

Regeling spoorverkeer

Regeling ter uitvoering van de artikelen 1, onderdeel e, 2, 9, 20, 26 en 38 van het Besluit spoorverkeer (Regeling spoorverkeer)

15 december 2004/Nr. HDJZ/
S&W/2004-3093
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Gelet op artikelen 1, onderdeel e, 2, 9, 20, 26 en 38 van het Besluit spoorverkeer;

Besluit:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. krachtvoertuig: spoorvoertuig met eigen voortbewegingsinrichting;
- b. rijtuig: spoorvoertuig hoofdzakelijk bestemd voor het vervoer van personen, zonder eigen voortbewegingsinrichting;
- c. wagen: spoorvoertuig zonder eigen voortbewegingsinrichting, bestemd voor het vervoer van goederen;
- d. het remgewicht van de trein: de som van de remgewichten van de spoorvoertuigen;
- e. het totale gewicht: de som van het eigen gewicht van het spoorvoertuig en het gewicht van de reizigers of van de lading;
- f. het treingewicht: de som van de totale gewichten van de spoorvoertuigen;
- g. vast sein: niet verplaatsbaar sein;
- h. lichtsein: vast sein dat groen, geel, rood of wit licht kan uitstralen;
- i. hoofdsein: lichtsein dat rood licht kan uitstralen;
- j. voorsein: lichtsein dat aan een hoofdsein voorafgaat en geen rood licht kan uitstralen;
- k. P-sein: lichtsein voorzien van een onderbord met het opschrift 'P';
- l. AKI: automatische knipperlichtinstallatie;
- m. AHOB: automatische halve overwegbomen;
- n. AOB: automatische overpadbomen.

Hoofdstuk 2. Onderzoek treinen

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 2

1. Het onderzoek, bedoeld in artikel 2 van het Besluit spoorverkeer, wordt met betrekking tot voor treinen bestemde krachtvoertuigen en rijtuigen als een periodieke controle uitgevoerd.

2. De periodieke controle omvat in elk geval:

- a. een controle van de inventaris die voor de veiligheid van belang is;
- b. een functietest van apparatuur in de cabine;
- c. een controle van de verzegelingen van apparatuur in de cabine; en
- d. een visuele inspectie aan de buitenzijde van het spoorvoertuig van de mechanische onderdelen en de deuren.

3. De spoorwegonderneming stelt voor ieder type krachtvoertuig en rijtuig een plan op waarin de inhoud, de plaats, alsmede de frequentie van de periodieke controle worden vastgelegd.

4. De spoorwegonderneming draagt zorg voor de administratie van de uitgevoerde periodieke controles.

Artikel 3

1. Het onderzoek, bedoeld in artikel 2 van het Besluit spoorverkeer, wordt met betrekking tot voor treinen bestemde wagens en hun eventuele lading als een technische controle uitgevoerd.

2. De technische controle omvat een controle:

- a. op kenbare technische gebreken;
- b. van aan slijtage onderhevige onderdelen;
- c. op kenbare gebreken in de wijze van belading;
- d. van de stand van kranen en krukken; en
- e. van de revisiedatum.

3. De spoorwegonderneming stelt vast waar en wanneer de technische controle zal plaatsvinden en draagt zorg voor de administratie van de uitgevoerde technische controles.

Artikel 4

1. In afwijking van artikel 3 kan ten aanzien van wagens en hun eventuele lading die in een trein over een afstand van maximaal 75 km vervoerd zullen worden, een controle veilige loop uitgevoerd worden.

2. De controle veilige loop omvat een controle:

- a. op kenbare technische gebreken;
- b. op kenbare gebreken in de wijze van belading, en
- c. van de stand van kranen en krukken.

3. De spoorwegonderneming stelt vast waar en wanneer de controle veilige loop zal plaatsvinden en draagt zorg voor de administratie van de uitgevoerde controles veilige loop.

Artikel 5

De in artikel 3 bedoelde technische controle en de in artikel 4 bedoelde controle veilige loop worden tenminste uitge-

voerd aan de hand van een schema dat in bijlage 1 is opgenomen. Deze bijlage bevat ook een overzicht van de te nemen maatregelen in relatie tot de geconstateerde gebreken.

§ 2. Rembeproeving

Artikel 6

1. Onverminderd de artikelen 2, 3, en 4 worden treinen onderworpen aan een rembeproeving.

2. De spoorwegondernemer stelt voor iedere soort of type trein een plan op waarin de inhoud, de plaats en het tijdstip van de rembeproeving worden vastgelegd.

3. In het plan van rembeproeving wordt tenminste rekening gehouden met de volgende omstandigheden:

- a. de samenstelling van treinen;
- b. de verandering van rijrichting;
- c. het splitsen dan wel het koppelen van treinen;
- d. het bij- of uitplaatsen van spoorvoertuigen;
- e. het bijplaatsen of afrangeren van een extra locomotief of een treinstel, en
- f. de stilstand van treinen gedurende langere duur nadat de laatste rembeproeving heeft plaatsgevonden.

4. De spoorwegonderneming draagt zorg voor de administratie van de uitgevoerde rembeproevingen.

Hoofdstuk 3. Maximumsnelheid treinen

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 7

De maximumsnelheid, waarmede treinen vervoerd mogen worden, is de laagste snelheid die door de beremming van de trein, de technische eigenschappen van een in een trein opgenomen spoorvoertuig, de samenstelling van de trein en de belasting van de trein wordt bepaald.

Artikel 8

1. Treinen worden tenminste beremd overeenkomstig de rempercentages die zijn opgenomen in de tabellen in bijlage 2. In deze tabellen zijn de rempercentages een functie van de snelheid en komen zij overeen met de van toepassing zijnde maximumsnelheid.

2. De rempercentages zijn zodanig, dat treinen op een dalende helling van 5‰ tot stilstand kunnen worden gebracht binnen de hierna genoemde afstanden:

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

Artikel 9

1. Het berekenen van het in artikel 8 bedoelde rempercentage geschiedt overeenkomstig de volgende formule: (Remgewicht van de trein / Treingewicht) \times 100%.

2. Het op grond van het eerste lid berekende percentage wordt naar beneden afgerond op hele procenten.

§ 2. Remgewicht

Artikel 10

1. Voor het berekenen van het remgewicht van de trein wordt uitgegaan van de op de spoorvoertuigen vermelde remgewichten, waarbij remgewichten van spoorvoertuigen, waarvan de remmen buitenwerking of afgesloten dan wel niet aangesloten zijn op de luchtleiding, buiten beschouwing worden gelaten.

2. Indien van een spoorvoertuig het remgewicht niet duidelijk leesbaar is vermeld, wordt als remgewicht van dat spoorvoertuig uitgegaan van:

- het eigen gewicht van het spoorvoertuig; of
- het remgewicht bekend bij de ingebruikneming van het spoorvoertuig door de spoorwegonderneming.

Artikel 11

1. Indien van een rijtuig of een wagen de rem van slechts één draaistel buiten werking is, wordt in afwijking van artikel 10 als remgewicht van dat spoorvoertuig uitgegaan van:

- de helft van het op het rijtuig of de wagen aangegeven remgewicht, of
- het op het draaistel, waarvan de rem nog wel in werking is, aangegeven remgewicht.

2. Indien van een rijtuig de hogedrukrem van slechts één draaistel is afgesloten en deze is voorzien van een verstelkruk R-P, wordt in afwijking van artikel 10 als remgewicht van dat rijtuig uitgegaan van het totaal van:

- het remgewicht, vermeld achter P bij het afgesloten draaistel, en
- het remgewicht, vermeld achter R bij het andere draaistel,

3. Indien van een rijtuig de hogedrukrem is uitgevallen en deze niet is voorzien van een verstelkruk R-P, wordt in afwijking van artikel 10 als remgewicht van dat rijtuig uitgegaan van het eigen gewicht.

4. Indien van een locomotief, van een treinstel of van andere spoorvoertuigen die in vaste samenstelling worden vervoerd, de remmen gedeeltelijk zijn afgesloten, stelt de spoorwegonderneming in afwijking van artikel 10 vast met welke vermindering van het remgewicht van dat betreffende spoorvoertuig of van die betreffende spoorvoertuigen rekening moet worden gehouden.

