

Reactie van ministerie van Infrastructuur en Milieu op de internetconsultatie Herziening ministeriele regeling spoorverkeer

Openbare internetconsultatie van 18 maart tot en met 17 april 2016

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de herziening ministeriele regeling spoorverkeer, waarmee een wijziging van de regeling spoorverkeer wordt geregeld, opengesteld voor openbare internetconsultatie. De meest recente herziening vond plaats op 1 juli 2015. Met de ontwerpherziening van de regeling spoorverkeer worden de volgende onderwerpen aangepast:

- 1) Verduidelijken van communicatie van veiligheidsberichten tussen machinist en treindienstleider;
- 2) Opnemen van gebruiksvoorschriften voor zandstrooiers en ETCS;
- 3) Aanpassen van verschillende seinen in het 'seinenboek'.

De consultatie vond plaats om belanghebbenden te informeren en hen de gelegenheid te bieden hun reactie te geven op de ontwerperegeling. Op de gehele ontwerperegeling en toelichting was een reactie mogelijk.

Dit verslag bevat een weergave op hoofdlijnen van de ontvangen reacties op de internetconsultatie, en licht toe op welke wijze de reacties in de regeling zijn verwerkt. Publicatie was op PM 2016 en de beoogde inwerkingtreding is voorzien per 1 oktober 2016.

De internetconsultatie

Er zijn negen openbare reacties ontvangen, afkomstig van de Nederlandse Spoorwegen N.V. (NS), RailGood, Shunter Tractie B.V. (Shunter), Veolia Transport Rail B.V. (Veolia), Strukton Rail Nederland (SRN), KNV Spoorgoederenvervoer (KNV), Stichting Veiligheid & Vakmanschap Railvervoer (VVRV), Historisch Railvervoer Nederland (HRN) en KombiRail B.V.

Algemeen beeld

Veolia, VVRV en SRN steunen de ontwerperegeling zonder verder commentaar. De overige participanten hebben opmerkingen op de ontwerperegeling. Er worden veel specifieke en gedetailleerde technische details vermeld. Hieraan zal in dit verslag op hoofdlijnen worden gerefereerd.

Seinenboek (bijlage 4)

Twee participanten (NS en HRN) becommentariëren dit onderdeel van de regeling. NS geeft gedetailleerde suggesties voor correcties van een aantal seinen. Ook worden er opmerkingen geplaatst in het kader van de verzamelde feedback op bijlage 4.

HRN plaatst een groot aantal opmerkingen over de seinen 313/313 bis, 318 a en 401 b. Het begrip baanvaknelheid wordt nutteloos gevonden voor de seingeving. Ook worden door HRN de "gespecificeerde knooppunten" gemist en bovendien afgevraagd wat een knooppunt eigenlijk is.

Reactie Ministerie van Infrastructuur en Milieu

De opmerkingen van verschillende partijen hebben geleid tot wijziging van (de betekenis van) een aantal seinbeelden in de ontwerpregelgeving. Zo is de voorgenomen wijziging van het begrip baanvaksnelheid verwijderd uit de ontwerpregelgeving. Dat geldt eveneens voor de voorgenomen wijziging van de betekenis van seinbeelden 313 en 313 bis. De gedetailleerde opmerkingen van, onder andere, NS hebben geleid tot meerdere technische aanpassingen in bijlage 4.

Zandstrooien (art. 3)

Vier participanten (NS, RailGood, KNV en HRN) plaatsen opmerkingen over zandstrooien.

KNV, HRN en NS vragen zich de haalbaarheid en toepassing in de praktijk van de volgende regel af:

"De beheerder stelt de bestuurder voor aanvang van de rit in kennis van de betreffende spoorstroomkringen".

In de ontwerpregelgeving mag de bestuurder van een spoorvoertuig dat is uitgerust met zandstrooiers deze in beginsel niet gebruiken op aankondigingssecties van overwegen.

RailGood merkt op dat na gebruik van de zandstrooier in aankondigingssecties het verstandig is om de treindienstleiding hierover in te lichten, die vervolgens kan besluiten om de volgende trein(en) een aanwijzing overweg mee te geven. RailGood is van mening dat bij wissels helemaal geen zand mag worden gestrooid.

HRN geeft aan dat bij het rijden met locomotieven, en dan vooral met stoomtractie, bij slechte adhesie (gladde rails) zandstrooien nodig kan zijn om doorslaan van de wielen te voorkomen. Zij betogen dat de betrokken overwegen veelal reeds zijn aangegeven door borden "aankondiging overweg" (Sein 318a van Bijlage 4) of bij vertrek uit stilstand zichtbaar zijn. Daarom lijkt opnemen van de ligging van de betrokken spoorstroomkringen in het pakket voor de wegbekendheid niet zinvol, en wordt derhalve voorgesteld deze regel niet op te nemen. De vakbekwaamheid van een machinist zou hem in staat moeten stellen om zelfstandig te beoordelen of in een specifieke situatie zandstrooien nodig en verantwoord is.

Reactie Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Naar aanleiding van de reacties van diverse partijen is de 'in kennis stelling' uit het voorgenomen artikel 3 verwijderd. De machinist wordt op grond van zijn vakkennis en bekwaamheid met betrekking tot de infrastructuur en de aanduiding van de aankondigingssecties verondersteld kennis te hebben van de locaties van de aanwezige aankondigingssecties.

De opmerking die RailGood maakt over het zandstrooien bij wissels wordt niet overgenomen. De TSI exploitatie en verkeersleiding bepaalt reeds dat het strooien van zand bij wissels en kruisingen vermeden moet worden. De suggestie die RailGood maakt ten aanzien van het melden van zandstrooien op aankondigingssecties wordt niet opgevolgd. Het zandstrooien op een dergelijke aankondigingssectie zal slechts in uitzonderlijke situaties plaatsvinden. Het ligt in de rede dat de machinist dan de treindienstleider meldt dat hij zand gestrooid heeft op de betreffende sectie. Dit

wordt voorlopig overgelaten aan de professionaliteit van de machinist en de veiligheidsbeheersystemen van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder. Mocht blijken dat afwezigheid van een meldingsplicht in regelgeving leidt tot gevaarlijke situaties, dan kan alsnog tot opname van een dergelijke verplichting worden besloten.

HRN betoogt dat zand strooien met name bij stoomtreinen noodzakelijk kan zijn, dus dat niet uitgesloten moet worden dat de machinist zand strooit. De tekst van het voorgestelde artikel vermeldt expliciet dat het zandstrooien, onverminderd het bepaalde in de TSI exploitatie en verkeersleiding, vermeden moet worden. Het is dus niet uitgesloten dat de machinist zand strooit op de betreffende secties, maar alleen indien noodzakelijk kan de machinist hiertoe overgaan.

ETCS (art. 24a)

NS, KombiRail B.V. en Shunter hebben opmerkingen over de gebruiksvoorschriften ten aanzien van ETCS. NS stelt voor het verbod "rijden onder ETCS level 0" te schrappen omdat de grondslag voor dit verbod ontbreekt in artikel 40 Besluit Spoorvervoer. Shunter en KombiRail B.V. zetten verscheidene vraagtekens bij de in te voeren combinatie radiobediening en ETCS-spoorvoertuig., Zij vragen zich af of deze bepaling betekent dat radiogestuurd rangeren met spoorvoertuigen zonder ETCS niet meer mogelijk is. Mede in dat verband zijn zij van mening dat het geheel kan leiden tot op dit moment onvoorziene effecten, waardoor de concurrentiepositie van de spoorsector (verder) benadeeld wordt.

Het verbod is gehandhaafd in de voorgestelde regeling. Zoals NS opmerkt wordt het verbod niet gehandhaafd op grond van artikel 40 van het Besluit personenvervoer. Bij overtreding van het verbod wordt dus geen boete opgelegd. Dat laat onverlet dat er wel bestuursrechtelijke handhavingsmiddelen beschikbaar zijn, de Inspectie Leefomgeving en Transport kan immers een last onder bestuursdwang of dwangsom opleggen. Mocht in de praktijk blijken dat dit niet voldoende afschrikwekkend is, dan kan alsnog besloten worden het instrumentarium uit te breiden met een bestuurlijke boete.

De opvatting van KombiRail B.V. en Shunter berust vermoedelijk op een te verstrekkende interpretatie van de tekst van de regeling met betrekking tot het op afstand besturen van tractievoertuigen. Er wordt niet geregeld dat enkel nog radiogestuurd gerangeerd kan worden met voertuigen onder ETCS. Er wordt enkel bepaald dat als er gerangeerd wordt met spoorvoertuigen die zijn voorzien van ETCS, ze dan in de SH-modus moeten staan. Zowel de tekst van de regeling als de toelichting zijn aangepast om dit te verduidelijken.

Overwegen/overpaden (art. 33 lid 4 en art. 36)

NS en HRN bespreken dit onderwerp.

NS stelt de vraag of onder art 33 lid 4 onder a Regeling spoorvervoer niet zou moeten worden toegevoegd dat de snelheid nooit hoger mag zijn dan 40 kilometer per uur. HRN vindt dat de voorgestelde algemene aanduiding "overweg/overpad" bij art. 33 onduidelijkheid schept, en de relatie verbreekt met de aanwezigheid van een overweg met een specifieke -volautomatische - werkingswijze en voorafgegaan door een overwegaankondigingsbord (sein 318a). Dit roept de vraag op of een "aanwijzing overwegen" voortaan ook bij andere overwegen dan de huidige kan

worden gegeven. Zij zijn van mening dat, als géén verandering bedoeld is, dit ondubbelzinnig moet blijken, en als wel een verandering bedoeld is dit tot aanvullende instructie aan de machinisten moet leiden.

[Reactie Ministerie van Infrastructuur en Milieu](#)

In reactie op de opmerking van NS merkt IenM op dat in de Regeling spoorverkeer reeds opgenomen is dat het voorbijrijden van een P-sein enkel mag met een veilige snelheid. De professionaliteit van de machinist en het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming worden afdoende geacht om het risico op gevaarlijke situaties bij het voorbijrijden van een P-sein dat rood licht toont te ondervangen.

Naar aanleiding van de opmerking van HRN is de concept-regeling nog nader bezien met betrekking tot de benaming van overwegen en overpaden. Er is voor gekozen om de verwijzing naar aki's, ahob's en aob's in de regeling te handhaven, maar aan te vullen met het begrip adob (automatische dubbele overwegbomen). Alleen de naam van de aanwijzing aki, ahob of aob wordt gewijzigd naar 'Overwegen (OVW)'.

Communicatie van veiligheidsberichten (art. 36)

RailGood, SRN en KNV bevestigen de staande praktijk om de treinen die een aanwijzing 'Stoptonend sein (STS)', 'Stoptonend sein met normale snelheid (STS-A)', of 'Verkeerd spoor (VS)' krijgen, deze bij stilstand van de trein te verzenden. De huidige praktijk laat zien dat deze werkwijze veilig is.

NS geeft aan dat de thans toegepaste en door ILT gedoogde praktijk afwijkt van het voorschrift om voor iedere aanwijzing te stoppen. NS pleit ervoor dat de TSI OPE wordt herzien en in overeenstemming wordt gebracht met de gebruikte methodiek in Nederland.

KNV merkt hierbij nog op dat de Infrastructuurbeheerder moet blijven werken aan het verhogen van de betrouwbaarheid van de infrastructuur om het aantal aanwijzingen te verminderen. Ook streven meerdere vervoerders ernaar, om met het oog op de veiligheid, steeds minder te bellen. Om die reden is KNV van mening dat vervoerders wel de mogelijkheid geboden moet worden om te stoppen met de trein, om alleen bij stilstand een aanwijzing op te stellen in overleg met de treindienstleiding.

[Reactie Ministerie van Infrastructuur en Milieu](#)

Door bepaalde aanwijzingen in de Regeling spoorverkeer als schriftelijke aanwijzingen in de zin van de TSI exploitatie en verkeersleiding aan te wijzen wordt invulling gegeven aan de TSI. Deze TSI laat qua inhoud van de berichtgeving immers ruimte aan de lidstaat om te bepalen wanneer sprake is van schriftelijke aanwijzingen van veiligheidsberichten. Doordat de TSI deze ruimte laat is de functie van het betreffende aanhangsel onduidelijk. IenM zal zich, mede gelet op de opmerking van NS, in Europees verband blijven inzetten voor toenemende duidelijkheid van Europese regelgeving.