
662

Besluit van 3 december 2004, houdende regels met betrekking tot het veilig en ongestoord gebruik van hoofdspoorwegen (Besluit spoorverkeer)

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

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 16 september 2003, Hoofddirectie Juridische Zaken, nr. HDJZ/S&W/2003-1877;

Gelet op richtlijn 2001/14/EG en op de artikelen 23, 64, 65 en 87, eerste lid, van de Spoorwegwet;

De Raad van State gehoord (advies van 19 december 2003, nr. W09.03.0393/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 november 2004, nr. HDJZ/S&W/2004-2899, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. wet: de Spoorwegwet;
- b. bestuurder: bestuurder van een trein;
- c. trein: spoorvoertuig of samenstel van spoorvoertuigen;
- d. rangeerder: persoon die een trein begeleidt;
- e. spoorwegemplacement: als zodanig bij ministeriële regeling aangewezen deel van de hoofdspoorweg;
- f. gevaarlijke stoffen: gevaarlijke stoffen als bedoeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen;
- g. hoofdspoorweg: hoofdspoorweg als bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de wet;
- h. gebruik van een hoofdspoorweg: met een spoorvoertuig rijden over of stilstaan op een hoofdspoorweg;
- i. hoge-snelheidsspoorwegsysteem: hoge-snelheidsspoorwegsysteem als bedoeld in richtlijn 96/48/EG;
- j. locomotief: spoorvoertuig met eigen voortbewegingsinrichting, hoofdzakelijk bestemd en ingericht om andere spoorvoertuigen voort te bewegen.

k. treinstel: spoorvoertuig met eigen voortbewegingsinrichting, bestemd voor het vervoer van personen en goederen, niet zijnde een locomotief;

l. sein: verkeersteken inhoudende een ge- of verbod, een waarschuwing of een aanduiding.

§ 2. Gebruik van hoofdspoorwegen

Artikel 2

1. De spoorwegonderneming draagt er zorg voor dat een trein waarmee in haar opdracht aan het verkeer op de hoofdspoorweg wordt deelgenomen, door een deskundige wordt onderzocht op eventuele gebreken die een veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorweg in gevaar kunnen brengen.

2. Het onderzoek heeft in ieder geval betrekking op:

- a. de reminrichting;
- b. de koppeling van de afzonderlijke voertuigen;
- c. de elektrische verbinding tussen de afzonderlijke voertuigen;
- d. verlichting;
- e. het functioneren van de toegangsdeuren van voertuigen bestemd voor het vervoer van personen;

f. de belading van voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen.

3. Indien gebreken als bedoeld in het eerste lid worden geconstateerd, draagt de spoorwegonderneming er zorg voor dat deze voor het vertrek worden hersteld of dat alsdan zodanige voorzieningen worden getroffen dat geen gevaar voor een veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorweg ontstaat of kan ontstaan.

4. De spoorwegonderneming doet voor het vertrek mededeling van voorzieningen als bedoeld in het derde lid aan:

- a. de bestuurder;
- b. de beheerder voor zover deze voorzieningen een beperking van het gebruik van de hoofdspoorweg tot gevolg hebben.

5. Het is de spoorwegonderneming verboden een trein te doen vertrekken indien geen onderzoek heeft plaats gevonden of indien niet aan het derde lid is voldaan.

6. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over het onderzoek, bedoeld in het eerste lid, waaronder regels over het moment waarop deze onderzoeken worden verricht.

Artikel 3

1. De spoorwegonderneming doet voor het vertrek mededeling aan de bestuurder van:

- a. het feit of met de trein personen of goederen worden vervoerd;
- b. de maximale snelheid van de trein;
- c. de lengte en de samenstelling van de trein;
- d. het feit dat niet de zekerheid bestaat dat de trein wordt gedetecteerd;
- e. de dienstregeling;
- f. het UN-nummer en het gevaarsidentificatienummer van gevaarlijke stoffen, bedoeld in de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen, indien dergelijke stoffen worden vervoerd en van de plaats waar deze zich in de trein bevinden;
- g. bijzondere verkeerssituaties of bijzondere verkeersmaatregelen op de te berijden baanvakken;
- h. ontheffingen of vrijstellingen en daaraan verbonden voorschriften of beperkingen.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing na wisseling van de bestuurder.

3. Het is de spoorwegonderneming verboden de trein te doen vertrekken indien niet aan het eerste of het tweede lid is voldaan.

Artikel 4

1. De spoorwegonderneming doet voor het vertrek van de betrokken trein mededeling aan de beheerder van:
 - a. het feit of met de trein personen of goederen worden vervoerd;
 - b. de lengte en de samenstelling van die trein en van eventuele wijzigingen van die samenstelling tijdens de rit;
 - c. het UN-nummer en het gevaarsidentificatienummer van gevaarlijke stoffen, bedoeld in de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen, indien dergelijke stoffen worden vervoerd en van de plaats waar deze zich in de trein bevinden;
 - d. het feit dat niet de zekerheid bestaat dat de trein wordt gedetecteerd;
 - e. eventuele ontheffingen of vrijstellingen en daaraan verbonden voorschriften of beperkingen ten aanzien van de betrokken rit.
2. Het is de spoorwegonderneming verboden de trein te doen vertrekken indien niet aan het eerste lid is voldaan.
3. De beheerder kan naar aanleiding van een mededeling als bedoeld in het eerste lid aan de spoorwegonderneming in het belang van een veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorweg aanwijzingen inzake dat gebruik geven.
4. De spoorwegonderneming is verplicht deze aanwijzingen op te volgen.

Artikel 5

De spoorwegonderneming draagt er zorg voor dat tijdens het gebruik in haar opdracht van een trein van het hoge-snelheidsspoorwegsysteem bij voortdurend een deskundige ter beschikking staat, tot wie de bestuurder zich kan wenden ingeval van een incident of van een ernstig defect aan die trein.

Artikel 6

1. Voor het vertrek vergewist de bestuurder zich ervan of:
 - a. een onderzoek als bedoeld in artikel 2, eerste lid, is verricht;
 - b. aan artikel 3, eerste lid, onderdelen a tot en met f, is voldaan;
 - c. de dodemansinrichting goed functioneert;
 - d. de automatische treinbeveiligingsinrichting, indien aanwezig, niet buiten bedrijf is;
 - e. de voorgeschreven telecommunicatiemiddelen goed functioneren;
 - f. de voorgeschreven verlichting aan de voorzijde en aan de achterzijde goed functioneert hetzij of de schilden aan de achterzijde zijn aangebracht;
 - g. de deuren van de trein gesloten zijn en of zich geen personen of hun bagage tussen de deuren bevinden;
 - h. er voor de door hem te berijden baanvakken bijzondere verkeerssituaties of bijzondere verkeersmaatregelen bestaan;
 - i. er ten aanzien van de door hem uit te voeren rit ontheffing of vrijstelling, met daaraan verbonden voorschriften of beperkingen, is verleend.
2. Het is de bestuurder verboden te vertrekken indien:
 - a. geen onderzoek als bedoeld in artikel 2, eerste lid, is verricht;
 - b. niet aan artikel 3, eerste lid, is voldaan;
 - c. de inrichtingen of middelen, bedoeld in het eerste lid, onderdelen c, d of e, niet goed functioneren;
 - d. niet aan de onderdelen f en g van het eerste lid is voldaan.

3. Het eerste lid, aanhef en onderdeel a, is van overeenkomstige toepassing op elke wijziging tijdens de rit van de samenstelling van de trein waarmee goederen worden vervoerd.

4. Het eerste lid, aanhef en onderdelen c tot en met i, is van overeenkomstige toepassing na wisseling van de bestuurder en na wisseling van bestuurderscabine in verband met een verandering van de rijrichting van de trein.

Artikel 7

Tijdens het gebruik van een trein van het hoge-snelheidsspoorwegsysteem doet de beheerder de bestuurder onverwijld mededeling omtrent wijzigingen in de veiligheidsmaatregelen op de door deze te berijden hoofdspoorweginfrastructuur.

Artikel 8

De beheerder verstrekt aan de spoorwegondernemingen informatie omtrent de hoofdspoorweginfrastructuur.

Artikel 9

1. Onverminderd de door seinen aangegeven maximumsnelheid is het de bestuurder verboden over een hoofdspoorweg te rijden met een hogere dan door de betrokken spoorwegonderneming voor de trein vastgestelde maximum snelheid.

2. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over het vaststellen van de maximum snelheid.

Artikel 10

1. Het is de bestuurder verboden over een hoofdspoorweg te rijden met een zodanige snelheid, dat hij niet in staat is de trein tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de spoorweg kan overzien en waarover deze vrij is, indien:

a. hij rijdt op een gedeelte van de hoofdspoorweg waar het verkeer niet wordt geregeld door lichtseinen,

b. hij op aanwijzing van de beheerder een lichtsein voorzien van een onderbord met het opschrift P als bedoeld in de Seinregeling hoofdspoorwegen passeert dat een rood licht uitstraalt,

c. hij rijdt op een gedeelte van de hoofdspoorweg dat buiten dienst is gesteld als bedoeld in artikel 64 van de wet,

d. hij via de voorgeschreven communicatiemiddelen een alarmsignaal heeft ontvangen, met dien verstande dat de snelheid ten hoogste 40 km/h mag bedragen.

2. Onverminderd artikel 9 is het de bestuurder verboden met een hogere snelheid dan 40 km/h te rijden indien de trein uit meerdere voertuigen bestaat en deze niet is uitgerust met een doorgaande en zelfwerkende reminrichting.

