



Shuntingyard
Railway safety partner

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Michiel Tom
T +31 (0)6 51 66 24 11
info@shuntingyard.com
<http://shuntingyard.com>

Lelystad, 12 april 2019

Reactie op consultatie Wijziging Regeling Spoorverkeer

Geachte heer of mevrouw,

Door middel van deze brief maak ik, in mijn hoedanigheid als adviseur spoorwegveiligheid voor diverse Nederlandse spoorwegondernemingen en daarbij tevens handelend onder de naam Shuntingyard, mijn zienswijze kenbaar op de wijziging Regeling Spoorverkeer.

Ten aanzien van artikel 1

Het begrip “perronfase” komt mij niet als eenduidig voor. Er worden op stations namelijk ook letterborden toegepast om aan reizigers aan te geven waar een treindeel langs een bepaald perron zal komen te staan. Met name bij internationale en getrokken treinen is dit het geval. Een dergelijke definitie zal m.i. meer duidelijk naar een letter moeten verwijzen die bij het betreffende spoornummer hoort. Nu is deze definitie echter niet specifiek genoeg. Bovendien is de toegevoegde waarde van het begrip niet helemaal duidelijk. Voor welk probleem is dit een oplossing?

Ten aanzien van artikel 6

Dit artikel lijkt mij wel erg algemeen. Het huidige artikel verwijst duidelijk naar rembeproeving: het nieuwe spreekt in zijn algemeenheid van “veiligheidsapparatuur”. Welke apparatuur wordt hier precies bedoeld? Het lijkt mij relevant dat juist die (dus nog te specificeren) apparatuur in dienst moet zijn, die tijdens een rit (op een bepaald infrastructuursysteem) moet worden gebruikt.

Ten aanzien van artikel 8

Hier zit m.i. een spreekwoordelijke adder onder het gras. In de bestaande regeling wordt in artikel 8(1) verwezen naar de remtabellen in bijlage 2. Uit huidig artikel 8(2) is wel op te maken dat deze rempercentages zodanig zijn bepaald dat kan worden voldaan aan de vereiste (nood-)remafstanden in de tabel zoals deze in artikel 8 ook blijft bestaan. De remtabellen uit bijlage 2 komen nu echter te vervallen, waardoor de spoorwegonderneming niet langer het vertrouwde kader heeft om vast te stellen of aan de remafstanden kan worden voldaan: in plaats hiervan wordt deze hiervoor nu zelf verantwoordelijk. Dit betekent dus dat de spoorwegonderneming nu zelf moet gaan borgen dat



deze aan de minimale remafstanden voldoet zonder dat deze beschikt over achterliggende informatie over hoe daar onder te blijven (immers ontbreken dan de huidige remtabellen). Hieruit moet ik concluderen dat die borging door de spoorwegonderneming niet zonder meer waar te maken is.

Ten aanzien van het laten vervallen van de beremmingsvoorschriften merk ik op dat de infrastructuurbeheerder hier in principe de verantwoordelijkheid heeft om – conform TSI Exploitatie en Verkeersleiding – de eisen aan de beremming voor wat betreft de infrastructuur vast te stellen. Dit komt echter niet tot uitdrukking in de nota van toelichting.

Ten aanzien van Bijlage 4

- Welke logica zit er in de nummering? Waarom is nr. 300 ingevoegd ná nr. 301?
- nrs. 300a en 300b: waarom worden deze (als laatste na nr. 331) *toegevoegd* en niet op een logische plek *ingevoegd*?
- nrs. 300a en 300b: ik maak **bezwaar** tegen de andere betekenis die wordt toegekend aan een S—bord met een gedoofde lamp ten opzichte van een S-bord zonder lamp. Een gedoofde lamp is immers (in het donker) niet waarneembaar, waardoor ten onrechte de indruk kan bestaan dat het een bord zonder lamp betreft. Een gedoofde lamp kan m.i. bovendien pertinent niet worden gekwalificeerd als sein: deze kan je immers niets ‘zeggen’
- het lijkt dat nrs. 300a en 300b de nrs. 301 c t/m f gaan vervangen. Als dat zo is, waarom zie ik hier dan niets over het vervallen van die laatste? Als die niet vervallen wordt het e.a.a. wel erg onoverzichtelijk
- sein nr. 304: ook in dit verband komt het gebruik van het begrip ‘perronfase’ mij als onduidelijk voor. Vooral het begrip ‘over beide perronfases kunnen halteren’ lijkt mij niet bijzonder duidelijk. Treinen stoppen immers op en niet over een spoor. De duiding van het begrip wordt daarmee lastig.

Voorts veroorloof ik mij de opmerking dat ik de regelgeving t.a.v. seinen wel erg op een steeds maar gerepareerde lappendeken vind gaan lijken. M.i. is het tijd om Bijlage 4 in zijn geheel eens grondig te herzien. Daarbij mag wat mij betreft ook wel een meer praktische en minder juridische benadering worden gehanteerd: door een voornamelijk juridische formulering van de betekenis van seinen wordt het Nederlandse, in de basis zeer eenvoudige, seinstelsel in de praktijk onnodig ingewikkeld. Bij een herziening zou aan dit aspect wellicht invulling gegeven kunnen worden door bij een sein te volstaan met het vermelden van slechts de letterlijke betekenis en de manier van toepassen te beschrijven in een aparte toelichting.

In het vertrouwen u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd en tot nadere toelichting graag bereid, verblijft,

Met vriendelijke groet,

Shuntingyard

Michiel Tom (hvk)

Veiligheidskundige | safety engineer