



NS

Corporate Legal

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2812
3500 GV Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2812, 3500 GV Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
2597 JG DEN HAAG
Per email en per gewone post

Datum	15 april 2016	Telefoon	06 - 55 74 39 00
Ons kenmerk	11353/ah	Telefax	030 - 235 77 00
Onderwerp	Herziening ministeriële regeling spoorverkeer	E-mail	adriaan.hagdorn@ns.nl

Geachte dames en heren,

Hierbij reageren wij graag op de voorgestelde herziening van de ministeriële Regeling spoorverkeer die ons op 18 maart jl. in het kader van een internetconsultatie werd aangeboden.

Tevens maken wij graag van de gelegenheid gebruik om enige opmerkingen te maken op de vigerende Regeling spoorverkeer.

1. Herziening Regeling spoorverkeer

Artikel 3 – Gebruik van zandstrooiers

De eerste zin van dit artikel is correct. Zo staat het ook beschreven in het handboek machinist, zodat in feite sprake is van codificatie van bestaande bedrijfsregels.

De tweede zin dat de beheerder de bestuurder voor aanvang van de rit in kennis moet stellen van spoorstroomkringen roept vragen op. Hou zou dit in de praktijk moeten gaan werken? Het beveiligingssysteem van de hoofdspoorweginfrastructuur in Nederland is gebaseerd op detectie van een trein door middel van spoorstroomkringen in een specifiek segment van de spoorbaan. Iedere machinist wordt in het kader van zijn algemene opleiding en in het kader van zijn wegbekendheid geleerd daar van uit te gaan. Een wettelijke plicht om voor vertrek melding te doen van spoorstroomkringen is zeer onwenselijk en gedoemd om bij voorbaat niet te worden nageleefd.

Wij verzoeken u dan ook met klem deze bepaling te schrappen! Die is niet uitvoerbaar, noch voor ProRail, noch voor de spoorwegondernemingen.

Artikel 24a lid 2 – Verbod rijden onder ETCS level O

De grondslag voor dit verbod ontbreekt in artikel 40 Besluit spoorverkeer.



Artikel 37 lid 1 – Schriftelijke aanwijzingen

Wij merken op dat de thans toegepaste (en door ILT gedoogde) praktijk afwijkt van het voorschrift in de TSI OPE om voor iedere aanwijzing te stoppen. Wij brachten dit al eerder onder uw aandacht. NS pleit er voor te bewerkstellingen dat de TSI OPE op dit aspect wordt herzien en in overeenstemming wordt gebracht met de in Nederland gebruikte methodiek.

Bijlage 4 - Seinenboek

Met betrekking tot de in paragraaf 1.1 voorgestelde begrippen:

Het begrip “baanvaksnelheid” heeft geen toegevoegde waarde; het is nutteloos.

Het begrip “plaatselijke snelheid” kan worden gedefinieerd als:

“de door een baanvaksnelheidsbord, snelheidsbord of lichtsein aangegeven maximum toegestane snelheid”.

NS ervaart het als een gemis dat het begrip “snelheid begrenzen” niet meer in de regeling staat. Dit nuttige en in de praktijk veel gebruikte begrip kan eenvoudig worden gedefinieerd als:

“de toestemming om de snelheid te verlagen, te handhaven of te verhogen waarbij geldt dat een verlaging middels het inzetten van een remming dient te worden gerealiseerd”

Dan kan een groot deel van de toelichting bij sein Nr. 313 bis (Snelheidsverminderingbord) vanaf *Deze snelheid moet voor ...komen te vervallen.*

In de toelichting bij sein 334 kan de term “verminderen” worden vervangen door “begrenzen”.

Qua opmaak moet bij sein nr. 324 (Snelheidsbord Overweg/Weegbrug) de letter b naar rechts worden verplaatst, onder het vierkant Weegbrug O5.

Bij sein nr. 251 a/I (Bord “Bijzonder gevaarpunt”) moet in de toelichting het woord “lichtsein” worden vervangen door “hoofdsein.”

NB: Bij sein nr. 251a/II is het woord “lichtsein” wel correct.

Idem bij de seinen 272 en 273.

Zie verder het in de bijlage bijgevoegd document “Verzamelde feedback namens NS t.b.v. de Bijlage 4 RSV” d.d. 4 april 2016 met opmerkingen.

Verzoek om de betekenis van het sein 227 (alle subvarianten) als volgt aan te passen:

Seinnummer	Afbeelding	Betekenis oud	Voorstel
------------	------------	---------------	----------



<p>Nr. 227b Stopplaatsmarkering</p>		<p>Stopplaatsmarkering voor treinen die onder ETCS-cabinesegeving of een ETCS-rijtoestemming rijden of in SR mode rijden. De punt wijst naar het spoor waarvoor het sein geldt.</p>	<p>Stop voor het SMB indien er geen Movement Authority beschikbaar is die voorbij rijden toestaat. De punt wijst naar het spoor waarvoor het sein geldt.</p>
<p>Nr. 227a l/r wit licht: ETCS level 1 actief, stopplaatsmarkering</p>		<p>ETCS level 1 actief achter het sein. Voorbijrijden toegestaan; daarna ETCS-cabinesegeving opvolgen. De punt wijst naar het spoor waarvoor het sein geldt.</p>	<p>ETCS level 1 rijweg beschikbaar, voorbijrijden toegestaan in de ETCS modes FS, OS of SR. De punt wijst naar het spoor waarvoor het sein geldt.</p>
<p>Nr. 227c l/r gedoofd licht: Stopplaatsmarkering</p>		<p>Stopplaatsmarkering voor treinen die onder ETCS-cabinesegeving of een ETCS-rijtoestemming of in SR mode rijden. De punt wijst naar het spoor waarvoor het sein geldt.</p>	<p>Stop voor het SMB indien er geen Movement Authority beschikbaar is die voorbij rijden toestaat. De punt wijst naar het spoor waarvoor het sein geldt.</p>



2. Overige opmerkingen

Wij vragen ons af in artikel 33 lid 4 onder a Regeling spoorverkeer niet bij de snelheid zou moeten worden toegevoegd: dat die snelheid *nooit hoger mag zijn 40 kilometer per uur?*

In de toelichting bij seinen 201, 202, 206, 221 en 220 stellen wij voor het woord “voorbijrijden” te vervangen door “rijden.” Het sein geeft namelijk niet alleen toestemming er voorbij te rijden, maar, bijvoorbeeld bij vertrek, ook toestemming om er naar toe te rijden. Een alternatieve tekst:

Rijden toegestaan met inachtneming van de plaatselijke snelheid. Indien bij vertrek de plaatselijke snelheid niet bekend is, dan is een snelheid van ten hoogste 40 kilometer per uur toegestaan.

Bij het beeld van sein Nr. 216 ontbreekt een beeld van de hoge variant.

Bij sein 272 wordt in de toelichting het woord “toont” gebruikt en bij sein 273 het woord “uitstraalt”. Dat is niet consequent.

Bij sein 276 in de toelichting het woord “dat” vervangen door “zodat”.

Bij sein 301 (in alle varianten) in de toelichting het woord “bord” vervangen door “sein.” Een bord is immers een uitvoeringsvorm van een sein.

Sein 305 kan komen te vervallen. Een onderbord bij een verkenbord komt niet meer voor.

Voorts verwijzen wij graag naar de bijlage.

Tot slot

Tot zover onze opmerkingen. Indien u vragen of opmerkingen heeft, dan kunt u contact opnemen met ondergetekende op 06 55743900.

Hoogachtend,

Adriaan Hagdorn

Bijlage

Bijlage

Verzamelde feedback namens NS t.b.v. de bijlage 4 RSV

Verzoek om de volgende begrippen toe te voegen:

- Vast sein
- Lichtsein
- Hoofdsein
- P-sein
- Voorsein
- Onjuist sein / onjuist seinbeeld

Verzoek tot aanpassen van de tekst bij “snelheid begrenzen”

Huidige tekst:

Snelheid begrenzen

Te snel rijdende voertuigen moeten afremmen tot de toegestane snelheid en daarna maximaal de toegestane snelheid rijden.

Argumentatie voor aanpassing:

Indien de snelheid bij nadering van een seinbeeld gelijk of lager is dan de snelheid die het seinbeeld oplegt, is er geen sprake van afremmen. Het oude begrenzen was beter: begrenzen kan worden uitgelegd als versnellen naar, handhaven van, of afremmen naar een opgelegde snelheid.

Opmaak/formatering

Bij sommige seinen krijgen de verschillende uitvoeringsvarianten een nummer gevolgd door een a of b. Dit wordt niet consequent gedaan. Sein 206 heeft bijvoorbeeld 2 varianten maar geen a/b nummering. Sein 212 kent wel de toevoeging a/b.

Onbekend sein: Nieuw kilometreringsbord

Niet opgenomen in de Bijlage 4: een nieuw kilometreringsbord (meerdere meldingen op diverse locaties, zie afbeeldingen):



Verzoek: Gelieve bord op te nemen in de Bijlage 4 (of alle borden buiten weer te laten verwijderen.)

Sein 216: Afbeelding hoge variant ontbreekt.

Sein 251: het betreft hier de nadering van een hoofdsein

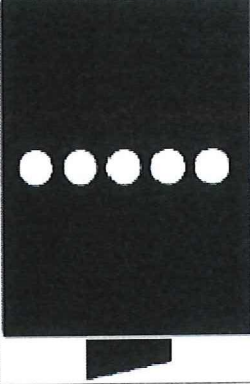
<p>Nr. 251 Reflectorplaatje</p>		<p>Aanduiding van de nadering van een hoofdsein lichtsein of een stopplaatsmarkering nr. 227a of nr. 227b'.</p>
-------------------------------------	--	---

Sein 251a is altijd geplaatst op een hoofdsein, lichtsein in te algemeen

<p>Nr. 251a/lBord 'Bijzonder gevaarpunt'</p>		<p>Aanduiding van een achter het hoofdsein lichtsein of stopplaatsmarkering nr. 227a of nr. 227b gelegen bijzonder gevaarpunt.</p>
--	--	--

Sein 272 geeft informatie over een bijbehorende hoofdsein, lichtsein is te algemeen

<p>Nr. 272Herhalingssein diagonaal</p>		<p>Aanduiding dat het eerstvolgende hoofdsein lichtsein een ander seinbeeld toont dan rood of geel knipperend licht.</p>
--	--	--

<p>Nr. 273 <i>Herhalingssein horizontaal</i></p>		<p>Aanduiding dat het eerstvolgende hoofdsein lichtsein rood licht of geel knipperend licht uitstraalt.</p>
--	---	--

Nr. 724a: Geel zwaai- of flitslicht en sirene
en

Nr. 724b: Niet werkend geel zwaai of flitslicht en sirene

Deze seinen staan onder de kop “16.5. Geluidsseinen bij werkzaamheden”, deze geven echter licht af in plaats van geluid.