3. Onze Minister kan gedeelten van de hoofdspoorweg als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, aanwijzen waarop het verbod, bedoeld in dat lid, niet van toepassing is.

Artikel 11

Het is verboden met een spoorvoertuig over een hoofdspoorweg te rijden of te doen of laten rijden indien het gewicht van de lading daarvan het voor dat voertuig vastgestelde maximum laadvermogen overschrijdt.

Artikel 12

1. Het is verboden met een spoorvoertuig over een hoofdspoorweg te rijden of te doen of laten rijden indien de lading daarvan buiten het bij ministeriële regeling vastgestelde omgrenzingsprofiel voor spoorvoertuigen uitsteekt.

2. Onverminderd artikel 40 is het eerste lid niet van toepassing indien:

- a. de afmetingen van de lading blijven binnen het bij ministeriële regeling vastgestelde profiel,

- b. aan de beheerder voorafgaande aan dat rijden daarvan melding is gedaan, en

- c. de door de beheerder in het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de hoofdspoorweg gegeven aanwijzingen worden opgevolgd.

3. Degene aan wie de aanwijzingen zijn gegeven is verplicht deze op te volgen.

4. Het is verboden met een spoorvoertuig over een hoofdspoorweg te rijden of te doen of laten rijden indien de lading daarvan niet zodanig is vastgezet of afgedekt, dat deze tijdens het rijden de veiligheid van het verkeer op de hoofdspoorweg, van de betrokken trein of van de omgeving in gevaar brengt of kan brengen.

Artikel 13

1. Het is de bestuurder verboden om gedeelten van de hoofdspoorweg, waar het verkeer niet wordt geregeld door lichtseinen, te gebruiken zonder voorafgaande melding daarvan aan de beheerder.

2. De beheerder kan naar aanleiding van de melding in het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de hoofdspoorweg aanwijzingen geven.

3. De bestuurder is verplicht deze aanwijzingen op te volgen.

4. Het eerste lid is niet van toepassing indien de spoorweginfrastructuur van het betreffende gedeelte van de hoofdspoorweg en het betrokken spoorvoertuig zijn voorzien van een op elkaar afgestemd en goed functionerend ERTMS.

5. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder ERTMS verstaan het besturings- en seingevingssysteem, bedoeld in de Beschikking nr. 2002/731/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 30 mei 2002 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem «Besturing en seingeving» van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem overeenkomstig artikel 6, lid 1, van richtlijn 96/48/EG.

Artikel 14

1. Het is de bestuurder verboden over een hoofdspoorweg gezien de rijrichting van de trein achteruit te rijden.

2. Het eerste lid is niet van toepassing:

- a. indien zich op of nabij de trein een rangeerder bevindt, die een onbelemmerd uitzicht heeft op de te berijden spoorweginfrastructuur en de daarbij behorende seinen en die bij voortduring in verbinding staat met de bestuurder;

- b. indien zich op, nabij of aan de trein een installatie bevindt, die de bestuurder tijdens het achteruitrijden bij voortduring een onbelemmerd inzicht op de veilige berijdbaarheid van de spoorweginfrastructuur biedt;

- c. bij het achteruitrijden met een treinstel over korte afstand uitsluitend in verband met het koppelen of ontkoppelen daarvan.

3. De bestuurder is verplicht de aanwijzingen van de rangeerder onverwijld op te volgen.

Artikel 15

1. Het is de bestuurder verboden een trein op een hoofdspoorweg terug te zetten zonder voorafgaande melding daarvan aan de beheerder.
2. De beheerder kan naar aanleiding van de melding in het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de hoofdspoorweg aanwijzingen geven.
3. De bestuurder is verplicht deze aanwijzingen op te volgen.
4. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder terugzetten verstaan het achteruitrijden waarbij een reeds gepasseerd sein, wissel, spoorwegovergang of andere verkeersbeïnvloedende installatie wederom wordt gepasseerd.

Artikel 16

1. Het is de bestuurder die over een gedeelte van een hoofdspoorweg rijdt, dat is gelegen in een voor het openbaar verkeer openstaande weg als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994, verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op die weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.
2. De weggebruikers verlenen aldaar voorrang aan spoorvoertuigen.

Artikel 17

1. Op kruisingen van hoofdspoorwegen met niet voor het openbaar verkeer openstaande wegen verlenen weggebruikers voorrang aan spoorvoertuigen.
2. Het is weggebruikers verboden een kruising als bedoeld in het eerste lid op te rijden of te betreden:
 - a. indien zij deze niet terstond geheel kunnen passeren en deze niet geheel vrij kunnen maken;
 - b. indien aldaar door een begeleider van een trein een stopteken overeenkomstig model F 10 van bijlage I van het RVV 1990, een rode vlag of een rode lamp wordt getoond.

Artikel 18

1. Het is de spoorwegonderneming verboden op een hoofdspoorweg een proefrit uit te voeren of te doen uitvoeren zonder voorafgaande melding daarvan aan de beheerder.
2. De beheerder kan naar aanleiding van de melding in het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de hoofdspoorweg aanwijzingen geven.
3. De spoorwegonderneming is verplicht deze aanwijzingen op te volgen.
4. In afwijking van het eerste lid is het de spoorwegonderneming verboden op een hoofdspoorweg in het hoge-snelheidsspoorwegsysteem een proefrit uit te voeren of te doen uitvoeren zonder een door haar ter zake opgesteld en door de beheerder goedgekeurd plan.

Artikel 19

De bestuurder die een trein onbeheerd op een hoofdspoorweg achterlaat, draagt er zorg voor dat die trein niet uit zichzelf in beweging kan komen.

Artikel 20

Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over de aard, uitvoering, plaatsing, bediening en betekenis van seinen.

§ 4. Werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg

Artikel 21

De beheerder draagt er zorg voor:

- a. dat gedeelten van de hoofdspoorweg, die buiten dienst zijn gesteld als bedoeld in artikel 64 van de wet, worden aangeduid met seinen overeenkomstig nummer 301b van de Seinregeling hoofdspoorwegen;
- b. dat de hoofdspoorweg ter plaatse waar werkzaamheden aan of nabij die hoofdspoorweg worden uitgevoerd, in de bij ministeriële regeling bepaalde gevallen buiten dienst wordt gesteld of doelmatig wordt afgeschermd;
- c. dat tijdens de uitvoering van werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg gebruik wordt gemaakt van goed functionerende automatische waarschuwingsapparatuur als bedoeld in normblad nummer 730-3 van de Internationale Spoorweg Unie op de wijze als in dat normblad bepaald, of van goed functionerende andere bij ministeriële regeling voorgeschreven apparatuur.

§ 5. Verplichtingen bij onregelmatigheden

Artikel 22

1. De bestuurder of andere personen die deelnemen aan het verkeer over de hoofdspoorweg melden storingen of andere onregelmatigheden aan de trein of op of aan de hoofdspoorweg die een veilig en ongestoord gebruik van die hoofdspoorweg in gevaar brengen of kunnen brengen onverwijld aan de beheerder.
2. De bestuurder en de andere personen, bedoeld in het eerste lid, zijn verplicht de door de beheerder naar aanleiding van de melding gegeven aanwijzingen inzake het veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorweg op te volgen.
3. De bestuurder of de andere personen, bedoeld in het eerste lid, treffen voor zover mogelijk maatregelen om uitbreiding van het gevaar ontstaan door de in dat lid bedoelde storingen of onregelmatigheden te voorkomen.
4. De spoorwegonderneming doet van storingen of andere onregelmatigheden die een veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorweg in gevaar brengen of kunnen brengen, voor zover deze een trein betreffen waarmee in haar opdracht gebruik wordt gemaakt van de hoofdspoorweg, melding aan Onze Minister.

Artikel 23

1. De beheerder draagt er zorg voor dat bij storing van het treinverkeer over de hoofdspoorweg of bij andere onregelmatigheden op of aan de hoofdspoorweg die een veilig en ongestoord verkeer op die hoofdspoorweg in gevaar brengen of kunnen brengen, zo spoedig mogelijk de veilige en ongestoorde treinenloop wordt hersteld.
2. Te dien einde kan de beheerder in het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de hoofdspoorweg aan bestuurders en aan andere personen, die zich op of nabij die hoofdspoorweg bevinden, aanwijzingen inzake dat verkeer geven.

3. De bestuurders en de andere personen, bedoeld in het tweede lid, zijn verplicht deze aanwijzingen op te volgen.

4. De beheerder stelt ter zake van het eerste lid een noodplan op dat voldoet aan artikel 29, eerste lid, van richtlijn 2001/14/EG.

§ 6. Samenstelling treinen

Artikel 24

1 Het is verboden over een hoofdspoorweg die deel uitmaakt van het hoge-snelheidsspoorwegsysteem te rijden of te doen of laten rijden met een trein van dat systeem die langer is dan 400 meter.

2 In afwijking van het eerste lid mag de lengte ten hoogste 404 meter bedragen indien dat nodig is om een verbetering van de aërodynamische eigenschappen van de voor- en de achterzijde van de trein mogelijk te maken.

Artikel 25

1. Het is verboden door Onze Minister aan te wijzen spoorvoertuigen in een trein over een hoofdspoorweg te vervoeren of te doen vervoeren op een andere dan door Onze Minister bepaalde plaats in die trein.

2. Bij ministeriële regeling kunnen in het belang van een veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorweg nadere regels worden gesteld over de plaatsing, bedoeld in het eerste lid.

