



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 1 juli 2019, nr. IENW/BSK-2018/245622, tot wijziging van de Regeling Spoorverkeer ter verbetering van de duiding van enkele borden en seinen

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 36 van het Besluit spoorverkeer;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

In alfabetische volgorde wordt een begripsbepaling toegevoegd, luidende: *perronfase*: opdeling van een spoor langs een perron door middel van letters;

B

Bijlage 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. De inhoudsopgave onder het kopje 'inhoud' wordt als volgt gewijzigd:

a. Onder het kopje 7. Seinen met stopopdrachten:

1° worden vóór 'Nr. 301 'S'-bord' nieuwe rijen ingevoegd, luidende:

Nr. 300 Stopbord, Nr. 300a Stopbord met brandende witte lamp en Nr. 300b Stopbord met gedoofde lamp;

2° wordt na 'Nr. 331 Blokbord' een nieuwe rij toegevoegd, luidende:

Nr. 375 Opdrachtbord;

3° wordt 'Nr. 242 Stopseinlantaren/Stopseinbord' vervangen door 'Nr. 242 Stopseinlantaarn/-bord';

4° wordt 'Nr. 243 Afsluitlantaren stop' vervangen door 'Nr. 243 Afsluitlantaarn/-bord';

5° wordt 'Nr. 244 a/b: Afsluitlantaren veilig' vervangen door 'Nr. 244 a/b Afsluitlantaarn veilig'.

b. Onder het kopje 17. Kenborden komt 'Seinnummerbord met A' te vervallen.

2. In de tabel bij hoofdstuk 7 worden vóór Nr. 301 'S' bord nieuwe rijen toegevoegd, luidende:

Nr. / Sein	Afbeelding	Betekenis
Nr. 300 Stopbord		Stoppen vóór het bord. Na contact met en toestemming van de op het onderbord vermelde functionaris mag verder worden gereden. Indien het onderbord meerdere opdrachten vermeldt deze uitvoeren alvorens het bord voorbij te rijden.

Nr. / Sein	Afbeelding	Betekenis
Nr. 300b Stopbord met gedoofde lamp		Stoppen vóór het bord. Na contact met en toestemming van de op het onderbord vermelde functionaris mag verder worden gereden. De wissels achter het sein worden lokaal bediend.

Nr. / Sein	Afbeelding	Betekenis
Nr. 300b Stopbord met gedoofde lamp		Stoppen vóór het bord. Na contact met en toestemming van de op het onderbord vermelde functionaris mag verder worden gereden. De wissels achter het sein worden lokaal bediend.

3. In de tabel bij hoofdstuk 7 wordt de rij bij Nr. 243 vervangen door:

Nr. / Sein	Afbeelding	Betekenis
Nr. 243 Afsluitlantaarn/-bord	of 	Stoppen vóór het sein. Indien het sein op een beweegbare brug is geplaatst, stoppen voor de brug. Eventueel is het bord bij een stootjuk dubbel uitgevoerd en/of voorzien van een rode lamp.

4. In de tabel bij hoofdstuk 7 wordt rij Nr. 301e vervangen door:

Nr. / Sein	Afbeelding	Betekenis
Nr. 301e Facultatief stopbord met brandende witte lamp		Stoppen voor het bord, tenzij de opdracht, vermeld op het onderbord, is uitgevoerd. De wissels achter het sein liggen in de stand zoals aangegeven door het wisselsein, seinnummer 253a/b.

5. In de tabel bij hoofdstuk 7 wordt rij Nr. 301f vervangen door:

Nr. / Sein	Afbeelding	Betekenis
Nr. 301f Facultatief stopbord met gedoofde lamp		Stoppen voor het bord, tenzij de opdracht, vermeld op het onderbord, is uitgevoerd. De wissels achter het sein worden lokaal bediend.

6. In de tabel bij hoofdstuk 7 wordt na Nr. 331 Blokbord de volgende rij toegevoegd:

Nr. / Sein	Afbeelding	Betekenis
Nr. 375 Opdrachtbord		De opdracht vermeld op het onderbord uitvoeren alvorens het bord voorbij te rijden. Dit bord wordt onder meer toegepast op locaties waarover wegverkeer plaatsvindt en de machinist een overweg moet bedienen.

7. In de rij Nr. 242 Stopseinlantaren/stopseinbord wordt 'Stopseinlantaren/stopseinbord' vervangen door 'Stopseinlantaarn/-bord'.

8. In de tabel bij hoofdstuk 7 wordt in de rij Nr. 244a/b 'Afsluitlantaren veilig' vervangen door 'Afsluitlantaarn veilig'.

9. In de tabel bij hoofdstuk 12 wordt de rij bij Nr. 304c vervangen door:

Nr. / Sein	Afbeelding	Betekenis
Nr. 304c Treinlengtebord		Aanduiding van de plaats waar de voorzijde van een trein bij perrons met perronfases tot stilstand moet komen voor een goede dienstuitvoering. Het bovenste getal geldt voor treinen die op beide perronfases kunnen halteren. Het onderste getal geldt voor treinen die in hun geheel langs de tweede of volgende perronfase tot stilstand moeten komen omdat deze de wissels langs het perron in de afbuigende stand berijden of omdat de bestuurder hiervoor expliciet instructie heeft gekregen. Geldt alleen voor bestuurders van treinen bestemd voor het vervoer van personen.

10. De tabel bij Hoofdstuk 17 wordt als volgt gewijzigd:

a. De rij 'Seinnummerbord met A' komt te vervallen.

b. De rij 'Pijlbord' wordt vervangen door:

Nr. / Sein	Afbeelding	Betekenis
Pijlbord		Aanduiding van het spoor waarvoor het sein bestemd is. Aanduiding van de sporen waarvoor het sein bestemd is.

c. De betekenis van de rij 'Seinnummerbord' met het nummer 124 wordt vervangen door 'Aanduiding van het nummer van het sein'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2019.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer*

TOELICHTING

1. Inleiding

In deze wijziging van de Regeling spoorverkeer zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Het introduceren van een beter zichtbare en meer eenduidige uitvoeringsvorm van het huidige Stopbord en van het nieuwe Opdrachtbord.
- Het doorvoeren van enkele uniformeringen en verwijderen van enkele inconsistenties bij de nummering en naamgeving van seinen in de huidige bijlage 4 van de Regeling spoorverkeer.
- Het formaliseren van enkele verbeteringen in met name de zichtbaarheid van enkele seinen in de huidige bijlage 4 van de Regeling spoorverkeer.
- Enkele tekstuele verduidelijkingen, toevoegingen en correcties.

2. Vervanging het Stopbord en de introductie van het Opdrachtbord

Met onderhavige regeling is de geleidelijke vervanging van het huidige zogenaamde Stopbord door een zowel qua zichtbaarheid als éénduidigheid verbeterd Stopbord gerealiseerd. Na verwijdering van alle Stopborden van het oude type zal deze ook uit de Regeling spoorverkeer worden verwijderd. Daarnaast is het zogenaamde Opdrachtbord geïntroduceerd. Het doel hiervan is om het aantal stoptonend sein passages, met name op de zogenaamde Niet Centraal Bediende Gebieden (NCBG's), terug te dringen.

3. Overige wijzigingen

Met deze regeling zijn enkele uniformeringen doorgevoerd in de Regeling spoorverkeer. Daarnaast zijn er enkele inconsistenties bij de nummering en naamgeving van de seinen in de huidige bijlage 4 van de Regeling spoorverkeer verwijderd. Daarmee is beoogd meer eenduidigheid voor met name machinisten en treindienstleiders te realiseren om zo de kans op miscommunicatie tussen hen te verkleinen en daarmee de spoorveiligheid te verbeteren. Voorts zijn met de onderhavige regeling enkele verbeteringen geformaliseerd in met name de zichtbaarheid van enkele seinen in bijlage 4 van de Regeling spoorverkeer. Daarbij zijn tevens enkele tekstuele verduidelijkingen, toevoegingen en correcties aangebracht.

4. Handhaafbaarheids- en uitvoerbaarheidstoetsen

Deze wijziging van de Regeling spoorverkeer is aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en ProRail voorgelegd voor een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets. De versie van de wijzigingsregeling die was voorgelegd voor een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets, bevatte tevens wijzigingsonderdelen die zagen op de beremmingseisen aan treinen. ProRail heeft verzocht om de wijzigingen aan beremmingseisen uit te stellen met de wens om nader onderzoek te verrichten naar de gewenste wijzigingen.

Voor wat betreft de overige wijzigingsonderdelen heeft ProRail verzocht om een aanpassing van de toelichtende teksten van de facultatieve stopborden ter verduidelijking van de getoonde situaties. Ook heeft ProRail verzocht om geen afwijkende nummering van de seinen te hanteren. De conceptregeling is in lijn met de verzoeken van ProRail aangepast. Van de zijde van de ILT is medegedeeld geen bezwaar te hebben tegen de voorgenomen wijzigingen.

5. Consultatie

De wijzigingsregeling is aangeboden voor internetconsultatie.

In het kader van de internetconsultatie is opgemerkt dat het nieuwe Opdrachtbord als problematisch wordt ervaren omdat het dezelfde vorm heeft als het huidige Stopbord. Daarmee zouden de borden moeilijk te onderscheiden zijn op afstand. De voorgestelde uitvoeringsvorm van het nieuwe Opdrachtbord blijft ongewijzigd gehandhaafd. Het huidige Stopbord zal naar verwachting eind 2021 niet meer bestaan en vanaf dan zullen de verschijningsvormen van de Stopborden en Opdrachtborden ook op afstand onderscheidend zijn.

In enkele consultatiereacties is er daarbij op gewezen dat de huidige plaatsing van een substantieel aantal Stopborden ongelukkig is en dat deze daardoor soms slecht waarneembaar of herkenbaar zijn.



Bij de plaatsing van de nieuwe Stopborden zal daar aandacht aan besteed worden. Het migratieplan van de oude naar de nieuwe Stopborden betreft slechts ten dele een een-op-een vervanging. De nieuwe Stopborden komen soms op andere locaties dan de oude.

In het kader van de internetconsultatie is verder gevraagd om een meer structurele en algehele herziening van bijlage 4 (seinenbijlage) van de Regeling spoorverkeer. Inderdaad zijn er meer verbeteringen in de seinenbijlage mogelijk en worden deze momenteel ook voorbereid. Omdat het ten behoeve van de spoorveiligheid wenselijk is om de huidige Stopborden zo spoedig mogelijk te vervangen door de nieuwe Stopborden, is deze gedeeltelijke wijziging met deze wijzigingsregeling doorgevoerd.

In één van consultatiereacties is ook gevraagd om de definitie van 'stoptonend sein passage' ('STS-passage') aan te scherpen. Dit voorstel zal binnenkort met ProRail en de betrokken spoorwegondernemingen in de zogenaamde STS-stuurgroep worden behandeld.

Naar aanleiding van de binnengekomen consultatiereacties zijn verder in de beschrijvingen van de betekenis van de seinen enkele tekstuele verduidelijkingen en toevoegingen aangebracht.

Van de internetconsultatie is een verslag van de reacties van de verschillende respondenten, inclusief een reactie daarop van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, opgesteld. Dit verslag is gepubliceerd op www.internetconsultatie.nl.

6. Administratieve lasten

Deze regeling leidt niet tot administratieve lasten voor burgers en bedrijven. De groep van belanghebbers is klein, waardoor zij snel op de hoogte zullen zijn van aanstaande wijzigingen. Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) deelt de analyse dat er geen omvangrijke gevolgen zijn voor de regeldruk. Om die reden heeft het ATR geen formeel advies uitgebracht.

7. Vaste verandermomenten

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Bekendmaking geschiedt uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding. Deze regeling treedt overeenkomstig het kabinetsbeleid in werking met ingang van 1 oktober 2019.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer*