

Beleidsregels: Systemenkenmerken lokaal spoor 2018

Systemenkenmerken t.b.v. verkeersregels, specificaties en normen lokaal spoor. 40113

§ 1 Algemeen

Overwegende dat:

Per 1 december zijn op lokaal spoor niet meer van toepassing: de Spoorwegwet; de Spoorwegwet 1875; de Locaalspoor- en Tramwegwet; de Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen, en het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen, volgens artikel 52 tot en met artikel 54 van de Wet lokaal spoor;

Per 1 december 2015 het Metroreglement is ingetrokken volgens artikel 16 van het Besluit lokaal spoor is ingetrokken;

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag zorg draagt voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur op grond van artikel 4 van de Wet lokaal spoor;

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag snelheden, voorrangregels en het gebruik van andreaskruis dient vast te stellen, artikel 6, 7, 8 en 10 van het Besluit lokaal spoor;

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag seingeving vereist indien dit noodzakelijk is om de verkeersveiligheid te borgen, artikel 5 van het Besluit lokaal spoor;

Kaders noodzakelijk zijn waarbinnen de normen van de lokale spoorweginfrastructuur en technische specificaties spoorvoertuig horen te vallen, artikel 9 Besluit lokaal spoor;

Kaders noodzakelijk zijn waarbinnen beschrijving van de seinen, verkeersregels en verkeerstekens horen te vallen, artikel 9 en 10 Besluit lokaal spoor.

Besluit de Bestuurscommissie van de Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de volgende beleidsregels systemenkenmerken vast te stellen:

Artikel 1

De gebruikte nomenclatuur sluit aan bij de Wet lokaal spoor, voor zover de Wet hierin niet voorziet worden een aantal definities gegeven voor begrippen die gebruikt worden in de beleidsregels.

- Actief beveiligde overweg: een overweg die door technische middelen is beveiligd: waarschuwingslichten die gaan knipperen, bellen die gaan rinkelen en overwegbomen die de weg voor weggebruikers afsluiten van het spoor als er een spoorvoertuig nadert.
- ATB, ATB-systeem: automatisch treinbeïnvloedingssysteem in het spoorvoertuig dat de bestuurder van het spoorvoertuig informeert en ondersteunt bij het waarnemen van seinen. Bij het niet opvolgen van seinen voert het ATB-systeem automatisch een remming uit.
- Baanvak: het gedeelte van het spoor tussen twee vastgelegde punten.
- Baanvaksnelheid: de snelheid die geldt op een bepaald baanvak en wordt aangegeven door een baanvaksnelheidsbord of het hoogst mogelijke cabinesein ter plaatse.
- Bebording overweg: bebording bij overwegen zoals opgenomen in het RVV1990 en indien van toepassing in CROW-publicatie 168 voor zover realiseerbaar in overleg met wegbeheerder.
- CROW: centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek.
- Dienstoverweg: een niet openbare overweg.
- Overpad: een openbare gelijkvloerse wegwijziging van het spoor met een fietspad of voetpad.
- Overweg: een openbare gelijkvloerse wegwijziging van het spoor met een weg, al dan niet in combinatie met een fietspad of voetpad.
- Plaatselijke snelheid: de snelheid aangegeven door een snelheidsbord of het hoogst mogelijke cabinesein ter plaatse.
- Regelgeving beheerder/vervoerder: de regelgeving die opgenomen is in het veiligheidsbeheersysteem (VBS) van de vervoerder/beheerder, dit zijn voor RET en HTM o.a. het Reglement Metro en het Reglement Tram. In deze regelgeving staan de regels beschreven ten aanzien van het veilig rijden met spoorvoertuigen. Voor het werken in de nabijheid van het spoor wordt verwezen naar Voorschrift Veilig Werken van railAlert. Overige regels met betrekking tot de kwaliteit en veiligheid van de uitvoering staan in bedrijfsvoorschriften, -normen of -procedures.
- Rijden op zicht: rijden met een zodanige snelheid dat op elke plaats waar een belemmering voor het verder rijden aanwezig is, kan worden gestopt.
- RVV 1990: reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

- SIL: Safety Integrity Level, is een classificatie waaruit afgeleid kan worden wat de kans is op technisch falen van een veiligheidssysteem.
- Volledig beveiligd baanvak: spoorinfrastructuur voorzien van een technisch systeem dat de verkeersruimte toewijst en daarbij de maximale toegestane snelheid waarborgt middels spoorbeveiligingsinstallatie en een ATB-systeem.
- Weggebruikers: weggebruikers zoals bedoeld in het RVV 1990.
- Wegkruising: een openbare gelijkvloerse kruisende weg.

§ 2 Systeemkenmerken

§ 2.1 Gesloten spoorstelsel

Artikel 2

1. Een baanvak op een hierna te noemen: "gesloten spoorstelsel" op een lokaalspoorweg dient te voldoen aan de volgende eisen:
 - a. de spoorweg is verboden en afgesloten voor weggebruikers met uitzondering van spoorvoertuigen zoals bedoeld in de Wet lokaal spoor;
 - b. het is voor onbevoegden personen verboden de spoorweginfrastructuur te betreden, uitgezonderd de perrons en de toegangen tot de perrons;
 - c. het baanvak is volledig beveiligd;
 - d. de overweg is actief beveiligd en is voorzien van overweg bebording conform het RVV 1990.
2. Een dienstoverweg mag alleen gebruikt worden door personen die bevoegd zijn en hoeft bij een gesloten spoorstelsel niet beveiligd te zijn volgens het eerste lid sub d.

Artikel 3

De baanvak snelheid van een spoorvoertuig op een gesloten spoorstelsel is:

- a. 100 km/u op een baanvak zonder overwegen of met uitsluitend een dienstoverweg;
- b. 100 km/u op een overweg die actief is beveiligd op fail-safe niveau SIL 3 of hoger;
- c. 70 km/u op een overweg die actief is beveiligd op fail-safe niveau vanaf SIL 1;
- d. de baanvaksnelheid gelijk aan die voor een niet-gesloten spoorstelsel volgens artikel 9, 50 meter voor einde van het gesloten spoorstelsel.

Artikel 4

Bij een gesloten spoorstelsel dient de bestuurder van het spoorvoertuig zich te houden aan de baanvak snelheden en plaatselijke snelheden aangegeven door seinen.

Artikel 5

Het aanleggen van een nieuwe (dienst)overweg in een bestaand baanvak is niet toegestaan zonder uitdrukkelijke toestemming van de bestuurscommissie van de MRDH, met uitzondering van de aanleg van een dienstoverweg.

§ 2.2 Niet-gesloten spoorstelsel

Artikel 6

Een baanvak op een hierna te noemen: "niet-gesloten spoorstelsel" voldoet niet aan één van de in artikel 2 genoemde kenmerken van een gesloten spoorstelsel.

Artikel 7

Bij een niet-gesloten spoorstelsel rijdt de bestuurder van het spoorvoertuig op zicht.

Artikel 8

De maximale baanvaksnelheden van het spoorvoertuig bij een niet-gesloten spoorstelsel zijn: lager dan 80 km/u op een baanvak dat geheel afgescheiden is van overige verkeersdeelnemers, tot 50 meter voor het einde van het afgescheiden baanvak; 50 km/u in alle overige gevallen.

§ 3 Slotbepaling

Artikel 9

Plaatselijk kunnen lagere baanvaknelheden gelden dan benoemd in artikel 3 en artikel 8, afhankelijk van spoorinfrastructuur of gelden voor specifieke type spoorvoertuigen, deze worden door de beheerder opgelegd door het ATB-systeem of door de (weg)beheerder geplaatste seinen of verkeersborden.

Artikel 10

De regelgeving op een lokaalspoorweg moet vallen binnen de kaders van deze beleidsregels genoemde systeemkenmerken.

Artikel 11

Deze beleidsregels kunnen worden aangehaald als “Beleidsregels Systeemkenmerken 2018” en treden in werking op de dag na ondertekening.

Aldus vastgesteld in de vergadering van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 16 mei 2018.

J. Gosse, secretaris

A.L.H. Visser, voorzitter

Toelichting

§ 1 Algemeen

Aanleiding voor deze beleidsregels

Met het in werking treden van de Wet lokaal spoor zijn per 1 december 2015 diverse wetten en reglementen niet meer van toepassing, daarmee zijn de daarop gebaseerde onderliggende voorschriften formeel vervallen. Er is nu geen onderscheid tussen tram, metro en RandstadRail alle regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid vallen nu onder de ‘Wet lokaal spoor’. Dit betekent overigens niet dat de specificaties en normen voor tram, metro en RandstadRail van de beheerder en vervoerder geen betekenis meer hebben. Deze voorschriften zijn thans opgenomen in het door de Wet lokaal spoor voorgeschreven veiligheidsbeheers-systeem. Dit veiligheidsbeheerssysteem is door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) beoordeeld en goedgekeurd en was de basis voor het aanwijzen van de beheerder en vervoerder.

De vraag zou kunnen zijn of deze indirecte vaststelling voldoende (juridische) basis is voor wat we voorheen “rijden op zicht” en “niet rijden zicht” noemde. De beleidsregels zijn in lijn met het spoorstelsel zoals dat voor 1 december 2015 werkzaam was.

Teneinde hierover alle mogelijke twijfels weg te nemen is het goed om hiervoor op basis van systeemkenmerken beleidsregels vast te stellen waarmee kaders voor deze begrippen en voorschriften expliciet benoemd worden.

Deze beleidsregels zullen ingebracht worden bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Bij de evaluatie kunnen deze beleidsregels dan betrokken worden en voor zover wenselijk worden opgenomen in Wetgeving.

Artikel 1

Spreekt voor zich en behoeft geen toelichting.

§ 2 Systeemkenmerken

§ 2.1 Gesloten spoorstelsel

Artikel 2.1

Dit artikel sluit aan bij de kenmerken van het Besluit van 30 oktober 1981, houdende vaststelling van een Algemeen reglement voor de stadsspoorwegen en het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen welke zijn ingetrokken per 1 december 2015. In de volksmond wordt er over een Metro-systeem of

kortweg de Metro gesproken Ook RandstadRail tussen Rotterdam, Zoetermeer en Den Haag vallen onder het begrip gesloten spoorstelsel. De wijze waarop de weggebruiker wordt geïnformeerd dat er overweg is volgens RVV 1990 en vindt plaats in overleg met de wegbeheerder waarbij de CROW-richtlijn 168 het uitgangspunt is.

Artikel 2.2

Voor de veiligheid mogen personen die een veiligheidsfunctie vervullen of door personen onder begeleiding van een veiligheidsfunctionaris gebruik maken van dienstoverweg, bijvoorbeeld bij rangeerterreinen.

Artikel 3

Deze regels sluiten aan bij wat voorheen- voor het in werking treden van de Wet lokaal spoor- gebruikelijk was.

Ten aanzien van lid d). Een overgang van gesloten naar een niet-gesloten spoorstelsel kent RandstadRail van Zoetermeer naar zuid-west Den Haag. Van Zoetermeer naar Den Haag is het een gesloten spoorstelsel en in de stad Den Haag is het een niet-gesloten spoorstelsel.

Binnen geografische grenzen van de MRDH zijn er, van oudsher nog enkele, onbeveiligde overwegen, die het gesloten spoorstelsel onderbreken.

Artikel 4

De bestuurder van het spoorvoertuig rijdt niet op zicht zoals op een niet-gesloten spoorstelsel.

Artikel 5

Nieuwe overwegen in een bestaande baanvakken van een gesloten stelsel zijn, op druk bereiden trajecten, uit veiligheids- en continuïteitsoverweging niet gewenst. Op grond van een ALARP-afweging, kan de MRDH afwijken van deze wens.

§ 2.2 Niet-gesloten spoorstelsel

Artikel 6

Als het spoorstelsel niet voldoet aan één van de eisen van het gesloten stelsel is het een niet-gesloten spoorstelsel. In de volksmond wordt er over een tram-stelsel of kortweg de tram gesproken. Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 deelt de tram in onder het begrip voertuigen en weggebruiker.

Het metro-netwerk kent vanuit het verleden nog enkele overwegen die niet voldoen aan artikel 2.1, lid d. Hierbij wordt het gesloten stelsel min of meer 50 meter voor de overweg onderbroken door een niet-gesloten spoorstelsel waar een maximale snelheid geldt van 50 km/u en op zicht gereden moet worden. De snelheden van 50 km/u sluit aan met de huidige praktijk. De MRDH heeft inmiddels middelen ter beschikking gesteld deze overwegen te beveiligen conform artikel 2.1 lid d. Dit wordt ter uitvoering gebracht zodra daar overeenstemming over is met de wegbeheerder. Hiermee zal de tijdelijke onderbreking van het gesloten spoorstelsel ongedaan worden gemaakt.

Artikel 7

Dit artikel sluit aan bij de kenmerken van een stelsel dat deel uit maakt van de openbare ruimte en kent samen gebruik met overig weggebruikers. Het spoorvoertuig is een weggebruiker in de zin van het RVV 1990.

Artikel 8

Deze regels sluiten aan bij wat voorheen gebruikelijk was voor het in werking treden van de Wet lokaal spoor en artikel 5 tweede lid onderdeel a van het Besluit lokaal spoor. Praktisch gezien komt de maximale snelheid neer op 70 km/u.

§ 3 Slotbepaling



Artikel 9

Wellicht ten overvloede benoemt dit artikel dat door MRDH en/of de beheerder lagere maximale snelheden kunnen vaststellen op baanvakken of specifieke locaties, die door de beheerder worden opgelegd aan de bestuurder van spoorvoertuigen. De maximale toegestane snelheid kan zijn verlaagd op grond van de spoorligging, spoorbeveiliging, etc. al dan niet tijdelijk. Een lagere maximale toegelaten snelheid kan eveneens gelden voor specifieke spoorvoertuig typen.

Artikel 10

Alle door beheerder en vervoerder beheerde regelgeving, procedures, normen, etc. zoals opgenomen in het veiligheidsbeheerplan dienen binnen de kaders van de beleidsregels vastgestelde systeemkenmerken te vallen en kunnen dus uitgaan van een gesloten en een niet-gesloten systeem uitgaan.

Artikel 11

Spreekt voor zich en behoeft geen toelichting.