§ 7. Verlichting en signalering

Artikel 26

1. Een trein is tijdens het gebruik van de hoofdspoorweg gezien de rijrichting voorzien van:

a. drie brandende witte of gele lichten aan de voorzijde;
b. twee brandende, al dan niet knipperende, rode lichten aan de achterzijde.

2. In afwijking van het eerste lid:

a. mag een trein, met uitzondering van een trein op een buiten dienst gesteld spoor als bedoeld in artikel 64 van de wet, aan de achterzijde zijn voorzien van twee schilden in plaats van twee rode lichten;
b. mag een trein, die niet bestemd is voor het vervoer van personen, aan de achterzijde zijn voorzien van een brandend, al dan niet knipperend, rood licht.

3. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over het model, de afmetingen, het reflecterend vermogen en de plaatsing van de schilden.

4. In afwijking van het eerste en tweede lid is een trein van het hoge-snelheidsspoorwegsysteem tijdens het gebruik van de hoofdspoorweg gezien de rijrichting voorzien van:

a. drie brandende witte lichten aan de voorzijde;
b. twee brandende rode lichten aan de achterzijde.

5. Indien treinstellen van het hoge-snelheidsspoorwegsysteem tijdens het gebruik van de hoofdspoorweg zijn gekoppeld, wordt de verlichting op de plaats van de koppeling gedoofd.

Artikel 27

1. Behoudens andersluidende aanwijzing van de beheerder, is het de bestuurder in geval van defecte verlichting aan de voorzijde van de trein toegestaan door te rijden tot het eindpunt van de rit.

2. Bij het geheel gedoofd zijn van verlichting aan de voorzijde neemt de bestuurder de volgende maatregelen:

- a. hij beperkt de snelheid van de trein zodanig, dat hij in staat is deze tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de spoorweg kan overzien en waarover deze vrij is,
- b. hij rijdt nimmer sneller dan 40 km/h, en
- c. hij geeft bij de nadering van een spoorwegovergang een geluidssignaal.

3 Het is de bestuurder in het geval, bedoeld in het tweede lid, verboden door te rijden indien niet aan de aldaar gestelde voorschriften is voldaan.

§ 8. Gebruik van hoofdspoorwegen uitsluitend binnen spoorweg-emplacementen

Artikel 28

Voor de toepassing van deze paragraaf wordt verstaan onder:

- a. rangeren: op een spoorwegemplacement splitsen of opnieuw samenvoegen van treinen, dan wel in een bepaalde volgorde op een spoor of naar andere sporen manoeuvreren;
- b. parkeren: op een spoorwegemplacement laten stilstaan van een trein anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van reizigers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen.

Artikel 29

De artikelen 2, 3, met uitzondering van het eerste lid, aanhef en onderdeel c, 4, met uitzondering van het eerste lid, aanhef en onderdeel d, 6, met uitzondering van het eerste lid, aanhef en onderdeel b, voor zover het artikel 3, eerste lid, onderdeel c betreft, e, f en g, 26 en 27, zijn niet van toepassing bij rangeren en parkeren uitsluitend binnen een spoorweg-emplacement.

Artikel 30

Het is de bestuurder verboden om bij het gebruik van een hoofdspoorweg uitsluitend binnen een spoorwegemplacement bij het rangeren te rijden met een hogere snelheid dan 40 km/h.

Artikel 31

De spoorwegonderneming verstrekt voordat in haar opdracht wordt gerangeerd, aan de bestuurder en de rangeerder een rangeeropdracht en aan de beheerder een rangeerplan.

Artikel 32

1. Een locomotief en een trein zijn tijdens het gebruik van een hoofdspoorweg uitsluitend binnen een spoorwegemplacement aan de voor- en aan de achterzijde voorzien van tenminste een brandend wit licht.
2. Het eerste lid is niet van toepassing gedurende de periode dat een locomotief of een trein op een hoofdspoorweg binnen een spoorweg-emplacement is geparkeerd.

§ 9. Noodremming

Artikel 33

Het is verboden zonder noodzaak de noodreminrichting van een trein in werking te stellen.

Artikel 34

Het is verboden met een trein over een hoofdspoorweg te rijden of te doen of te laten rijden indien de noodreminrichting buiten werking is.

Artikel 35

Het is de bestuurder verboden tijdens het vertrek van de trein een remming als gevolg van het gebruik van de noodreminrichting te onderbreken.

§ 10. Diverse bepalingen

Artikel 36

1. De spoorwegonderneming treft zodanige maatregelen, dat gedurende het gebruik van een hoofdspoorweg in haar opdracht geen gevaar ontstaat dat de aandacht van de bestuurder van het verkeer aldaar wordt afgeleid.

2. Het is verboden zich in de bestuurderscabine van een trein te bevinden zonder toestemming van de betrokken spoorwegonderneming.

Artikel 37

1. De bestuurder, het personeel van een trein en de beheerder houden tijdens het gebruik van de trein op een hoofdspoorweg hun onderlinge communicatie inzake veiligheid kort en zakelijk.

2. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels gesteld worden over de communicatie.

3. In afwijking van het eerste lid nemen de bestuurder en het personeel van een trein van het hoge-snelheidsspoorwegsysteem en de beheerder tijdens het gebruik van die trein op dat spoorwegsysteem bij hun onderlinge communicatie inzake de veiligheid, bijlage A van de Bijlage van de Beschikking nr. 2002/734/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 30 mei 2002 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Richtlijn 96/48/EG (PbEG L 245) in acht.

Artikel 38

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels gesteld worden over aanwijzingen als bedoeld in de artikelen 4, derde lid, 12, tweede lid, onderdeel c, 13, tweede lid, 15, tweede lid, 18, tweede lid, 22, tweede lid, en 23, tweede lid.

Artikel 39

Het is verboden om tijdens de reis met een trein van het hoge-snelheidsspoorwegsysteem bagage in de gangpaden of in de deuropeningen te plaatsen.

§ 11. Ontheffing en vrijstelling

Artikel 40

1. Onze Minister kan ontheffing of vrijstelling verlenen van het bij artikel 34 bepaalde en, gehoord de beheerder, van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 12, eerste lid en 25.

2. Aan de ontheffing of vrijstelling kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden in het belang van een veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorwegen.

3. Onze Minister kan, de beheerder gehoord indien het de toepassing van de artikelen 12, eerste lid, en 25 betreft, de ontheffing of vrijstelling wijzigen of intrekken:

a. indien de door de aanvrager verstrekte gegevens zodanig onjuist of onvolledig blijken te zijn, dat op de aanvraag anders zou zijn beslist indien de juiste gegevens bij de beoordeling van de aanvraag bekend zouden zijn geweest;

b. in het belang van een veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorwegen.

4. Het is verboden te handelen in strijd met de voorschriften of beperkingen, bedoeld in het tweede lid.

§ 12. Bepalingen van strafrechtelijke aard

Artikel 41

Overtreding van de artikelen 2, eerste, derde, vierde en vijfde lid, 3, tweede lid, 4, tweede en vierde lid, 5, 6, tweede lid, 7, 8, 9, eerste lid, 10, eerste en tweede lid, 11, 12, eerste, derde en vierde lid, 13, eerste en derde lid, 14, eerste en derde lid, 15, eerste en derde lid, 16, 17, 18, eerste, derde en vierde lid, 19, 21, 22, 23, eerste, derde en vierde lid, 24, 25, eerste lid, 27, derde lid, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, eerste en derde lid, 39 en 40, vierde lid, vormt een strafbaar feit in de zin van artikel 87, eerste lid, van de wet.

§ 13. Slotbepalingen

Artikel 42

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Artikel 43

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit spoorverkeer.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 3 december 2004

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Uitgegeven de *eenentwintigste* december 2004

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

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 Staatscourant van 11 januari 2005, nr. 7.

Algemeen

Het voorliggende besluit strekt tot uitvoering van de Spoorwegwet voor wat betreft de regeling van het verkeer op de hoofdspoorwegen. Het gaat hier om de regeling van gedragingen van deelnemers aan het spoorverkeer welke van invloed zijn op de veiligheid van dat verkeer en op het ongestoorde verloop daarvan. Belangrijkste verkeersdeelnemer op het spoor is uiteraard de treinbestuurder, in het vakjargon aangeduid als machinist. Daarnaast spelen in het spoorverkeer de beheerder en de spoorwegondernemer een belangrijke rol. Ook personen die zich voor het verrichten van bepaalde taken op of nabij het spoor bevinden vallen onder het begrip verkeersdeelnemers.

Onder de oude Spoorwegwet konden voorschriften met betrekking tot het verkeer over de spoorwegen gevonden worden in het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen en het Reglement op de Raccordementen 1966.

Daarnaast bestond het Reglement Railverkeer met daaraan gekoppeld het Seinenboek. Dit reglement is een privaatrechtelijke, interne regeling van de N.V. NS.

Van oudsher heeft de opvatting bestaan dat de verkeersregels op publiekrechtelijke basis, bij of krachtens een algemene maatregel van bestuur, geregeld dienden te worden. Zowel de Spoorwegwet van 21 augustus 1859 als die van 9 april 1875 schreven zulks voor. En ook de nieuwe Spoorwegwet handhaaft dit principe.

De regels inzake het verkeer over de hoofdspoorwegen, met inbegrip van de seinregeling, zijn thans samengebracht in het voorliggende besluit.

Het Nederlandse spoorwegnet is het drukst bereden net van Europa. Het verkeersveiligheidsaspect verdient derhalve bijzondere aandacht. Niet alleen de gedragsregels en de seingeving zijn relevant, doch ook de deskundigheid van het spoorwegpersoneel, de beheersing van de verkeers- en vervoersstromen, de hoedanigheid van de spoorweginfrastructuur en van het rollend materieel alsmede de onderhoudstoestand van beide. Tenslotte zal een gedegen en deskundig toezicht op de naleving van deze verkeersregels niet ontbeerd kunnen worden. Spoorveiligheid vereist een integrale benadering.

Ingevolge de nieuwe Spoorwegwet omvat de taak van de beheerder de zorg voor de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infrastructuur, voor een eerlijke, niet-discriminerende verdeling van de capaciteit van de infrastructuur zowel ten behoeve van de beheerder zelf als ten behoeve van de spoorwegondernemingen en voor het leiden van het verkeer over de infrastructuur. Deze verschillende taakonderdelen worden door het volledig geïntegreerde bedrijf van de beheerder uitgevoerd.

Het voorliggende besluit heeft betrekking op het aspect zorg voor een veilig en ongestoord verloop van het spoorverkeer. De beheerder is ook degene, die verkeersmaatregelen kan nemen, die door de bestuurders van treinen, spoorwegondernemingen of door anderen, die zich op of nabij de hoofdspoorweg bevinden, opgevolgd moeten worden. Tenslotte behoort ook de zorg dat storingen in de treinenloop zo spoedig mogelijk verholpen worden tot zijn verantwoordelijkheid.

De opzet van het voorliggende besluit is dat er voor het gehele net van hoofdspoorwegen één stelsel van gedragsregels is dat voor alle typen spoorvoertuigen gelijkelijk geldt. Alleen voor het gebruik van hoofdspoorwegen uitsluitend binnen spoorwegemplacements zijn – waar dat nodig is – bijzondere gedragsregels opgenomen. Aldus is getracht te komen tot een eenvoudig, overzichtelijk en goed toegankelijk stelsel van verkeersregels dat geen overbodige detaillering bevat.

Bijzondere aandacht verdient het aspect van het verrichten van werkzaamheden aan of nabij de spoorbaan.

Ingevolge de Spoorwegwet bevordert de beheerder dat dergelijke werkzaamheden veilig plaatsvinden. Indien het veilig en ongestoord rijden of stilstaan met spoorvoertuigen als gevolg van die werkzaamheden niet mogelijk is, moet de beheerder het betrokken gedeelte van de hoofdspoorweg buiten dienst stellen.

Dit aspect heeft bijzondere aandacht gekregen in de Kadernota Railveiligheid die de Minister van Verkeer en Waterstaat in het jaar 1999 aan de Tweede Kamer heeft doen toekomen (Tweede Kamer, vergaderjaar 1998-1999, 26 699, nrs. 1 en 2). In deze nota wordt geconstateerd dat zich in het railsysteem op diverse plaatsen werknemers, waaronder baanwerkers, bevinden en dat de veiligheid van al deze werknemers gewaarborgd moet worden. De werkgever, aldus de nota, is verantwoordelijk voor de veiligheid van zijn personeel en deze moet nadenken over de risico's die zijn werknemers lopen en over de maatregelen die ter bestrijding daarvan getroffen moeten worden.

Als gevolg van het achterstallige onderhoud van de spoorweginfrastructuur zal er een intensivering van de herstelwerkzaamheden daaraan plaats vinden. Daarnaast vindt er een verdere intensivering van het spoorverkeer plaats. Dit heeft tot gevolg dat de baanwerkers grotere risico's zullen lopen.

De Kadernota concludeert dat het streven naar verbetering van de veiligheid van de baanwerkers alleen binnen bereik is door een principieel andere werkwijze, te weten door regulier treinverkeer uit te sluiten als er werkzaamheden aan de spoorbaan worden uitgevoerd. Het veilig werken aan de railinfrastructuur is alleen mogelijk bij een strikte scheiding van de werkzaamheden en de reguliere treinenloop. De inmiddels recentelijk aan de Tweede Kamer uitgebrachte Tweede Kadernota voor de veiligheid van het railvervoer in Nederland, met als titel «Veiligheid op de rails», borduurt hierop voort.

Het uitsluiten van regulier treinverkeer van de plaats waar werkzaamheden aan de infrastructuur worden verricht, is een uitsluitende bevoegdheid van de beheerder. Deze kan het betreffende gedeelte van de infrastructuur buiten dienst stellen als bedoeld in artikel 64 van de Spoorwegwet, kan de toegang afsluiten door een rood sein en door verkeersborden en kan de wissels zodanig plaatsen dat het treinverkeer niet naar de plaats van werkzaamheden wordt geleid.

Op de uitvoering van deze werkzaamheden zijn de Arbeidsomstandighedenwet 1998 en de uitvoeringsregelingen daarvan in volle omvang van toepassing. Daarbij zij met name gewezen op de bouwprocesbepalingen, die mede van toepassing zijn op civieltechnische werken of bouwwerken waarbij sprake is van aanrijdgevaar, en de algemene en aanvullende voorschriften voor de inrichting van arbeidsplaatsen in het Arbeidsomstandighedenbesluit. Verantwoordelijk voor de veiligheid en de gezondheid van de werknemers die de werkzaamheden uitvoeren en van derden die door deze uitvoering risico's lopen, is in eerste instantie de ondernemer/werkgever die deze werkzaamheden uitvoert. Daarnaast dragen ook de werknemers zelf bepaalde verantwoordelijkheden. En tenslotte draagt ook de opdrachtgever van die werkzaamheden op grond van bedoelde bouwprocesbepalingen bepaalde verantwoordelijkheden.

De werkgever is verplicht in een risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) vast te leggen welke risico's het werk voor de werknemers met zich brengt. Tot die risico's behoort bij werkzaamheden aan de spoorweginfrastructuur met name ook het risico van aanrijdgevaar. In het kader van die RI&E dient in een plan van aanpak te worden aangegeven welke maatregelen in verband met de geconstateerde risico's, dus ook in verband met aanrijdgevaar, worden genomen. De werkgever moet verder de werknemers doeltreffend inlichten over de aan hun werk verbonden risico's en de genomen maatregelen. Daarnaast moet de werkgever een

veiligheids- en gezondheidsplan (V+G-plan) opstellen, waarvan de RI&E deel uitmaakt en in het algemeen doeltreffende maatregelen nemen om de veiligheid en de gezondheid van zijn werknemers doeltreffend te beschermen.

De opdrachtgever dient er voor te zorgen dat een V+G-plan wordt opgesteld, dat voldoet aan de eisen van het Arbeidsomstandighedenbesluit, en dat het V+G-plan deel uitmaakt van het bestek van het bouwwerk.

In de meeste gevallen zal de opdrachtgever van de werkzaamheden de beheerder van de spoorweginfrastructuur zijn. Aldus kan de beheerder zijn voornoemde verantwoordelijkheden op basis van de Spoorwegwet enerzijds en die op basis van de Arbeidsomstandighedenwet anderzijds verwezenlijken en op elkaar afstemmen. Daarnaast heeft de beheerder in zijn hoedanigheid van opdrachtgever de mogelijkheid om ter verzekering van zijn verantwoordelijkheden op basis van de Spoorwegwet bij de aanbesteding van voornoemde werkzaamheden bestekvoorschriften in het belang van de veiligheid en het ongestoorde verloop van het spoorverkeer op te nemen. Van deze mogelijkheid wordt in de praktijk veelvuldig gebruik gemaakt.

Tegen de achtergrond van de hem opgedragen taak en ter bevordering van een zo groot mogelijke veiligheid bij de uitvoering van werkzaamheden aan of nabij het spoor is door de beheerder in nauwe samenwerking met de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid (SAS) en in samenspraak met vertegenwoordigers van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, van de Arbeidsinspectie en van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie rail, en het ministerie van Verkeer en Waterstaat, een normenkader ontwikkeld, genaamd Normenkader Veilig Werken aan de Railinfra. Doel van dit normenkader is een continue verbetering van de arbeidsveiligheid bij het werken in of nabij de railinfrastructuur, waarbij een maximale risicobeheersing leidend is. Dit normenkader zal worden gehanteerd bij de uitvoering van werkzaamheden aan of nabij het spoor.

Hiervoor is reeds aangestipt het belang van deskundigheid van het spoorwegpersoneel onder meer ook voor de veiligheid van het spoorverkeer. Aan deze deskundigheid worden eisen gesteld bij of krachtens het Besluit spoorwegpersoneel. In dat besluit worden de functies, die als veiligheidsfuncties worden aangeduid, beschreven en worden de eisen aan deze functies gesteld. Tot deze veiligheidsfuncties behoren onder andere die van treinbestuurder, rangeerder, wagencontroleur en de persoon die direct met het leiden van het verkeer over de infrastructuur is belast. Daarnaast worden voorschriften met betrekking tot de opleiding gegeven. Voor een volledig overzicht zij kortheidshalve naar dat besluit verwezen.

Gevolgen voor de handhaving

Voor wat betreft de handhaving van het voorliggende besluit zij opgemerkt dat deze een ander karakter en een andere intensiteit zal verkrijgen in vergelijking met de toestand onder de bestaande spoorwegwetgeving.

De bestaande regelgeving bestond voor een deel uit publiekrechtelijke voorschriften en een deel uit privaatrechtelijke bepalingen van de NV. NS. Geleidelijk aan heeft het privaatrechtelijke deel een steeds grotere omvang gekregen.

Met name op het gebied van verkeersregulering bevatte de bestaande spoorwegwetgeving slechts een beperkt aantal voorschriften. Veel voorschriften waren opgenomen in het Reglement Railverkeer en in het Seinenboek, beide particuliere regelingen van de NS die via privaatrechtelijke weg bindend werden gemaakt.

Nu de nieuwe spoorwegwetgeving op publiekrechtelijke leest is geschoeid, heeft dit gevolgen voor de handhaving. Aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat is inmiddels toegevoegd een divisie rail die zich met de handhaving van deze wetgeving gaat bezighouden.

Lasten voor het bedrijfsleven

In dit besluit worden onder bedrijfsleven begrepen de spoorwegondernemingen en de bestuurders van treinen. In Nederland gaat het thans om zes spoorwegondernemingen die zich met personenvervoer bezighouden en 12 spoorwegondernemingen die zich met goederenvervoer bezighouden. In totaal hebben deze spoorwegondernemingen ongeveer 3700 treinbestuurders in dienst.

Onderstaande verplichtingen kunnen voor het bedrijfsleven administratieve lasten doen ontstaan:

1. technisch onderzoek aan een trein voor vertrek (artikel 2, lid 1);
2. melden van voorzieningen (artikel 2, lid 4);
3. informatieverstrekking voor vertrek aan treinbestuurder en beheerder (artikelen 4 en 5);
4. melden van wijziging van de veiligheidsmaatregelen door beheerder (artikel 7);
5. informatieverstrekking omtrent hoofdspoorweginfrastructuur door beheerder (artikel 8);
6. melden van uitstekende lading aan beheerder (artikel 12);
7. melden van een proefrit aan de beheerder (artikel 18);
8. aanduiding door beheerder van een buiten dienst gesteld gedeelte van de spoorweg (artikel 21);
9. verstrekken van rangeeropdracht en rangeerplan;
10. aanvragen van ontheffing of vrijstelling.

Ten aanzien van de onder 2, 4, 5 en 6 vermelde informatieverstrekking zij opgemerkt dat deze zowel mondeling als schriftelijk kan geschieden. Er zal dus niet in alle gevallen sprake zijn van administratieve lasten.

De overige in het voorliggende besluit opgenomen informatieverstrekkingen, die hiervoor niet zijn vermeld, geschieden mondeling.

De hiervoor beschreven verplichtingen bestonden reeds onder het regime van de oude spoorwegwetgeving, zij het vaak op privaatrechtelijke basis. Hier zal derhalve geen verzwaring van de lasten voor het bedrijfsleven optreden.

Artikelen

Artikel 1

Onderdeel e:

Het bleek niet mogelijk om een goede definitie te geven van spoorwegemplacement. Omdat dit begrip een belangrijke rol speelt in verband met de bijzondere voorschriften voor het gebruik van hoofdspoorwegen uitsluitend binnen een dergelijk emplacement, is besloten deze emplacementen nauwkeurig aan te duiden op een kaart.

Onderdeel f:

Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor wordt geregeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en in de daarop gebaseerde Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen. In deze Regeling worden de onderscheiden gevaarlijke stoffen aangeduid met een zogenaamd UN-nummer. Deze stoffen krijgen daarnaast een gevaarsidentificatienummer. Deze nummers zijn bekend bij alle instanties die met de hulpverlening bij ongevallen met deze stoffen zijn belast. Uit een oogpunt

van verkeersveiligheid op het spoor en ingeval van ongelukken is het derhalve van groot belang dat de beheerder en de treinbestuurder voor de aanvang van het transport op de hoogte zijn van deze nummers. De spoorwegonderneming wordt dan ook de verplichting opgelegd om voor het vertrek van een trein met gevaarlijke stoffen deze nummers te melden aan de beheerder en aan de bestuurder van de betrokken trein.

Onderdeel h:

Omdat het gebruik van hoofdspoorwegen niet alleen behoeft te bestaan uit het rijden daarover, doch bijvoorbeeld ook het aldaar stilstaan of parkeren kan omvatten, is ter vermijding van misverstand een definitie van dit gebruik opgenomen. Deze definitie sluit aan bij artikel 56 van de Spoorwegwet.

Onderdeel j:

De definitie van treinstel is opgenomen om duidelijk aan te geven dat het hier gaat om treinen die uitsluitend bestemd zijn voor het vervoer van personen met hun bagage en eventueel huisdieren.

Artikel 2

Bij het spoorverkeer zijn de kansen op ongevallen kleiner dan bij het wegverkeer, de gevolgen van ongevallen kunnen echter wel groter zijn. Enerzijds is de massa die verplaatst wordt en de daardoor veroorzaakte kinetische energie aanzienlijk en anderzijds kan het remvermogen niet zodanig zijn dat dergelijke zware massa's in korte tijd tot stilstand gebracht kunnen worden. Daarnaast wordt het Nederlandse spoorwegnet zeer intensief bereden. Dit alles leidt er toe dat aan de veiligheid van het spoorverkeer grote aandacht besteed moet worden.

Dit begint reeds bij de strenge technische eisen waaraan zowel rollend materieel als de infrastructuur moeten voldoen en de eis dat dit materieel en deze infrastructuur op elkaar afgestemd moeten zijn. Daarnaast dienen zowel rollend materieel als infrastructuur tijdens het gebruik bij voortdurende aan eerderegenoemde technische eisen te blijven voldoen en dienen zij goed onderhouden te worden. Een en ander is geregeld in de Spoorwegwet en in de daarop gebaseerde algemene maatregelen van bestuur Besluit keuring spoorvoertuigen en Besluit spoorweginfrastructuur.

Passend in dit streven naar veiligheid is het voorschrift van dit artikel dat de spoorwegondernemer verplicht is om de trein door een deskundige te doen onderzoeken op eventuele gebreken die de verkeersveiligheid in gevaar kunnen brengen en om eventuele gebreken voor het vertrek te doen herstellen of om althans zodanige voorzieningen te treffen dat de verkeersveiligheid niet in gevaar gebracht wordt. Omdat bij dit onderzoek onderscheid gemaakt wordt tussen goederentreinen en personentreinen en omdat de momenten, waarop het onderzoek plaats moet vinden, verschillend zijn, is de verdere regeling daarvan opgenomen in een ministeriële regeling.

In geval van goederenwagens en hun lading wordt de technische controle en de controle op de juiste belading uitgevoerd door de wagencontroleur. De functie van deze persoon wordt in eerdergenoemd Besluit spoorwegpersoneel geregeld omdat deze functie als een veiligheidsfunctie wordt aangemerkt. De wagencontroleur is in dienst van de spoorwegonderneming. De controle van treinstellen en spoorvoertuigen bestemd voor reizigersvervoer wordt uitgevoerd door controleurs die storingsmonteurs worden genoemd.

De spoorwegonderneming stelt zowel de bestuurder als de beheerder in kennis van eventuele maatregelen die hij heeft genomen. Deze meldplicht vloeit mede voort uit de Technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europees hogesnelheids-spoorwegsysteem (richtlijn 96/48/EG).

Artikelen 3 en 4

Deze artikelen verplichten de spoorwegonderneming om de treinbestuurder die voor haar het vervoer verricht en de beheerder voor het vertrek van de trein die informatie te verschaffen, die voor ieder van hen essentieel is voor een veilige verkeersafwikkeling. Met vertrek wordt hier bedoeld vertrek voor de eerste rit op een dag. Naast de mededeling of sprake is van een personen- of goederentrein, zal de onderneming ook moeten vermelden of er daadwerkelijk personen of goederen vervoerd worden. Op welke wijze de onderneming deze informatie verschafft is aan haar overgelaten. Over de wijze van informatieverschaffing zal de onderneming zowel met de beheerder als met haar bestuurder(s) afspraken maken. Gelet op het belang van deze informatie, is het de spoorwegonderneming verboden de trein te doen vertrekken indien zij niet aan haar verplichtingen heeft voldaan.

Afzonderlijke vermelding verdient het punt van het mogelijk niet detecteren van spoorvoertuigen. Detectie is van cruciaal belang voor het goed functioneren van de beveiligingsinstallaties op het spoor. Indien een voertuig niet gedetecteerd wordt, moet de beheerder de mogelijkheid hebben om gepaste aanwijzingen te geven in het belang van een veilig en ongestoord verloop van het verkeer. Aan de bestuurder kan hij zulks doen op basis van artikel 23 van dit besluit. Op grond van dat artikel is de bestuurder verplicht deze aanwijzing op te volgen. Ten aanzien van de betrokken spoorwegonderneming bestaat deze bevoegdheid op basis van het derde lid van artikel 4. Voor deze spoorwegonderneming is de verplichting om zodanige aanwijzing op te volgen opgenomen in het vierde lid van artikel 4. Of een spoorvoertuig al dan niet detecteert kan de spoorwegonderneming zien in het goedkeuringscertificaat. Detectie is een van de eisen voor het verkrijgen van een goedkeuringscertificaat. Detecteert een voertuig niet, dan moet dit in het goedkeuringscertificaat vermeld worden.

Met betrekking tot het UN-nummer en het gevaarsidentificatienummer van gevaarlijke stoffen zij kortheidshalve verwezen naar hetgeen in de toelichting bij artikel 1, onderdeel g, is gesteld.

Artikel 5

Ook dit artikel legt aan de spoorwegonderneming een verplichting op en wel om ervoor te zorgen dat gedurende de exploitatie van haar trein van het hoge-snelheidsspoorwegsysteem bij voortdurende deskundige ter beschikking is tot wie de bestuurder zich bij een incident of bij een ernstig defect aan de trein kan wenden voor advies. Deze verplichting vloeit voort uit de Technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (richtlijn 96/48/EG) en zij is dan ook alleen van toepassing bij een hogesnelheidstrein.

Daarnaast heeft de bestuurder op grond van artikel 22 van dit besluit de verplichting om zodanig incident of defect onmiddellijk te melden aan de beheerder.

Artikel 6

In het belang van de verkeersveiligheid op het spoor wordt aan de treinbestuurder de verplichting opgelegd om zich voor het vertrek van een aantal essentiële zaken te vergewissen. Hier is bewust gekozen voor de term vergewissen omdat de bestuurder een aantal verificaties ook kan laten verrichten door bijvoorbeeld de op de trein aanwezige conducteur, of ander bevoegd spoorwegpersoneel, zoals of de verlichting aan de voor- en achterzijde van de trein functioneert, of de deuren van de trein gesloten zijn en of er geen passagiers of bagage tussen de deuren bekneld zitten.

In de eerste plaats moet de bestuurder verifiëren of de spoorwegonderneming in wiens opdracht hij rijdt, de verplichtingen bedoeld in de artikelen 2, 3 en 4 is nagekomen, of er voor de door hem te berijden baanvakken bijzondere verkeersmaatregelen gelden en of er eventueel ontheffingen of vrijstellingen voor de door hem uit te voeren rit zijn afgegeven.

Daarnaast moet hij controleren of de essentiële voorzieningen van de trein, zoals de dodemansinrichting, de automatische treinbeveiliging indien aanwezig en de telecommunicatiemiddelen goed functioneren. De telecommunicatiemiddelen zijn van groot belang voor zijn contact met de beheerder en met andere treinbestuurders.

Is een of ander niet geverifieerd of functioneert iets niet goed dan mag hij niet vertrekken. In een dergelijk geval zal hij ingevolge artikel 22 eerst de beheerder dienen te raadplegen.

Ook hier wordt de term vertrek gebezigd in de betekenis van vertrek voor de eerste rit op een dag. In het derde en het vierde lid worden een aantal controles ook verplicht gesteld indien tijdens dezelfde rit er een wijziging in de samenstelling van de goederentrein plaats vindt of een wisseling van bestuurder of een wisseling van bestuurderscabine in verband met een verandering van de rijrichting van de trein.

Artikel 7

In dit artikel wordt aan de beheerder de verplichting opgelegd om de treinbestuurder in het hoge-snelheidsspoorwegsysteem onverwijld mededeling te doen omtrent wijzigingen in de veiligheidsmaatregelen op de door deze te berijden infrastructuur.

Deze informatie is van wezenlijk belang voor de veiligheid. Het zou bijvoorbeeld kunnen zijn, dat onverwacht snelheidsbeperkingen zijn ingesteld of dat de seingeving of het aanwezige automatische treinbeveiligingssysteem defecten vertoont.

Deze verplichting vloeit voort uit de Technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (richtlijn 96/48/EG).

Artikel 8

Het Nederlandse spoorwegnet is verdeeld in een groot aantal baanvakken. Deze baanvakken vertonen vaak technische verschillen die historisch te verklaren zijn of die een gevolg zijn van de onderhoudstoestand. Een en ander kan leiden tot bijvoorbeeld verschillen in de toegestane maximumsnelheid, in de maximale toelaatbare aslasten of in de toegepaste treinbeveiligingssystemen. Voor een groot deel zijn deze verschillen aangegeven op kaarten die deel uitmaken van de zogenaamde netverklaring, geregeld in artikel 58 van de wet. Deze kaarten kennen hun beperking wat detaillering betreft. Voor de spoorwegonderneming zijn gegevens omtrent de infrastructuur van belang om vooraf de veilige route voor haar vervoer te kunnen bepalen. Om die reden is bij dit artikel aan de

beheerder de verplichting opgelegd om de nodige informatie omtrent deze infrastructuur aan de spoorwegonderneming te verstrekken.

Artikel 9

Dit artikel is van cruciaal belang daar het verband houdt met de afstand waarbinnen een trein rijdend met een bepaalde snelheid tot stilstand kan worden gebracht. Bij de berekening van deze snelheid wordt rekening gehouden met de samenstelling van de trein, de beremming en de belading van de trein, de maximum snelheid van de individuele voertuigen waaruit de trein bestaat, met de dwarskrachten en de longitudinale krachten die kunnen optreden. Deze berekeningsmethode is zo gedetailleerd, dat deze beter in een ministeriële regeling kan worden opgenomen. Het spreekt voor zich, dat de spoorwegonderneming de aangewezen is om deze berekening te maken.

Artikel 10

Op de infrastructuur van de hoofdspoorwegen doen zich een aantal situaties voor, waarin de maximum snelheid van een trein uit een oogpunt van verkeersveiligheid beperkt dient te zijn. Die snelheid moet in elk geval zodanig zijn, dat de bestuurder in staat is de trein tijdig tot stilstand te brengen, dat wil zeggen binnen de afstand waarover hij de spoorweg kan overzien en waarover deze vrij is. Deze snelheid mag in ieder geval niet hoger zijn dan 40 km/h. Deze situaties worden in het eerste lid van dit artikel opgesomd en zij spreken voor zich. In het tweede lid van dit artikel wordt een situatie weergegeven, waar alleen een beperking tot ten hoogste 40 km/h wordt voorgeschreven.

Daarnaast kan het nog zijn, dat op grond van een verkeersaanwijzing van de beheerder niet harder gereden mag worden dan de daarbij aangegeven snelheid.

Op gedeelten van de spoorweginfrastructuur waar werkzaamheden worden uitgevoerd op een arbeidsplaats of bouwplaats in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet 1998, kan de uitvoerder van die werkzaamheden in het kader van die wet een bepaalde rijsnelheid voorschrijven die lager kan liggen dan 40 km/h.

Tenslotte mag ook bij het rijden uitsluitend binnen een spoorweg-emplacement niet harder gereden worden dan 40 km/h.

Artikel 11

Overbelading levert ook bij spoorvoertuigen gevaar op voor de veiligheid van het spoorverkeer. Niet alleen omdat de draagkracht van het voertuig daarop niet is berekend, doch ook omdat daardoor de remweg van een dergelijk voertuig aanmerkelijk kan worden verlengd. Daardoor klopt de berekening van de in de toelichting bij artikel 9 vermelde maximum snelheid niet meer.

Artikel 12

De gevaarstelling door spoorvoertuigen, waarvan de lading buiten het vastgestelde voertuigprofiel uitsteekt of waarvan de lading niet afdoende is geborgd tegen het van het voertuig afvallen, behoeft geen nader betoog. Beide situaties zijn in dit artikel verboden.

Evenals in het wegverkeer, doet zich in het spoorverkeer de situatie voor dat lading vervoerd moet worden die buiten het voertuigprofiel uitsteekt. Indien de situatie van de spoorweginfrastructuur zich daarvoor leent, is – eventueel onder het stellen van bepaalde voorwaarden – het vervoer van dergelijke lading toelaatbaar.

In de spoorwereld bestaan een aantal profielen. In de eerste plaats is daar het profiel van het voertuig (omgrenzingsprofiel). Een spoorvoertuig mag qua bouw en qua beweging niet buiten de grenzen van dit profiel uitkomen. Dit is een technische eis die geldt voor de goedkeuring en toelating van deze voertuigen en deze eis is dan ook vastgelegd in een ministeriële regeling op basis van het Besluit keuring spoorvoertuigen.

Daarnaast is er het profiel van de vrije ruimte. Dit is een ruimte rondom de spoorweginfrastructuur, waarbinnen zich uit veiligheidsoverwegingen in beginsel geen vaste voorwerpen mogen bevinden.

Ten slotte is er nog het profiel, bedoeld in artikel 12, tweede lid, onderdeel a. Dit is een ruimte rondom de spoorweginfrastructuur, die iets ruimer is dan het profiel van de vrije ruimte. Binnen deze ruimte kan onder bepaalde voorwaarden het vervoer van lading die tot een bepaalde afmeting buiten het omgrenzingsprofiel van het voertuig uitsteekt, toegelaten worden. Op die situatie ziet het tweede lid van artikel 12. Voor het vervoeren van lading die verder buiten het omgrenzingsprofiel uitsteekt, zal onder alle omstandigheden een ontheffing nodig zijn. Een dergelijk vervoer vereist soms ingrepen in de infrastructuur zelf, zoals het tijdelijk verwijderen van seinen of portalen.

Richtlijnen voor de belading van spoorvoertuigen zijn opgenomen in Hoofdstuk 2.4 van het Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV), en in bijlage II bij dit reglement.

Artikel 13

Er bevinden zich in Nederland een beperkt aantal gebieden, waar het spoorverkeer niet wordt geregeld door lichtseinen. Omdat ook daar het verkeer veilig en ongestoord zal dienen te verlopen, is het noodzakelijk om voorafgaande aan het gebruik van een dergelijk baanvak dit te melden aan de beheerder. Deze kan alsdan aanwijzingen geven om de veiligheid te waarborgen.

Op deze regel is slechts een uitzondering, namelijk in het geval dat zowel de te gebruiken infrastructuur als het betreffende spoorvoertuig zijn uitgerust met een op elkaar afgestemd en goed functionerend ERTM-systeem.

Artikel 14

De ratio van dit artikel is, dat de bestuurder die in de cabine aan de voorkant van de trein zit, bij het achteruit rijden geen zicht heeft op het achter de trein gelegen gedeelte van de infrastructuur. Heeft hij echter de beschikking over een rangeerder die wel zodanig zicht heeft en die bij voortdurende met hem in verbinding staat, dan is achteruitrijden toegestaan. Het zelfde kan gezegd worden indien de trein is uitgerust met een installatie, die de bestuurder in dit geval een onbelemmerd uitzicht op de achter de trein gelegen infrastructuur biedt. Een dergelijke installatie is thans technisch in voorbereiding. Blijkt die te voldoen, dan behoeft dit besluit niet aangepast te worden.

Ook voor het koppelen en ontkoppelen van treinstellen is een uitzondering op het verbod om achteruit te rijden opgenomen. Bij dit koppelen en ontkoppelen gaat het slechts om een over uitzonderlijk korte afstand achteruitrijden.

Een andere reden voor dit artikel vormt het streven om het achteruitrijden tijdens het rangeren – in het vakjargon van de spoorwegen aangeduid als geduwd rangeren - tegen te gaan. In de praktijk is gebleken dat tijdens deze vorm van rangeren ernstige ongelukken gebeuren met rangeerders. Dit is voor de Arbeidsinspectie aanleiding geweest om op basis van de Arbeidsomstandighedenwet 1998 een beleidsregel terzake uit te vaardigen. In het jaar 1999 heeft de Arbeidsinspectie een zodanig

rangeren zelfs stilgelegd zolang niet bepaalde veiligheidsvoorzieningen voor de rangeerders getroffen waren.

Artikel 15

Een bijzondere vorm van achteruitrijden vormt het terugzetten van een trein. Dit houdt in een achteruitrijden waarbij een reeds gepasseerde verkeersbeïnvloedende installatie nogmaals moet worden gepasseerd. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om een sein, een wissel, een spoorwegovergang of dergelijke. Na het voorbijrijden van deze installaties treden veelal wijzigingen op in de voor het voorbijrijden bestaande toestand. Te denken valt bijvoorbeeld aan het omzetten van het wissel, het weer open gaan van de slagbomen bij een overweg of het doven van de waarschuwingsknipperlichten aldaar. Het zonder meer weer met een trein daar passeren zou tot zeer gevaarlijke situaties leiden. Om die reden zal het terugzetten als hier bedoeld altijd gemeld moeten worden aan de beheerder. De beheerder kan dan de noodzakelijke maatregelen treffen om het terugzetten veilig te doen verlopen.

Artikel 16

Op bijvoorbeeld haventerreinen kan zich de situatie voordoen dat hoofdspoorweginfrastructuur in de voor het openbaar verkeer openstaande wegen is gesitueerd. Waar spoor- en wegverkeer elkaar ontmoeten, zal een regeling in het belang van de verkeersveiligheid niet gemist kunnen worden. Voor deze regeling is aansluiting gezocht bij artikel 3 van de Spoorwegwet, welk artikel geldt voor het verkeer op de spoorweg en welk artikel ook geldt voor de treinbestuurder, en bij de bestaande regeling voor tramverkeer.

In de wegenverkeerswetgeving wordt de trambestuurder aangemerkt als weggebruiker. Die bestuurder heeft zich derhalve op de weg aan de verkeersregels te houden, waaronder het verbod om zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op die weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd. De andere weggebruikers verlenen voorrang aan de bestuurders van een tram.

Uit een oogpunt van harmonisatie wordt voor de treinbestuurder bij het onderhavige artikel een regeling getroffen analoog aan die voor de trambestuurder op de weg.

Artikel 17

Dit artikel heeft betrekking op de situatie waarin de spoorweg een weg kruist, die niet voor het openbaar verkeer openstaat. Voor een dergelijke situatie kan de wegenverkeerswetgeving geen verkeersregels stellen. De Spoorwegwet biedt in artikel 65 die mogelijkheid wel.

Artikel 17 richt zich tot de weggebruikers die een zodanige overweg naderen. Allereerst is daar de verplichting om aan spoorvoertuigen voorrang te verlenen. Daarnaast is het de weggebruiker verboden om zodanige spoorwegovergang op te rijden of te betreden indien hij de kruising niet terstond geheel kan passeren en deze geheel kan vrijmaken of indien aldaar door de begeleider van een trein een stopteken wordt gegeven. Hier is aansluiting gezocht bij de regels uit het RVV 1990 welke gelden bij kruisingen van spoorwegovergangen met wel voor het openbaar verkeer openstaande wegen.

Artikel 18

Op grond van dit artikel mag de spoorwegonderneming op de hoofdspoorweg geen proefrit met rollend materieel uitvoeren zonder dit te melden aan de beheerder in het geval van het conventionele spoorwegsysteem, of zonder daarvoor een plan te hebben opgesteld en dat ter goedkeuring aan de beheerder te hebben voorgelegd in geval van het hoge-snelheidsspoorwegsysteem.

Voor proefritten moeten door de beheerder soms voorzieningen worden getroffen. Het spreekt dus vanzelf dat hem deze ritten worden gemeld, onderscheidenlijk dat hij het plan daarvoor moet goedkeuren. Ook zal moeten worden gezien of er eventueel nog ontheffingen van het voorliggende besluit of van de bepalingen van de Spoorwegwet betreffende de technische status van het voertuig nodig zijn.

De beheerder kan naar aanleiding van de melding in het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de hoofdspoorweg aanwijzingen geven. Deze zullen door de spoorwegonderneming moeten worden nageleefd, anders geldt voor hem het verbod de proefrit uit te voeren.

Deze bepaling vloeit voor wat betreft het hoge-snelheidsspoorwegsysteem voort uit de Technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (richtlijn 96/48/EG).

Artikel 19

Indien de bestuurder een trein onbeheerd achter laat, bijvoorbeeld als hij deze tijdelijk parkeert, dient hij er voor te zorgen dat deze niet van zelf in beweging kan komen. In het vakjargon van de spoorwegen wordt parkeren aangeduid met opstellen van een trein.

Artikel 20

Van evident belang voor een veilig en ongestoord spoorverkeer zijn de seinen. Seinen kunnen worden verdeeld in seinen die een ge- of verbod, een waarschuwing of een aanduiding inhouden. Seinen kunnen voorkomen in de vorm van verkeerslichten, verkeersborden, signaal-inrichtingen, gebaren of bepaalde objecten, zoals palen of liggende balken van een bepaalde vorm. Welke vormen van seinen er kunnen voorkomen, wordt aangegeven in een ministeriële regeling. Naast de aard, betekenis en uitvoering van de seinen is ook de plaatsing ervan van groot belang in verband met de zichtbaarheid. Daar een en ander technisch en gedetailleerd is, wordt deze materie in dezelfde ministeriële regeling geregeld. Uitgangspunt voor deze regeling vormen het door de N.V. NS opgestelde seinreglement en seinenboek.

Artikel 21

Het uitvoeren van werkzaamheden op of nabij de hoofdspoorweg brengt risico's met zich. Zoals in het algemene deel van deze nota van toelichting uiteengezet, valt dit uitvoeren van werkzaamheden onder de vigeur van de Arbeidsomstandighedenwet 1998. Er zullen echter ook bepaalde verkeersmaatregelen nodig zijn in verband met de veiligheid en het ongestoorde verloop van het spoorverkeer. Tot het treffen daarvan is de beheerder bevoegd. In verband daarmee wordt bij dit artikel aan de beheerder de zorg opgedragen om een aantal maatregelen te nemen of te doen nemen die een relatie hebben met het verkeer over de spoorweg. Hiertoe behoren het plaatsen van borden bij het begin en het einde van een buiten dienst gesteld gedeelte van de infrastructuur en het buiten dienst stellen van een gedeelte van de spoorweg in de bij ministeriële regeling bepaalde gevallen. Overigens worden in deze ministeriële

regeling ook meer generieke afwegingen gemaakt. Daarnaast draagt de beheerder zorg voor het afschermen van de plaats waar gewerkt wordt en het gebruik van automatische waarschuwingsapparatuur voor naderende treinen. Deze maatregelen laten de taken en bevoegdheden op grond van de Arbeidsomstandighedenwet 1998 van de werkgever, die ter plaatse werkzaamheden uitvoert, geheel onverlet.

Artikel 22

De beheerder kan nimmer zijn verantwoordelijkheid voor een veilig en ongestoord verloop van het spoorverkeer waarmaken indien hij niet onverwijld omtrent storingen of onregelmatigheden aan een trein of op of aan het spoor wordt geïnformeerd. Aan treinbestuurders en andere personen die deelnemen aan het verkeer over de hoofdspoorweg wordt dan ook bij dit artikel de verplichting opgelegd om dergelijke situaties terstond aan de beheerder te melden. In verband hiermede kan de beheerder aan deze bestuurders en deze andere personen verkeersaanwijzingen geven, die zij moeten opvolgen.

Deze bepaling vloeit mede voort uit de Technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (richtlijn 96/48/EG).

Artikel 23

In verband met zijn verantwoordelijkheid voor een veilig en ongestoord verloop van het spoorverkeer wordt bij dit artikel aan de beheerder de zorg opgedragen voor een zo spoedig mogelijk herstel van de normale treinenloop in geval van storingen in het treinverkeer of van andere onregelmatigheden op of aan het spoor die een veilig en ongestoord verkeer in gevaar brengen of kunnen brengen. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan technische defecten, gladde sporen als gevolg van bladafval of ernstige roest op de spoorstaven, of defecten aan de noodvoorzieningen in tunnels.

De beheerder is terzake bevoegd eventueel aanwijzingen te geven aan de treinbestuurders en aan een ieder die zich op of nabij het spoor bevindt. Genoemde personen zijn verplicht deze aanwijzingen op te volgen.

Aan de beheerder wordt de verplichting opgelegd om een noodplan op te stellen met vermelding van de diverse overheidsinstanties die bij ernstige ongevallen of ernstige verstoring van het treinverkeer gewaarschuwd moeten worden. Deze bepaling vormt mede een implementatie van artikel 29 van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (PbEG L 75).

Artikel 24

Het voorschrift van de maximale lengte van een trein van het hoge-snelheidsspoorwegsysteem komt voort uit de Technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (richtlijn 96/48/EG).

Of in de toekomstige TSI van het subsysteem exploitatie van het conventionele spoorwegsysteem een bepaling over de maximale lengte van een trein zal worden opgenomen, is thans nog niet te voorzien.

Artikel 25

Enkele voertuigen kennen vanwege de belading of vanwege eigenschappen van het voertuig zelf, beperkingen ten aanzien van de plaats in de trein. Een voorbeeld is de plaats van een locomotief die, zonder tractie te leveren, opgezonden wordt in de trein. Vanwege krachten die op de koppelingen kunnen ontstaan door de opzending van de locomotief, wordt voorgeschreven dat een dergelijke locomotief uitsluitend direct achter de trekkende locomotief geplaatst wordt, dan wel geheel achteraan de trein. Omdat dergelijke plaatsingsvoorschriften technisch en soms gedetailleerd zijn, worden deze opgenomen in een ministeriële regeling. Veel van dergelijke plaatsingsvoorschriften vloeien voort uit de zogenaamde UIC fiches, de door de Internationale Spoorweg Unie uitgegeven normbladen. In de ministeriële regeling zal dan terzake naar deze fiches worden verwezen.

Artikel 26

In het spoorverkeer geldt dat de treinen overdag en 's nachts van brandende verlichting aan de voor- en de achterzijde moeten zijn voorzien. In plaats van verlichting aan de achterzijde mag een trein, met uitzondering van een trein op een buiten dienst gesteld spoor, ook twee schilden voeren, die moeten voldoen aan bij ministeriële regeling te stellen eisen. De technische eisen waaraan deze verlichting moet voldoen, maken onderdeel uit van het pakket van technische eisen waaraan het rollend materieel moet voldoen. Dit besluit regelt alleen dat deze verlichting moet branden. Tevens geeft het besluit aan welke uitzonderingen op dit beginsel gelden.

Het voorschrift voor de trein van het hoge-snelheidsspoorwegsysteem vloeit voort uit de Technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (richtlijn 96/48/EG).

Artikel 27

Verlichting aan de voorzijde van een trein is met name bij duisternis en slecht zicht van belang om de trein tijdig te kunnen opmerken. Dit geldt zowel bij overwegen als in de gevallen waarin aan de infrastructuur wordt gewerkt. Daarom is er ook een regeling getroffen voor het geval de verlichting aan de voorzijde geheel is uitgevallen. In dat geval mag de bestuurder slechts met een zodanige snelheid rijden, dat hij in staat is de trein tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de spoorweg kan overzien en waarover deze vrij is. In elk geval mag hij niet harder rijden dan 40 km/h. Daarnaast moet hij bij de nadering van een overweg tijdig een geluidssignaal geven. Voldoet de bestuurder niet aan deze voorwaarden dan is het hem verboden verder te rijden.

Het ligt uiteraard voor de hand dat de bestuurder het defect indien enigszins mogelijk voor het bereiken van het eindpunt van zijn rit laat repareren. Hier is gebruik gemaakt van de term rit omdat dat gekoppeld is aan het nummer van de trein. Niet alleen is dit in het belang van de veiligheid, maar ook om te voorkomen dat de dienstregeling in de war raakt doordat hij slechts met een snelheid van ten hoogste 40 km/h mag rijden.

Artikelen 28 tot en met 32

Deze artikelen regelen specifiek het gebruik van hoofdspoorwegen uitsluitend binnen spoorwegemplacementen. In het vakjargon van de spoorwegen wordt het manoeuvreren met spoorvoertuigen aldaar

aangeduid als rangeren en de spoorvoertuigen waarmee gerangeerd wordt, worden aangeduid als rangeerdelen.

Uitgaande van de opzet van het voorliggende besluit zoals verwoord in het algemene deel van deze nota van toelichting, bevatten deze artikelen naast definities van rangeren en parkeren, aan de ene kant een bepaling die aangeeft welke artikelen van dit besluit niet van toepassing zijn op het gebruik van hoofdspoorwegen uitsluitend binnen spoorweg-emplacementen, en aan de andere kant een aantal voorschriften die specifiek gelden voor dit gebruik. De definitie van rangeren geldt voor het verkeer over hoofdspoorwegen, andere regelingen worden niet aangepast. Voor de definitie van parkeren is aansluiting gezocht bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Parkeren is uiteraard niet het als gevolg van een bijsturingsmaatregel tijdelijk stilstaan op het spoorwegemplacement gedurende de reguliere treindienst.

De in artikel 29 uitgezonderde bepalingen spreken in wezen voor zich.

Het in artikel 31 bedoelde rangeerplan bevat een overzicht van de spoorbezetting voor een bepaalde tijd en van de beoogde rangeerbewegingen binnen een geografisch afgebakend gebied. Een dergelijk plan maakt het mogelijk dat tussen beheerder en vervoerder een afspraak wordt gemaakt dat de vervoerder (een deel van) een emplacement exclusief voor een bepaalde tijdspanne ter beschikking krijgt zonder dat vooraf het precieze verloop van de rangeerbewegingen vast staat. Vooral voor het goederenvervoer is deze mogelijkheid van belang.

De overige bepalingen van dit besluit zijn onverminderd van toepassing op het gebruik uitsluitend binnen een spoorwegemplacement.

Artikel 35

Bij het vertrek van een trein kunnen ongevallen plaatsvinden, soms met ernstige gevolgen. Het onderbreken van een remming, die het gevolg is van het gebruik van de noodrem, zou deze situatie nog verergeren. Om die reden is een verbod ingevoerd om tijdens het vertrek een noodremming te onderbreken.

Artikel 36

Op de treinbestuurder rust een grote verantwoordelijkheid om de trein veilig door het verkeer te verplaatsen. In verband daarmee dient voorkomen te worden dat zijn aandacht van het verkeer wordt afgeleid. Daarom legt dit artikel aan de spoorwegonderneming de verplichting op om zodanige maatregelen te nemen, dat gedurende het gebruik van een hoofdspoorweg in haar opdracht geen gevaar ontstaat dat de aandacht van de bestuurder van het verkeer aldaar wordt afgeleid. De spoorwegonderneming zal dus voor een goede instructie van haar bestuurders en overig treinpersoneel op dit punt zorg moeten dragen.

Artikel 37

Om misverstanden tijdens de communicatie over veiligheidsaangelegenheden in het spoorverkeer te voorkomen dient deze communicatie kort en zakelijk te zijn. Dit geldt voor de onderlinge communicatie tussen de treinbestuurder, het treinpersoneel en de beheerder. Het eerste lid van dit artikel voorziet hierin.

De Technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (richtlijn 96/48/EG) schrijft voor dit spoorwegsysteem nauwkeurig voor hoe een dergelijke communicatie inzake veiligheid dient te verlopen en welke terminologie daarvoor gebruikt dient te worden. Het voorschrift terzake uit deze Technische specificatie is in het derde lid dit artikel geïmplementeerd.

Naar verwachting zal een vergelijkbaar voorschrift voorkomen in de toekomstige Technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "exploitatie" van het conventionele spoorwegsysteem (richtlijn 2001/16/EG). Om dit laatste voorschrift alsdan op eenvoudige wijze te kunnen implementeren, is in het tweede lid van dit artikel aan de Minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid gegeven nadere regels te stellen.

Artikel 38

In een aantal artikelen van dit besluit wordt aan de beheerder de bevoegdheid gegeven verkeersaanwijzingen te geven. Het is aan de beheerder om afhankelijk van de omstandigheden te bepalen welke aanwijzing hij zal geven. Dit wordt aan de deskundigheid van de beheerder overgelaten.

In het verleden zijn een aantal standaard aanwijzingen opgesteld die in bepaalde aangeduide gevallen werden gegeven. Om de beheerder bevoegd te maken ook onder het huidige besluit van die aanwijzingen gebruik te maken, kunnen deze in een ministeriële regeling worden opgenomen.

Artikel 39

Het in dit artikel opgenomen verbod om tijdens de reis met een trein van het hoge-snelheidsspoorwegsysteem bagage in gangpaden of deuropeningen te plaatsen is ook afkomstig uit de Technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (richtlijn 96/48/EG).

Artikel 40

Dit artikel biedt de minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid om van bepaalde voorschriften ontheffing of vrijstelling te verlenen, al dan niet onder het stellen van voorschriften of beperkingen.

De minister hoort over een aanvraag voor een dergelijke ontheffing of vrijstelling de beheerder.

Artikel 41

Een verbodsbepaling of een bepaling die een verplichting oplegt is weinig effectief indien overtreding daarvan niet van een strafsanctie is voorzien. Ook bijvoorbeeld bij het wegverkeer en het scheepvaartverkeer is dit geschied.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs