

KombiRail Europe B.V. · Oudelandseweg 33 · NL-3194 AR Hoogvliet · Rotterdam

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Hoogvliet, 31 mei 2022

consultatie “Herziening Regelingen spoorverkeer en indienststelling spoorvoertuigen”

Geachte heer of mevrouw,

De afgelopen grofweg 18 jaren zijn er steeds fragmentarische wijzigingen aan onder anderen de bijlage 4 van de Regeling Spoorverkeer uitgevoerd. Het resultaat is een gedrocht. Eenduidigheid en uniformiteit zijn ver te zoeken, daarnaast zijn jammerlijk geslaagde pogingen gedaan begrippen en betekenissen zoveel mogelijk te juridificeren.

Met name dat laatste stuit KombiRail Europe B.V. (hierna: KombiRail) inmiddels tegen de borst. De enige denkbare reden voor dit verregaande juridificeren van begrippen (*“Voorbijrijden toegestaan met een zodanige snelheid, die niet hoger is dan 40 kilometer per uur, om op elke plaats achter dit sein te kunnen stoppen, waar een belemmering voor het verder rijden aanwezig is. Te denken valt aan bezet spoor of ander gevaar, dan wel stoppen voor het eerstvolgende stoptonende sein.”*) is de handhaafbaarheid en de mogelijkheid bij niet-naleving verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden eenduidig toe te wijzen en/of eventueel zelfs tot strafrechtelijke vervolging te kunnen overgaan.

In een tijdsgeest waarin de nadruk (terecht) steeds meer komt te liggen op het belang van menselijke en organisatorische factoren, die van invloed zijn op veiligheidsprestaties, is de huidige opzet van de bijlage 4 van de Regeling Spoorverkeer een gotspe. Wat KombiRail betreft moet in elk geval dit onderdeel van de regeling, dat logischerwijze zijn weg in ongewijzigde vorm vindt naar de operationele regelgeving en naar de opleidings- en examenmaterialen voor diverse functies in het spoorwegverkeerssysteem, naar de specifieke eigenschappen én behoeften van de eindgebruiker worden herschreven.

Het is daarom dat KombiRail in het algemeen pleit voor het opnemen in de bijlage 4 RsV van:

- een zo logisch als mogelijke benaming van elk sein;
- een zo duidelijk als mogelijke omschrijving van de verschijningsvorm van elk sein (uiterlijk, klank of anders);
- een zo waarheidsgetrouw als mogelijke afbeelding van elk sein, die uiteraard moet overeenkomen met de tekstuele omschrijving ervan;
- een eenduidige bepaling welke van de twee bovenstaande (omschrijving of afbeelding) leidend is;
- een beschrijving van de betekenis van elk sein, die niet alleen kort en bondig is, maar bovenal voor een ieder begrijpelijk;
- een toelichting bij elk sein, die achtergrondinformatie verschaft over plaatsing en gebruik van het sein en indien mogelijk ook de relatie van het sein tot andere seinen of het seinstelsel als geheel.

We trust in Rail 

De nu voorgestelde wijziging wordt door KombiRail dan ook integraal van de hand gewezen, met terugverwijzing naar de "tekentafel" van hen die met het opstellen ervan belast zijn geweest.

Daarbij is het bovendien een nadrukkelijke wens dat, onder anderen voor wat betreft begripsomschrijvingen, zoveel als mogelijk is wordt aangesloten bij in ons omringende langen gebezigde begripsomschrijvingen. Een begrip als "rijden op zicht" wordt in veel andere landen ook toegepast. Het maakt de grensoverschrijdende bedrijfsvoering eenvoudiger, niet in de laatste plaats voor het treinpersoneel dat grensoverschrijdend werkt. Daarbij bevordert het de veiligheid in hoge mate indien één en ander zo naadloos als mogelijk op elkaar aansluit.

Omdat KombiRail zich echter realiseert dat de kans gering is dat zij in dit betoog zal worden gevolgd, zal KombiRail echter toch hierna puntsgewijs haar reactie op de verschillende wijzigingen dan wel elementen in de nieuw voorgestelde regeling geven. Dit is echter geenszins te verstaan als een instemming met de nieuwe regeling, ook niet als alle puntsgewijze reacties van KombiRail integraal zouden worden overgenomen en verwerkt.

Tot het geven van nadere toelichting zijn wij te allen tijde bereid.

Met de meeste hoogachting,



L.B. de Pater
Country Manager NL

Onderdeel A

Het verdient aanbeveling om eveneens (in de verzochte en voorgestelde toelichting) een opmerking te maken over het verschil tussen automatisch werkende hoofdseinen die wél zijn voorzien van een “P-bord” en automatisch werkende hoofdseinen die dat bord niet (meer) dragen (zoals tussen Abcoude en Breukelen, en op de Hanzelijn).

Onderdeel B

De redactie van beide leden van dit artikel kan aanmerkelijk eenvoudiger. Het verdient bovendien aanbeveling de normadressaat (de beheerder) direct te benoemen omdat dit de leesbaarheid voor alle doelgroepen verbetert.

Onderdeel C

1. KombiRail acht het onbestaanbaar dat er ruimte wordt geboden om in de praktijk seinen te gebruiken die afwijken van hetgeen in de bijlage 4 van de Regeling Spoorverkeer is omschreven! De grenzen van de ruimte die de nu voorgestelde toevoeging lijkt te bieden zijn bovendien niet aangegeven, waardoor die in theorie onbepaald is. Dit is een gevaarlijk voorstel! Maar ook als de verschillen “kleiner” zijn moet de vraag worden gesteld of een verschil tussen de weergave van een sein in de bijlage 4 van de Regeling Spoorverkeer en de praktijk wel wenselijk is. Denk aan het door een wit licht gevormd getal bij lichtseinen, dat in de praktijk vaker een oranjegeel getal is.
2. Begripsomschrijvingen
 - *Baanvak*: niet is hier omschreven dat die punten niet beiden op één emplacement kunnen liggen. Ook is niet omschreven dat die punten niet in het uiterste puntje van Noord- respectievelijk Zuid-Nederland kunnen liggen. In theorie kan volgens deze definitie het spoorgedeelte van (een sein op) spoor 1a naar (een sein op) spoor 1b binnen een willekeurig emplacement een baanvak zijn. Ook kan volgens deze definitie het traject van Roodeschool naar Maastricht Randwyck een baanvak zijn. De juiste omschrijving moet aansluiten bij de omschrijving van emplacement (en impliciet “vrije baan”) als opgenomen in artikel 39 Regeling Spoorverkeer. Immers, als alle met een cijfer aangeduide sporen tot een emplacement behoren, behoren alle met een letter aangeduide sporen tussen twee emplacementen tot het “baanvak”.
 - *Groenvariant*: deze definitie brengt niet meer duidelijkheid. De vraag blijft overeind hoe het begrip “hoofdkleur” moet worden omschreven. Benoem hier simpelweg de seinnummers van de seinen die als groenvariant worden gezien.
 - *Plaatselijke snelheid*: In hoeverre is een “tijdelijk verlaagde plaatselijke snelheid” óók een plaatselijke snelheid? Dit is taalkundig gezien daaruit wél af te leiden. Idem voor snelheidsborden voor (weeg)bruggen en overwegen.
 - *Rijden op zicht*: Indien de plaatselijke snelheid lager is dan 40 km/u mag deze bij rijden op zicht ook niet worden overschreden. Dit moet in de definitie worden opgenomen. Verder is niet relevant of het spoor bezet is of kan zijn (zoals bij sporen zonder spoordetectie). Wel van belang is dat de machinist voor ieder punt waar een belemmering of “stop” tonend sein aanwezig is kan stoppen. Hierbij is het bovendien van belang dat wordt aangesloten op de in Europees verband (TSI OPE) gebezigde begripsomschrijvingen, of tenminste aansluiting wordt gezocht bij de omschrijving van het begrip in buurlanden.
 - *Snelheidsaanduiding*: dit is geen begripsomschrijving maar een toelichting...

- *Tijdelijke snelheidsbeperking*: hier zou een relatie met het begrip “plaatselijke snelheid” op z’n plaats zijn. Dat zou overeenkomen met de omschrijving bij de seinen die de tijdelijke snelheidsbeperking aangeven.
- *Toegestane snelheid*: het is nooit de combinatie van snelheden die de toegestane snelheid aangeeft. Immers, moeten de aangegeven snelheden dan worden opgeteld, afgetrokken, of anders? Neen! De toegestane snelheid is altijd de laagste van alle aan de machinist opgelegde maximumsnelheden. Indien borden een lagere snelheid aangeven dan lichtseinen, dan de snelheid van de borden. Indien de treinsamenstelling een nog lagere snelheid als maximumsnelheid noodzakelijk maakt, dan die snelheid. Die bovendien nog kan worden beperkt door een aanwijzing van de beheerder. Maak eenduidig: de toegestane snelheid is de laagste van alle aangegeven snelheden!

Seinbeelden

- 201 Indien bij vertrek de plaatselijke snelheid niet bekend is, doch lager dan 40 km/u is, ontstaat bij de nu voorgestelde betekenis een veiligheidsrisico!
- 206 a/b De tekst van deze betekenis leest “niet lekker”. Voorstel: “rijden toegestaan met de plaatselijke snelheid, maar in elk geval maximaal 40 km/u” of “rijden toegestaan met maximaal 40 km/u, of met de plaatselijke snelheid als deze lager is dan 40 km/u”
- 209 In de afgelopen jaren is veel onduidelijkheid geweest over dit seinbeeld en de toepassing en betekenis ervan. De nu voorgestelde aanpassing neemt die onduidelijkheid niet weg. Twee elementen zijn bij dit seinbeeld van wezenlijk belang, en zouden bij het seinbeeld moeten worden vermeld:
- Als een volgend sein een verdere begrenzing van de snelheid oplegt, mag een ingezette remming niet worden onderbroken. Met de uitvoering van het volgende seinbeeld moet dan, als het ware, al worden begonnen nog voordat dat betreffende sein is bereikt;
 - De door sein 209 opgelegde begrenzing van de snelheid hoeft, met inachtneming van de eerste bullet, nog niet bij het volgende sein te zijn uitgevoerd.
- 210 De snelheid moet niet vóór het volgende hoofdsein zijn bereikt, maar uiterlijk bij het volgende hoofdsein. Vóór een sein betreft geen specifieke locatie en laat dus ruimte voor discussie. Bij het sein, aan de voet van het sein dus, is exact en dus duidelijk.
- 212 a/b Deze omschrijving is nodeloos lang, hoewel KombiRail blij is dat het element “om afhankelijk van ... verder te rijden” reeds is verwijderd uit de omschrijving. Doch naar de mening van KombiRail dekt een simpele doch duidelijke betekenis als “rekenen op “stop”” de lading net zo goed, zeker in aanmerking genomen dat een “stop” tonend sein de betekenis “stop vóór het sein” heeft.
- 214 a/b Rijden op Zicht is nóóit een toestemming. Het is een gebod, een moeten! Het rijden is weliswaar toegestaan, daarbij is het regime “rijden op zicht” echter een absolute voorwaarde om dat rijden te mogen uitvoeren.
- 216 a/b Het begrip “rangeren” is, helaas, niet meer als zodanig bekend in de Nederlandse spoorwegwet- en regelgeving. Door het begrip hier overeind te houden wordt onduidelijkheid gecreëerd. KombiRail juicht het overigens toe als rangeren weer wordt geïntroduceerd in de Nederlandse regelgeving.

- 217 a/b Een voorsein geeft nooit een toestemming. Dat het rijden hier toegestaan is, doet dus afbreuk aan de systematiek van het gebruik van voorseinen. Een voorsein kondigt een bij een volgend (hoofd)sein te verwachten seinbeeld aan. Dat moet dus ook in de betekenis van het voorsein tot uitdrukking komen.
- 218 a/b Ook hier moet de snelheid niet vóór, maar bij het volgende hoofdsein zijn bereikt.
- 219 a/b Ook hier kan de betekenis eenvoudiger: “rekenen op stop”.
- 221 Een voorsein geeft geen toestemming tot rijden. De tekst “voorbijrijden toegestaan” dient te vervallen.
- 222 Hier kan de betekenis weer eenvoudiger: “rekenen op stop”.
- 313 Hier is de plek waar de snelheid bereikt moet zijn van ondergeschikt belang in de betekenis, en kan dus worden weggelaten omwille van de eenvoud. Het volgende sein 314 geeft immers al aan dat het slechts met beperkte snelheid voorbij mag worden gereden. Voorts is de toevoeging m.b.t. de seinen 201, 202 of 206 a/b nodeloos ingewikkeld. Indien een algemene regel wordt geïntroduceerd (praktisch bestaat deze al) dat van alle getoonde/opgelegde snelheden altijd de laagste geldt, kan deze toevoeging hier achterwege blijven.
- 314 Een snelheid geldt niet voorbij een bord. Een snelheid verplaatst zich namelijk niet. Een snelheid kan wel gelden (op het spoorgedeelte) achter het bord. Graag aanpassen. Voorts is de toevoeging m.b.t. de seinen 201, 202 of 206 a/b nodeloos ingewikkeld. Indien een algemene regel wordt geïntroduceerd (praktisch bestaat deze al) dat van alle getoonde/opgelegde snelheden altijd de laagste geldt, kan deze toevoeging hier achterwege blijven.
- 300 Contact én toestemming is nodeloos ingewikkeld. Toestemming wordt immers niet verkregen zonder contact, in welke zin dan ook.
- 300a Contact én toestemming is nodeloos ingewikkeld. Toestemming wordt immers niet verkregen zonder contact, in welke zin dan ook.
- 300b Contact én toestemming is nodeloos ingewikkeld. Toestemming wordt immers niet verkregen zonder contact, in welke zin dan ook. Voorts kan een gedoofde lamp nooit als sein gelden, zolang die gedoofde lamp niet als zodanig herkenbaar is gemaakt door bijvoorbeeld een passend achtergrondschermbord. In het specifieke geval bij sein 300b blijft bij een gedoofde lamp in casu het sein 300 over, hetgeen een andere betekenis heeft. Om sein 300b als sein te kunnen gebruiken dient de lamp van een achtergrondschermbord te worden voorzien dat het sein 300b bij gedoofde lamp duidelijk onderscheid van een sein 300 (als voorbeeld kan het HAVIO-sein, sein 226a/b dienen).
- 301c De witte lamp heeft hier een duidelijk andere betekenis dan in het sein 300a. Is dit een bewuste keuze? Verder stelt de betekenis dat “de wissels in de juiste stand (...) liggen en veilig berijdbaar zijn” een nogal forse garantie. Is deze garantie ook technisch geborgd? Hoe verhoudt zich deze garantie tot het regime “rijden op zicht” ter plaatse?
- 301d Een gedoofde lamp kan nooit als sein gelden, zolang die gedoofde lamp niet als zodanig herkenbaar is gemaakt door bijvoorbeeld een passend achtergrondschermbord. In het specifieke geval bij sein 300b blijft bij een gedoofde lamp in casu het sein 300

over, hetgeen een andere betekenis heeft. Om sein 300b als sein te kunnen gebruiken dient de lamp van een achtergrondscherf te worden voorzien dat het sein 300b bij gedoofde lamp duidelijk onderscheid van een sein 300 (als voorbeeld kan het HAVIO-sein, sein 226a/b dienen).

- 512b Dit sein is in tegenspraak met het bepaalde in artikel 26 eerste lid van de Regeling Spoorverkeer: *Seinen worden geplaatst rechts naast of boven het spoor waarvoor zij zijn bestemd*. KombiRail protesteert tegen de invoering van een rode lichtgevende balk op grondniveau in het spoor. De rode vlag of rode lamp kan ook rechts naast het spoor worden getoond, dit moet in de afbeelding worden gewijzigd.
- 331 Dit bord heeft geen specifieke functie meer, en kan worden vervangen door één van de S-borden. Daarna kan sein 331 worden geschrapt.
- 301b Contact én toestemming is nodeloos ingewikkeld. Toestemming wordt immers niet verkregen zonder contact, in welke zin dan ook.
- 706a Het vertrekseinlicht, knipperend of niet, is gekoppeld aan een hoofdsein van het spoor waar het vertrekseinlicht is geplaatst, en doet een mededeling of dat hoofdsein uit de stand "stop" is gebracht. Het is aan de spoorwegonderneming om te bepalen wanneer een eventuele vertrekprocedure mag worden gestart, als onderdeel van de interne voorschriften en het veiligheidsmanagementsysteem. Deze betekenis is dan ook onjuist en nodeloos verwarrend.
- 227b l/r/o De betekenis is onjuist. Er moet hier worden aangesloten bij de internationale betekenis van het stop marker bord, bij voorkeur bij die betekenis die het Europese spoorwegbureau al aan het bord heeft gegeven. Verwezen wordt naar artikel 5.1.1.3 van het "Technical Document Harmonised ERTMS Marker Boards" 011REC1053 V 1.04.
- 227a l/r De betekenis is onjuist. Er moet hier worden aangesloten bij de internationale betekenis van het stop marker bord, bij voorkeur bij die betekenis die het Europese spoorwegbureau al aan het bord heeft gegeven. Verwezen wordt naar artikel 5.1.1.3 van het "Technical Document Harmonised ERTMS Marker Boards" 011REC1053 V 1.04.
- 227 l/r De betekenis is onjuist. Er moet hier worden aangesloten bij de internationale betekenis van het stop marker bord, bij voorkeur bij die betekenis die het Europese spoorwegbureau al aan het bord heeft gegeven. Verwezen wordt naar artikel 5.1.1.3 van het "Technical Document Harmonised ERTMS Marker Boards" 011REC1053 V 1.04. Verder: Moet hier niet de aanduiding "l/r/o" zijn?
- Hectometer- bord overgang Over wat voor overgang hebben we het hier? Ook een spoorwegovergang wordt wel "overgang" genoemd. Strikt genomen hebben we het in deze context over een "verspringende kilometrering", of woorden van gelijke strekking.
- 224 In deze omschrijving van de betekenis is niet duidelijk hoe gehandeld moet worden als de machinist niet in het bezit is van een geldige aanwijzing VS.