

Concept ten behoeve van internetconsultatie maart/april 2016

**Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van .....,  
nr. IENM/BSK-, tot wijziging van de Regeling spoorverkeer in verband  
met het verduidelijken van de communicatie van veiligheidsberichten tus-  
sen machinist en treindienstleider, het opnemen van gebruiksvorschri-  
ften en wijziging van enkele seinbeelden**

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 9, 35 en 36 van het Besluit spoorverkeer;

BESLUIT:

**Artikel I**

De Regeling spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 vervallen de begripsbepalingen voor "AHOB", "AKI" en "AOB".

B

Artikel 2 vervalt.

C

Artikel 3 komt te luiden:

**Artikel 3**

In aanvulling op de geldende paragrafen en aanhangsels van de TSI Exploitatie en verkeersleiding vermijdt de bestuurder het gebruik van zandstrooiers op spoorstroomkringen die overwegen of overpaden activeren. De beheerder stelt de bestuurder voor aanvang van de rit in kennis van de betreffende spoorstroomkringen.

D

Na artikel 24 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 24a**

1. Het onder ETCS op afstand besturen van tractievoertuigen met behulp van radiogestuurde apparatuur vindt uitsluitend plaats in SH-modus.
2. Rijden onder ETCS level 0 is verboden.
3. Het tweede lid is niet van toepassing op spoorvoertuigen die rijden op buiten dienst gestelde gedeelten van de hoofdspoorweg, genoemd in bijlage 1, punt 18, van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

E

In artikel 33, vierde lid, onderdeel b, wordt "AKI, AHOB of AOB" vervangen door: overweg of overpad.

F

Artikel 36 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel c, en het tweede lid, onderdeel b, wordt "AKI, AHOB dan wel een AOB" vervangen door: overweg of overpad.
2. In het vierde lid wordt "AKI, AHOB of AOB" vervangen door: Overwegen.

G

Artikel 37 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding "2." geplaatst.
2. Er wordt een lid ingevoegd, luidende:

1. De aanwijzingen, genoemd in artikel 36, eerste, tweede en zesde lid, zijn schriftelijke aanwijzingen van veiligheidsberichten als bedoeld in de TSI Exploitatie en verkeersleiding.

3. In het tweede lid (nieuw) wordt "AKI, AHOB of AOB" vervangen door: Overwegen.

H

Bijlage 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de begripsbepalingen voor "Snelheid" en "Rijden op zicht" en in de betekenissen bij Nr. 201, Nr. 206, Nr. 212a/b, Nr. 214, Nr. 219a/b, Nr. 222, Nr. 314 bis, Nr. 325b, Nr. 249a, Nr. 802, Nr. 317, Nr. 371, Nr. 372, Nr. 223 en Nr. 224 wordt "km/h" vervangen door: kilometer per uur.

2. Paragraaf 1.1 wordt als volgt gewijzigd:

a. De begripsbepaling voor "Baanvaksnelheid" komt te luiden:

*Baanvaksnelheid*

De maximum toegestane snelheid tussen twee gespecificeerde knooppunten.

b. De begripsbepaling voor "Plaatselijke snelheid" komt te luiden:

*Plaatselijke snelheid*

De door een snelheidsbord aangegeven maximum toegestane snelheid.

c. De begripsbepaling voor "Tijdelijke snelheidsbeperking" komt te luiden:

*Tijdelijke snelheidsbeperking*


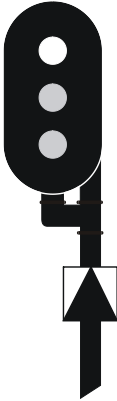

Een snelheidsbeperking van tijdelijke aard op de toegestane snelheid.

d. Er wordt een begripsbepaling toegevoegd, luidende:

*Toegestane snelheid*

De toegestane snelheid is het resultaat van de plaatselijke snelheid en de variabele snelheidsbeperkingen. Deze snelheid wordt door de lichtseinen en snelheidsborden opgedragen.

3. In de tabel bij paragraaf 2.3 worden de rijen bij nummers 221 en 220 vervangen door:

<p><i>Nr. 221</i>  <i>Hoog geplaatst wit licht</i></p> <p><i>met:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>een achtergrondscherp met rechte dan wel een afgeronde hoek, en daaronder</i></li> <li>- <i>een vierkant wit bord met een zwarte driehoek met de punt omhoog</i></li> </ul>		<p>Vorbijrijden toegestaan. Aanduiding van een volgend sein nr. 220 dat wit licht uitstraalt. Een voorafgaande opdracht "Rijden op zicht" blijft gelden.</p>	
<p><i>Nr. 220</i>  <i>Hoog of laag geplaatst wit licht</i></p> <p><i>met een vierkant wit bord met een zwarte driehoek met de punt omhoog</i></p>			<p>Vorbijrijden toegestaan.</p> <p>De inrichting achter het sein is veilig berijdbaar. Een voorafgaande opdracht "Rijden op zicht" blijft gelden.</p>

4. De tabel in hoofdstuk 3 wordt als volgt gewijzigd:

a. de rijen bij nummers 313 en 313 bis worden vervangen door:

*Nr. 313*

*Snelheids-  
verminderingbord*



Snelheid begrenzen tot de door het getal aangegeven snelheid. Deze snelheid moet voor het volgende bord "Nr. 314 Snelheidsbord" bereikt zijn.

Indien voor het bord rijden was toegestaan ingevolge een groenvariant: Rijden met de door het getal aangegeven snelheid toegestaan.

Nr. 313 bis  
Snelheids-  
verminderingbord



Snelheid begrenzen tot de door het getal aangegeven snelheid, waarbij:

- het onderste bord geldt voor treinen bestemd voor het vervoer van goederen met een lagere snelheid dan 120 kilometer per uur en voor losse locomotieven;
- het bovenste bord geldt voor de overige treinen.

Deze snelheid moet voor het volgende bord "Nr. 314 bis Snelheidsbord" bereikt zijn.

Indien voor het bord rijden was toegestaan ingevolge een groenvariant: Rijden met de door het getal aangegeven snelheid toegestaan, waarbij:

- het onderste bord geldt voor treinen bestemd voor het vervoer van goederen met een lagere snelheid dan 120 kilometer per uur en voor losse locomotieven;
- het bovenste bord geldt voor de overige treinen.

b. de rij bij Nr. 324 wordt vervangen door:

Nr. 324  
Snelheidsbord  
Over-  
weg/Weegbrug



De door het getal aangege-  
ven snelheid mag niet wor-  
den overschreden totdat:  
a de voorkant van de trein  
de overweg is gepas-  
seerd; of  
b de gehele trein de  
weegbrug is gepasseerd.

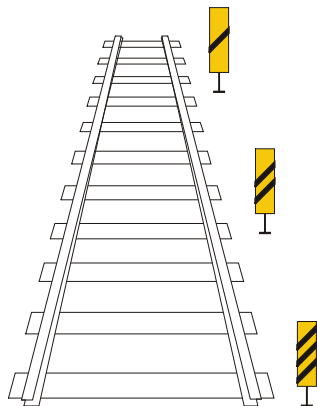
5. In de tabel in hoofdstuk 4 worden de rijen bij Nr. 251a/I en Nr. 251a/II vervan-  
gen door:

Nr. 251a/I  
Bord 'Bijzonder  
gevaarpunt'



Aanduiding van een ach-  
ter het lichtsein gelegen  
bijzonder gevaarpunt.

Nr. 251a/II  
Gele bakens



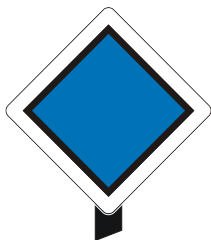

Aanduiding van de nade-  
ring van een lichtsein dat  
op ten minste remwegaf-  
stand voorafgaat aan een  
lichtsein voorzien van  
een bord bijzonder ge-  
vaarpunt nr. 251a/I.

6. hoofdstuk 12 wordt als volgt gewijzigd:

a. In de betekenis bij Nr. 318a wordt "aki, ahob of aob" vervangen door: overweg  
of overpad.

b. In de betekenis bij Nr. 318b wordt "aki's, ahob's of aob's" vervangen door: overwegen of overpaden.

c. In de tabel in hoofdstuk 12 komen de rijen bij Nr. 304a, Nr. 304b en Nr. 304c te luiden:

<p>Nr. 304a <i>Treinlengtebord</i></p> 	<p>Aanduiding van de plaats waar de voorzijde van een trein tot stilstand moet komen voor een goede dienstvoering.</p> <p>Geldt alleen voor bestuurders van treinen bestemd voor het vervoer van personen.</p>
<p>Nr. 304b <i>Treinlengtebord</i></p> 	<p>Aanduiding van de plaats waar de voorzijde van een trein, bestaande uit ten hoogste het aantal door het getal aangegeven spoorvoertuigen, tot stilstand moet komen voor een goede dienstvoering.</p> <p>Geldt alleen voor bestuurders van treinen bestemd voor het vervoer van personen.</p>



Nr. 304c

Treinlengtebord




Aanduiding van de plaats waar de voorzijde van een trein tot stilstand moet komen voor een goede dienstuitvoering.

Het bovenste, witte cijfer geldt voor treinen die de wissels langs het perron in de rechte stand berijden. Het onderste, blauwe cijfer geldt voor treinen die de wissels langs het perron in de afbuigende stand berijden.

Geldt alleen voor bestuurders van treinen bestemd voor het vervoer van personen.

7. Aan de tabel in hoofdstuk 13 wordt een rij toegevoegd, luidende:

<p><i>Nr. 228 Stop- plaatsmarkering</i></p>		<p>Stopplaatsmarkering voor treinen die onder ETCS-cabinesegeving of een ETCS-rijtoestemming rijden. Treinen zonder cabinesegeving: stop.</p>
---	---	---

**Artikel II**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2016.

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

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma

## **Toelichting**

### **1. Inleiding**

In deze wijziging van de Regeling spoorverkeer zijn de volgende onderwerpen aangepast:

- verduidelijken van communicatie van veiligheidsberichten tussen machinist en treindienstleider;
- opnemen van gebruiksvoorschriften voor zandstrooiers en ERTMS;
- aanpassen van verschillende seinen in het 'seinenboek'.

Daarnaast is gebruik gemaakt van de gelegenheid om een bepaling te schrappen die een zodanige gelijkenis vormde met de bepalingen uit de 'TSI Exploitatie en verkeersleiding'<sup>1</sup> dat opname daarvan in nationale regelgeving geen toegevoegde waarde heeft. Ten slotte wijzigt deze regeling de aanwijzing AKI, AHOB of AOB in de aanwijzing Overwegen en is de Regeling ook op andere punten aan deze naamsverandering aangepast.

### **2. Verduidelijken van communicatie van veiligheidsberichten tussen machinist en treindienstleider**

#### *Aanleiding*

In aanhangsel C van de TSI Exploitatie en verkeersleiding is de wijze van communiceren van veiligheidsberichten tussen machinisten en treindienstleiders beschreven. Deze veiligheidsberichten kunnen als schriftelijke aanwijzing worden verzonden. De TSI Exploitatie en verkeersleiding bepaalt dat dit alleen mag als de trein die het bericht ontvangt stil staat. Staande praktijk in Nederland is dat enkel de berichten die een aanwijzing 'Stoptonend sein (STS)', 'Stoptonend sein met normale snelheid (STS-A)' of 'Verkeerd spoor (VS)' inhouden bij stilstand van de trein die de berichten ontvangt verzonden worden. Bij de implementatie van de TSI Exploitatie en verkeersleiding was geen afwijking van de staande praktijk beoogd. Toch bleek dat de teksten van de Regeling spoorverkeer en de TSI Exploitatie en

---

<sup>1</sup> Verordening 2015/995 van de Commissie tot wijziging van Besluit 2012/757/EU betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie, PbEU 2015, L 165

verkeersleiding tot onduidelijkheid in de praktijk leidden met betrekking tot het stil zetten van de treinen die een aanwijzing ontvangen van de treindienstleider.

#### *Probleembeschrijving*

Deze onduidelijkheid kan leiden tot een groter aantal momenten waarop treinen tot stoppen gemaand worden om een aanwijzing te ontvangen. Dat is niet de bedoeling van de TSI Exploitatie en verkeersleiding. Daarnaast leidt deze situatie tot een inefficiënt gebruik van de hoofdspoorwegen en minder op tijd rijdende treinen. Reizigers kunnen daardoor geconfronteerd worden met extra vertragingen, zonder dat de spoorveiligheid gediend is bij de extra stopmomenten.

#### *Oplossing*

Om dit probleem te voorkomen is in onderhavige regeling verduidelijkt dat uitsluitend de drie hierboven genoemde aanwijzingen aan de machinist schriftelijke aanwijzingen van veiligheidsberichten zijn conform de TSI Exploitatie en verkeersleiding. Bij deze aanwijzingen zal de trein dus eerst stilgezet moeten worden. Bij de overige aanwijzingen is dat niet vereist. Deze verduidelijking zal leiden tot minder onnodige en ongeplande stops van treinen.

### **3. Opnemen van gebruiksvoorschriften**

Gebruiksvoorschriften zijn bepalingen waaraan een bestuurder moet voldoen tijdens het besturen van een spoorvoertuig. Bepaalde gebruiksvoorschriften worden in de TSI Exploitatie en verkeersleiding afdoende geregeld. Andere voorschriften worden in de interne reglementen en veiligheidsbeheersystemen van de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen geregeld. Sommige gebruiksvoorschriften zijn echter niet of niet voldoende geregeld in de TSI Exploitatie en verkeersleiding en van zodanig belang voor de spoorveiligheid dat opname van dergelijke voorschriften in de Regeling spoorverkeer wenselijk is. Om die reden is bij onderhavige wijziging artikel 3 gewijzigd en is een nieuw artikel 24a ingevoegd.

In artikel 3 wordt opgenomen dat de bestuurder van een spoorvoertuig dat is uitgerust met zandstrooiers deze zandstrooiers in beginsel niet mag gebruiken op aankondigingsecties van overwegen. Het strooien van zand op deze secties kan ertoe leiden dat de detectie van een spoorvoertuig gehinderd wordt. In het uiterste geval gaat de overweg of het overpad waar de aankondigingsectie betrekking op heeft dan niet of niet op tijd dicht. Dit is een veiligheidsrisico.

Het nieuwe artikel 24a stelt gebruiksvoorschriften die specifiek zijn voor ETCS. In het eerste lid bevat een verbod op het op afstand rangeren met een spoorvoertuig in een andere modus dan de SH-modus. SH staat voor 'shunting'. Het gebruik van iedere andere modus leidt tot een veiligheidsrisico. Het tweede lid bevat een algemeen verbod op het rijden onder ETCS niveau 0. In dat niveau heeft de ETCS-boordapparatuur wel contact met in het spoor aangebrachte ETCS-baanapparatuur, maar bewaakt de ETCS-boordapparatuur slechts één maximale, van tevoren ingestelde snelheid van de trein. In het belang van de spoorveiligheid wordt het rijden onder "ETCS niveau 0" niet toegestaan. Het derde lid bevat een uitzondering op dit verbod. Op de Hogesnelheidslijn Zuid (HSL-Zuid) wordt onderhoud aan het spoor op een zeer specifieke wijze verricht waarbij het gebruik van spoorvoertuigen die dit onderhoud verrichten in ETCS niveau 0 wenselijk is. In het belang van de spoorveiligheid is dit alleen toegestaan wanneer het spoor buiten dienst gesteld is.

#### **4. Aanpassen van verschillende seinen in het 'seinenboek'**

Bijlage 4 van de Regeling spoorverkeer bevat het 'seinenboek', waarin de beeltenis en betekenis van de langs de hoofdspoorwegen voorkomende seinen geregeld is. Bij de meest recente wijziging van de Regeling spoorverkeer<sup>2</sup> is ook deze bijlage opnieuw vastgesteld. Inmiddels blijkt uit de praktijk dat enkele betekenissen van seinbeelden fouten bevatten, dan wel tot onduidelijkheid leiden in de praktijk. Om onveilige situaties op en langs het spoor te voorkomen zijn enkele seinbeelden en betekenissen in bijlage 4 aangepast. Tevens is er een seinbeeld toegevoegd aan bijlage 4. Daarnaast is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de aanduiding 'km/h' aan te passen naar de Nederlandse variant 'kilometer per uur'.

#### **5. Overige wijzigingen**

De meest recente wijziging van de Regeling spoorverkeer implementeerde de TSI Exploitatie en verkeersleiding. Inmiddels geldt echter een gewijzigde versie van deze TSI, die bovendien als EU-verordening is vastgesteld. Daarmee heeft dit besluit rechtstreekse werking verkregen en is implementatie van bepaalde bepa-

---

<sup>2</sup> Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 1 juli 2015, nr. IENM/BSK-2015/93679, tot wijziging van de Regeling spoorverkeer ter implementatie van de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding (Besluit 2012/757/EU), Stcrt 2015, 17990

lingen niet meer vereist. Om die reden vervalt artikel 2. Deze wijziging behelst geen verandering van het beleid.

In artikel 36, vierde lid, is de aanwijzing 'Overwegen' opgenomen. Deze aanwijzing heette tot op heden een aanwijzing 'AKI, AHOB of AOB'. Inmiddels zijn er nog slechts twee AKI's aanwezig op de hoofdspoorweginfrastructuur. Tegelijkertijd zijn er verschillende andere vormen van overwegen of overpaden bijgekomen. Om die reden is gekozen voor een meer generieke benaming, namelijk de aanwijzing 'Overwegen'. Daarnaast is gekozen voor de benaming 'overweg of overpad' waar in deze regeling nog expliciet verwezen werd naar AKI, AHOB of AOB.

#### **6. Handhaafbaarheids- en uitvoerbaarheidstoetsen**

[wordt geschreven na toetsen]

#### **7. Consultatie**

[wordt geschreven na (internet)consultatie]

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma