederlandse wettige betaalmiddelen. De directie kan andere betaalmiddelen en andere wijzen van betaling toestaan.
2. De betalingen kunnen in afgepast geld en in door de directie aangegeven munten en bankbiljetten worden gevorderd.

Artikel 87. Vervoerplicht van de spoorweg

1. De Spoorweg is verplicht alle vervoer van reizigers te bewerkstelligen, mits:
 - a. de reiziger de bepalingen van dit reglement en van de tarieven in acht neemt;
 - b. het vervoer niet op grond van wettelijke bepalingen of om redenen van openbare orde verboden is;
 - c. het vervoer met de op vaste tijden rijdende, voor reizigers opengestelde treinen mogelijk is;
 - d. het vervoer niet wordt belemmerd door omstandigheden die de Spoorweg vermijden noch verhelpen kan.
2. Door of namens de Minister kan in het openbaar belang en door de directie kan, indien het om dringende redenen in het belang van de Spoorweg nodig is, worden bepaald dat het vervoer geheel of gedeeltelijk tijdelijk zal worden gestaakt. De directie brengt deze maatregelen, die terstond in werking kunnen treden, onverwijld ter kennis van het publiek, alsmede van de Minister, tenzij de maatregel door deze is genomen.

Artikel 88. Bekend maken van vertragingen

1. De directie draagt zorg dat treinvertragingen van meer dan vijf minuten aan de reizigers op de perrons bekend worden gemaakt.
2. De chef van een voor reizigers opengestelde tot stilstand gekomen trein die een vertraging van vijf minuten of meer voorziet, licht de reizigers hierover in.

AFDELING II

TARIEVEN, PLAATSBEWIJZEN

Artikel 89. Tarieven

De tarieven bevatten de prijzen van de verschillende soorten plaatsbewijzen alsmede de bijzondere voorwaarden.

Artikel 90. Ontvangst van plaatsbewijzen

De reiziger dient zich bij het in ontvangsnemen van een plaatsbewijs ervan te overtuigen, dat dit met zijn bedoeling in overeenstemming is. Eventuele codering of symbolen moeten zonodig of desgewenst aan de reiziger worden verduidelijkt.

Artikel 91. Overdracht van plaatsbewijzen

Tenzij in de tarieven anders is bepaald, kan een plaatsbewijs worden overgedragen, indien het niet op naam is gesteld en de reis nog niet is aangevangen.

Artikel 92. Bezit van een plaatsbewijs

1. Het is verboden zich zonder geldig plaatsbewijs in een trein te bevinden; niet strafbaar is echter degene wie zulks uit de aard van zijn betrekking dan wel krachtens toestemming van de directie vrijstaat.

2. Hij die gebruik maakt van een hem toegekend recht op kosteloos vervoer dient te zijn voorzien van een door of namens de directie verstrekt geldig bewijs van vrij vervoer. Hij is verplicht zich op verlangen van het personeel te legitimeren.

3. Een ieder is verplicht het bewijs waarvan hij krachtens het bepaalde in het eerste en tweede lid moet zijn voorzien, op verlangen van het personeel te tonen of te overhandigen.

4. Hij die niet in staat is of weigert aan zijn verplichtingen, genoemd in het tweede lid, tweede zin, en in het derde lid, te voldoen, wordt geacht zich zonder geldig plaatsbewijs in de trein te bevinden.

5. Degene die in strijd met het in het eerste lid bepaalde handelt, is niet strafbaar indien hij op eerste vordering van het personeel betaalt:

- a. de vrachtprijs voor een in het tarief bepaalde afstand en
- b. een in het tarief bepaalde verhoging.

Artikel 93. Plaatsen in de treinen

1. Een reiziger heeft slechts aanspraak op vervoer in een door hem gewenste trein, indien hierin een zit- of staanplaats beschikbaar is.

2. Een reiziger is verplicht op aanwijzing van het personeel zijn zitplaats af te staan aan een reiziger voor wie het afleggen van de reis in staande houding bezwaren oplevert.

Artikel 94. Onderbreking

1. Tenzij in de tarieven anders is bepaald, mag de reiziger zijn reis zo dikwijls hij dit wenst zonder formaliteiten onderbreken en op elk station voortzetten.

2. Maakt de reiziger gebruik van het recht zijn reis te onderbreken, dan heeft dit geen verlenging van de in de tarieven vast te stellen geldigheidsduur van zijn plaatsbewijs tot gevolg.

Artikel 95. Boete bij onrechtmatige handelingen met betrekking tot plaatsbewijzen

1. Degene die

a. een plaatsbewijs gebruikt dat onbevoegdlijk is verkregen, onbevoegdlijk is gewijzigd, zodanig is verminkt of onleesbaar gemaakt, dan wel zodanig is bewerkt dat een stempelafdruk kan worden uitgewist;

b. misbruik maakt van een plaatsbewijs;

c. de controle van plaatsbewijzen belet, belemmert of verijdelt, is verplicht op eerste vordering van het personeel aan de spoorweg een boete te betalen, waarvan het bedrag in de tarieven wordt vastgesteld.

2. Vordering van een boete in de gevallen bedoeld in het eerste lid, laat de bevoegdheid van de Spoorweg het plaatsbewijs in te trekken onverkort.

Artikel 96. Schadevergoedingsregeling bij onrechtmatige handelingen

Degene die één of meer bepalingen van de artikelen 79 tot en met 83 overtreedt, dan wel enig onderdeel van de spoorweg of een voertuig of een tot de Spoorweg of een voertuig behorend voorwerp ontvreemdt, moet de daardoor veroorzaakte schade, zowel materiële schade als bedrijfsschade, vergoeden.

Als de schade niet meer bedraagt dan een door de Minister te bepalen bedrag, stelt de Spoorweg het bedrag van de schadevergoeding vast en dient de vergoeding op vordering van de Spoorweg te worden voldaan.

Artikel 97. Handbagage en andere voorwerpen

1. De reiziger mag, onverminderd het elders in dit artikel bepaalde, geen andere voorwerpen meenemen dan hij gelijktijdig gemakkelijk kan dragen; deze voorwerpen mogen niet door hun afmetingen of aard, in verband met de inrichting van de stations en de voertuigen, ongeschikt zijn om te worden vervoerd, een en ander ter beoordeling van het personeel.

2. Stoffen en voorwerpen, waarvan het vervoer per spoor ingevolge bijlage I van het Algemeen Reglement Vervoer is verboden of voorwaardelijk is toegestaan en voorwerpen die door hun aard voor de reizigers lastig of hinderlijk kunnen zijn, dan wel aanleiding kunnen geven tot beschadiging of verontreiniging, mogen niet worden meegenomen.

3. De verbodsbepaling van het eerste lid geldt niet voor het meenemen van:

a. ingeklapte kinderwagens en ingeklapte invalidenwagens, voor zover hiervoor ruimte beschikbaar is;

b. oningeklapte kinderwagens en oningeklapte invalidenwagens, indien voor het vervoer hiervan toestemming van de directie is verkregen en ruimte beschikbaar is.

De in dit lid genoemde voorwerpen moeten zodanig worden geplaatst, dat zij het in- en uitstappen van reizigers of personeel niet belemmeren.

4. De verbodsbepaling van het tweede lid geldt niet voor het medenemen van:

a. munitie in het bezit van hen die in de uitoefening van de openbare dienst een vuurwapen dragen, of van jagers die jachtgeweren bij zich hebben;

b. stoffen en voorwerpen die reizigers in kleine hoeveelheden als reisbenodigdheden plegen mee te nemen.

5. Het personeel is bevoegd bij vermoeden van overtreding zich in tegenwoordigheid van de reiziger te overtuigen van de aard en inhoud van de meegenomen stoffen en voorwerpen.

Artikel 98. Levende dieren

1. In de treinen mogen, behoudens hetgeen elders in dit artikel is bepaald, dieren worden meegenomen, mits zij zijn geplaatst in gemakkelijk draagbare kooien, kratten, korven en dergelijke, die als handbagage kunnen worden neergezet. Honden mogen evenwel ook op andere wijze worden meegenomen, mits zij op afdoende wijze worden vastgehouden en zich niet op zitplaatsen bevinden.

2. De in het eerste lid bedoelde dieren mogen niet worden meegenomen, indien zij door ziekte of andere oorzaken gevaar of hinder kunnen opleveren voor mens of dier.

3. In de tarieven kan het meenemen van de in het eerste lid bedoelde dieren geheel of gedeeltelijk worden uitgesloten of kunnen daarvoor nadere voorwaarden worden vastgesteld.

4. In de tarieven wordt bepaald of voor het meenemen de begeleider zich van een plaatsbewijs voor dit dier moet voorzien en zo ja, van welk plaatsbewijs.

Artikel 99. Verplichtingen en aansprakelijkheid van de reizigers met betrekking tot voorwerpen en levende dieren

1. De reiziger moet de voorwerpen en dieren die hij in de trein meeneemt zelf bewaken.

2. De reiziger is aansprakelijk voor alle schade, veroorzaakt door voorwerpen en dieren die hij heeft meegenomen, tenzij hij bewijst dat de schade door schuld van de spoorweg is ontstaan.

3. De reiziger die onbevoegdlijk voorwerpen of dieren meeneemt is een in de tarieven te bepalen boete verschuldigd; hij is bovendien verplicht op verlangen van het personeel zijn medewerking te verlenen aan het verwijderen van het voorwerp of dier op een door het personeel geschikt geacht station.

Artikel 100. Terugbetalingen

De reiziger heeft geen recht op terugbetaling van de door hem betaalde vrachtprijs, behoudens het in de tarieven bepaalde.

Artikel 101. Beperking of uitsluiting van de aansprakelijkheid van de spoorweg

1. De Spoorweg is niet aansprakelijk voor de schade, veroorzaakt door
 - a. afwijking van de dienstregeling;
 - b. het missen van een aansluiting;
 - c. het ontbreken van zit- of staanplaatsen;
 - d. een fout in de dienstregeling of in de bekendmaking hiervan.
2. Indien de Spoorweg een reiziger op diens uitdrukkelijk verzoek toestemming geeft te reizen in een niet voor het vervoer van reizigers bestemde trein of in een niet daarvoor bestemd gedeelte van een trein, en dit doet om een andere reden dan wegens plaatsgebrek, is de Spoorweg niet aansprakelijk voor de schade die voor die reiziger in verband met het gebruik maken van bedoelde toestemming mocht ontstaan.
3. De Spoorweg is ten aanzien van door de reiziger meegenomen voorwerpen en dieren slechts aansprakelijk voor die schade die door schuld van de spoorweg is veroorzaakt. Het bedrag van de schadevergoeding is niet hoger dan het bedrag dat voor die voorwerpen en dieren in de tarieven is vastgesteld.

Artikel 102. Vorderingen buiten rechte

1. Op de vervoerovereenkomst betrekking hebbende vorderingen buiten rechte moeten schriftelijk worden ingediend.
2. Tot het indienen van een vordering buiten rechte zijn bevoegd de personen die krachtens artikel 103 een vordering in rechte tegen de Spoorweg kunnen instellen.
3. De rechthebbende moet ten genoegen van de Spoorweg zodanige documenten overleggen als deze voor een juiste behandeling van de vordering buiten rechte nodig acht.
4. Bij de afdoening van de vordering kan de Spoorweg teruggave van de plaatsbewijzen vorderen.

Artikel 103. Vorderingen in rechte

De vordering in rechte tegen de Spoorweg uit de vervoerovereenkomst ontstaan, kan slechts worden ingesteld door degene die het plaatsbewijs overlegt of die, bij gebreken daarvan, zijn recht bewijst.

Artikel 104. Verlies of beschadiging van meegenomen voorwerpen en dieren

1. De spoorweg stelt op daartoe door de directie aangewezen plaatsen de reiziger gedurende door de directie bepaalde uren in staat, inlichtingen in te winnen inzake verlies of beschadiging van door hem meegenomen voorwerpen en dieren.
2. De spoorweg verschaft de reiziger in verband met een beschadiging de nodige gegevens.

Artikel 105. Verjaring van de vorderingen, voortvloeiende uit de overeenkomst

1. Alle uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende vorderingen verjaren door verloop van één jaar.
2. De verjaring begint te lopen:
 - a. voor vorderingen tot betaling of terugbetaling van vrachten, verhogingen, boeten, bijkomende kosten of voor vorderingen tot verbetering van een onjuiste toepassing van een tarief of van een rekenfout:
 - 1°. indien is betaald: met ingang van de dag, volgende op die van de betaling;
 - 2°. indien niet is betaald: met ingang van de dag, volgende op die waarop had moeten worden betaald;
 - b. in alle overige gevallen: met ingang van de dag volgende op die waarop de geldigheidsduur van het plaatsbewijs is verstreken.
3. De schorsing en de stuiting van de verjaring worden beheerst door de bepalingen van het gemene recht.

AFDELING III

BEHANDELING VAN GEVONDEN GOEDEREN

Artikel 106. Bewaring

1. Gevonden en niet opgevraagde goederen (andere dan geld) worden, behoudens het bepaalde in artikel 107, derde lid, gedurende tenminste drie maanden bewaard.
2. Voor het bewaren kan een in de tarieven vast te stellen loon in rekening worden gebracht.
3. Indien geld is gevonden, houdt de spoorweg gedurende tenminste drie maanden een met de waarde van de gevonden geldsom overeenkomend bedrag ter beschikking van de rechthebbende.

Artikel 107. Verkoop

1. Indien het bewaarde na verloop van drie maanden niet is opgevraagd, kan tot verkoop worden overgegaan.
2. De verkoop geschiedt niet openbaar, tenzij de directie anders bepaalt; in het laatste geval worden de dag, het uur en de plaats van de verkoop in één of meer dagbladen aangekondigd en geschiedt de verkoop eerst één maand na de dagtekening van het dagblad of de dagbladen waarin de aankondiging is geplaatst.
3. Artikelen die aan spoedig bederf onderhevig zijn of naar het oordeel van de Spoorweg wegens hun aard, hun geringe waarde of om andere redenen niet geschikt zijn om te worden bewaard, kunnen door de Spoorweg aanstonds op zo goed mogelijke wijze worden verkocht.
4. De opbrengst van de verkoop, alsook – indien geld is gevonden waarop niet door rechthebbenden tijdig aanspraak is gemaakt – een met de waarde van dat geld overeenkomend bedrag, wordt gedurende drie jaar ter beschikking van rechthebbenden gehouden, na aftrek van alle door de bewaring en verkoop veroorzaakte kosten.

Artikel 108. Militaire goederen

Hetgeen is bepaald in artikel 107 is niet van toepassing op voorwerpen, behorende tot de kleding, uitrusting en bewapening van militairen van de krijgsmacht of soortgelijke voorwerpen behorende tot de krijgsmacht. Gevonden voorwerpen van vorenbedoelde aard worden door de Spoorweg tegen ontvangstbewijs afgegeven aan de daartoe door Onze Minister van Defensie aangewezen militaire instanties.

HOOFDSTUK IX

SLOTBEPALING

Artikel 109. Inwerkingtreding

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 12 januari 1981 nr. 7

Dit reglement treedt in werking op een nader door Ons te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen, dat dit Besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift aan de Raad van State zal worden gezonden.

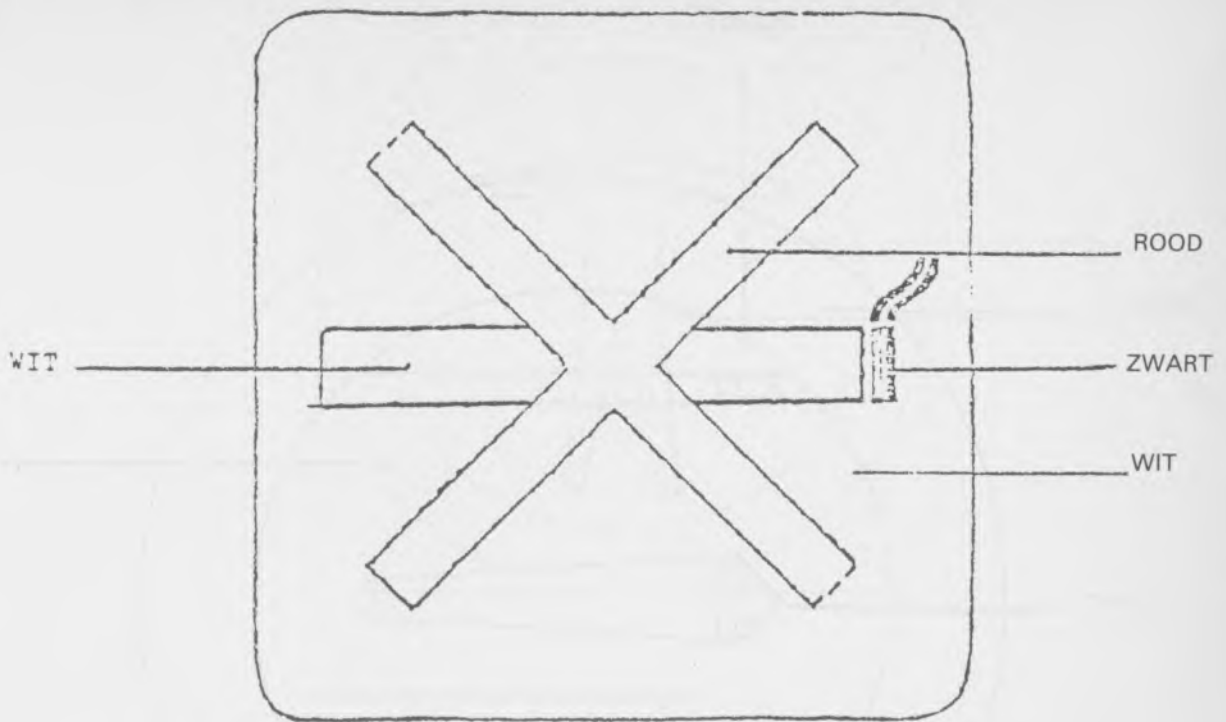
's-Gravenhage, 30 oktober 1981

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
H. J. Zeevalking

Uitgegeven de vijftiende december 1981

De Minister van Justitie,
J. de Ruiters

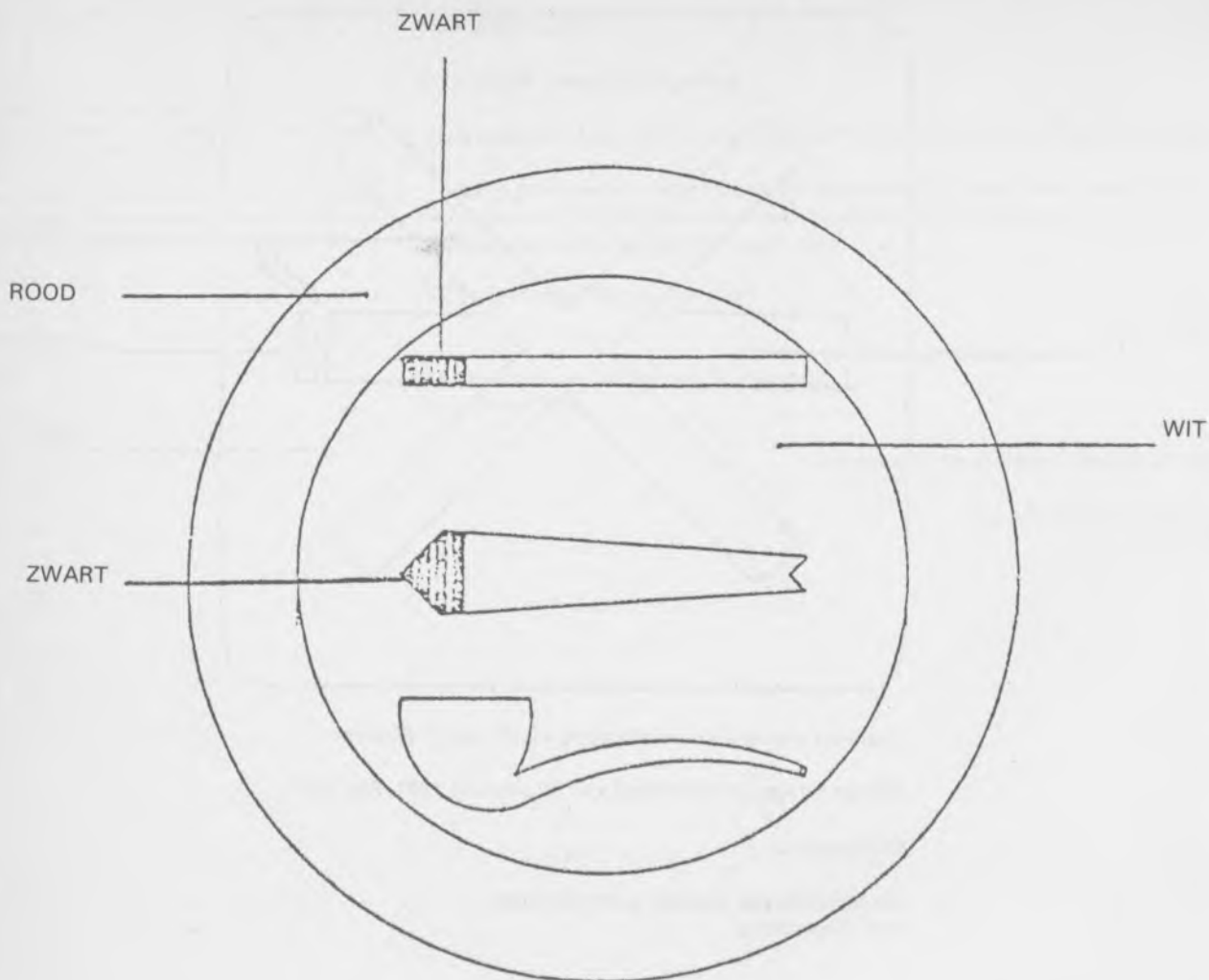


Vierkant met minimale afmetingen: 65 mm × 65 mm

Bijlage bij Koninklijk besluit van 30 oktober 1981, Stb. 700

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
H. J. Zeevalking

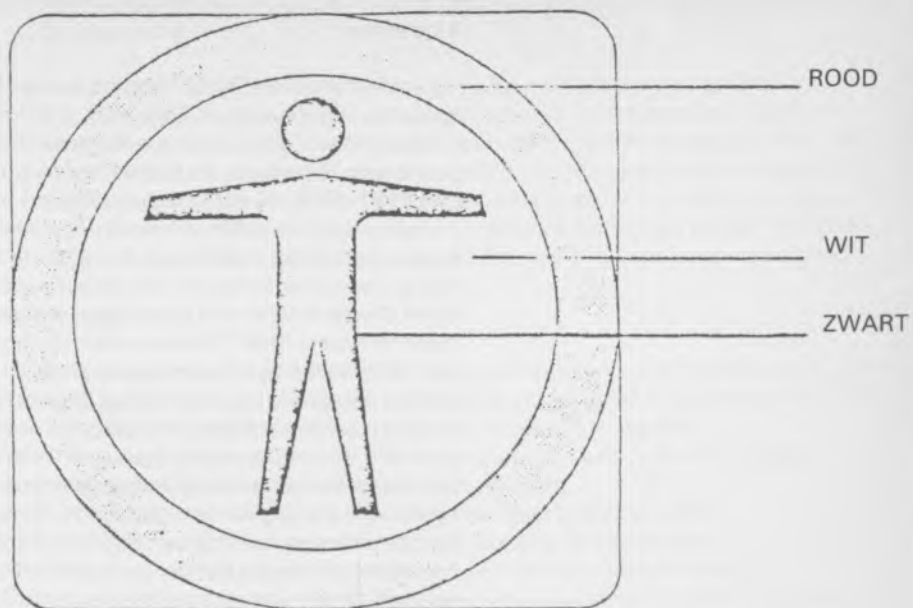


Cirkel met minimale diameter van 65 mm

Bijlage bij Koninklijk besluit van 30 oktober 1981, Stb. 700

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
H. J. Zeevalking



Vierkant met standaardafmetingen:

15 cm × 15 cm

30 cm × 30 cm

50 cm × 50 cm

Bijlage bij Koninklijk besluit van 30 oktober 1981, Stb. 700

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
H. J. Zeevalking

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

De Memorie van Toelichting op de wet houdende wijziging van de Locaalspoor- en Tramwegwet (Stb. 1900, 118)¹ motiveert het invoeren van speciale voorschriften voor stadsspoorwegdiensten, naar welke motivering hier moge worden verwezen. De betreffende kamerstukken dragen de nummers Zitting 1977-1978, 15 055 (Tweede Kamer) en Zitting 1979-1980, 76.

Zoals reeds in de Memorie van Toelichting aangestipt, is voor stadsspoorwegen een ander reglement, als bedoeld in artikel 27 van de Spoorwegwet, nodig dan het voor hoofd- en lokaalspoorwegen geldende Algemeen Reglement Dienst Hoofd- en Lokaal-spoorwegen (RDHL) en het Algemeen Reglement Vervoer (ARV). Tevens zullen de bepalingen aanzienlijk moeten afwijken van die van het Tramwegreglement. De benodigde vervoerscapaciteit vereist een snelle en regelmatige treinopvolging en korte stationnementen, ondanks grote aantallen reizigers; dit brengt strengere beveiligingsvoorschriften en speciale eisen t.a.v. het rollend materieel mee en laat geen gelijkvloerse kruisingen met het wegverkeer toe. Automatisering van de treinloop is op veel kortere termijn te verwachten (en in het buitenland is zij hier en daar reeds verwezenlijkt) dan bij de andere soorten spoorwegen. Hiermee is in het onderhavige Reglement (Metroreglement) rekening gehouden. Er zijn voorts speciale voorschriften voor de ondergrondse gedeelten, zowel t.a.v. de baan als t.a.v. de stations, opgenomen.

In het Metroreglement komen voorts vervoersbepalingen voor die afwijken van die voor hoofd- en lokaalspoorwegen (Algemeen Reglement Vervoer) en de tramwegen (Tramwegreglement); zulks omdat een stadsspoorweg geen goederen vervoert. Ook zijn bepalingen nodig als gevolg van de omstandigheid dat in de stations door grenzen aangegeven gebieden voorkomen, waar het publiek van een geldig plaats- of toegangsbewijs moet zijn voorzien. Tenslotte is het gewenst, dat verschillende aangelegenheden, bv. terugbetaling bij ongebruikte of gedeeltelijk gebruikte plaatsbewijzen, in de – door de Minister goed te keuren – tarieven kunnen worden geregeld.

De verschillende bepalingen worden hierna toegelicht, voor zover zij (in de hoofdstukken I t/m VI) afwijken van die in het RDHL en (in de hoofdstukken VII en VIII) van die in het ARV.

Hoofdstuk I

Artikel 1. De titel van het Reglement sluit aan op de terminologie van de – gewijzigde – Locaalspoor- en Tramwegwet, de verkorte titel is in overeenstemming met het landelijke spraakgebruik, verordeningen van de gemeenten Rotterdam, Rhooen en Poortugaal en het Koninklijk Besluit van 11 oktober 1974 no. 29, Stcrt. nr. 203.

Artikel 2. De begripsomschrijvingen in het RDHL werden aangepast aan de eigen aard van de stadsspoorwegen. Zo wordt een ander begrip «station» gebezigd. De pekelwagen, bovenleidingsmontageauto, zuigwagen vallen onder het begrip «motorwagenstel» (i.p.v. onder «bijzonder voertuig»). Gestreefd wordt naar overeenkomst tussen de definities in dit reglement en die van het Tramwegreglement in wording. Aan het systeem van automatische treinbeïnvloeding (ATB) zijn in tegenstelling tot het RDHL nadere eisen gesteld.

Artikel 4. Deze bepaling, steunend op artikel 4a, derde lid, van de Locaalspoor- en Tramwegwet, is opgenomen om te vermijden dat als bestuurders van de stadsspoorweg het bestuur van een publiekrechtelijk lichaam zou worden aangemerkt. Dit zou minder juist zijn, daar in het Metroreglement verschillende bevoegdheden, vnl. op technisch terrein, evenals in het RDHL voor de hoofd- en lokaalspoorwegen is gebeurd aan de – terzake immers

¹ Laatstelijk gewijzigd bij de wet van 26 maart 1980, Stb. 192.

deskundige – directie zijn gedelegeerd; krachtens artikel 9, tweede lid, van de Locaalspoor- en Tramwegwet is de directie bij overtreding strafrechtelijk aansprakelijk.

Artikel 7. Dit artikel bevat de mogelijkheid om zaken van gedetailleerde aard welke in beginsel beter door de directie van het betrokken vervoerbeprij kunnen worden geregeld, ook eventueel onder voorwaarden door die directie te laten regelen. Waar het echter enerzijds gaat om de veiligheid van het betrokken railvervoer en anderzijds zoals in artikel 107 zaken van algemeen belang in het geding kunnen zijn, is de Minister van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheid gegeven, om, zo dat nodig is, in te kunnen grijpen.

Hoofdstuk II

Artikel 8. Naast de in het RDHL voorkomende voorschriften zijn enkele bepalingen uit de Duitse «Bau- und Betriebsordnung für Strassenbahnen (BO-Strab)», ook geldend voor «U-bahnen», afgeleid, te weten:

- aanduiding van de stationstoegangen door een uniform kenteken,
- bepalingen inzake roltrappen en rolpaden,
- noodverlichting, doch slechts bij ondergrondse stations,
- minimumhoogte van ruimte voor publiek en personeel,
- maximumhoogteverschil tussen perrons en rijtuigvloeren,
- minimumwaarde boogstraal van perronsporen en maximumafstand tussen perron en rand rijtuigvloer.

Artikel 9. De eisen aan de baan ten aanzien van asbelasting en te dragen gewicht per strekkende meter zijn aangepast aan de praktijk.

Door het vermelden van dit artikel in de opsomming van artikel 7 kan de Minister aan de directie nadere richtlijnen geven inzake haar bevoegdheid hogere waarden voor te schrijven.

Artikel 10. Evenals in de BOStrab is ten behoeve van de reizigers in een «gestrande» trein het aanbrengen van nooduitgangen in het ondergrondse gedeelte voorgeschreven, indien de afstand tussen twee stations een bepaald maximum overschrijdt. Dit maximum is conform de situatie te Rotterdam, met uitzondering van het traject onder de rivier, waarvoor krachtens het tweede lid de Directeur-Generaal ontheffing kan verlenen. In het buitenland komen tussen ondergrondse stations afstanden van meer dan 1 km zonder nooduitgang voor. Te Amsterdam zijn de stationsafstanden thans al korter dan de genoemde 900 m.

Het verlichtingsminimum is aan de praktijk ontleend.

Artikel 11. De meestal noodzakelijke hoge treinfrequentie verdraagt geen brugopeningen; de ontheffingsmogelijkheid is bedoeld voor een weinig frequent bereden lijngedeelte, b.v. aan het einde van een stadsspoorweg.

Artikel 12. Voor de stadsspoorwegen behoeft geen uniform profiel van vrije ruimte te worden voorgeschreven, daar hier geen buitenlands rollend materieel behoeft te rijden, anders dan op de hoofdspoorwegen. Het profiel van vrije ruimte is in verband met het toe te laten kinematisch omgrenzingsprofiel (artikel 28) een zaak waarbij de veiligheid nauw is betrokken. Derhalve is bepaald dat de Minister beide profielen vaststelt. Dit kan ook van belang zijn voor eventuele integratie van spoorwegverkeer, hetzij bij stadsspoorwegen onderling, hetzij bij een stadsspoorweg en een hoofd- of lokaal-spoorweg of tramweg.

Artikel 13. Deze bepaling is gebaseerd op een voorschrift uit de BOStrab, aangevuld met sterkte-eisen ten aanzien van het isolatiemateriaal, die op grond van de praktijk nodig worden geacht. De in het derde lid genoemde ontheffingsmogelijkheid is o.a. nodig t.b.v. stukken stroomrail in wissels.

Artikel 14. In afwijking van het RDHL delegeert het Metroreglement de bepaling van de frequentie van de schouw aan de directie, doch de Minister heeft krachtens artikel 7 de bevoegdheid nadere voorschriften te geven. De schouwfrequentie hangt o.a. samen met de aard van de bovenbouw en het automatisch signaleren van spoorstaafbreek; de situaties op de verschillende stadsspoorwegen lopen uiteen, zodat een uniforme schouwfrequentie niet geïndiceerd is.

Artikel 16. De bepalingen zijn stringenter dan in het RDHL, eensdeels omdat de huidige stadsspoorwegen met stroomrails zijn uitgerust, anderdeels omdat bij de hoge treinfrequentie een belemmering op de baan, b.v. door dieren, het treinverkeer in het algemeen ernstiger verstoort dan op hoofd- en lokaalspoorwegen.

Artikel 17. De motieven voor de afwijking van het RDHL zijn dezelfde als bij artikel 16. De ontheffingsmogelijkheid is bedoeld voor een weinig frequent bereden lijngedeelte.

Artikel 19. In afwijking van het in het RDHL bepaalde zijn ook op stations spoorwegovergangen voor reizigers niet toegelaten in verband met de veiligheid (stroomrails o.a.) en intensief treinverkeer.

Artikel 20. Gezien de snelle treinopvolging is ATB niet slechts bij hoge, doch bij alle snelheden voorgeschreven.

Artikel 21. Het voor stadsspoorwegen krachtens artikel 2 sub y^o artikel 20 vereiste systeem van ATB maakt het mogelijk, af te zien van bedienbare vaste seinen. De beveiliging van kruisingen met andere spoorwegen, uitsluitend opengesteld voor openbaar goederenvervoer (goederenlokaalspoorweg, goederentramweg) wordt door de Minister geregeld i.p.v. door de directie, zoals het RDHL toestaat; zulks ter overkoepeling van mogelijk divergerende belangen van de directies der kruisende spoorwegen.

Artikel 24. Het Metroreglement maakt inzake de seingeving geen onderscheid tussen stations en vrije baan, doch tussen hoofdsporen en andere sporen, zulks in overeenstemming met de praktijk. De voor seinen op laatstgenoemde sporen geldende zichtbaarheidseis is ontleend aan de BOStrab.

Artikel 25. Onder wisseltongen worden verstaan de bewegende delen van het wissel, die bepalen welke richting de trein uitgaat.

Artikel 26. De eis van spreekverbindingen tussen reizigerstreinen en de centrale post is in overeenstemming met de praktijk en houdt o.a. verband met de hoge treinfrequentie: als een bestuurder zou moeten uitstappen om te telefoneren, zou dit voor de treinenloop vaak een ernstige stagnatie betekenen.

De ontheffingsmogelijkheid is bedoeld voor minder frequent bereden baanvakken, b.v. aan het eind van een stadsspoorweg, waar dan echter wel telefoons langs de baan moeten staan.

Hoofdstuk III

Artikel 27. Deze bepaling is ontleend aan de BOStrab; hij komt in iets andere vorm ook voor in de «Technische Eenheid van de Spoorwegen» (TE), opgenomen in Stb. 1948, I 503. Deze behoeft niet integraal voor stadsspoorwegen te gelden, daar het rollend materieel niet aan internationaal verkeer deelneemt. Derhalve is niet een verwijzing naar de TE opgenomen, doch de bepalingen zijn voor zover nodig in het Metroreglement verwerkt.

Artikel 28. Verwezen wordt naar de toelichting op artikel 12.

Artikelen 30, 31, 32 en 34. Deze bepalingen zijn ontleend aan de TE en de BOStrab.

Artikel 33. Deze bepaling is overgenomen uit de BOStrab.

Artikel 39. Het tweede lid, niet voorkomend in het overeenkomstige artikel van het RDHL, is opgenomen als compensatie voor het feit dat in artikel 54 een omvangrijke bepaling inzake het eenmaal per etmaal nazien van krachtvoertuigen en rijtuigen, als in het RDHL, achterwege is gelaten. Reden: dit nazien geschiedt niet op de stations, doch is gecombineerd met het onderhoud in de werkplaatsen; de onderzoekfrequentie varieert al naar gelang het onderdeel.

Deze praktijk hangt samen met het gebruik per stadsspoorweg van uniform stadsspoorwegmaterieel.

Artikel 42. Het toestaan van afwijkingen is aan de Minister voorbehouden wegens het veiligheidsaspect en het ontbreken van internationaal geldende voorschriften voor stadsspoorwegen.

Artikel 43. De eisen zijn gesplitst in algemene eisen, en aanvullende eisen voor krachtvoertuigen met een cabine, daar ook krachtvoertuigen zonder cabine voorkomen. Spoorstaafruimers worden niet nodig geacht wegens het ontbreken van overwegen en het afgesloten zijn van de baan.

Artikel 44. Deze bepaling is opgenomen o.a. met het oog op het eventueel berijden van tramwegen of hoofdspoorwegen (met bovenleiding) door metromaterieel met pantograaf.

Artikel 45. Deze bepalingen zijn deels aan de «Bijzondere voorschriften betreffende rijtuigen» van het RDHL, deels aan de BOStrab, ontleend. De in het tiende lid opgenomen markering van zitplaatsen voor invaliden e.d. is nodig omdat in metrotreinen geen conducteurs en slechts af en toe controleurs dienst doen. Het verbod van treinstellen met verbrandingsmotoren berust op de overweging, dat de hierdoor geproduceerde uitlaatgassen en geluiden vooral in tunnelgedeelten hinderlijk zijn voor het publiek.

Artikelen 46 en 47. Deze bepalingen zijn deels aan het RDHL, deels aan de TE en deels aan de BOStrab ontleend.

Hoofdstuk IV

Artikel 50. Bediening door de metrobestuurder/machinist van het krachtvoertuig van een trein van buitenaf, b.v. door middel van radio, zou op eindstations of op emplacementen kunnen voorkomen. Dergelijke bewegingen op hoofdspoorwegen, aldaar rangeerbewegingen genoemd, mogen ook op hoofd- en lokaalspoorwegen krachtens het RDHL d.m.v. radioverbinding worden gestuurd.

Artikel 51. Vaststelling van het minimum aantal rijtuigen/treinstellen van elke trein door de Minister wordt te detaillistisch geacht. Bij eventuele klachten over plaatsgebrek kan deze op grond van het in artikel 7 bepaalde ingrijpen. De beperking van de maximumlengte van reizigerstreinen tot de minimumlengte van de betrokken perrons voorkomt het uitstappen buiten de perrons; dit is onverenigbaar met de korte stationnementen.

De maximumlengte van werktreinen e.d. is afhankelijk van de eigenschappen van de betrokken voertuigen en kan beter door de betrokken directie zodanig volgens richtlijnen van de Minister worden bepaald.

Artikel 52. In beginsel is voor alle treinen een doorgaand zelfwerkend remsysteem vereist. De krachtens het vierde lid in het dienstreglement op te nemen uitzondering betreft o.a. werktreinen, bestaande uit lorries (voor spoorstaafvervoer e.d.) en een locomotief, eventueel met achteraan nog een locomotief. De in het RDHL voorkomende bepalingen ten aanzien van de be-

remming van het achterste voertuig zijn in het Metroreglement verscherpt, gezien de steile hellingen en de snelle treinopvolging. Zij gelden niet slechts voor het achterste voertuig doch algemeen, daar op de – steile – stadsspoorhellingen een afgebroken treindeel veelal onvoldoende beremd zou zijn, wanneer slechts de rem van één wagen werkt.

De krachtens het vierde lid in het dienstreglement op te nemen uitzondering betreft o.a. een werktrein bestaande uit één locomotief en lorries, mits rijdend op buiten dienst gesteld spoor.

Het minimumgewicht van voertuigen zonder bediende rem (vnl. lorries) wordt geregeld in het dienstreglement en niet in het Metroreglement, gezien het geringe aantal, de uiteenlopende constructie van de koppelingen en de bijzondere omstandigheden waarbij zij worden gebruikt (vnl. werktreinen op buiten dienst gesteld spoor).

Er zijn geen bepalingen inzake rempercentages, remgewicht en treingewicht opgenomen en derhalve ook geen bepalingen inzake goed te keuren tabellen van de vereiste rempercentages. Deze begrippen worden niet op stadsspoorwegen gehanteerd; ze zijn ook niet nodig, daar hier geen veelsoortig (buitenlands) rollend materieel, maar homogeen eigen materieel dienst doet.

Evenals in de BOStrab is volstaan met het voorschrijven van de voor verschillende snelheden geldende maximumremwegen, waarbij rekening is gehouden met de remkracht van het huidige materieel.

Artikel 53. De maximumsnelheid is op 90 km/h gesteld, daar aangenomen kan worden dat in de naaste toekomst geen behoefte aan een hogere snelheid zal ontstaan.

Controlemetingen van treinsnelheden worden niet nodig geacht, daar de ATB c.q. ATO deze op alle hoofdsporen doorlopend controleert.

Artikel 54. Verwezen wordt naar de toelichting bij artikel 39.

Specificatie van de controlewerkzaamheden voor vertrek naar de eerste bestemming van de dag geschiedt in het dienstreglement en niet in het Metroreglement, zulks in verband met de uiteenlopende situaties op de verschillende stadsspoorwegen. Aan de BOStrab is de bepaling ontleend, dat het dienstreglement bepaalt welk personeel voor de controle verantwoordelijk is.

Artikel 58. Vaststelling van de dienstregeling door de Minister is niet nodig, daar hier geen belangen van scheepvaart of wegverkeer in het geding zijn. Krachtens artikel 7 kan de Minister toch invloed op de dienstregeling uitoefenen.

Artikel 59. De bepaling van het tweede lid is ontleend aan artikel 11 ARV.

Artikel 60. De bepaling van het eerste lid vormt een compensatie voor het ontbreken van treinrapporten: de metrobestuurders/machinisten hebben geen tijd deze op te maken.

Artikel 62. Deze bepaling komt overeen met het in voorbereiding zijnde Tramwegreglement. De directie dient richtlijnen te kunnen geven om concrete gevallen van vandalisme te kunnen tegengaan.

Hoofdstuk V

Artikel 66. Conform de praktijk is bepaald dat kennisgeving van ernstige ongevallen alsmede van overige ongevallen waarbij doden of gewonden zijn gevallen aan de politie geschiedt, zulks in plaats van aan de burgemeester en de officier van justitie. De gemeentepolitie licht nl. krachtens dienstvoorschrift de officier van justitie en de burgemeester in; de rijkspolitie doet dit op grond van artikel 42 Politiewet.

Hoofdstuk VI

Artikel 69. Conform de praktijk is eenmansbediening onvoorwaardelijk toegestaan. Voor treinen met automatische besturing die zijn opengesteld voor reizigers anders dan personeel, is de aanwezigheid van een personeelslid (bv. controlebeambte) voorgeschreven ter geruststelling van de reizigers met het oog op onregelmatigheden.

Artikel 70. De minimumleeftijd van 18 jaar is verantwoord, daar de situatie op de emplacementen overzichtelijker, de seingeving uniformer en de bediening van de krachtvoertuigen eenvoudiger is dan op de hoofd- en lokaalspoorwegen. Hierdoor is voorts verantwoord dat een aspirant-metrobestuurder niet eerst een tijd in de rangeerdienst behoeft door te brengen; daar komt nog bij dat de ATB bij eventuele fouten ingrijpt. Zowel te Amsterdam als te Rotterdam vindt directe opleiding tot metrobestuurder c.q. machinist plaats.

Artikel 71. Toegevoegd is de bepaling dat de aanwijzingen, door de directie gegeven ter voorkoming van afleiding van de aandacht moeten worden opgevolgd. Hierbij kan gedacht worden aan aanwijzingen ten aanzien van derden in de bediende cabine.

Artikel 76. Ten aanzien van stadsspoorwegen onder beheer van een publiekrechtelijk lichaam is hier niets voorgeschreven, daar een dergelijk lichaam krachtens de Ambtenarenwet de dienstvoorwaarden van zijn personeel moet vaststellen.

Artikel 77. Het is doelmatiger, de bepalingen inzake arbeids- en rusttijden niet – zoals in het RDHL is geschied – in extenso in het Metroreglement op te nemen, doch aan de directie te delegeren, om aanpassing aan plaatselijke toestanden mogelijk te maken.

Bij de onder b bedoelde categorie personeel is gedacht aan functionarissen die hun eigen diensten mogen regelen, doch niet tot de onder a genoemde functionarissen behoren, zoals instructeurs.

Verder wordt voorgesteld dat de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn beslissing op de goedkeuring met het oog op een goede coördinatie van het beleid betreffende arbeids- en rusttijden eerst neemt na overleg met zijn ambtgenoot van Sociale Zaken. Doel van deze regeling is de Minister van Sociale Zaken in de gelegenheid te stellen kennis te nemen van de betrokken belangen, waarna hij, zo hij dat wenst, met de hem ten dienste staande middelen kan ingrijpen. Het laatste neemt niet weg dat bij de beslissing op de goedkeuring slechts de veiligheid van het vervoer maatstaf is.

Hoofdstuk VII

Artikel 78. Het begrip «controlelijn» dient als uitgangspunt voor verschillende bepalingen van orde. Voorts verwijst de ondergetekende naar het algemene deel van deze toelichting («gebieden waar een geldig plaats- of toegangsbewijs vereist is»).

Artikel 79. Deze bepalingen zijn ontleend aan die van artikel 16 RDHL en artikel 4 ARV, die verwantschap vertonen. Opgenomen is nog het verbod in te grijpen in de werking van de voertuiginstallaties, zoals het belemmeren van de sluiting van de deuren.

Artikel 80. Ook deze verbodsbepalingen strekken ter verzekering van de behoorlijke uitoefening van de spoorwegdienst, als bedoeld in artikel 27 Spoorwegwet. Naast het in artikel 81, eerste lid, onder h, vermelde verbod, hinder voor de uitoefening van de spoorwegdienst te veroorzaken, zijn hier bepaalde activiteiten opgesomd, die veelal stagnatie van de reizigersstroom

in de stations veroorzaken en het in- en uitstappen vertragen. Dit laatste zou eveneens kunnen worden teweeggebracht, indien de genoemde handelingen zich in de trein zouden voordoen en dus niet onder bovenbedoelde verbod van artikel 81 zouden vallen.

De in de tweede alinea genoemde toestemming van de directie is bedoeld voor gevallen waarin de bedoelde activiteiten geen stagnatie van de reizigersstroom zullen veroorzaken, b.v. op een bepaald station, evt. op een bepaald punt, c.q. tijdens stille uren.

Krachtens artikel 7, eerste lid onder a, worden aan de directie nadere voorschriften gegeven, zodanig dat de toestemming slechts wordt geweigerd teneinde de behoorlijke uitoefening van de spoorwegdienst te verzekeren.

Verkoop enz. van alcoholhoudende drank is niet slechts in de treinen, doch ook in de stations verboden en wel op grond van te Rotterdam opgedane ervaringen.

Voorts is – zoals reeds voor de treinen geldt – de mogelijkheid geschapen, het roken in bepaalde stationsruimten te verbieden.

De bepalingen in het derde lid zijn deels uit het ARV, deels uit gemeentelijke verordeningen overgenomen.

Artikel 81. Conform Verordening 1969 nr. 68 van de Gemeente Rotterdam zijn in het eerste lid onder b en c bepalingen opgenomen om tegen (hinderlijk) «rondhangen» te kunnen optreden.

Ten gevolge van de situatie in metrostations is hier meer behoefte aan dergelijke bepalingen dan in andere stations. O.a. ten behoeve van personen die reizigers komen afhalen – hetgeen op metrostations slechts sporadisch voorkomt – is in het tweede lid bij de strafuitsluitingsgronden «een redelijk doel» vermeld.

Artikel 82. In afwijking van het ARV, waarin de term «rijtuigen» voorkomt, is hier de term «voertuigen» gebruikt, daar «rijtuigen» krachtens de definitie in artikel 2 te beperkt zou zijn; o.a. zouden treinstellen zijn uitgesloten.

Hoofdstuk VIII

Artikel 85. De leeftijdsgrens van 12 jaar is ontleend aan artikel 77 Wetboek van Strafrecht.

Artikel 86. In dit artikel wordt onder meer de mogelijkheid geopend, dat de directie toestaat, dat bijv. met girobetaalkaarten of Eurocheques wordt betaald.

Artikel 87. Een verwijzing als in artikel 10 ARV (naar artikel 115 aldaar) is niet nodig, gezien de redactie van artikel 7 Metroreglement.

Artikel 88. Met het oog op de psychische uitwerking op de reizigers van het stil staan van een trein – i.c. langer dan 5 minuten – vooral in tunnelgedeelten, is het inlichten door de chef van de trein voorgeschreven; hierbij is overwogen, dat het in gebruik zijnde reizigersmaterieel voorzien is van een omroepinstallatie.

Artikel 89. In deze bepaling is niet – zoals in het ARV – als basis van het tarief de vrachtprijs van de enkele reis genomen, daar de vrachtprijzen van de verschillende soorten plaatsbewijzen zijn gebaseerd op de ritprijs van de meerrittenkaart.

Artikel 90. De laatste volzin wil de reiziger ontlasten van de verplichting zelf na te gaan wat eventuele codering of symbolen betekenen, waarvoor hij in de regel geen tijd heeft.

Artikel 91. Teneinde tot uitdrukking te brengen, dat de tarieven zowel de overdracht kunnen toestaan van op naam gestelde plaatsbewijzen, als kunnen verbieden dat bepaalde niet op naam gestelde plaatsbewijzen worden overgedragen, wijkt de onderhavige redactie iets af van die in artikel 14 ARV.

Artikel 92. Het zich zonder plaatsbewijs in de trein bevinden voor hulp bij in- en uitstappen is in het eerste lid – in afwijking van het ARV – niet toegestaan, daar zulks in strijd zou komen met artikel 81, eerste lid onder d. Desgewenst kan de hulpverlener krachtens de laatste zinsnede toestemming van de directie verkrijgen.

Artikel 93. Het tweede lid is analoog aan artikel 18 ARV en – zij het met enige wijziging – artikel 83 § 4 TwR 1920 opgenomen als steun voor het personeel (o.a. controleploegen) in conflictsituaties.

Artikel 94. De mogelijkheden tot voortzetting van een onderbroken reis zijn ruimer gesteld dan in het ARV op grond van de praktijk.

Artikel 96. De in het ARV voorkomende schadevergoedingsregeling is enerzijds uitgebreid tot onderdelen en voorwerpen, behorende tot de stations enz., opdat het personeel ook hiervan de beschadiging e.d. kan laten vergoeden (vereenvoudiging procedure, dus besparing van kosten). Anderzijds is zij aangevuld met een vergoedingsverplichting t.a.v. bedrijfsschade b.v. om de gevolgen van trekken aan de noodrem snel te kunnen verhalen. Bepaling van het maximumbedrag door de Minister voorkomt herhaald wijzigen van het Reglement door inflatiecorrectie.

Artikel 97. Het eerste lid is ruimer geredigeerd dan de overeenkomstige ARV-bepaling, daar boven de zitplaatsen geen bergruimte aanwezig pleegt te zijn, en volgt terzake de Rotterdamse Gemeentelijke Verordening van 1969.

Artikel 98. In het tweede lid, is – in afwijking van het ARV doch conform de eerder vermelde gemeentelijke Verordening – een vervoerverbod op grond van een eventueel bezwaar van een der medereizigers tegen het meegenomen dier niet opgenomen, daar de uitsluitingsgrond: gevaar of hinder door ziekte of andere oorzaak voldoende wordt geacht, gezien de korte reisafstanden. Het verbod, honden op zitplaatsen te laten plaatsnemen, is ontleend aan artikel 83, § 3 sub e van het Tramwegreglement.

Artikel 100. Gezien de situaties bij de verschillende Stadsspoorwegen, die zowel van die bij NS als onderling afwijken, zijn de diverse gevallen van terugbetaling niet in dit Reglement vermeld, doch wordt de materie in de tarieven geregeld.

Artikel 101. Artikel 34 ARV sluit aansprakelijkheid uit voor schade door vertraging of uitvallen van een trein. Gezien de frequentie van de metrotreinen is ook schade door te vroeg vertrek uitgesloten.

In het derde lid is de schadevergoeding die de Spoorweg moet uitkeren, om redenen van billijkheid beperkt tot een in de tarieven vast te stellen bedrag. Indien een passagier b.v. een zeer kostbaar voorwerp bij zich heeft is het niet gerechtvaardigd dat de gevolgen van een dermate ongebruikelijke handelwijze moeten uitlopen op een omvangrijke schadevergoeding, ook al heeft de Spoorweg schuld.

Artikel 104. De in het eerste lid vermelde verplichting van de directie treedt in de plaats van het opmaken van een proces-verbaal als in het ARV voorgeschreven, daar zich in metrostations slechts weinig personeel bevindt en dit gezien de drukke treinenloop geen tijd heeft voor het opmaken van een proces-verbaal.

Om dezelfde reden vermeldt het tweede lid geen verplichting tot verstrekking aan de reiziger van een afschrift van het proces-verbaal of ander formulier, doch wel de verplichting de nodige gegevens te verstrekken.

Artikel 107. Het – vrij geringe – aantal in de metro gevonden goederen wordt te Rotterdam tegelijk met de in trams en bussen gevonden goederen verkocht en wel niét openbaar; te Amsterdam geschiedt het laatste wél openbaar. Derhalve wordt aan de directie van elke Stadsspoorweg overgelaten te bepalen hoe de verkoop zal geschieden. De Minister kan op grond van artikel 7 echter zo nodig ingrijpen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
H. J. Zeevalking

BIJLAGE BIJ NOTA VAN TOELICHTING

Metroreglement

INHOUD

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel		Blz.
1	Verkorte titel	1
2	Begripsomschrijvingen	1
3	Toepasselijkheid van dit reglement	2
4	Directie van een Spoorweg onder beheer van een publiekrechtelijk lichaam	3
5	Ontheffingen en afwijkingen voor proefnemingen	3
6	Voorwaarden die aan ontheffingen en afwijkingen worden verbonden	3
7	Beperking van bevoegdheden van de directie	3

HOOFDSTUK II

DE SPOORWEG EN ZIJN VASTE VOORZIENINGEN

AFDELING I

STATIONS

8	Inrichting van stations	4
---	-------------------------	---

AFDELING II

INFRASTRUCTUUR

9	Eisen te stellen aan de bovenbouw en de kunstwerken; afstandaanduidingen	5
10	Bijzondere eisen te stellen aan tunnelgedeelten	5
11	Beweegbare bruggen	5
12	Profiel van vrije ruimte	5
13	Stroomrails	6
14	Onderhoud, bewaking en schouw	6
15	Voorzieningen ten behoeve van derden	6

AFDELING III

AFSLUITING EN OVERWEGEN

Artikel		
16	Afsluiting van de spoorweg	6
17	Overwegen	6
18	Gebruik van overwegen door wegverkeer	7
19	Spoorwegovergangen ten behoeve van de spoorwegdienst	7

AFDELING IV

BEVEILIGING

20	Automatische treinbeïnvloeding (ATB) en automatische treinbesturing (ATO)	7
21	Vaste seinen	7
22	Beschrijving en plaats van de seinen	7
23	Stopsein aan naderende trein of rangeerdeel	8
24	Seingeving	8
25	Verband tussen seinen en wissels en tussen seinen onderling	8
26	Telecommunicatie	8

HOOFDSTUK III

ROLLEND MATERIEEL

AFDELING I

ALGEMENE BEPALINGEN

27	Veiligheidseis	9
28	Kinematisch omgrenzingsprofiel	9
29	Asbelasting en gewicht per strekkende meter; snelheid	9
30	Asafstand	9
31	Wielafstand	9
32	Wielen	9
33	Vering	10
34	Opschriften	10
35	Aanschaffing	10
36	Indienststelling; register	10
37	Albums	10
38	Wijziging	11
39	Onderhoud	11
40	Administratie	11
41	Rollend materieel dat niet aan de Spoorweg toebehoort	12
42	Afwijkingen	12

AFDELING II

KRACHTVOERTUIGEN

Artikel		
43	Bijzondere voorschriften voor krachtvoertuigen	12
44	Dienst op andere spoorwegen	13
45	Bijzondere voorschriften voor treinstellen	13
46	Nadere voorschriften voor reminrichtingen van treinstellen	14

AFDELING III

RIJTUIGEN EN WAGENS

47	Bijzondere voorschriften voor rijtuigen	15
48	Stuurstandvoertuigen	15
49	Sluitsein	15

HOOFDSTUK IV

TREIN- EN RANGEERDIENST

50	Plaats van de krachtvoertuigen en de metrobestuurder of machinist in de trein	15
51	Samenstelling van treinen, afwijking van artikel 26 Spoorwegwet; treinseinen	16
52	Remmen	16
53	Snelheid	17
54	Naziën van de treinen	17
55	Seinmiddelen en gereedschap in de treinen	17
56	Wijze van rijden bij dubbel spoor	18
57	Treinbewegingen	18
58	Vaststelling van de dienstregeling, afwijking van artikel 26 Spoorwegwet	18
59	Bekendmaking van de dienstregeling	18
60	Uitvoering van de dienstregeling	19
61	Rangeerdienst	19
62	Stilstaande voertuigen en krachtvoertuigen in dienstvaardige staat	19
63	Bijzondere voertuigen	19

HOOFDSTUK V

ONGEVALLEN EN ANDERE ONREGELMATIGHEDEN

64	Maatregelen in verband met ongevallen en andere onregelmatigheden	19
65	Hulp bij ongevallen	20
66	Kennisgeving en onderzoek van ongevallen en andere onregelmatigheden	20
67	Openbaar onderzoek van ongevallen	20

HOOFDSTUK VI

PERSONEEL

AFDELING I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel		
68	Algemene vereisten	21
69	Personeel op de trein	21
70	Leeftijd en vakbekwaamheid van krachtvoertuigpersoneel	22
71	Bepalingen tot bevordering van de zorgvuldige uitoefening van de dienst	22
72	Beëdiging van personeel	22
73	Wijze van beëdiging	23
74	Kleding en onderscheidingstekenen	23
75	Personen die niet tot het personeel behoren	23
76	Reglement Dienstvoorwaarden	23
77	Arbeids- en rusttijden	24

HOOFDSTUK VII

BEPALINGEN TER VERZEKERING VAN VEILIGHEID, ORDE EN RUST

78	Controlelijn	24
79	Onrechtmatige bediening, beschadiging en verontreiniging	24
80	Veiligheid, orde en rust in de stations en in de treinen	24
81	Veiligheid, orde en rust in de stations	25
82	Veiligheid, orde en rust in de treinen	25
83	Overtredingen, aanwijzingen	26

HOOFDSTUK VIII

BEPALINGEN BETREFFENDE HET VERVOER VAN REIZIGERS, VAN HANDBAGAGE EN ANDERE VOORWERPEN

AFDELING I

ALGEMENE BEPALINGEN

84	Aansprakelijkheid voor personen	26
85	Verplichting van begeleiders van kinderen	26
86	Betalingen	27
87	Vervoerplicht van de Spoorweg	27
88	Bekend maken van vertragingen	27

AFDELING II

TARIEVEN, PLAATSBEWIJZEN

Artikel		
89	Tarieven	27
90	Ontvangst van plaatsbewijzen	27
91	Overdracht van plaatsbewijzen	27
92	Bezit van een plaatsbewijs	28
93	Plaatsen in de treinen	28
94	Onderbreking	
95	Boete bij onrechtmatige handelingen met betrekking tot plaatsbewijzen	28
96	Schadevergoedingsregeling bij onrechtmatige handelingen	28
97	Handbagage en andere voorwerpen	29
98	Levende dieren	29
99	Verplichtingen en aansprakelijkheid van de reizigers met betrekking tot voorwerpen en levende dieren	29
100	Terugbetalingen	30
101	Beperking of uitsluiting van de aansprakelijkheid van de Spoorweg	30
102	Vorderingen buiten rechte	30
103	Vorderingen in rechte	30
104	Verlies of beschadiging van meegenomen voorwerpen en dieren	30
105	Verjaring van de vorderingen, voortvloeiende uit de overeenkomst	31

AFDELING III

BEHANDELING VAN GEVONDEN GOEDEREN

106	Bewaring	31
107	Verkoop	31
108	Militaire goederen	31

HOOFDSTUK IX

SLOTBEPALINGEN

109	Inwerkingtreding	32
-----	------------------	----

Behoort bij de nota van toelichting bij Koninklijk besluit van 30 oktober 1981, Stb. 700.

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
H. J. Zeevalking