Artikel 12

In afwijking van artikel 10 wordt bij een rijtuig voorzien van een magneetrem en rijdend met de verstelkruk in de stand R +Mg, als remgewicht van dat rijtuig uitgegaan van het remgewicht in de stand R.

Artikel 13

1. Indien van een rijtuig met automatische lastafremming de automatische lastafremming defect is en dit rijtuig voor reizigers toegankelijk is, wordt in afwijking van artikel 10 als remgewicht van dat rijtuig uitgegaan van het eigen gewicht.

2. Een rijtuig met automatische lastafremming waarvan de automatische lastafremming van slechts één draaistel defect is of de luchttoevoer naar één van de veren afgesloten is, wordt voor de vaststelling van het remgewicht gelijkgesteld met het in het eerste lid bedoelde rijtuig.

Artikel 14

Bij wagens met automatische lastafremming wordt in afwijking van artikel 10 als remgewicht uitgegaan van het eigen gewicht van die wagen vermeerderd met het gewicht van de lading, met dien verstande dat de som hiervan het op de wagen vermelde maximum remgewicht niet kan overstijgen.

Artikel 15

1. Indien in een trein, bestaande uit spoorvoertuigen met uitzondering van het krachtvoertuig met ten hoogste 32 assen, één of meer rijtuigen zijn opgenomen waarop het remgewicht behalve in witte of zwarte cijfers ook in rode cijfers is vermeld, wordt het in rode cijfers vermelde remgewicht als remgewicht aangehouden, ongeacht of de snelremversnellingsinrichting functioneert.

2. Indien in een trein, bestaande uit spoorvoertuigen met uitzondering van het krachtvoertuig met meer dan 32 assen, twee of meer rijtuigen zijn opgenomen die niet voorzien zijn van een snelremversnellingsinrichting of waarvan de snelremversnellingsinrichting niet functioneert, wordt voor alle rijtuigen in die trein het in witte of zwarte cijfers vermelde remgewicht aangehouden.

§ 3. Treingewicht

Artikel 16

1. Voor het berekenen van het treingewicht wordt bij treinen bestemd voor het vervoer van reizigers uitgegaan van de op de rijtuigen vermelde totale gewichten

2. Indien het totale gewicht niet op het rijtuig is vermeld, wordt het totale gewicht van dat rijtuig berekend door het eigen gewicht te vermeerderen met:

- 0 ton bij een restauratierijtuig;
- 2 ton bij een slaaprijtuig;
- 2 ton bij een rijtuig met restauratieafdeling (type RD, AR of BR);
- 4 ton bij een zitrijtuig eerste klasse;
- 4 ton bij een ligrijtuig eerste klasse;
- 6 ton bij een rijtuig tweede klasse met 80 of meer zitplaatsen;
- 5 ton bij overige rijtuigen; of
- 1 ton per auto (inclusief eventuele aanhanger) bij dubbeldek-autowagens beladen met één of meer auto's en rijdend in een autoslaaptrein.

3. In afwijking van het eerste lid wordt het eigen gewicht van een rijtuig als het totale gewicht aangemerkt, indien het betreffende rijtuig:

- leeg en afgesloten wordt vervoerd; of
- voorzien is van een automatische lastafremming en leeg en afgesloten wordt vervoerd.

Artikel 17

1. Voor het berekenen van het treingewicht wordt bij treinen bestemd voor het vervoer van goederen uitgegaan van het eigen gewicht van de wagens vermeerderd met het gewicht van de aanwezige lading. De uitkomst hiervan wordt als volgt afgerond:

- naar boven bij 0,5 ton of meer; of
- naar beneden bij minder dan 0,5 ton.

2. Indien het gewicht van de lading niet kan worden vastgesteld, wordt het maximum draagvermogen van het spoorvoertuig als het gewicht van de lading aangemerkt.

§ 4. Bijzondere beremmingsvoorschriften

Artikel 18

1. Treinen bestemd voor het vervoer van goederen zijn voor het rijden in de Hemtunnel, de Velsertunnel dan wel de Willemstunnel zodanig samengesteld dat deze een rempercentage van ten minste 54% hebben, tenzij op grond van de tabellen van bijlage 2 een hoger rempercentage van toepassing is.

2. Op treinen bestemd voor werkzaamheden aan op buiten dienst gestelde sporen is voor het rijden in de in het eerste lid genoemde tunnels kolom 2.4 van de tabellen van bijlage 2 van toepassing.

Artikel 19

1. Op treinen bestemd voor het vervoer van goederen is voor het rijden over hoofdspoorwegen gelegen in voor het

openbaar verkeer openstaande wegen een maximum remweg van 100 m van toepassing.

2. De in het eerste lid bedoelde remweg is ook van toepassing op treinen die over hoofdspoorwegen met een plaatselijk toegestane snelheid van ten hoogste 10 km/u rijden.

§ 5. Kranen en krukken

Artikel 20

1. Bij treinen bestemd voor het vervoer van reizigers en losse locomotieven wordt de P/G-kraan in de stand 'P' gesteld.

2. Bij treinen bestemd voor het vervoer van goederen wordt de P/G-kraan volgens de tabellen A of B opgenomen in bijlage 3 ingesteld.

Artikel 21

1. In afwijking van artikel 20 kunnen in treinen, bestemd voor het vervoer van goederen en met de P/G-kraan in de stand 'P', maximaal vijf wagens met de P/G-kraan in de stand 'G' achter de locomotief worden opgenomen, indien het totaal van de op deze wagens vermelde remgewichten met 20% wordt vermindert, waarbij de uitkomst naar beneden wordt afgerond.

2. Indien in treinen, bestemd voor het vervoer van goederen en met de P/G-kraan in de stand 'G', wagens worden opgenomen waarvan de P/G-kraan niet in de stand 'G' kan worden gesteld, worden de remmen van deze wagens afgesloten.

Artikel 22

De verstelkruk leeg/beladen wordt op 'leeg' gesteld, indien:

- het totaal van het gewicht van de wagen en van de lading minder is dan het verstelgewicht; of
- het totaal van het gewicht van de wagen en van de lading onbekend is.

Hoofdstuk 4. Seinen

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 23

- De beheerder draagt zorg voor de plaatsing en de bediening van de vaste seinen in en nabij hoofdspoorwegen.
- De seinen worden op een zodanige wijze geplaatst en bediend dat op veilige wijze van de hoofdspoorweg gebruik kan worden gemaakt.
- De beheerder, gehoord de spoorweg-ondernemingen en de Minister, stelt interne richtlijnen vast voor de veiligheidskritische handelingen van de treindienstleider bij de bediening van seinen die de handelwijze van de bestuurder raken.

Artikel 24

De aard, uitvoering en betekenis van de seinen zijn opgenomen in bijlage 4.

§ 2. Plaatsing van seinen

Artikel 25

1. Op hoofdspoorwegen waar de ter plaatse toegestane snelheid hoger is dan 40 km/u worden in ieder geval:

- wissels;
 - gelijkvloerse kruisingen van sporen;
 - spooransluitingen; en
 - beweegbare bruggen
- beveiligd door seinen die tenminste rood licht kunnen uitstralen.
2. Op sporen waar de in het eerste lid bedoelde plaatsen met een snelheid van ten hoogste 40 km/u worden genaderd, mag de beveiliging ook bestaan uit een daarvoor geplaatst vast sein, dat de bestuurder gebiedt te stoppen.
3. De Minister kan ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 26

- Seinen worden geplaatst rechts naast of boven het spoor waarvoor zij zijn bestemd.
- In afwijking van het eerste lid mogen seinen links naast het spoor worden geplaatst, indien de situatie ter plaatse dit noodzakelijk maakt en dit geen nadelige invloed heeft op de veiligheid van het spoorverkeer.
- Seinen worden zodanig geplaatst of van zodanige aanduidingen voorzien, dat het voor de bestuurder duidelijk is welke seinen voor het door hem bereden spoor bestemd zijn.

Artikel 27

Seinen worden zodanig geplaatst, dat de bestuurder afhankelijk van de plaatselijk toegestane maximumsnelheid in staat is deze tijdig waar te nemen en daarop op passende wijze te reageren.

§ 3. Onderling verband

Artikel 28

- Tussen een wissel en een daarvoor ingevolge artikel 25, eerste lid, geplaatst sein bestaat een zodanig verband dat als dit sein voorbijrijden toestaat, het wissel niet kan worden omgelegd en de juiste stand van de tongen verzekerd is.
- Tussen een beweegbare brug en een daarvoor ingevolge artikel 25, eerste lid, geplaatst sein bestaat een zodanig verband dat als dit sein voorbijrijden toestaat, de brug in de juiste stand is vastgelegd.
- De Minister kan ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 29

1. Indien op hoofdspoorwegen, waar de ten hoogste toegelaten snelheid meer dan 40 km/u bedraagt, en op door de Minister aangewezen sporen een vast sein de bestuurder opdraagt te stoppen, leggen de voorafgaande seinen een zodanige snelheidsvermindering op dat de bestuurder de trein voor dit sein tot stilstand kan brengen.

2. Indien een vast sein de bestuurder een beperkte snelheid opdraagt, leggen de voorafgaande seinen een zodanige snelheidsvermindering op dat de beperkte snelheid bij dit sein bereikt kan worden.

§ 4. Het opvolgen van seinen

Artikel 30

- De bestuurder zet een door een sein opgedragen snelheidsverlaging in, wanneer het eerste spoorvoertuig van de trein dit sein bereikt heeft.
- De bestuurder mag een door een sein toegestane snelheidsverhoging eerst uitvoeren, nadat het laatste spoorvoertuig van de trein dit sein gepasseerd is.

Artikel 31

- Een door een lichtsein gegeven gebod of toestemming geldt vanaf dit sein tot dat de trein het volgende sein heeft bereikt. De bestuurder neemt hierbij geboden of toestemmingen van specifieke snelheidsborden, zoals opgenomen in bijlage 4, in acht.
- Een door lichtsein nr. 214 of bord nr. 317, zoals opgenomen in bijlage 4, gegeven toestemming geldt tot aan het eerstvolgende hoofdsein.
- Onverminderd het tweede lid mag de bestuurder, met inachtneming van geboden of toestemmingen van specifieke snelheidsborden, bedoeld in het eerste lid, de snelheid direct verhogen, indien: a. hij overdag en bij goed zicht ziet dat het eerste hoofdsein dat hij zal voorbijrijden, toestaat om te rijden met een hogere snelheid dan de trein rijdt; b. er zich tussen de trein en dit hoofdsein geen wissels bevinden; en c. de trein de wisselbogen in zijn geheel is gepasseerd.
- Onverminderd het tweede lid mag een bestuurder de snelheid verhogen, indien hij een specifiek snelheidsbord, bedoeld in het eerste lid, voorbijrijdt, dat een hogere snelheid toestaat dan de trein rijdt, en het voorafgaande lichtsein groen licht uitstraalde.

§ 5. Gedoofde en onjuiste seinen

Artikel 32

- Wanneer de bestuurder in een hoofdsein, met uitzondering van een P-sein, gedoofd of onjuist licht waarneemt, stopt de bestuurder direct, indien: a. hij in het bezit is van een aanwijzing Stoptonen sein; b. het voorafgaande sein lichtsein nr. 212 a/b, zoals opgenomen in bijlage 4, dat geel licht uitstraalde, was; c. het voorafgaande lichtsein een gedoofd sein was; d. het voorafgaande sein baken nr. 249a, zoals opgenomen in bijlage 4, was; of e. het voorafgaande sein lichtsein nr. 214, zoals opgenomen in bijlage 4, dat geel licht uitstraalde, of bord nr. 317, zoals opgenomen in bijlage 4, was.

In andere dan de onder a tot en met e genoemde gevallen begrenst de bestuurder de snelheid tot 40 km/u om op elke plaats achter dit sein waar een belemmering voor het verder rijden aanwezig is te kunnen stoppen.

2. Indien de bestuurder in een P-sein gedooft of onjuist licht waarneemt, begrenst hij de snelheid tot 40 km/u om op elke plaats achter dit sein waar een belemmering voor het verder rijden aanwezig is te kunnen stoppen.
3. Indien de bestuurder in een voorsein gedooft of onjuist licht waarneemt, dan handelt de bestuurder alsof dit sein overeenkomstig voorsein nr. 219 a/b, zoals opgenomen in bijlage 4, geel licht uitstraalt.

§ 6. Het passeren van rode seinen

Artikel 33

1. Lichtseinen die rood licht uitstralen mogen alleen voorbijgereden worden, indien de bestuurder van de treindienstleider een aanwijzing Stoptonend sein heeft gekregen.
2. In afwijking van het eerste lid mag een P-sein dat rood licht uitstraalt worden voorbijgereden, indien de treindienstleider dit heeft toegestaan. Indien de bestuurder geen spreekverbinding met de treindienstleider tot stand kan brengen, dan mag dit P-sein voorbij worden gereden.
3. Indien het P-sein, bedoeld in het tweede lid, voorbijgereden mag worden, mag de bestuurder ook daaropvolgende P-seinen die rood licht uitstralen voorbijrijden.
4. Na het voorbijrijden van een P-sein dat rood licht uitstraalt is de bestuurder verplicht:
 - a. met een zodanige snelheid te rijden dat hij in staat is om te kunnen stoppen binnen de afstand waarover de spoorweg is te overzien en deze vrij is; en
 - b. rekening te houden met het niet goed functioneren van een AKI, AHOB of AOB.
5. De treindienstleider geeft geen toestemming tot het voorbijrijden van het P-sein dat rood licht uitstraalt, bedoeld in het tweede lid, indien hij op de hoogte is van gevaar achter dit sein.

§ 7. Overige bepalingen

Artikel 34

Aanwijzingen van de beheerder, 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, van het Besluit spoorverkeer, gaan boven seinen.

Hoofdstuk 5. Sluitseinbord

Artikel 35

Het model, de afmetingen, het reflecterend vermogen en de plaatsing van het schild aan de achterzijde van treinen

worden vastgesteld en vervaardigd overeenkomstig het model en de voorschriften opgenomen in bijlage 5.

Hoofdstuk 6. Standaardaanwijzingen

Artikel 36

De treindienstleider kan aan de bestuurder in ieder geval de volgende gestandaardiseerde aanwijzingen geven:

1. Stoptonend sein (STS)
Aanwijzing om door te rijden en voorbij het aangegeven sein dat rood licht uitstraalt:
 - a. met een zodanige snelheid, die niet hoger is dan 40 km/u, te rijden dat de bestuurder in staat is om te kunnen stoppen binnen de afstand waarover de spoorweg is te overzien en deze vrij is;
 - b. de wissels voorzichtig te berijden met een snelheid van ten hoogste 10 km/u en voor een wissel te stoppen, indien de wissel niet in de aangegeven stand ligt of uiterlijk beschadigd is; en
 - c. rekening te houden met het niet goed functioneren van een AKI, AHOB dan wel een AOB.
2. Stoptonend sein met normale snelheid (STS-A)
Aanwijzing om door te rijden en voorbij het aangegeven sein dat rood licht uitstraalt:
 - a. de wissels voorzichtig te berijden met een snelheid van ten hoogste 10 km/u en voor een wissel te stoppen, indien de wissel niet in de aangegeven stand ligt of uiterlijk beschadigd is;
 - b. rekening te houden met het niet goed functioneren van een aangegeven AKI, AHOB dan wel een AOB;
 - c. de aangegeven brug slechts te berijden, indien sein nr. 244 a of b voorbijrijden toestaat; of
 - d. in andere gevallen te mogen rijden met de normale snelheid.
3. Voorzichtig rijden (VR)
Aanwijzing om voorzichtig te rijden met een snelheid van ten hoogste 40 km/u dan wel met een door de treindienstleider aangegeven lagere snelheid vanwege een door hem aangegeven reden. De bestuurder brengt de trein tot stilstand, indien de veiligheid dit vordert.
4. AKI, AHOB of AOB
Aanwijzing om bij nadering van de aangegeven overweg of overpad:
 - a. tijdig de snelheid te verminderen tot ten hoogste 10 km/u; en
 - b. herhaaldelijk een fluitsignaal te geven en te stoppen, indien de veiligheid van het wegverkeer dit vordert.
5. Snelheid begrenzen (SB)
Aanwijzing om de snelheid te begrenzen tot de door de treindienstleider aangegeven snelheid vanwege de toestand van de spoorweg.
6. Verkeerd spoor (VS)
Aanwijzing om de hoofdspoorweg in een andere richting te mogen berijden dan waarvoor de beveiliging is ingericht.
7. Telefonische toestemming vragen voor vertrek (TTV)

Aanwijzing om voor vertrek telefonisch aan de treindienstleider toestemming te vragen om te mogen vertrekken.

Artikel 37

1. De aanwijzingen, bedoeld in artikel 36, worden schriftelijk dan wel per spreekverbinding gegeven.
2. Indien de aanwijzingen per spreekverbinding worden gegeven, noteert de bestuurder de gegevens en herhaalt hij de inhoud van de aanwijzing.
3. Bij de aanwijzing AKI, AHOB of AOB kan de snelheid eerst dan worden hernomen, indien de voorzijde van de trein de overweg of het overpad is gepasseerd.
4. Bij de aanwijzing Verkeerd Spoor wordt tevens aan de bestuurder een beeldinstructie verstrekt.

Hoofdstuk 7. Spoorwegemplacementen

Artikel 38

Als spoorwegemplacementen bedoeld in artikel 1, onderdeel e, van het Besluit spoorverkeer worden aangewezen de spoorwegemplacementen, bedoeld in bijlage 6.

Artikel 39

1. Tot een spoorwegemplacement behoren:
 - a. alle sporen, aangeduid met een cijfer;
 - b. de spoorgedeeltes van het wisselcomplex; en
 - c. alle aan de sporen als bedoeld in onderdeel a en b grenzende sporen tot een maximale afstand van 200 m voor het toeleidende sein van het bedoelde emplacement.
2. In afwijking van het eerste lid, onderdeel c, zijn de locaties waar een grotere afstand dan 200 m benodigd is, weergegeven in bijlage 7.

Artikel 40

In afwijking van artikel 39 eerste lid, onderdeel c, en het tweede lid, wordt door de beheerder, indien dit voor het veilige gebruik van de spoorweg vereist is, door middel van het bord nr. 302 uit bijlage 4 aangegeven dat op dit spoor niet gerangeerd kan worden of dat beperkingen gelden ten aanzien van het rangeren.

Hoofdstuk 8. Slotbepalingen

Artikel 41

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop het Besluit spoorverkeer in werking treedt.

Artikel 42

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling spoorverkeer.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst met uitzondering van de bijlagen, die ter inzage worden gelegd bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

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

Toelichting

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Algemeen

Deze regeling strekt ter uitvoering van de artikelen 1, onderdeel e, 2, 9, 20, 26 en 38 van het Besluit spoorverkeer. Het gaat hier om de regulering 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.

Achtereenvolgens worden in deze regeling voorschriften gesteld met betrekking tot:

- het onderzoek van treinen (Hoofdstuk 2. Onderzoek treinen);
- het vaststellen van de maximumsnelheid voor treinen (Hoofdstuk 3. Maximumsnelheid treinen);
- de aard, uitvoering, plaatsing, bediening en betekenis van seinen op de hoofdspoorwegen (Hoofdstuk 4. Seinen);
- het model, de afmetingen, het reflecterend vermogen en de plaatsing van schilden op treinen (Hoofdstuk 5. Sluitseinbord);
- het geven van gestandaardiseerde aanwijzingen voor het spoorverkeer (Hoofdstuk 6. Standaardaanwijzingen);
- de aanwijzing en aanduiding van spoorwegemplacements waarop ingevolge paragraaf 8 van het Besluit spoorverkeer bijzondere voorschriften inzake het verkeer van toepassing zijn (Hoofdstuk 7. Spoorwegemplacements).

Artikelsgewijs

Artikel 1

Dit artikel bevat enkele definities die voor de toepassing van deze regeling van belang zijn.

Opgemerkt kan worden dat in de praktijk voorkomende bijzondere spoorvoertuigen zoals bijvoorbeeld een meetvoertuig of een kraan op een wagen ook onder deze definities vallen. Voor zover er sprake is van een dergelijk spoorvoertuig met een eigen voortbewegingsrichting valt deze onder het begrip 'krachtvoertuig', terwijl een bijzonder

spoorvoertuig zonder voortbewegingsrichting een 'wagen' is. Dit betekent dat met name hoofdstuk 2 en in het bijzonder de regels voor de remproefing (artikel 6) ook op dergelijke spoorvoertuigen van toepassing is. De reden hiervoor is dat deze spoorvoertuigen in omvang zijn toegenomen en met grotere snelheden verplaatst kunnen worden.

Daarnaast is met name het onderscheid tussen de verschillende soorten seinen, zoals dat nu in de praktijk wordt gehanteerd, overgenomen.

Hoofdstuk 2. Onderzoek treinen

Algemeen

Dit hoofdstuk strekt ter uitvoering van artikel 2 van het Besluit spoorverkeer. Zoals in de toelichting op dit artikel is aangegeven wordt in de praktijk bij het onderzoek op eventuele gebreken die de verkeersveiligheid in gevaar kunnen brengen een onderscheid gemaakt tussen goederentreinen en personentreinen en vinden deze onderzoeken op verschillende momenten plaats. In dit hoofdstuk worden hiervoor nadere voorschriften gegeven.

Onder de werking van de Spoorwegwet 1875, bevatte het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen in artikel 55 een regeling voor het nazien van treinen met als uitgangspunt dat krachtvoertuigen en rijtuig globaal eenmaal per etmaal geheel dienden te worden nagezien. In de interne voorschriften van de N.V. Nederlandse Spoorwegen, zoals het Reglement Railverkeer en de hierop gebaseerde normbladen, werd dit onderwerp nader uitgewerkt. Met name de normbladen M-007 en M-013 bevatten een zeer uitgebreide regeling voor het houden van remproeven en het nazien van goederentreinen. Zo werd beschreven voor welke soorten materieel en op welke momenten een grote dan wel een kleine remproef gehouden diende te worden. En bij het nazien van goederentreinen werd een onderscheid gemaakt tussen de technische controle en de controle veilige loop. De controle veilige loop was als het ware een beperkte technische controle die werd toegepast bij de inzet van goederentreinen over een afstand van maximaal 75 km. Beide controles vonden plaats aan de hand van een checklist die als bijlage bij normblad M-013 was opgenomen.

Deze bestaande voorschriften vormen dan ook de basis voor deze regeling, zij het dat afgezien is van het geven van gedetailleerde voorschriften. Het uitgangspunt is dat binnen de gestelde randvoorwaarden het aan de spoorwegondernemingen wordt overgelaten een en ander nader in te vullen. Dit is op wens van de spoorwegondernemingen en houdt verband met de voortschrijdende technische ontwikkeling. Met name het nieuwere materieel is uitgerust met

apparatuur die bepaalde menselijke controlehandelingen overneemt en gebreken registreert.

Ook wordt hierdoor aangesloten bij de in ontwikkeling zijnde technische specificaties interoperabiliteit (TSI's) op grond van richtlijn 2001/16/EG, die een verantwoordelijkheid bij de spoorwegondernemingen leggen voor het organiseren van onder andere controles van het materieel.

Het vorenstaande betekent dat, voor wat betreft krachtvoertuigen en rijtuigen, het beginsel van één controle per etmaal is verlaten. Dit is vervangen door een periodieke controle die door de spoorwegondernemingen nader wordt ingevuld. Opgemerkt kan nog worden dat in de praktijk reeds hiervan werd afgeweken door middel van ontheffingen. Dit hield verband met vorengenoemde technische ontwikkeling die een stringent voorschrift van één controle per etmaal voor bepaalde soorten materieel in feite overbodig maakt.

