

Tracé snelheden, voorrangregels en plaats van beweegbare bruggen en andreaskruis in het kader van artikel 6, 7, 8 en 10 van het Besluit lokaal spoor 35515

In deze notitie legt de bestuurscommissie van de vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de snelheden en onderlinge voorrangregels vast, voor de lokaal spoorssystemen waarvoor zij op grond van artikel 20 van de Wp2000 een concessie voor kunnen verlenen. Daarnaast wordt aangegeven waar beweegbare spoorbruggen en andreaskruisen staan.

Concessie Rail Haaglanden

Betreft het (HTM) tramnetwerk Den Haag en omgeving en RandstadRail Den Haag Zoetermeer

Maximum snelheden stadsnet

Artikel 6 van Besluit Lokaal Spoor voorziet in het vaststellen van maximum snelheden per baanvak. Een baanvak is in het Besluit gedefinieerd als volgt: 'Als baanvak wordt aangemerkt een gedeelte van de lokale spoorweg tussen twee nader aangeduide punten.'

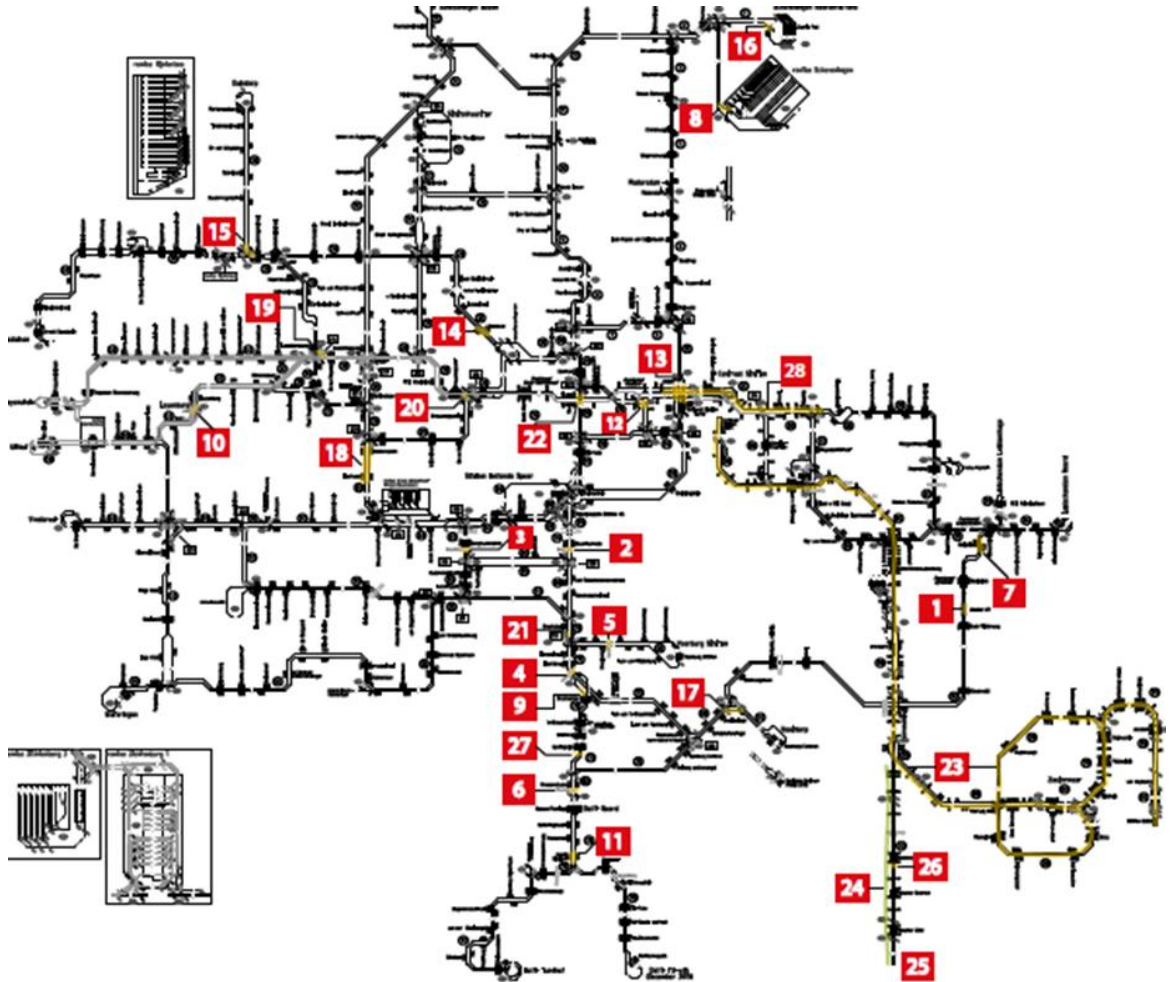
De cijfers (#) in dit document refereren naar de locaties op de bijgevoegde kaart. Afhankelijk van de locatie en het type infrastructuur, gelden diverse maximum snelheden. De standaard maximum snelheid op het tramnet van de HTM bedraagt 50 (vijftig) kilometer per uur. Daarop gelden uitzonderingen.

De uitzonderingen zijn als volgt gedefinieerd;

Tabel 1.1: Maximum toegestane snelheid in km/h bij bijzondere infrastructuur

Bijzondere infrastructuur	Maximum snelheid in kilometer per uur	Bijzonderheden
Speciale trajecten		
Remises en werkplaatsen	15	
Railkruisen		
Railkruising recht	25	Tot het gehele voertuig gepasseerd is
Railkruising gebogen	15	Tot het gehele voertuig gepasseerd is
Wissels		
Handwissel	15	
Elektrisch wissel	15	Vanaf aanvraag wisselstand totdat het gehele voertuig het hele wissel gepasseerd is.
HSW-wissel met wisselbord met blauwe achtergrond	15	
HSW-wissel met wisselbord met rode achtergrond	25	
Wissels: CS, J.van Stolberglaan, Ternoot, Beatrixlaan, Resident (28)	25	
Wissels J van Stolberglaan en Ternoot in rechtstand (28)	50	
Uitrijdwissels	15	Tot het eerste draaistel wissel is gepasseerd.
Bijzondere situaties		
Bogen	20	Tenzij door borden anders aangegeven.
Haltes	25	
Slepen op openbare weg	25	
Slepen op eigen baan	25	
Duwen	15	
Naderen rijdend onderhoudsvoertuig	15	Stoppen bij afstand korter dan 30 meter.

Op de volgende baanvakken geldt een aangepaste snelheid ten opzichte van de maximum snelheid van 50 kilometer per of en/of in tabel 1 genoemde situaties:



Figuur 1.1: Traminfrastructuur met overzicht infrabeperkingen en beweegbare bruggen

Tabel 1.2: Aangepaste snelheden in km/h op baanvak (nummers verwijzen naar bijgevoegde kaart).

Locatie kaart	Locatie	Richting	Aanvang	Einde	Max snelheid	Afstand in meters
1	Trambrug A4 (Leidschendam)	<>	M7806 / M7814	M7806 / M7814	40	260
2	Laakbrug	<>	aan brug	aan brug	25	-
3	Leegwaterbrug	<>	aan brug	aan brug	25	-
4	Hoornbrug	<>	aan brug	aan brug	25	-
5	Geestbrug	<>	aan brug	aan brug	25	-
6	Reineveldbrug	<>	aan brug	aan brug	25	-
7	Weigelia (Leidschendam)	<>	M7636/M7611	M7611/M7636	15	300
8	Harstenhoekstraat	<>	Remise	G. Deynootweg	5	75
9	Rotterdamseweg / Delftweg	<>	M1533	M4210	25	120
10	Leyenburg	Uitrijdend > Leyenburg			25	75
11	Delft	<>	Spoozone Delft		15	
12	Resident, Lage Zand - Kalvermarkt	<>	M5788/M5589	M5593/M5789	15	75
13	Rijnstraat - CS	<>	Voetgangersgebied		15	150
14	Halte Torenstraat - Noordwal	<>	M5101	M5104	15	75
15	Laan van Meerdervoort/ Edisonstraat	> Keerlus Markense-plein	M2226	M2328	15	75
16	Zwarte Pad wissel 424 naar Lus	<>	Wissel 424		5	50
17	Laan van Hoornwijck	<> Nootdorp	M1622	M1624	15	75
18	Heemstraat Haagsemarkt	<>	M5101, 5104 (H)	M5103, 5107 (H)	15	160
19	Loosduinseweg	> Loosduinen	M4709		15	30
20	Brouwersgracht	> Lijnbaan	M4856	M6661	15	70

