



## Sectie Spoorwegveiligheid

Reactie in de Internetconsultatie  
inzake de beoogde wijziging van de Ministeriële  
Regeling Spoorverkeer

Soest, 29 april 2019,

De Vereniging Historisch Railvervoer Nederland (HRN) heeft met belangstelling kennisgenomen van de voorgestelde wijziging van het Reglement Spoorverkeer.

De voorgestelde aanpassingen geven ons wel reden tot het maken van opmerkingen.

### Artikel 6

Het afschaffen van nationale regels voor aspecten die reeds voorzien zijn in Europese voorschriften, onderschrijven wij.

Het bevreemdt ons dat dan toch wordt voorgesteld om in dit artikel de letterlijke tekst van TSI Exploitatie artikel 4.2.2.7.1 te herhalen.

De toepasselijkheid daarvan is immers reeds voorzien artikel 15 Besluit Spoorverkeer, dat het vaststellen van procedures voor het veilig vertrek van een trein voorschrijft, en daarbij verwijst naar deze zelfde TSI.

***Een principieel probleem is dat deze voorgestelde herhaling niet is wat zij lijkt.***

De tekst van de TSI refereert aan het in diezelfde TSI, Aanhangsel J - *Verklarende woordenlijst - vastgelegde betekenis van het woord "trein"*.

In artikel 1 Besluit Spoorverkeer is het begrip trein echter met een geheel andere strekking gedefinieerd. Het omvat ook voertuigen waarmee wordt gerangeerd, en die geen trein vormen in de zin van de TSI.

Dit roept dan vragen op naar de betekenis van dit artikel 6.

Zo is bij rangeren het uitvoeren van een remproef - waar het huidige artikel 6 over handelt - niet nodig en zinvol. In plaats van een vereenvoudiging wordt hier verwarring geschapen.

**Het betekent dat artikel 6 zonder vervanging door de voorgestelde tekst kan vervallen.**

### Artikel 8

De in dit artikel genoemde remwegen worden als noodremweg aangeduid. Zij zijn identiek met de van oudsher in artikel 53 van het vroegere RDHL opgenomen remwegen.

In artikel 56 van het vroegere RDHL betreft het evenwel de normale bedrijfsremming (TSI-term: dienstremming).

In de vereniging Historisch Railvervoer Nederland zijn onderstaande organisaties vertegenwoordigd (in provinciale volgorde):

Noord-Nederlands Trein & Tram Museum NNTM, Zuidbroek (GR) • Stichting Stadskanaal Rail STAR, Stadskanaal (GR) • Industrieel Smalspoor Museum ISM, Erica (DR) • Stichting Rijssens Leemspoor SRL (OV) • Stichting Museumsteenfabriek De Werklust, Losser (OV) • Museum Buurtspoorweg MBS, Haaksbergen (OV) • Transit Oost, Winterswijk (GE) • Veluwsche Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) • Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) • Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) • Stichting 162, Utrecht (UT) • Stichting Mat'64, Veenendaal (UT) • Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) • Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) • Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) • NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) • Elektrische Museumtramlijn Amsterdam EMA/RET.M, Amsterdam (NH) • Stichting Hondkop, Hilversum (NH) • Stoomtrein Katwijk Leiden SKL, Valkenburg (ZH) • Stichting De Nieuwe Blauwe Tram, Leiden (ZH) • Stichting Haags Openbaar Vervoer Museum HOVM, Den Haag (ZH) • Stichting RoMeO, Rotterdam (ZH) • Stichting Historisch Genootschap "De Blauwe Tram", Voorburg (ZH) • Tramweg-Stichting TS, Den Haag (ZH) • Werkgroep Loc 1501, Rotterdam (ZH) • Stichting De Locomotor, Rotterdam (ZH) • Stoom Stichting Nederland SSN, Rotterdam (ZH) • RTM, Ouddorp (ZH) • Stoomtrein Goes-Borsele SGB, Goes (ZE) • Stichting Spoorweg-Maatschappij Zuid-Beveland SZB, Goes (ZE) • Stichting tot Behoud van Mijlocomotieven SBM, Landgraaf (LI) • Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij ZLSM, Simpelveld (LI)



De wijze van remmen verschilt: bij een noodremming wordt -bij de klassieke luchtrem- de remleiding geheel ontluicht.