Wel is bij het goederenvervoer het bestaande onderscheid tussen de technische controle en de controle veilige loop overgenomen en is de inhoudelijke regeling van deze controles in een bijlage opgenomen. De reden hiervoor is dat deze voorschriften ook internationaal worden toegepast. Maar de nadere invulling, dus de vaststelling op welke momenten en waar deze controles zullen plaatsvinden, wordt aan de spoorwegondernemingen overgelaten. Deze leggen dit in een plan vast.

Tenslotte is het onderscheid tussen de grote en de kleine remproef vervallen. De voorheen uitgebreide, gedetailleerde regeling is vervangen door een eenvoudige regeling van remproefing. Ook hier wordt het aan de spoorwegonderneming overgelaten nader in te vullen o.a. op welke momenten en voor welke soorten materieel deze remproefing zal plaatsvinden. Hieraan ligt dezelfde overweging ten grondslag als bij de periodieke controle, namelijk de technische ontwikkeling. Steeds meer worden geavanceerde technische systemen ingebouwd die het beproeven van de remmen door de bestuurder ondersteunen of zelfs deels of geheel overnemen (o.a. bij de ICE, de Talent, de Lint en het Light Rail materieel A32).

Overigens kunnen de hiervoor genoemde plannen door de Inspectie Verkeer en Waterstaat divisie Rail getoetst worden in het kader van het toezicht op de veiligheid van het spoorverkeer.

Artikelsgewijs

Artikel 2

Het tweede lid bevat een opsomming van die onderdelen die in ieder geval periodiek gecontroleerd moeten worden. Het gaat hierbij om:

- a. een brandblusser en een verband-trommel;
- b. ATB-apparatuur;
- c. verzegelingen van ATB-apparatuur en van stoorstroomdetectoren;
- d. koppelingen en remblokken.

Bij het opstellen van het in het derde lid bedoelde plan kan rekening worden gehouden met de aanwezigheid van zelfdiagnose-apparatuur in spoorvoertuigen. Hierdoor kan de frequentie van de periodieke onderzoeken anders zijn dan die van spoorvoertuigen zonder dergelijke apparatuur.

Het voorschrift van het vierde lid is opgesteld met het oog op het toezicht.

Artikelen 3, 4 en 5

Zoals hiervoor in het algemeen deel is opgemerkt zijn deze artikelen grotendeels ontleend aan de bestaande, interne voorschriften.

Artikel 4 bevat een regeling voor een minder uitgebreide controle dan artikel 3. Voorwaarde voor de toepassing van deze controle is dat de (goederen)trein over een afstand van maximaal 75 km vervoerd wordt. Dit betekent dat het voortdurend heen en weer rijden met dezelfde trein over een bepaalde afstand (pendelvervoer) niet meer onder deze regeling valt, wanneer in totaal een afstand van 75 km wordt overschreden. Evenmin is deze regeling nog van toepassing, wanneer een (goederen)trein na een kortere rit dan 75 km van samenstelling verandert.

Met het oog op het toezicht worden ook hier de uitgevoerde controles geadministreerd (artikel 3, derde lid en artikel 4, derde lid).

Artikel 5 behelst dat in ieder geval de technische controle en de controle veilige loop aan de bijlage moeten voldoen. Dit geeft de spoorwegonderneming de ruimte om voor bijzonder materieel aanvullende regelingen op te stellen. De checklist, die als bijlage van normblad M-13 werd gehanteerd, is als bijlage 1 opgenomen. Inhoudelijk is deze checklist ontleend aan een bijlage van het RIV.

Artikel 6

Bij de in het derde lid genoemde omstandigheden, waarmee in ieder geval rekening moet worden gehouden, gaat het om:

- b. en c. de verandering van het bedienpunt van de remmen;
- d. de verbreking van het verband van een trein doordat deze uit elkaar wordt gehaald voor het bij- of uitplaatsen van materieel;
- e. het afkoppelen of het toevoegen van extra materieel bij een trein waarvan het verband intact blijft;
- f. complete treinen die gedurende lange tijd op een rangeerterrein hebben stilgestaan en waar bij een nieuwe inzet in ongewijzigde samenstelling onzekerheid bestaat over de werking van de remmen.

Hoofdstuk 3. Maximumsnelheid treinen

Algemeen

Dit hoofdstuk strekt ter uitvoering van artikel 9 van het Besluit spoorverkeer. Zoals in de toelichting op dit artikel is aangegeven gaat het hier om de snelheid van treinen in relatie tot de samenstelling, de beremming en de belading. Ter bepaling van die snelheid wordt een gedetailleerde berekeningsmethode gehanteerd, die beter in een ministeriële regeling kan worden uitgewerkt. In deze regeling worden hiervoor nadere voorschriften gegeven.

Onder de werking van de Spoorwegwet 1875, bevatte het Reglement diensten lokaalspoorwegen (RDHL) in de artikelen 53 en 54 voorschriften voor de beremming en de snelheid van treinen. Uitgangspunt hierbij is dat treinen worden beremd overeenkomstig door de minister goed te keuren tabellen die het remgewicht van de trein uitdrukken in percentages van het treingewicht als functie van de snelheid (artikel 53, lid 1, RDHL). In de interne voorschriften van de N.V. Nederlandse Spoorwegen, zoals het Reglement Railverkeer en de hierop gebaseerde normbladen, werden deze onderwerpen nader uitgewerkt. Met name normblad M-007 bevatte een uitgebreide berekeningswijze voor de vaststelling van de maximumsnelheid in relatie tot de beremming.

Deze bestaande voorschriften vormen dan ook de basis voor deze regeling. Voor de berekening van het rempercentage met als elementen het remgewicht en het treingewicht worden voorschriften gegeven. Hierbij is het vorennoemde uitgangspunt van artikel 53, eerste lid, RDHL overgenomen. De beremming bepaalt de maximumsnelheid waarmee treinen vervoerd kunnen worden. Het voor een bepaalde trein berekende rempercentage correspondeert met de toegestane maximumsnelheid voor die trein. Met andere woorden, een trein in een bepaalde materieelsamenstelling kan met de toegestane maximumsnelheid vervoerd worden zonder dat bij de beremming dusdanige krachten optreden die tot ontsporing van de trein zouden leiden.

Voor de duidelijkheid kan nog opgemerkt worden dat de maximumsnelheid voor treinen, die op basis van deze regeling berekend wordt, uitsluitend verband houdt met de samenstelling en de eigenschappen van de spoorvoertuigen. Daarnaast kan onderscheiden worden de maximumsnelheid voor de diverse baanvakken die vanwege de eisen en eigenschappen van de spoorweginfrastructuur in acht moet worden genomen. Deze laatste snelheid wordt door de beheerder bepaald en is afhankelijk van factoren zoals de gesteldheid van de diverse

baanvakken (o.a. bogen en hellingen), de seinplaatsing, de spoorbezetting of het verrichten van werkzaamheden.

Artikelsgewijs

Artikel 7

Dit artikel bevat het uitgangspunt van dit hoofdstuk. Zoals hiervoor in het algemeen deel is opgemerkt is in deze regeling sprake van de vaststelling van de maximumsnelheid die door technische factoren zoals de beremming en de samenstelling van de trein wordt bepaald.

Artikel 8

Bijlage 2 bevat de remtabellen van normblad M-007.

Artikel 9

Het beremmingspercentage wordt berekend door het remgewicht te delen door het treingewicht en de uitkomst hiervan te vermenigvuldigen met 100 procent.

Paragraaf 2

Deze artikelen zijn ontleend aan artikel 53 van het RDHL en normblad M-007. Artikel 10 bevat het uitgangspunt voor de berekening van het remgewicht, waarbij spoorvoertuigen waarvan de remmen geheel zijn afgesloten of buitenwerking zijn, buiten beschouwing worden gelaten. De artikelen 11 tot en met 14 bevatten afwijkingen van dit uitgangspunt. Hierbij is onder andere sprake van een situatie dat de remmen gedeeltelijk defect of afgesloten zijn (artikel 11).

Paragraaf 3

Deze artikelen zijn ontleend aan artikel 53 van het RDHL en normblad M-007 en bevatten een regeling voor de berekening van het treingewicht.

Paragraaf 4

Artikel 18 bevat voor het rijden van goederentreinen in de genoemde tunnels afwijkende rempercentages. De hiermee corresponderende hogere snelheden zijn nodig, teneinde op de hellingen van deze tunnels omhoog te kunnen rijden. Ook voor treinen die door aannemers worden gebruikt ten behoeve van werkzaamheden aan het spoor (tweede lid) en die in de praktijk als werktreinen worden aangeduid, gelden afwijkende percentages in dezelfde tunnels.

In het eerste lid van artikel 19 is de situatie aan de orde van het rijden van goederentreinen over sporen in de openbare weg. Deze sporen komen onder andere in havengebieden voor en werden voorheen aangeduid als raccordermenten. Aangezien hier in het bijzonder rekening moet worden gehouden met het overige wegverkeer, is duidelijk dat op deze sporen slechts met een lage snelheid gereden kan worden.

De maximum remweg van 100 meter is ook van toepassing op sporen waar een lage plaatselijke snelheid van ten hoogste 10 km/u geldt zoals bij wasstraten (tweede lid).

Paragraaf 5

Voor een goede werking van het remsysteem in een trein is een juiste stand van de kranen en krukken van belang. De artikelen 20 tot en met 22 bevatten hiervoor een regeling.

Deze voorschriften en de tabellen A en B zijn ontleend aan normblad M-007. De tabellen zijn opgenomen in bijlage 3, zij het dat in deze tabellen de indeling in de treingewichten is veranderd. Nu is er sprake van een kolom met een treingewicht tot 800 ton en van een kolom met een treingewicht van 800 tot 1600 ton. Voorheen gingen deze kolommen uit van een indeling tot 600 ton en van 600 tot 1600 ton.

Door deze wijziging komen deze tabellen overeen met de terzake in Duitsland gestelde voorschriften. Dit is gedaan met het oog op het belang van het goederenvervoer dat hoofdzakelijk grensoverschrijdend is. Bij onderling afwijkende voorschriften zouden de goederentreinen aan de Nederland/Duitse grens steeds met oponthoud geconfronteerd worden wegens het wijzigen van de instelling van de P/G-kraan van de locomotief.

Hoofdstuk 4. Seinen

Algemeen

Dit hoofdstuk strekt ter uitvoering van artikel 20 van het Besluit spoorverkeer. Zoals in de toelichting op dit artikel is aangegeven zijn seinen van evident belang voor een veilig en ongestoord spoorverkeer.

In Nederland is de situatie dat ongeveer 95% van het totale spoorwegnet is beveiligd met vaste seinen. In de praktijk kunnen seinen onderverdeeld worden in automatische en bedienbare seinen. De eerste categorie wordt toegepast bij de regeling van de vrije baan voor het spoorverkeer, al dan niet in combinatie met een blokstelsel. Naast de veiligheidsfunctie heeft deze categorie ook een capacitair karakter. De tweede categorie wordt toegepast bij situaties waar het spoorverkeer elkaar kruist, zoals bij wissels en kruisingen, en heeft duidelijk een veiligheidsfunctie. Tenslotte kunnen seinen nog onderverdeeld worden in hoge seinen, dat wil zeggen hooggeplaatste seinen bij baanvakken met snelheden boven de 40 km/u, en lage seinen, dat wil zeggen laaggeplaatste seinen bij baanvakken met snelheden onder de 40 km/u.

Daarnaast zijn er nog mobiele seinen zoals vlaggen of handgebaren. Deze seinen worden meestal door het personeel van de spoorwegonderneming

(vervoerder) gegeven in het kader van bepaalde werkprocessen zoals het rangeren.

Onder de werking van de Spoorwet 1875, werden de seinen geregeld in het – op deze wet gebaseerde – Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen (RDHL), dat enige bepalingen omtrent de beveiliging met seinen bevatte (de artikelen 26 tot en met 29), en in een afzonderlijke afdeling van het – in artikel 6 van deze wet bedoelde – dienstreglement, te weten het Seinreglement. Dit reglement bevatte o.a. de afbeeldingen en de beschrijvingen van de seinbeelden met hun betekenis.

Daarnaast werden in de praktijk de door de N.V. Nederlandse Spoorwegen opgestelde (interne) voorschriften, zoals het Seinenboek, dat ook de afbeeldingen van de seinen en hun betekenis bevatte, het Reglement Railverkeer en de Algemene Voorschriften inzake de plaatsing en toepassing van seinen, gehanteerd. Vooral deze laatste voorschriften bevatten zeer uitvoerig gedetailleerde voorschriften omtrent de technische eisen waaraan met name lichtseinen dienen te voldoen en de plaatsing ten opzichte van de sporen, wissels, bruggen en de bovenleiding.

Al deze (wettelijke en interne) voorschriften vormen dan ook de basis voor dit hoofdstuk, zij het dat het uitgangspunt is dat slechts enkele algemene voorschriften, die essentieel zijn voor de veiligheid van het spoorverkeer, gegeven worden. Deze hebben met name betrekking op de plaatsing van de vaste seinen en het opvolgen van de seinen door de bestuurder, in het vakjargon aangeduid als machinist.

De afbeeldingen dan wel omschrijving van de seinen, zowel de vaste als de mobiele seinen, met hun betekenis zijn in bijlage 4 opgenomen.

Evenals voorheen zal de regeling van de uitvoering en de plaatsing, die meer betrekking heeft op de feitelijke situatie, worden overgelaten aan de interne instructie van de beheerder van de spoorweg. Dit laatste sluit aan bij de wettelijke taakverdeling in die zin dat de beheerder van de spoorweg ook verantwoordelijk is voor de plaatsing, het onderhoud en de bediening van de (vaste) seinen in het kader van het instellen van een veilige rijweg. Evenzo worden geen nadere voorschriften gegeven omtrent het gebruik van mobiele seinen. Aangezien het gebruik hiervan nauw samenhangt met de concrete situatie wordt dit ook aan de interne instructies overgelaten.

Artikelsgewijs

Artikel 23

Dit artikel bepaalt dat de plaatsing en de bediening van de vaste seinen een verantwoordelijkheid van de beheerder is. Zoals hiervoor is opgemerkt zal de

beheerder aan deze verantwoordelijkheid invulling geven door middel van interne voorschriften voor de seintechische installaties en instructies voor de bediening van seinen.

Het derde lid is opgenomen om duidelijkheid te creëren richting spoorwegondernemingen inzake de bediening van seinen op het moment dat er sprake is van veiligheidskritische handelingen van de treindienstleider die de handelwijze van de bestuurder raken.

Het gaat hierbij in ieder geval om:

- a. het bedienen van een sein met het seinbeeld 'Geel Knipper';
- b. het herroepen van een sein;
- c. het bedienen van een sein voor spoorvoertuigen waarvan bekend is dat de juiste detectie door de beveiligingsinstallatie niet is gewaarborgd.

Artikel 25

Dit artikel is ontleend aan het RDHL (artikel 26) waarbij het uitgangspunt is dat genoemde objecten, die in het vakjargon gevaarpunten worden genoemd, beveiligd moeten worden. Het gaat hierbij om plaatsen waar verschillende verkeersstromen samenkomen of elkaar kruisen en de plaatselijk toegestane snelheid hoger is dan 40 km/u.

Artikel 26

Dit artikel is ontleend aan interne NS voorschriften (Seinenboek) met als uitgangspunt dat seinen rechts van het spoor in de rijrichting worden geplaatst. Afwijkingen doen zich met name voor bij dubbelsporige baanvakken.

Artikel 27

Dit voorschrift is ontleend aan interne NS voorschriften en houdt in dat, afhankelijk van de plaatselijke snelheid, de bestuurder een vrij en onbelemmerd zicht op de seinen dient te hebben. Hierdoor is hij in staat tijdig op een sein te reageren. In de praktijk wordt hiervoor een minimale afstand van 200 meter gehanteerd.

Artikel 28 en 29

Deze artikelen zijn ontleend aan het RDHL (artikelen 28 en 29).

Artikel 30

Dit artikel is ontleend aan interne NS voorschriften (Reglement Railverkeer) en regelt op welke wijze een snelheidsverlaging dan wel een snelheidsverhoging ingezet kan worden wanneer een sein bereikt wordt dat een dergelijke opdracht of toestemming geeft.

Artikel 31

Dit artikel is ontleend aan interne NS voorschriften (Seinreglement en Reglement Railverkeer) en regelt naast de geldigheid van een sein ook de hiërarchie van bepaalde borden ten opzichte van lichtseinen.

Het eerste lid bevat de hoofdregel omtrent de geldigheid van een sein. In beginsel geldt een door een sein gegeven gebod of toestemming totdat het eerstvolgende sein is bereikt, waarbij specifieke snelheidsborden in acht worden genomen.

Het tweede lid regelt het zogenaamde rijden op zicht. Dit is met een dusdanige lage snelheid (maximaal 40 km/u) rijden dat op elke willekeurige plaats gestopt kan worden. Dit rijden op zicht blijft van toepassing totdat het volgende hoofdein (dit is een lichtsein) is bereikt. Dit betekent dat specifieke snelheidsborden, die onderweg gepasseerd worden en een hogere snelheid zouden toestaan, in deze situatie niet van toepassing zijn.

Het derde lid staat toe dat onder bepaalde voorwaarden reeds geanticipeerd mag worden op het eerstvolgende lichtsein, hoewel dit sein nog niet is bereikt.

Ook het vierde lid staat toe de snelheid te verhogen, hoewel het volgende lichtsein nog niet is bereikt. Deze toestemming voor snelheidsverhoging vindt plaats op grond van een specifiek snelheidsbord. Hier is dus de situatie aan de orde dat de specifieke snelheidsborden wel van toepassing zijn, mits het voorafgaande lichtsein groen was.

Artikel 32

Dit artikel is ontleend aan interne NS voorschriften (Seinreglement en Reglement Railverkeer) en regelt hoe de bestuurder dient te handelen bij gedoofde of onjuiste seinen.

De aanwijzing Stoptonend sein wordt geregeld in hoofdstuk 6 van deze regeling (Standaardaanwijzingen).

Artikel 33

Uitgangspunt is dat bij rood licht gestopt moet worden. Echter, in bepaalde situaties kan hiervan afgeweken worden. Allereerst wanneer sprake is van een aanwijzing Stoptonend sein (zie hiervoor). En daarnaast mogen P-seinen die rood licht uitstralen in nader omschreven gevallen genegeerd worden.

P-seinen zijn automatisch werkende lichtseinen in een blokreeks die voorzien zijn van een bord met de aanduiding 'P' van het woord 'Permissie' (toestemming). Deze seinen zijn doorgaans op de 'vrije baan' geplaatst. Het negeren van deze P-seinen is dan ook bedoeld als een maatregel voor een doorstroming van het spoorverkeer en heeft geen veiligheidsnadelen.

In dit artikel wordt de treindienstleider expliciet genoemd. De reden is dat deze deel uitmaakt van de organisatie van de beheerder en met name belast is met het instellen van de veilige rijwegen voor het spoorverkeer. Overigens wordt in het Besluit spoorwegpersoneel de treindienstleider als veiligheidsfunctionaris aangewezen.

Artikel 34

Dit artikel regelt de rangorde van seinen ten opzichte van aanwijzingen die de beheerder op grond van diverse bepalingen van het Besluit spoorverkeer kan geven.

Bijlage 4

De afbeeldingen of de omschrijvingen, de nummering en de betekenissen van de seinen zijn ontleend aan het Seinreglement en het Seinboek. Van de lichtseinen zijn geen (uniforme) afbeeldingen opgenomen, omdat deze seinen in verschillende verschijningsvormen voorkomen. De oude nummering van seinen is gehandhaafd, omdat deze van oudsher is gebruikt voor de aanduiding van seinen op vele situatietekeningen van de beheerder. Invoering van een nieuwe nummering zou omvangrijke kosten met zich mee gebracht hebben.

De betekenis van seinen is geformuleerd als een gebod, een toestemming, een waarschuwing of een aanduiding. In beginsel zijn de seinen van toepassing op het spoorverkeer over de hoofdspoorwegen, ongeacht het te gebruiken materieel. Alleen wanneer de seinen een beperkte toepassing hebben, in die zin dat ze slechts bijvoorbeeld op bepaalde soorten materieel (o.a. goederentreinen) van toepassing zijn wordt dit uitdrukkelijk bij het betreffende sein vermeld.

Hoofdstuk 6

Sein nr. 513 is een zogenaamd afsluitbord en wordt tijdelijk in het spoor geplaatst als aanduiding van de afsluiting van het spoor. Het wordt meestal gebruikt bij werkzaamheden aan de spoorweg.

Hoofdstuk 8

Sein nr. 412a wordt gebruikt bij het rijden van een trein (meestal een goederentrein) over sporen die in de openbare weg zijn gelegen (zogenaamde raccordementen).

Hoofdstuk 9

Deze seinen zijn bedoeld als communicatiemiddel in het kader van het nemen van remproeven. Opgemerkt kan nog worden dat het nemen van remproeven wordt geregeld in hoofdstuk 2 van deze regeling (Onderzoek treinen).

Hoofdstuk 10

Sein nr. 706 is geen opdracht tot vertrek en bevat derhalve geen veiligheidsgarantie. Het geeft slechts aan dat het lichtsein voor een langs het perron staande trein het vertrek van die trein toestaat. Het is met name bedoeld voor de conducteur om een bevel tot vertrek te kunnen geven.

Hoofdstuk 17

Dit hoofdstuk heeft betrekking op seinen die niet landelijk voorkomen, maar op bepaalde plaatsen dan wel baanvakken.

In onderdeel 4 komen de seinen nrs. 220a en 221a uitsluitend in combinatie voor op het baanvak Leeuwarden–Stavoren bij de brug over de Wijmerds.

In onderdeel 6 (diverse baanvakken) hebben de seinen met de nummers 306 en volgende betrekking op Belgisch materieel, waarvan de stroomafnemers hoger reiken dan de stroomafnemers van Nederlands materieel.

Aangezien de klassieke seinen alleen nog maar in Utrecht (goederenemplacement) voorkomen, zijn deze seinen in dit hoofdstuk (onderdeel 10) opgenomen.

Hoofdstuk 5. Sluitseinbord

Dit hoofdstuk strekt ter uitvoering van artikel 26 van het Besluit spoorverkeer. Het gaat hier om een schild dat in plaats van twee rode lichten aan de achterzijde van treinen gevoerd mag worden. In bijlage 5 wordt het bestaande model, dat hoofdzakelijk door treinen bestemd voor het goederenvervoer wordt gebruikt, vastgesteld.

Dit model komt overeen met het model dat ook in Duitsland wordt gebruikt.

Voorheen was dit model als sein nr. 403 e opgenomen in de interne voorschriften van de NS.

Hoofdstuk 6. Standaardaanwijzingen

Algemeen

Dit hoofdstuk strekt ter uitvoering van artikel 38 van het Besluit spoorverkeer.

Zoals in de toelichting op dit artikel is aangegeven is in het verleden een aantal standaardaanwijzingen opgesteld die in bepaalde aangeduide gevallen worden gegeven. Deze standaardaanwijzingen, in de praktijk onder de Spoorwegwet 1875 lastgevingen genaamd, worden in de door de N.V. Nederlandse Spoorwegen opgestelde (interne) voorschriften zoals het Reglement Railverkeer beschreven.

In dit hoofdstuk zijn deze standaardaanwijzingen overgenomen.

Voor de duidelijkheid zij opgemerkt dat de in dit hoofdstuk vervatte opsomming van aanwijzingen niet limitatief bedoeld is. Dit laat onverlet dat de beheerder in andere gevallen andere aanwijzingen kan geven. Dit hangt af van zijn beoordeling van de concrete situatie. Teneinde voor de bestuurders duidelijkheid te verschaffen over de invulling van deze andere aanwijzingen en om inzicht te geven in de procedures die hiervoor gehanteerd worden, zal de beheerder een overzicht van deze andere aanwijzingen en procedures bekendmaken. Gelet op de consequenties van een

en ander voor de vervoerprocessen, zal de beheerder de inhoud hiervan met de spoorwegondernemingen afstemmen.

In de praktijk worden de aanwijzingen en vooral de standaardaanwijzingen door de treindienstleider gegeven. Gelet hierop is, evenals in het hoofdstuk 4. Seinen (artikel 33), ervoor gekozen de treindienstleider expliciet te noemen.

Artikelsgewijs

Artikel 36

Stoptonend sein (STS)

Deze aanwijzing wordt gebruikt in situaties dat na rijweginstelling een lichtsein wegens storing niet uit de stand 'stoppen' kan komen.

Stoptonend sein met normale snelheid (STS-A)

Deze aanwijzing wordt voor dezelfde situaties gebruikt als voor stoptonend sein. Alleen wordt deze aanwijzing toegepast bij die gedeelten van de spoorweg waar over een langere afstand geen seinen (lichtseinen) staan die het opheffen van de opgelegde snelheidsbegrenzing mogelijk maken. Het spoorverkeer zou dan onnodig lang met deze snelheidsbegrenzing geconfronteerd worden.

De normale snelheid is de plaatselijk toegelaten snelheid.

Voorzichtig rijden (VR)

Deze aanwijzing wordt gebruikt voor gedeeltes van de spoorweg die de bestuurder voorzichtig moet passeren als gevolg van een onbekende of bekende oorzaak op grond van meldingen. De bekende oorzaak wordt in de aanwijzing omschreven. Dit kunnen mensen of vee langs of op de spoorweg zijn, of een defect in de infrastructuur, waarvan de precieze oorzaak nog niet door deskundigen is onderzocht.

Automatische knipperlicht installatie AKI, automatische halve overwegbomen (AHOB) of automatische overpadbomen (AOB)

Deze aanwijzing wordt gebruikt bij overwegen of overpaden waarbij de beveiliging door middel van een automatische knipperlichtinstallatie, halve overweg- of overpadbomen is gestoord, zodat deze ten onrechte langere tijd blijft aankondigen dat er een trein in aantocht is. Deze aanwijzing strekt tot bescherming van het wegverkeer, dat in dergelijke situaties probeert de overweg te passeren.

Snelheid begrenzen (SB)

Deze aanwijzing wordt gebruikt om wegens de toestand van een bepaald gedeelte van de spoorweg de snelheid te begrenzen. Het gaat hierbij om situaties waar sprake is van een defect in de infrastructuur die door deskundigen is onder-

zocht en goed is bevonden om met de bij de aanwijzing aangegeven snelheid veilig te kunnen berijden.

Verkeerd spoor (VS)

In beginsel kunnen de meeste baanvakken op grond van de aangebrachte beveiliging (seinen) in beide richtingen bereden worden. Echter, bij enkele grensbaanvakken ontbreekt deze dubbele beveiliging, zodat deze maar in één richting bereden kunnen worden. Deze baanvakken zijn aan de kant van de 'verkeerde' rijrichting dan ook voorzien van een bord met een stopopdracht. Het gaat hier om het sein dat in hoofdstuk 6 van bijlage 4 als sein nr. 322 is opgenomen met als betekenis 'Stoppen voor het sein, tenzij de bestuurder in het bezit is van een geldige aanwijzing Verkeerd Spoor voor het betrokken spoor'.

Voor deze baanvakken heeft de beheerder een instructie Verkeerd Spoor opgesteld. Het berijden van deze baanvakken is uitsluitend mogelijk, indien deze aanwijzing is afgegeven, die vergezeld moet zijn van een beeldinstructie. Deze beeldinstructie bevat een globaal overzicht van het traject met enkele markante punten en een detaillering van de aanwijzing ten aanzien van het rijgedrag van de bestuurder.

Telefonische toestemming vragen voor vertrek (TTV)

Deze aanwijzing geldt alleen voor het berijden van baanvakken met ter plaatse bediende relais beveiliging (TPBR-baanvakken). Dit zijn baanvakken waar de seinen of wissels ter plaatse door de bestuurder bediend worden.

Hoofdstuk 7. Spoorwegemplacementen

Algemeen

Het begrip spoorwegemplacement speelt een belangrijke rol in verband met de bijzondere voorschriften voor het gebruik van hoofdspoorwegen uitsluitend gelegen binnen een dergelijk emplacement. Deze bijzondere voorschriften maken het mogelijk dat binnen een spoorwegemplacement gerangeerd wordt. Van rangeren is onder andere sprake indien een goederentrein wordt samengesteld uit meerdere delen. Bij dit rangeren is het niet vereist dat aan alle voorwaarden die gelden voor het rijden van treinen wordt voldaan, vanwege de lage snelheid waarmee wordt gereden en de beperkte afstand waarover gerangeerd mag worden. De bijzondere voorschriften zijn neergelegd in paragraaf 8 van het Besluit spoorverkeer.

Het is niet mogelijk gebleken om hier een eenduidige definitie van een spoorwegemplacement te geven. Vandaar dat is besloten om de spoorwegemplacementen exact aan te duiden. In artikel 1, onder e, van het Besluit spoorverkeer wordt verwezen naar een als zodanig bij

ministerieel regeling aangewezen deel van de hoofdspoorweg. Dit hoofdstuk voorziet hier in.

Artikelsgewijs

Artikel 38

In dit hoofdstuk worden de locaties van de emplacementen aangeduid en wordt een exacte omschrijving gegeven van de sporen die gezamenlijk het emplacement vormen. Op de overzichtskaart in bijlage 6 van deze regeling worden de locaties van de emplacementen aangeduid, waar in artikel 38 van deze regeling naar wordt verwezen. De naam van elk spoorwegemplacement is op de kaart aangeduid door middel van een in de spoorsector gebruikelijke afkorting. Bij de kaart is tevens een lijst toegevoegd waarin de afkortingen van de locaties van spoorwegemplacementen worden verklaard.

Artikel 39

In artikel 39 van deze regeling is de exacte omschrijving gegeven van die spoorgedeelten van de betreffende locaties die de grenzen vormen van het spoorwegemplacement. Deze omschrijving is in nauw overleg met de branche vastgesteld. Tot een spoorwegemplacement behoren in de eerste plaats alle sporen die voorzien zijn van een spoornummer. De aan deze sporen grenzende wisselcomplexen behoren eveneens tot het emplacement. Daarnaast wordt een gedeelte van minimaal 200 meter van het aangrenzende spoor op de vrije baan ook nog tot het emplacement gerekend (vrije baan spoor). Op deze wijze wordt het zogenaamde 'rangeren via de vrije baan' mogelijk gemaakt. Het 'rangeren via de vrije baan' is noodzakelijk omdat, indien dit niet mogelijk zou zijn, in enkele situaties het rangeerproces teveel zou worden beperkt. De afstand van 200 meter is zo bepaald, vanwege de maximale lengte van treinen die ter plaatse rangeren via de vrije baan. Voor enkele locaties is deze afstand niet voldoende. Daarom is voor deze locaties in bijlage 7 een grotere afstand dan 200 meter aangegeven.

Artikel 40

Een belangrijke beperking van de lengte waarover van het vrije baan spoor gebruik kan worden gemaakt voor rangeren, wordt opgelegd vanuit veiligheidsoverwegingen. Deze beperking wordt gegeven in artikel 40. Indien het in verband met het veilige gebruik van de hoofdspoorweg noodzakelijk is om de lengte waarop van het vrije baan spoor gebruik kan worden gemaakt te beperken, dan plaatst de beheerder een bord. De beheerder plaatst dit bord onder andere, indien de kans bestaat dat vanwege het rangeren een overweg te lang

gesloten is. Dit bord nr. 302 uit bijlage 4 geeft in dat geval de uiterste grens van het emplacement aan.

Hoofdstuk 8. Slotbepalingen

De terinzagelegging van de bijlagen vindt plaats zowel bij de Hoofddirectie Juridische Zaken (bibliotheek),

Koningskade 4 te Den Haag, als bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Rail, St. Jacobsstraat 16 te Utrecht.

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