

[www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl)

Afschrift aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
t.a.v. de heer R. Koolen  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Betreft: Consultatiereactie RailGood op concept-wijziging Besluit spoorverkeer & Regeling spoorverkeer

Langbroek, 23 januari 2023

Geachte heer/mevrouw/heer Koolen,

Hierbij ontvangt u van ondernemersorganisatie RailGood namens Captrain Netherlands, SBB Cargo International, Lineas, Rail Force One, Rotterdam Rail Feeding, Alstom Traction, Rail Transport Services, Railport Brabant en Main Trail Logistics de consultatiereactie op de concept-wijziging het Besluit spoorverkeer en de Regeling spoorverkeer die gepubliceerd werd op 19 december 2022.

- 1) Besluit spoorverkeer, onder B: de wijzigingen in artikel 4:  
Welke 'aanwijzingen' worden hier precies bedoeld? De aanwijzingen uit het formulierenboek of anders?  
In geval aanwijzingen uit het formulierenboek: leden 2 en 3 zijn niet in lijn met de binnenkort te verwachten wijziging van een 'aanwijzing' naar een 'European instruction (EI)'.

Het (bestaande) vierde lid impliceert dat een met ETCS uitgerust krachtvoertuig op een van een ERTMS voorzien stuk van de hoofdspoorweginfrastructuur mag rijden zonder toestemming van de spoorbeheerder. Dit is strijdig.

Ter illustratie: op de Rotterdamse Havenspoorlijn wordt gebruik gemaakt van ERTMS Level 1 met lichtseinen. Krachtvoertuigen met een ETCS-inrichting rijden op deze emplacementen in CBG en NCBG in de ETCS-mode Shunting (SH) of Staff Responsible (SR).  
In NCBG zou de bestuurder van een krachtvoertuig volgens artikel 4 lid 4 geen toestemming nodig hebben om voertuigen te verplaatsen, terwijl in die gebieden geen enkele beveiligingsvoorzieningen aanwezig zijn. Er is slechts een maximale snelheid vanuit het ETCS systeem. Dit is niet goed voor de spoorwegveiligheid in het NCBG bij ERTMS Level 1.

- 2) Besluit spoorverkeer, onder D: artikel 6 lid 3 is niet in lijn met de binnenkort te verwachten wijziging van 'aanwijzing' naar 'European instruction (EI)'.
- 3) Besluit spoorverkeer, onder F
  - a. artikel 10 lid 1: de te wijzigen tekst komt niet voor in het lid 1. Dit staat in lid 2.
  - b. artikel 10 lid 2: de te wijzigen tekst komt niet voor in het lid 2. Dit staat in lid 3.

**RailGood**  
Hans-Willem Vroon  
Wijkerweg 23  
3947 NH LANGBROEK  
Nederland  
[info@railgood.nl](mailto:info@railgood.nl)  
M +31 6 5289 5146  
KvK-nummer: 62346326

[www.railgood.nl](http://www.railgood.nl)  
Good for rail

- c. De tekst bij F punt 2 moet waarschijnlijk zijn:  
“Het derde lid komt te luiden:  
“3. Het eerste lid is niet van toepassing indien  
a. aan de beheerder voorafgaande aan dat gebruik daarvan melding is gedaan; en  
b. de aanwijzingen worden opgevolgd die door de beheerder in het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de hoofdspoorweg zijn gegeven”.
- d. Artikel 10 lid 3: de te wijzigen tekst komt niet voor in het lid, dit staat in lid 4.  
De nieuwe tekst is onvoldoende voorbereid op de binnenkort te verwachten wijzigingen van ‘aanwijzing’ naar ‘European instructions (EI)’.

Het heeft er bij F alle schijn van dat artikel 10 lid 1 komt te vervallen en daardoor de resterende punten naar boven verschuiven. Dit is echter nergens vermeld. Helderheid is gewenst. Ook in het onderdeel ‘3. Inhoud van besluit’ staat bij artikel 10 alleen het vierde lid komt te vervallen, over het eerste lid wordt niet gesproken. Idem op pagina 9 onderaan.

- 4) Besluit spoorverkeer, onder I: artikel 20 lid 1 onder b:  
De tekst sluit niet aan op de bestaande regelgeving door het gebruik van het woord ‘aanwijzing’.  
Tekstvoorstel: “b. opgedragen door of na toestemming van de beheerder een lichtsein dat een rood licht uitstraalt en is voorzien van een onderbord met het opschrift P als bedoeld in bijlage 4 van de Regeling spoorverkeer wordt voorbijgereden”.
- 5) Besluit spoorverkeer, onder J: artikel 21:
  - a. lid 1: Tekstvoorstel dat beter aansluit bij de handelingen van de huidige Aanwijzing OVW (binnenkort te vervangen door een European instructions (EI)): “a. wordt de snelheid tijdig verminderd en wordt zo nodig gestopt als de veiligheid van het verkeer dat verlangt”.
  - b. Lid 2 lijkt niet logisch in geval een radiobesturing wordt gebruikt door een combi-machinist.
- 6) Besluit spoorverkeer, artikel 21: overwegen zonder andreaskruizen en straatspoor is vanuit veiligheidsoogpunt minder goed. Eenheid is wenselijk: geef de trein overal voorrang (net als de tram), dan is het voor de andere weggebruikers eenduidig. Een auto of fiets remt sneller en makkelijker dan een trein.
- 7) Besluit spoorverkeer, onder M: tekstconflict; zie F. Ook hier lijkt artikel 10 lid 1 te vervallen.
- 8) Restopmerking:  
Een aantal artikelen wordt verschoven naar het veiligheidsmanagementsysteem (VMS) van de spoorwegonderneming omdat de wetgever vindt dat het daar thuis hoort. Bepaalde bepalingen verdwijnen daardoor uit dit besluit. Op die gebieden is niet meer herleidbaar waaraan de spoorwegonderneming moet voldoen bij het opstellen van het VMS. De argumentatie hierbij is dat ‘de regel als veiligheidsvoorschrift is aan te merken’. Doet het schrappen van dergelijke regels die voorschriften echter juist teniet?

- 9) Regeling spoorverkeer, artikel 8 vervalt. Hoe gaat ProRail dit opnemen? RailGood ziet graag dat dit artikel pas vervalt op het moment dat ProRail dit daadwerkelijk en op een juiste manier heeft opgenomen in het RINF.
- 10) Regeling spoorverkeer, artikel 30 is onduidelijk. Zo te lezen, staat er dat de snelheid mag worden verhoogd (lid 2a) als de trein een sein dat een snelheidsverlaging (lid 1) aangeeft, gepasseerd is. RailGood vraagt dit artikel te herschrijven. Vanuit veiligheidsoverweging wordt verwacht dat de snelheidsverlaging bereikt moet zijn bij het bord dat de verlaging opdraagt (moet dan wel een voorwaarschuwing zijn) of voor het punt waarvoor de snelheidsverlaging geldt. Het laatste voertuig dat gepasseerd is, kan 20 meter lang zijn of 740 meter. Dat kan alleen als het bord minimaal de maximale treinlengte afstand voor het risicopunt staat. Het tweede lid moet dan toch alleen uit punt a bestaan, tenzij de snelheidsverhoging weer 740 meter voorbij het risicopunt gegeven wordt om te voorkomen dat een deel van de trein nog in het risicogedeelte aanwezig is?
- 11) Regeling spoorverkeer, artikel 31 is moeilijk te begrijpen met alle verwijzingen.
- 12) Regeling spoorverkeer, artikel 32 levert verwarring op. Een 'aanwijzing stop tonend sein' is juist bedoeld om een stop tonend sein te mogen passeren en nu moet hij stoppen? Een gedoofd sein wordt tot nu toe altijd gezien als een stop tonend sein (behalve als het een P-sein is). Graag dit aan de gangbare praktijk en regelgevingsinterpretatie aanpassen.

**Tot slot**

Namens de ondernemingen in het spoorgoederenvervoer die zijn aangesloten bij ondernemersorganisatie RailGood vertrouw ik erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met interesse zien wij uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Hans-Willem Vroon  
Directeur RailGood

*Deze schriftelijke reactie is ingediend via [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl)*