Er zijn verschillen in de technische belasting van het materieel en materiaal en in de exploitatie, zoals de tijd die een trein stilstaat omdat eerst weer de remleiding gevuld moet worden.

**Bij gebreke aan een inhoudelijke toelichting vragen wij ons af of hier de juiste omschrijving is gekozen.**

## Bijlage 4

De wijziging van Bijlage 4, met de aanpassing van het S-bord, geeft ons bedenkingen.

Diverse van onze leden passen van oudsher het huidige S-bord toe. De betekenis en toepassing ervan zijn helder en duidelijk.

Uniformiteit in de seingeving binnen het Nederlandse spoorwegsysteem is van belang voor de veiligheid van het treinverkeer.

Dat zonder vooroverleg met andere spoorbeheerders dan ProRail deze wijziging, die eigenlijk al een voldongen feit is, zo wordt gepresenteerd, betreuren wij.

De onderbouwing van het voorstel kunnen wij niet volgen.

De omvang van het probleem (aantallen incidenten) en een behoorlijke risico-analyse als onderbouwing van het voorstel ontbreken.

Als werkelijk sprake is van een probleem, is ook te betwijfelen of een andere kleurstelling werkelijk de oplossing is.

Als het gaat om rijden van beveiligde naar niet-beveiligde sporen, kan het instellen van de toeleidende rijweg *pas na het aanwezig zijn van de toestemming een beduidend effectiever remedie zijn*.

Dan volstaat een bord Einde beveiliging, net als wanneer de sporen onder dezelfde functionaris vallen.

In het huidige systeem verlangt het S-bord altijd het stoppen voor het bord.

Omdat het vaak wenselijk en mogelijk is om al vóór het bereiken van het bord aan de voorwaarde voor passeren ervan te voldoen, is destijds het facultatief-S-bord ingevoerd.

In hoeverre de aangevoerde problemen op het voorbijrijden van S-borden zonder te voldoen aan de opdracht wordt veroorzaakt door een voor de huidige situatie overbodige stopplicht, blijkt niet uit de toelichting. Principieel kan het facultatief-S-bord altijd worden toegepast waar nu een S-bord staat.

***De essentie is immers niet het stoppen als zodanig, maar het voldoen aan een voorwaarde om het bord te mogen passeren.***

Vaak was dit juist het verkrijgen van een toestemming het bord te passeren.

In de vereniging Historisch Railvervoer Nederland zijn onderstaande organisaties vertegenwoordigd (in provinciale volgorde):

Noord-Nederlands Trein & Tram Museum NNTM, Zuidbroek (GR) • Stichting Stadskanaal Rail STAR, Stadskanaal (GR) • Industrieel Smalspoor Museum ISM, Erica (DR) • Stichting Rijssens Leemspoor SRL (OV) • Stichting Museumsteenfabriek De Werklust, Losser (OV) • Museum Buurtspoorweg MBS, Haaksbergen (OV) • Transit Oost, Winterswijk (GE) • Veluwsche Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) • Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) • Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) • Stichting 162, Utrecht (UT) • Stichting Mat'64, Veenendaal (UT) • Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) • Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) • Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) • NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) • Electrische Museumtramlijn Amsterdam EMA/RETM, Amsterdam (NH) • Stichting Hondekop, Hilversum (NH) • Stoomtrein Katwijk Leiden SKL, Valkenburg (ZH) • Stichting De Nieuwe Blauwe Tram, Leiden (ZH) • Stichting Haags Openbaar Vervoer Museum HOVM, Den Haag (ZH) • Stichting RoMcO, Rotterdam (ZH) • Stichting Historisch Genootschap "De Blauwe Tram", Voorburg (ZH) • Tramweg-Stichting TS, Den Haag (ZH) • Werkgroep Loc 1501, Rotterdam (ZH) • Stichting De Locomotor, Rotterdam (ZH) • Stoom Stichting Nederland SSN, Rotterdam (ZH) • RTM, Ouddorp (ZH) • Stoomtrein Goes-Borsele SGB, Goes (ZE) • Stichting Spoorweg-Maatschappij Zuid-Beveland SZB, Goes (ZE) • Stichting tot Behoud van Mijlocomotieven SBM, Landgraaf (LI) • Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij ZLSM, Simpelveld (LI)



Het verkrijgen daarvan vóórdát voor het bord werd gestopt voorkwam onnodig stoppen en hinder voor het proces. Het facultatief-S-bord voorkwam dat in dat geval formeel voorbij een stoptonend sein werd gereden.

***Op veel plaatsen kan het vervangen van een S-bord door een facultatief-S-bord beter aansluiten bij het proces ter plaatse.***

Het verbaast daarom dat, in plaats van ruimer toepassen van het facultatief-S-bord, dit S-bord in nieuwe vorm wordt ingevoerd, dat dan alleen toegepast wordt als een toestemming vereist is om het te mogen passeren.

Daarnaast wordt het facultatief-S-bord wel gehandhaafd.

Niet duidelijk wordt of dit óók kan blijven toegepast als een toestemming vereist is, of juist niet. De "wisselende tekst" kan immers identiek zijn aan die bij het S-bord, en is dat ook vaak.

Niet duidelijk is wat de toegevoegde waarde is van het nieuwe O-bord, naast het facultatieve S-bord.

De betekenis van het O-bord is identiek aan die van het facultatief-S-bord, alleen met omdraaiing van de woorden.

Zonder uitvoeren van de opdracht moet er voor gestopt worden!

Uit het voorstel blijkt niet dat het O-bord niet mag of dient te worden toegepast als een toestemming nodig is.

***Er ontstaan zo drie borden die hetzelfde betekenen: Stoppen als niet aan de opdracht is voldaan.***

**Ons inziens wordt hier een nieuwe verwarrende situatie gecreëerd, die haaks staat op de gedachte dat eenvoud en duidelijkheid de veiligheid bevorderen.**

Als bedoeld is om in de seingeving een expliciet onderscheid te gaan maken tussen het krijgen van een toestemming en het eenzijdig en eigener beweging uitvoeren van een handeling ("*bedien overweg*" e.d.), dan dient dat onderscheid toegevoegd te worden aan de betekenis van het O-bord.

Dan is ten minste doel en strekking van betekenis en toepassing duidelijk voor de lezer en gebruiker van het Reglement.

Het werpt dan wel de vraag op wat te doen als op enig punt beide nodig zijn. *In dat geval zou naast het S-bord nog een O-bord moeten staan: het S-bord met "Bel Treindienstleider X" en het O-bord met "Bedien overweg".*

Het zal toch niet de bedoeling zijn dat de treindienstleider bij elke aanwijzing om het S-bord te mogen passeren tevens de opdracht moet geven de overweg te sluiten?

**Met alleen een facultatief-S-bord met beide opdrachten daaronder, ontstaat dit probleem niet.**

**Het voorstel komt ons dan ook niet goed doordacht voor.**

In de vereniging Historisch Railvervoer Nederland zijn onderstaande organisaties vertegenwoordigd (in provinciale volgorde):

Noord-Nederlands Trein & Tram Museum NNTM, Zuidbroek (GR) • Stichting Stadskanaal Rail STAR, Stadskanaal (GR) • Industrieel Smalspoor Museum ISM, Erica (DR) • Stichting Rijssens Leemspoor SRL (OV) • Stichting Museumsteenfabriek De Werklust, Losser (OV) • Museum Buurtspoorweg MBS, Haaksbergen (OV) • Transit Oost, Winterswijk (GE) • Veluwsche Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) • Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) • Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) • Stichting 162, Utrecht (UT) • Stichting Mat'64, Veenendaal (UT) • Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) • Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) • Hoogovens Stoom Lmuiden, Velsen-Noord (NH) • NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) • Electrische Museumtramlijn Amsterdam EMA/RETM, Amsterdam (NH) • Stichting Hondokop, Hilversum (NH) • Stoomtrein Katwijk Leiden SKL, Valkenburg (ZH) • Stichting De Nieuwe Blauwe Tram, Leiden (ZH) • Stichting Haags Openbaar Vervoer Museum HOVM, Den Haag (ZH) • Stichting RoMcO, Rotterdam (ZH) • Stichting Historisch Genootschap "De Blauwe Tram", Voorburg (ZH) • Tramweg-Stichting TS, Den Haag (ZH) • Werkgroep Loc 1501, Rotterdam (ZH) • Stichting De Locomotor, Rotterdam (ZH) • Stoom Stichting Nederland SSN, Rotterdam (ZH) • RTM, Ouddorp (ZH) • Stoomtrein Goes-Borsele SGB, Goes (ZE) • Stichting Spoorweg-Maatschappij Zuid-Beveland SZB, Goes (ZE) • Stichting tot Behoud van Mijloccomotieven SBM, Landgraaf (LI) • Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij ZLSM, Simpelveld (LI)

# Historisch Railvervoer Nederland



VERENIGING TOT BEHARTIGING VAN DE BELANGEN VAN MUSEALE EN TOERISTISCHE RAILORGANISATIES IN NEDERLAND

Ingeschreven in het verenigingsregister van de Kamer van Koophandel Oost Nederland onder nr. V 40077077 • Bank: NL81 RABO 0184 5874 09 •  
E-mail: railmusea@gmail.com • Websites: www.railmusea.nl en www.railmonumenten.nl • Facebook: www.facebook.com/HistorischRailvervoerNederland  
• Twitter: www.twitter.com/HRNRailmusea • Nieuwspagina: railmusea.blogspot.com •

Met vriendelijke groeten,  
Vereniging Historisch Railvervoer Nederland

Mr A.E.C. Pothuizen  
Sectie Spoorwegveiligheid  
Deze reactie mag openbaar gemaakt worden.

**In de vereniging Historisch Railvervoer Nederland zijn onderstaande organisaties vertegenwoordigd (in provinciale volgorde):**

Noord-Nederlands Trein & Tram Museum NNTM, Zuidbroek (GR) • Stichting Stadskanaal Rail STAR, Stadskanaal (GR) • Industrieel Smalspoor Museum ISM, Erica (DR) • Stichting Rijssens Leemspoor SRL (OV) • Stichting Museumsteenfabriek De Werklust, Losser (OV) • Museum Buurtspoorweg MBS, Haaksbergen (OV) • Transit Oost, Winterswijk (GE) • Veluwsche Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) • Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) • Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) • Stichting 162, Utrecht (UT) • Stichting Mat'64, Veenendaal (UT) • Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) • Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) • Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) • NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) • Electrische Museumtramlijn Amsterdam EMA/RET.M, Amsterdam (NH) • Stichting Hondkop, Hilversum (NH) • Stoomtrein Katwijk Leiden SKL, Valkenburg (ZH) • Stichting De Nieuwe Blauwe Tram, Leiden (ZH) • Stichting Haags Openbaar Vervoer Museum HOVM, Den Haag (ZH) • Stichting RoMeO, Rotterdam (ZH) • Stichting Historisch Genootschap "De Blauwe Tram", Voorburg (ZH) • Tramweg-Stichting TS, Den Haag (ZH) • Werkgroep Loc 1501, Rotterdam (ZH) • Stichting De Locomotor, Rotterdam (ZH) • Stoom Stichting Nederland SSN, Rotterdam (ZH) • RTM, Ouddorp (ZH) • Stoomtrein Goes-Borsele SGB, Goes (ZE) • Stichting Spoorweg-Maatschappij Zuid-Beveland SZB, Goes (ZE) • Stichting tot Behoud van Mijnlocomotieven SBM, Landgraaf (LI) • Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij ZLSM, Simpelveld (LI)

HRN vertegenwoordigt de sector rail in de Stichting Mobile Collectie Nederland MCN, is Partner in Kennis van Railforum en is lid van de Europese koepelorganisatie Federaal.