

---

## 446

### **Besluit van 17 oktober 2009, houdende wijziging van het Besluit spoorverkeer en het Besluit spoorweginfrastructuur in verband met het vastleggen van de maximumsnelheid en voorrangsregels ten aanzien van stamlijnen**

---

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 14 juli 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/750 sector S&W, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 65, eerste lid, en 87, eerste lid, van de Spoorwegwet;

De Raad van State gehoord (advies van 13 augustus 2009, nr. WO9.09.0289/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 13 oktober 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/1112 sector S&W, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Besluit spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1, onderdeel g, wordt na «artikel 2 tweede lid,» ingevoegd: of artikel 124, tweede lid,.

B

Na artikel 8 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 8a**

Op hoofdspoorwegen als bedoeld in bijlage 2 bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen bedraagt de maximumsnelheid 30 kilometer per uur.

C

In artikel 9 wordt na «Onverminderd» ingevoegd: artikel 8a en.

D

In artikel 10, eerste lid, wordt «Het is» vervangen door: Onverminderd artikel 8a is het.

E

In artikel 10, tweede lid, wordt na «Onverminderd» ingevoegd: artikel 8a en.

F

Artikel 16 komt te luiden:

### **Artikel 16**

1. De bestuurder die over hoofdspoorwegen als bedoeld in bijlage 2 bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen rijdt, die gelegen zijn in een kruising of een samenloop met een voor het openbaar verkeer openstaande weg als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994 en die niet worden aangeduid als een overweg door middel van de borden J12 en J13 van bijlage 1 bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 is verplicht:

a. de snelheid te verminderen en zonodig te stoppen als de veiligheid van het verkeer dat verlangt;

b. de weggebruikers voor te laten gaan;

c. de aanwijzingen 1 tot en met 7 van bijlage 2, behorende bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, op te volgen;

d. aan de weggebruikers de voor het rijden van de trein en voor de veiligheid van het verkeer benodigde stoptekens, bedoeld in artikel 82, vierde lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, en andere aanwijzingen te geven.

2. Wanneer de bestuurder de stoptekens en aanwijzingen in het eerste lid, onder d, niet kan geven, worden deze gegeven door de rangeerder die de trein begeleidt.

G

In artikel 41 wordt «8» vervangen door: 8, 8a.

### **ARTIKEL II**

In artikel 1, onderdeel b, van het Besluit spoorweginfrastructuur wordt na «artikel 2, tweede lid,» ingevoegd: of artikel 124, tweede lid,.

### **ARTIKEL III**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 31 december 2009.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

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

's-Gravenhage, 17 oktober 2009

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

Uitgegeven de *tiende* november 2009

De Minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **I Algemeen**

#### **1. Inleiding**

Het voorliggende besluit bevat een wijziging van het Besluit spoorverkeer en het Besluit spoorweginfrastructuur. Doel van onderhavige wijziging is het vastleggen van de maximumsnelheid van het treinverkeer en voorrangregels ten aanzien van het wegverkeer op de zogenoemde stamlijnen, zijnde de spoorwegen in haven- en industriegebieden die uitsluitend of overwegend worden gebruikt door het goederenvervoer. Op grond van artikel 124 van de Spoorwegwet kunnen deze lijnen tot 1 januari 2010 worden aangewezen als hoofdspoorwegen. Daartoe zijn de stamlijnen opgenomen in bijlage 2 van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen. De stamlijnen die zijn opgenomen in bijlage 2 vallen onder het toepassingsbereik van de Spoorwegwet.

#### **2. Raadpleging adviesorganen**

Op 16 april 2009 heeft het ministerie advies gevraagd over dit besluit aan het Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV). De bevindingen van het OGV zijn neergelegd in het rapport van 26 mei 2009 (kenmerk: OVW-2009/1083). Uit het rapport blijkt dat er onduidelijkheid bestaat over straatsporen en overwegen in relatie tot de voorrangssituatie. Dit heeft geleid tot een aanpassing van artikel I, onderdeel F, en de toelichting bij dit artikel.

#### **3. Administratieve lasten en bedrijfseffecten**

Het voorliggende besluit leidt niet tot een wijziging van de administratieve lasten voor de overheid en het bedrijfsleven. Het besluit brengt ook geen bedrijfseffecten met zich mee.

### **II Artikelsgewijs**

#### *Artikel I*

##### *Onderdeel A*

Op grond van het oude artikel 1, onderdeel g, van het Besluit spoorverkeer vielen alleen de spoorwegen die zijn aangewezen als hoofdspoorwegen als bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de Spoorwegwet onder de werkingssfeer van het Besluit spoorverkeer. De voormalige stamlijnen zijn op grond van artikel 124, tweede lid, van de Spoorwegwet aangewezen als hoofdspoorwegen in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen en worden met onderhavige wijziging onder de werkingssfeer van het Besluit spoorverkeer gebracht.

##### *Onderdeel B*

Voor de stamlijnen die aangewezen zijn als hoofdspoorwegen geldt op grond van artikel 20, vierde lid, van de Spoorwegwet een afwijkende begrenzing. Dit houdt in dat het bebouwingsverbod in de onmiddellijke nabijheid van deze spoorwegen beperkt is tot 3 meter, in plaats van de in artikel 20 van de Spoorwegwet opgenomen 11 meter. Gelet op deze begrenzing is het onwenselijk dat op deze spoorwegen harder dan 30 kilometer per uur wordt gereden. In de huidige praktijk is de maximumsnelheid op deze spoorwegen al 30 kilometer per uur. Onderhavige wijziging van het Besluit spoorverkeer sluit dan ook aan bij de huidige

praktijk. De maximumsnelheid op de stamlijnen, die aangewezen zijn als hoofdspoorwegen, bedraagt 30 kilometer per uur.

#### *Onderdeel C, D en E*

In artikel 9 en 10 van het Besluit spoorverkeer worden verschillende situaties genoemd waarin de maximumsnelheid van de trein kan afwijken van de door de infrastructuur ingegeven maximumsnelheid. Een voorbeeld hiervan is dat er een lagere snelheid dan de maximumsnelheid moet worden gereden wanneer er aan het spoor wordt gewerkt. Wanneer deze situaties zich voordoen op een stamlijn die is aangewezen als hoofdspoorweg blijft nog steeds de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur gelden, met dien verstande dat de snelheid ook lager kan zijn dan 30 kilometer per uur.

#### *Onderdeel F*

Op overwegen is de hoofdregel dat het treinverkeer voorrang heeft op het wegverkeer. Dit is geregeld in artikel 15a van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Een overweg is een kruising van een weg en een spoorweg die wordt aangeduid door middel van bord J12 of J13 van bijlage 1 van het RVV 1990. Bij stamlijnen zijn er plaatselijke situaties waar trein- en wegverkeer elkaar raken zonder dat er sprake is van een overweg, de zogenoemde straatsporen. Hier rijdt een trein parallel aan het wegverkeer in de bestrating of wordt een weg gekruist door een weinig bereden spoor. Reeds in 1995 is in het RVV 1990 vastgelegd dat het niet wenselijk is dat in deze situaties het treinverkeer voorrang heeft op het wegverkeer. In artikel 6, eerste lid, van het Reglement op de Raccordementen 1966 is opgenomen dat in bovengenoemde situatie het treinverkeer het wegverkeer voor moet laten gaan. Deze bepaling is overgenomen in onderhavig besluit. Ondanks dat het wegverkeer voorrang heeft op het treinverkeer op de zogenoemde straatsporen kan de bestuurder van een trein, dan wel de rangeerder, stoptekens en andere aanwijzingen aan het kruisend wegverkeer geven wanneer de trein oversteekt. Dit is nodig om de trein door het wegverkeer te leiden. Door het geven van tekens en aanwijzingen maakt het personeel ter plaatse de benodigde ruimte om met de trein over te steken. Onderhavig artikel geeft het betrokken personeel de bevoegdheid stoptekens en aanwijzingen te geven in de zin van het RVV 1990.

Het oude artikel 16, eerste lid, van het Besluit spoorverkeer regelde dat het 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 is 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. Dit artikel is een doublure met artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 en is daarmee niet meer opgenomen in artikel 16 van het Besluit spoorverkeer.

#### *Onderdeel G*

Een overtreding van artikel 8a vormt een strafbaar feit in de zin van artikel 87, eerste lid, Spoorwegwet en wordt via onderhavige wijziging strafbaar gesteld. Artikel 16 blijft strafbaar gesteld in artikel 41 van het Besluit spoorverkeer.

#### *Artikel II*

Voor de nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij artikel I onderdeel A.

*Artikel III*

Op grond van artikel 124 van de Spoorwegwet kunnen de stamlijnen tot 1 januari 2010 worden aangewezen als hoofdspoorwegen. De aanwijzing van de stamlijnen als hoofdspoorwegen zal op 31 december 2009 plaats vinden. Op dit moment zal ook onderhavig besluit in werking treden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings