



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Openbare internetconsultatie  
PER INTERNET

**Datum** 25 januari 2023  
**Ons kenmerk** 12080/awh  
**Onderwerp** Internetconsultatie Bsp en Rsp

**Telefoon** 06 - 55 74 39 00  
**Telefax** 030 - 235 77 00  
**E-mail** adriaan.hagdorn@ns.nl

Geachte dames en heren,

De aan het NS-concern verbonden spoorwegondernemingen (hierna gezamenlijk ook aan te duiden als “NS”) namen met belangstelling kennis van de voorgestelde wijzigingen van het Besluit spoorverkeer en de Regeling spoorverkeer. Deze wijzigingen zijn met name ingegeven om deze lagere regelgeving alsnog in lijn te brengen met diverse relevante en rechtstreeks werkende Europese uitvoeringsverordeningen.

NS gaat er vanuit dat het besluit en de regeling binnen afzienbare tijd nog een keer aangepast zullen moeten gaan worden in verband met nieuwe wijzigingen van de TSI OPE.

Hierbij treft U ons - openbare - commentaar aan op de thans voorgestelde wijzigingen.

## **Algemeen**

### Normadressant

Bij de voorgestelde wijzigingen is één van de uitgangspunten dat niet meer de bestuurder (de machinist) de normadressant is, maar de spoorwegonderneming die dit in zijn veiligheidsbeheersysteem moet inrichten. Op zichzelf onderschrijven wij dit uitgangspunt. Dat lijkt voor de spoorwegveiligheid, het realiseren van een “*just culture*” en ook in het kader van handhaving een zinniger methodiek dan het (bestuurlijk) bestraffen van individuele werknemers. Het zou overigens goed zijn dat de hele spoorwegwetgeving hierop zou worden aangepast. NS gaat ervan uit dit zal gebeuren in het kader van de voorgenomen modernisering van de spoorwegregelgeving.

### Wat zijn veiligheidsvoorschriften?

Een aantal bepalingen wordt geschrapt omdat deze als “veiligheidsvoorschriften” zouden zijn aan te merken (zoals de artikelen 3, 8, 12 en 28 van het besluit). Deze veiligheidsvoorschriften zouden uitsluitend in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming/actor opgenomen hoeven te worden, al dan niet in combinatie met afspraken met ProRail.



Het is NS echter onduidelijk wat onder een “veiligheidsvoorschrift” wordt verstaan. Wat is daarvoor het onderscheidend criterium? De desbetreffende bepalingen hebben immers ook operationele betekenis.

Voorts vraagt NS zich af waarom veiligheidsvoorschriften niet (ook) in publiekrechtelijke regelingen zouden kunnen worden opgenomen. In de voorgenomen modernisering van de Spoorwegwet – althans in de versie die in 2021 is voorgelegd in het kader van de internetconsultatie - wordt nu juist een apart hoofdstuk aan spoorwegveiligheid gewijd; naar ons oordeel geheel terecht.

#### Terminologie

De termen “melding” en “toestemming” worden niet consequent gebruikt. Omwille van een eenduidige en praktische toepasbaarheid van de regelgeving zou in het hele besluit een uniform regime moeten gelden. Nu is het iedere keer net weer anders. Zie hierna ons commentaar bij de artikelen 4, 6 en 10 van het besluit.

### **Besluit spoorverkeer**

#### Artikel 1

Doel van de wijziging is om het besluit en de regeling in overeenstemming te brengen met de TSI OPE. Echter, artikel 1 (definities) wordt niet gewijzigd terwijl de rechtstreeks werkende TSI OPE (Aanhangsel J) een definitie van “trein” bevat die anders is dan de Nederlandse definitie in dit artikel 1. De definitie in de TSI OPE gaat immers uit van een *één of meer tractievoertuigen met of zonder aangekoppelde voertuigen, die tussen twee of meer punten rijden en waarvoor treingegevens beschikbaar zijn*. De Nederlandse definitie definieert trein als *spoorvoertuig of een samenstel van spoorvoertuigen*, dus sec als een statisch, fysiek object. Omdat deze Nederlandse definitie afwijkend is en terzijde wordt gesteld door de definitie in de rechtstreeks werkende TSI OPE, zou de definitie van trein in artikel 1 eveneens moeten worden geschrapt of aangepast.

Meer principieel zou de hele Nederlandse spoorwegwetgeving (ook) op dit aspect moeten worden beoordeeld op de gevolgen en moet worden herzien. NS kan zich overigens voorstellen dat dit zal gaan gebeuren bij de voorgenomen modernisering van de spoorwegwetgeving.

#### Artikel 3

De toelichting op artikel 3 verwijst naar punt 4.2.2.9 van de bijlage van de TSI OPE. Dit punt ziet echter op het gebruik van de zogenaamde dodemansknop. Het ligt niet voor de hand om deze bepaling in de toelichting aan te halen als een motivering voor een maatregel om niet afgeleid te worden, bijvoorbeeld door meerdere personen in de cabine. Wij stellen voor deze wijziging in de toelichting te schrappen.

#### Artikel 4

In lid 2 wordt “melding” vervangen door “toestemming”. In lid 1 staat nog wel dat “zonder voorafgaande melding” het verboden is om gedeelten van de hoofdspoorweg te gebruiken waar het verkeer niet wordt geregeld door lichtseinen. Door de in lid 2 voorgestelde wijziging lijkt de samenhang tussen de leden 1 en 2 te verdwijnen. Dit is op te lossen door ook in lid 1 melding te vervangen door toestemming. Dat maakt deze bepaling ook concreter en in operationele zin praktischer.



#### Artikel 5

In het voorgestelde derde lid staat dat aanwijzingen van de rangeerder *onverwijld* moeten worden opgevolgd. In de voorgestelde artikelen 4, derde lid, 6 derde lid en 10 derde lid staat het woord “onverwijld” niet. *A contrario* zou daaruit kunnen afgeleid dat deze aanwijzingen kennelijk niet onverwijld opgevolgd hoeven te worden. Aangezien dat niet de bedoeling zal zijn stellen wij voor om het woord “onverwijld” in het voorgestelde artikel 5, derde lid, te schrappen.

#### Artikel 6

Waarom wordt in het eerste en tweede lid van dit artikel het woord “melding” gehandhaafd en niet vervangen door “toestemming” (van de beheerder) zoals in het tweede lid van artikel 4?

#### Artikel 10

De vraag is of artikel 10 niet volledig kan worden geschrapt omdat uitzonderlijk vervoer al is geregeld in alinea 4.2.2.5. Treinsamenstelling sub h en i over omgrenzingsprofiel van de TSI OPE.

Voorts wordt in het voorgestelde tweede lid, onder a, het woord “melding” voorafgaand aan het gebruik gebruikt terwijl in artikel 4, tweede lid, “melding” juist wordt geschrapt en vervangen door “toestemming”. Dat is niet logisch.

Tekstueel: wij stellen wij voor om andere zinsbouw toe te passen als volgt: *'de aanwijzingen die door de beheerder in het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de hoofdspoorweg zijn gegeven worden opgevolgd'*. Dat is in lijn met vergelijkbare teksten elders.

#### Artikel 20

In lid 1b van dit artikel staat het begrip “op aanwijzing”. Het is ons niet duidelijk wat de wetgever hier precies mee bedoelt. In de dagelijkse praktijk wordt door de treindienstleider *toestemming* verleend, bijvoorbeeld om verder te rijden na een ongeplande stop, om op te rijden naar het eerst volgende SMB of om een rood sein met onderbord P voorbij te rijden. Van een *aanwijzing in opgedragen vorm* is bijvoorbeeld sprake bij aanwijzingen die in het Aanwijzingenboekje staan zoals de aanwijzing STS. Een dergelijke aanwijzing zal overigens naar verwachting binnen afzienbare tijd worden aangemerkt als een *European Instruction* in de zin van de TSI OPE.

NS stelt voor om de begrippen “aanwijzing” en “toestemming” eenduidig te definiëren en te hanteren in het Besluit en onderliggende regelgeving.

#### Artikel 28

Dit artikel vervalt. Als motivatie wordt opgegeven dat e.e.a. staat in TSI OPE, aanhangsel B, B2 punt 16. Maar deze bepaling B2.16 TSI OPE heeft betrekking op het voorbijrijden van stoptonende seinen zonder toestemming. Derhalve klopt de motivatie niet voor het laten vervallen van dit artikel. Hierdoor is het onduidelijk of artikel 28, niet onderbreken van noodremming, alsnog blijft bestaan of dat het artikel toch vervalt, maar dan met verwijzing naar andere bepalingen uit de TSI OPE.





## Regeling spoorverkeer

### Artikel 3

Op grond van dit artikel is de spoorwegonderneming verplicht om het (voorgenomen) gebruik van zandstrooiers op stroomspoorwingen die overwegen of overpaden activeren, onverwijld aan de beheerder te melden.

NS vraagt zich af hoe deze bepaling in de praktijk zal moeten gaan werken. Het lijkt ons in de praktijk ondoenlijk om van de bestuurder (machinist) te verlangen dat hij deze melding steeds op deze wijze moet doen.

Indien het blijkt de artikelsgewijze toelichting inderdaad op slechts enkele plaatsen voorkomt, dan valt het wellicht te overwegen om informatie daarover op te nemen in het RINF.

### Artikel 8

In de toelichting op dit – geschrapte – artikel staat dat van overtreding van de TSI OPE sprake is als het veiligheidsbeheersysteem onvoldoende wordt nageleefd. Dit is onjuist; de TSI OPE is een rechtstreeks werkende Europese uitvoeringsverordening die zelfstandig kan worden gehandhaafd. Een overtreding van de bepalingen van de TSI OPE kan los worden gezien van een overtreding van het veiligheidsbeheersysteem en andersom.

### Artikel 30

In de bestaande regeling zijn lid 1 en lid 2 op twee verschillende situaties van toepassing: namelijk een door een sein opgedragen snelheidsverlaging (lid 1) en een door een sein toegestane snelheidsverhoging (lid 2). In de huidige tekst wordt verlangd dat het laatste voertuig het sein of het punt van toegestane snelheidsverhoging heeft bereikt.

De voorgestelde tekst zegt daarentegen dat het eerste voertuig een door een sein toegestane snelheidsverhoging heeft bereikt. Dit is niet alleen strijdig met de voorgestelde tekst onder 2a, maar houdt ook het grote veiligheidsrisico in dat het deel van de trein vóór het in 2b bedoelde sein dan een spoor of inrichting met te hoge snelheid berijdt. De redactiewijziging van "het punt van toegestane snelheidsverhoging" naar "een sein toegestane snelheidsverhoging" wordt niet toegelicht en is op zichzelf niet begrijpelijk. In het eerste geval (lid 2a) mag een trein de snelheidsverhoging pas inzetten als het laatste spoorvoertuig van de trein het sein is gepasseerd, in het tweede geval (lid 2b) mag een trein de snelheidsverhoging al inzetten als het eerste spoorvoertuig van de trein ditzelfde sein heeft bereikt.

Omdat de bestaande tekst inhoudelijk juist en duidelijk is, stellen wij voor om de aanpassing van dit artikel te beperken tot het niet meer noemen van de bestuurder.

### Artikel 31

#### *Terminologie*

In dit artikel zoals voorgesteld worden de termen "gebod" (lid 1) en "geboden" (lid 4) gebruikt. Ter vermijding van verwarring en omwille van een uniform gebruik van terminologie moeten deze termen worden gewijzigd in het gangbare "opdracht" en "opdrachten". Zie ook paragraaf 1.2 van Bijlage 4 dat bepaalt dat de in deze bijlage 4 vermelde seinen toestemmingen en/of opdrachten geven. Zo wordt het ook in de opleidingen van machinisten gedoceerd.

*Lid 4 en lid 5*

In relatie tot het voorgestelde lid 4 en lid 5 van dit artikel 31 wijzen wij graag op de in bijlage 4 opgenomen betekenis van sein 314 en 316.

Wijziging	Toelichting
<p><b>Sein 316 en sein 314</b> krijgen dezelfde benaming en dezelfde betekenis: De benaming: Snelheidsbord</p> <p>Betekenis: Aanduiding van de plaatselijke snelheid die voorbij het bord geldt. Snelheid verhogen naar een aangegeven snelheid hoger dan 40 kilometer per uur is alleen toegestaan indien voorafgaand een groenvariant getoond werd</p>	<p>Sein 314</p> <p>sein 316</p>

Dit kan in de praktijk als volgt worden geïnterpreteerd: stel dat een machinist 40 km/h rijdt op een baanvak waar 130km/h is toegestaan. De machinist krijgt vervolgens het seinbeeld 'geel zes' dat aangeeft dat hij de snelheid moet begrenzen naar 60 km/h, maar dus ook kan verhogen naar 60 km/h. Bij een strikte interpretatie zoals het nu omschreven is zou dat niet mogen omdat je eerst een geelvariant hebt gehad en je de snelheid pas mag verhogen na een groenvariant.

In de praktijk werkt dit echter niet zo en zullen de meeste machinisten de snelheid wel gewoon verhogen maar strikt genomen is dat dus in strijd met de wettelijke aanduiding. Dit zal ook bij de examinering van machinisten een issue kunnen zijn. De vraag is derhalve hoe het ministerie hier tegenaan kijkt? Is dit de bedoeling? Zo nee, is het een optie om de betekenis aan te passen om deze onduidelijkheid weg te nemen?

Artikel 33

Wij constateren dat er geen consistentie bestaat tussen de beschrijving van een P-sein in deze 'Regeling spoorverkeer' en het 'Besluit spoorverkeer'. In artikel 20, eerste lid onder b) van het besluit wordt immers gesproken over een sein met onderbord P en in deze regeling over een P-sein. Wellicht is het nuttig om te overwegen om de definitie van P-sein op slechts een plek op te nemen in de regelgeving.

**Tot slot**

Tot zover onze opmerkingen. Uiteraard zijn wij graag bereid deze mondelinge toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Adriaan Hagdorn  
Bedrijfsjurist