21	Haagweg, t.h.v. perceel 62	> Hoornbrug	M6239	M4252	15	80
22	Spui -schedeldoekshaven	> Kalvermarkt	Voor kruising	Na kruising	15	100
28	Wissels tramviaduct afbuigend	<>	Resident	J. van Stolberglaan	25	-
28	Wissels tramviaduct recht	<>	Resident	J. van Stolberglaan	50	-

Daar waar een algehele snelheidsbeperking geldt voor al het verkeer, geldt deze ook voor de tram. Bijvoorbeeld in een 30 kilometer per uurzone. Indien er een algehele snelheidsbeperking geldt, dan is dat ter plekke met borden aangegeven.

Op RandstadRail gelden enkele hogere afwijkende snelheden ten opzichte van het stadsnet van de HTM. Het RandstadRail-netwerk van de HTM strekt zich uit van Den Haag Centraal (via metrolijn E) via Laan van NOI (begin samenloopdeel) naar Leidschenveen (einde samenloopdeel) door naar Zoetermeer en vice versa. Na Leidschenveen takt RandstadRail (metrolijn E) richting Rotterdam af. De beheergrens van de HTM bevindt zich tussen de stations Pijnacker Zuid en Berkel Westpolder.

Op het traject (23) Den Haag Centraal- Laan van NOI-Leidschenveen-Zoetermeer geldt een maximum snelheid van 80 (tachtig) kilometer per uur. Tussen (24) Leidschenveen en de beheergrens (metrolijn E) geldt een maximum snelheid van 100 (honderd) kilometer per uur.

Het RandstadRail-netwerk is voorzien van spoorbeveiliging (ZUB). De maximum snelheid wordt daarom continu bewaakt. Indien de opvolglengte tussen voertuigen te klein wordt, brengt ZUB de maximum-snelheid automatisch omlaag. Bij bijzondere bewegingen –bijvoorbeeld het passeren van een wissel- stelt ZUB automatisch een maximum snelheid die lager kan zijn, afhankelijk van de locatie. Bij het passeren van stations bewaakt ZUB ook een lagere maximum snelheid afhankelijk van de positie van het voertuig.

Vorrangsregels spoorvoertuigen

Krachtens artikel 7 van het Besluit Lokaal Spoor, dienen voorrangsregels vastgesteld te worden voor spoorvoertuigen op lokale spoorwegen. Er zijn vele locaties waar spoorinfrastructuur samenkomt. Op verschillende manieren wordt de voorrang voor spoorvoertuigen geregeld. In beginsel gelden het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens en de Wegenverkeerswet. Daarnaast gelden er aanvullende voorrangsregels. Deze voorrangsregelingen zijn hieronder beschreven:

- Vorrang voor spoorvoertuigen wordt geregeld door een verkeersregelinstallatie (VRI). Door middel van verkeerslichten of negenogen, wordt het (spoor)verkeer geregeld;
- Indien de regelinstallatie meerdere spoorbewegingen tegelijkertijd toe laat op een kruispunt, dan toont het negenoog witte knipperende lichten, in plaats van continu brandende witte lichten, indien het spoorvoertuig de kruising mag passeren;
- Bij een samenvloeiing van sporen gaat het railvoertuig op het rechter spoor voor;
- Bij gelijkwaardige spoor kruisingen heeft het spoorvoertuig dat van rechts komt, voorrang;
- Een spoorvoertuig dat op een afbuigend spoor rijdt en een naastgelegen recht spoor kruist, verleent voorrang aan het spoorvoertuig op het naastgelegen spoor;
- Indien een spoorvoertuig een wissel nadert dat het naastgelegen spoor kruist, terwijl het spoorvoertuig zelf een niet-kruisende beweging maakt (recht door), dient dit spoorvoertuig wel te stoppen voor tegemoetkomende spoorvoertuigen op het spoor dat gekruist wordt.
- Spoorvoertuigen die een staartspoor oprijden, verlenen voorrang aan voertuigen die het staartspoor af rijden, tenzij met seinen anders geregeld;

Inventarisatie bewegende bruggen uitsluitend voor spoorvoertuigen

Er bevinden zich geen bruggen in het beheergebied van de HTM waar alleen spoorvoertuigen gebruik van maken die vallen onder BLS artikel 8. De beweegbare bruggen faciliteren telkens meerdere verkeerssoorten. Er zijn wel beweegbare bruggen waar de spoorweg een eigen baan heeft ten opzichte van het overige verkeer. De volgende beweegbare bruggen zijn geïdentificeerd:

- Laakbrug (tramlijn 15).
- Leeghwaterbrug (tramlijnen 1, 16 en 17);
- Hoornbrug (eigen baan, tramlijnen 1 en 15);
- Geestbrug (geen reguliere tramdienst);
- Reineveldbrug (tramlijn 1);

Locatie van andreaskruis

Artikel 10 van de BLS schrijft voor dat de locatie van Andreaskruisen bekend is. In het beheergebied van de HTM bevinden zich op de volgende plekken Andreaskruisen (volgens model J12 - enkelspoor - of J13 - twee of meer sporen - van het RVV). Nummers verwijzen naar de bijgevoegde kaart:

25. KlapwijkseLaantje (metrolijn E), n.b. dit staat net ten zuiden van de ondergrond van HTM;
26. 's-Gravenweg (metrolijn E);
27. Zuiderweg (tramlijn 1).

Een andreaskruis geeft aan dat het spoorvoertuig ten alle tijden voorrang heeft op het wegverkeer dat de spoorbaan kruist. Weggebruikers laten bij een overweg een railvoertuig voorgaan. Stilstaan en parkeren is op een overweg verboden.

Concessie Rail Rotterdam e.o.

Betreft het (RET) tram- en metro netwerk Den Haag en omgeving en RandstadRail Rotterdam Den Haag Centraal

Maximum snelheden tramnet

Artikel 6 van Besluit Lokaal Spoor (23 mei 2014) voorziet in het vaststellen van maximum snelheden per baanvak. Een baanvak is in het Besluit gedefinieerd als volgt: *'Als baanvak wordt aangemerkt een gedeelte van de lokale spoorweg tussen twee nader aangeduide punten.'*

De cijfers (#) in dit document refereren naar de locaties op de bijgevoegde kaarten. Cijfers met het voorvoegsel M(#) refereren naar de metrokaart.

TRAM Maximumsnelheid traminfrastructuur

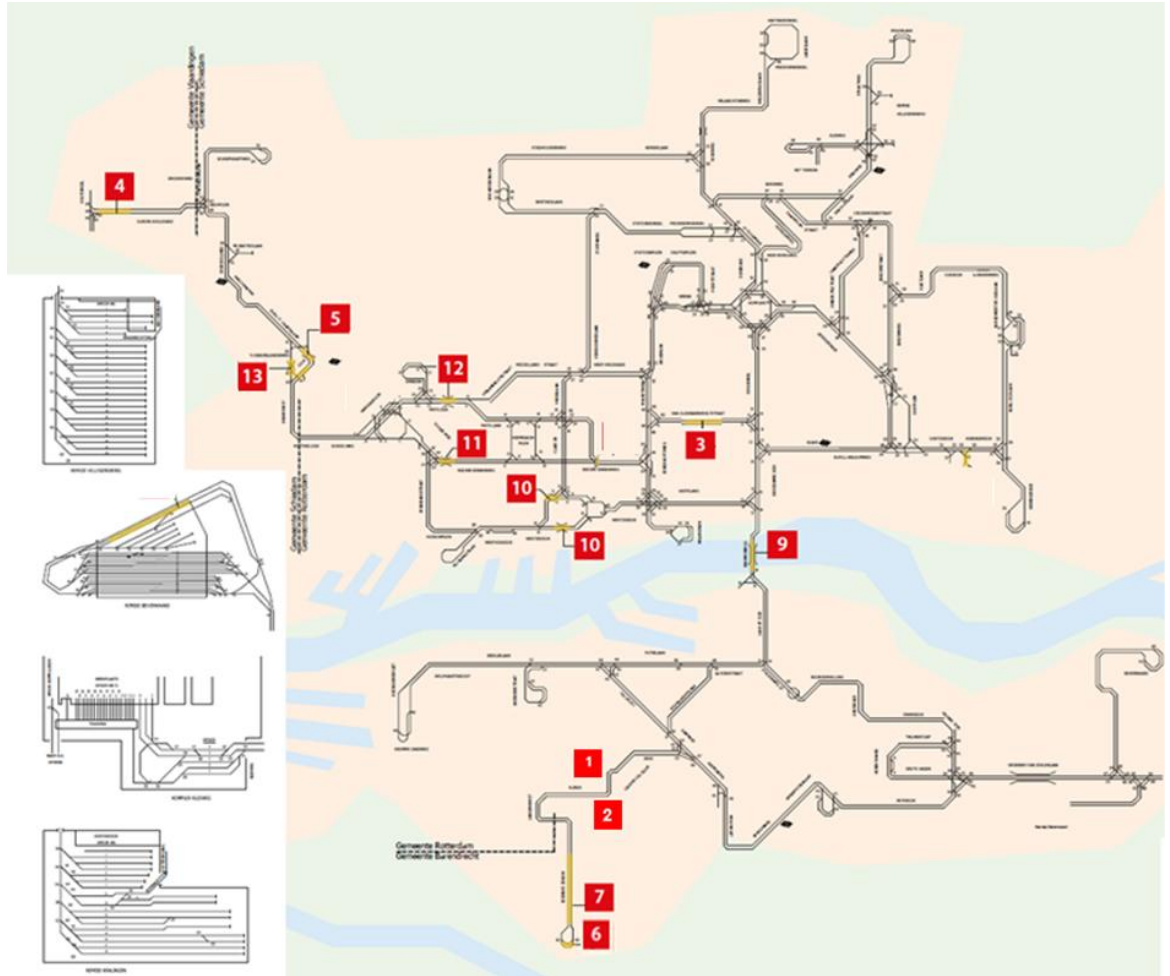
Afhankelijk van de locatie en het type infrastructuur gelden er diverse maximumsnelheden. Er is geen maximumsnelheid op het tramnet. De maximumsnelheid is daar zo hoog als de situatie het toelaat. Er zijn een aantal uitzonderingen op de locaties waar een maximumsnelheid geldt. Deze uitzonderingen zijn als volgt gedefinieerd:

Tabel 2.1: Maximum toegestane snelheid bij bijzondere infrastructuur tramnet

Bijzondere infrastructuur	Wisselrichting	Maximumsnelheid (km/u)
Snelheid op wissels inrijdend	Afbuigende stand	15
	Rechte stand	30
Snelheid op wissels uitrijdend	Afbuigende stand	15
	Rechte stand	30
Emplacementen en remises	Alle standen	15

Infrabeperkingen permanent

Op de volgende locaties geldt een permanent aangepaste snelheid:



Figuur 2.2: Traminfrastructuur met overzicht infrabeperkingen en beweegbare bruggen

Tabel 2.2: Aangepaste snelheden tramnet ¹

Locatie kaart	Locatie	Richting	Aanvang	Einde	Maximumsnelheid (km/u)
1	Dortsestraatweg	<>	23:00 uur	07:00 uur	45
2	Dortsestraatweg boog richting Slinge	>	23:00 uur	07:00 uur	20
3	Van Oldebarneveltstraat	<>	Kruising Mauritsweg	Kruising Karel Doormanstraat	20
4	Winkelcentrum De Loper	<>			5
5	Schiebrug ter hoogte van Schiedam Centrum	<>			10
6	Carnisselande	<>	Keerlus		5
7	Carnisselande	<>	Tussen viaduct A15 en keerlus		30

Infrabeperkingen tijdelijk

Op de onderstaande locaties geldt een tijdelijk aangepaste snelheid²:

Tabel 2.3: Locatieoverzicht met tijdelijke snelheidsbeperkingen

Locatie	Richting	Aanvang	Einde	Maximumsnelheid (km/u)	Geplande vernieuwing
---------	----------	---------	-------	------------------------	----------------------

1) Daar waar een algehele snelheidsbeperking geldt voor al het verkeer, geldt deze ook voor de tram. Indien een algehele snelheidsbeperking geldt dan is dat ter plekke met borden aangegeven. Tijdelijke snelheidsbeperkingen kunnen door Beheerder worden afgegeven en worden eveneens ter plekke met borden aangegeven.

2) Per 19-10-2015.

Pijperstraat (spoorstaaf) <>	10	2017
Crooswijksestraat (bogen) <>	10	2017

METRO

Metro-infrastructuur

De metro-infrastructuur wordt weergegeven in sporenplannen.

Het sporenplan voor Metro en RandstadRail³ is te vinden op: <http://corporate.ret.nl/contact/regelgeving.html>

Maximumsnelheid metro-infrastructuur

Op het metronet varieert de maximumsnelheid, afhankelijk van de locatie, tot maximaal 100 kilometer per uur.

Uitzondering hierop is het traject Capelsebrug – Binnenhof / De Tochten. Hier geldt een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur waarbij op de volgende trajecten de maximaal toegestane snelheid 70 kilometer per uur bedraagt:

Tabel 2.4: Aangepaste snelheden op metronet

Traject	Spoor	Maximumsnelheid (km/u)
Prins Alexanderlaan – Kralingseweg	1 en 2	70
Prins Constantijnlaan – Burgaslaan	1 en 2	70
Grote Beer - Burgaslaan	1	70
Alexander – Graskruid	1 en 2	70
Wisselcomplex Slotlaan (km 406.471 – 407.411)	1	50 (19:00 – 07:00 uur)
Wisselcomplex Slotlaan (km 406.604 – 407.691)	2	50 (19:00 – 07:00 uur)
Maashaven (km 104.238 – 105.009)	1 en 2	50

De maximum snelheid wordt continu bewaakt door de spoorbeveiliging ATB (metronet) of ZUB (metronet tussen Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal, ook wel RandstadRail).

Indien de opvolglengte tussen voertuigen te klein wordt, brengt de spoorbeveiliging de maximumsnelheid automatisch omlaag. Bij bijzondere bewegingen –bijvoorbeeld het passeren van een wissel of rijden over het linkerspoor- stelt de spoorbeveiliging automatisch een maximum snelheid die lager kan zijn. Bij het passeren van stations tussen Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal bewaakt ZUB ook een lagere maximum snelheid afhankelijk van de positie van het voertuig.

Vorrangsregels spoorvoertuigen

Krachtens artikel 7 van het Besluit Lokaal Spoor, dienen voorrangsregels vastgesteld te worden voor spoorvoertuigen op lokale spoorwegen. Er zijn vele locaties waar spoorinfrastructuur samenkomt. Op verschillende manieren wordt de voorrang voor spoorvoertuigen geregeld. In beginsel gelden het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) en de Wegenverkeerswet (WvW). Daarnaast gelden er aanvullende voorrangsregels. Deze voorrangsregels zijn gelden voor zover er geen aanwijzingen zijn vanuit het RVV en de WvW. Deze voorrangsregelingen zijn hieronder beschreven:

- Vorrang voor spoorvoertuigen wordt geregeld door een verkeersregelinstallatie (VRI). Door middel van verkeerslichten of negenogen, wordt het (spoor)verkeer geregeld;
- Indien de regelinstallatie meerdere spoorbewegingen tegelijkertijd toe laat op een kruispunt, dan toont het negenoog witte knipperende lichten, in plaats van continu brandende witte lichten wanneer het spoorvoertuig de kruising mag passeren;
- Bij een samenvloeiing van sporen gaat het railvoertuig op het rechter spoor voor;
- Bij gelijkwaardige spoorkruisingen heeft het spoorvoertuig dat van rechts komt, voorrang;
- Een spoorvoertuig dat op een afbuigend spoor rijdt en een naastgelegen recht spoor kruist, verleent voorrang aan het spoorvoertuig op het naastgelegen spoor;
- Indien een spoorvoertuig een wissel nadert dat het naastgelegen spoor kruist, terwijl het spoorvoertuig zelf een niet-kruisende beweging maakt (recht door), dient dit spoorvoertuig wel te stoppen voor tegemoetkomende spoorvoertuigen op het spoor dat gekruist wordt;
- Vorrang op het metrotracé voor spoorvoertuigen wordt onderling geregeld door het spoorbeveiligingssysteem.

Beweegbare bruggen

3) Beheergrens RET-HTM ligt tussen station Berkel Westpolder en Pijnacker Zuid (km 8.3) Traject Schiedam Centrum – Hoek van Holland Strand (Hoekse Lijn) is pas beschikbaar voor metro na ombouw van hoofdspoor naar lightrailspoor

Er bevindt zich één beweegbare brug in het beheergebied waar alleen spoorvoertuigen gebruik van mogen maken. De andere bruggen faciliteren meerdere verkeerssoorten. De volgende beweegbare bruggen zijn geïdentificeerd:

Tabel 2.5: Beweegbare bruggen

Locatie kaart	Brug	Bijzonderheden
9	Erasmusbrug	Eigen baan, met ander verkeer
10	Parksluizenbruggen (binnen- en buitenbrug)	Met ander verkeer
11	Lage Erfbrug	Met ander verkeer
12	Mathenesserbrug	Eigen baan, met ander verkeer
5	Schiebrug	Alleen voor spoorvoertuigen
13	Proveniersbrug	Eigen baan, gedeeld met busbaan

Locatie van andreaskruis

Artikel 10 van de BLS schrijft voor dat de locatie van Andreaskruisen bekend is. In het beheergebied van de RET bevinden zich op de volgende plekken Andreaskruisen (volgens model J12 - enkelspoor - of J13 - twee of meer sporen - van het RVV):

M5. Kleiweg (metrolijn E).

Een andreaskruis geeft aan dat het spoorvoertuig ten alle tijden voorrang heeft op het wegverkeer dat de spoorbaan kruist. Weggebruikers laten bij een overweg een railvoertuig voorgaan. Stilstaan en parkeren is op een overweg verboden.

Hoekse lijn

De maximale ontwerp snelheid op de Hoekse lijn is 100 km/h voor metro voertuigen en 40 km/h voor goederen spoorvoertuigen. Na ontvangst van de informatiedossier en verklaring van de Inspectie Transport en Leefomgeving t.b.v. de indienstellingsvergunning voor de Hoekse lijn zullen bijzondere situaties nader worden vastgelegd en voorrangregels, beweegbare bruggen en locaties van andreaskruisen en seinen worden aangevuld in deze notitie.

Titel

Deze notitie wordt aangehaald als "Tracé snelheden, voorrangregels en plaats van beweegbare bruggen en andreaskruis in kader Besluit lokaal spoor 2017"

Aldus vastgesteld in de vergadering van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 5 juli 2017.

*A.L. Gleijm,
secretaris*

*P.J. Langenberg,
voorzitter*