

Voorstel wijziging Besluit en Regeling Spoorverkeer ivm betere aansluiting op TSI OPE

Leden van HRN worden op verschillende momenten en in verschillende situaties geconfronteerd met de toepassing van de volgens het voorstel te wijzigingen teksten. Dit zijn allereerst het regelmatige en/of incidentele gebruik van hoofdspoor. Ook zijn de op door heb beheerde bijzondere spoorwegen de "verkeersregels" en seingeving vaak een afgeleide van die hoor de hoofdspoorwegen. Voorkomen van onnodige verschillen en afwijkingen heeft, alleen al vanwege de uitwisselbaarheid van personeel tussen beiden, een direct veiligheidsbelang.

Algemene opmerking

Het schrappen van de machinist uit veel bepalingen wordt beargumenteerd met het voortaan aanspreken van de spoorwegonderneming op basis van diens veiligheidszorgsysteem. Ditzelfde zou dan ook voor de treindienstleider moeten gelden. Daarom valt het op dat de bestuurder en de treindienstleider op enkele plaatsen in de Regeling toch genoemd blijven worden.

Een (veiligheids)risico is dat onbepaaldheid van vooral een communicatiepartner niet inzichtelijk maakt of het real time (veiligheids)communicatie tussen machinist en treindienstleider, of iets anders, betreft.

De verschuiving van de handhaving naar de hantering van het veiligheidszorgsysteem van de spoorwegonderneming is navolgbaar, maar verdraagt zich niet met de beboeting van een (weliswaar steeds kleiner aantal) detailregels en de nagestreefde ontwikkeling van een veiligheidscultuur als basis voor een veilig spoorverkeer.

De veiligheid van het spoorverkeer verlangt heldere en duidelijke regels voor de directe deelname aan het spoorwegverkeer. Deze zijn immers de grondslag van de opleiding van de individuele verkeersdeelnemers. Het vele malen aanpassen van de teksten van Besluit en Regeling heeft een inconsistent geheel laten ontstaan, dat op zichzelf al een bron van veiligheidsrisico's en ongewenste effecten is.

Een principiële herbezinning op de inhoud en strekking van Besluit en Regeling is daarom noodzakelijk. De voorgenomen nieuwe Spoorwetwet is hier een goed geschikt moment en aanleiding voor.

= = =

Besluit Spoorverkeer - Algemeen

De wijziging is ingegeven door de directe werking van de TSI OPE. TSI OPE kent een eigen definitie van trein: "Een of meer tractievoertuigen met of zonder aangekoppelde voertuigen, die tussen twee of meer bepaalde punten rijden en waarvoor treingegevens beschikbaar zijn." (Aanhangsel J: Verklarende woordenlijst). Een trein is dus niet "elk samenstel van voertuigen", zoals het Besluit stelt.

Nu de definitie van TSI OPE, want direct werkend, de definitie van BSV buiten werking stelt, zal ook op dit punt het BSV aangepast moeten worden. Dit probleem van de trein-definitie geldt voor het merendeel van de artikelen. Het zal daarom niet per artikel worden herhaald.

Besluit Spoorverkeer - Artikelsgewijs

Artikel 4

Door de gewijzigde tekst ontstaat een zeer algemene omschrijving waarvan de strekking niet meer duidelijk is.

- Er zijn meerdere, sterk verschillende situaties:

a. als "handwisselgebieden" aan te duiden delen van emplacements, waarvan niet duidelijk is of er enige vorm van leiding van de verkeersdeelname is;

b. baanvakken met Centraal Telecom Blokstelsel, CTB, waar de blokborden worden toegepast, en dus blokgaranties moeten gegeven;

c. onduidelijke tussenvormen, met stopborden met daarbij witte lichtseinen.

Behoorlijke regelgeving voor deze situaties ontbreekt.

- De adressering van de betrokkenen is zeer vaag.

Volgens die tekst is al een willekeurige emailwisseling voldoende met een toestemming voor "volgende week dinsdagmiddag" al voldoende. Of en welke veiligheidsgaranties geldt, is onduidelijk.

Samen maakt dit het opleiden en examineren van personeel - en van hun opleiders en examinatoren

- onmogelijk. Op het moment dat veiligheidsregels alleen kenbaar zijn uit ongeschreven praktijkwerkwijzen is het gevaar voor de veiligheid evident.

Artikel 5

Het valt op dat de rangeerder wel wordt gehandhaafd, terwijl die in veel situaties nu juist een rangeerder niet bevoegd (vrije baan) of niet aanwezig (werktreinen) is, maar juist een andere functionaris aanwezig is.

Vanuit de filosofie dat het Besluit de bestuurder niet aanspreekt op het opvolgen van de seinen, is het ook niet nodig om aan te geven dat een ander in sommige gevallen de seinen en de weg moet waarnemen.

Omdat het waarnemen van de seinen en weg ook door anderen kan worden gedaan, volstaat een generieke omschrijving dat als een bestuurder door zijn eigen plaats in de trein de weg en de seinen niet kan overzien, ook niet met technische hulpmiddelen, er een andere functionaris is met de bestuurder in contact staat hiervoor moet zorgen. De nadere uitwerking is een interne zaak van de spoorwegonderneming of infrabeheerder. Eigenlijk kan het artikel geheel vervallen, omdat opvolging van de seingeving als een aangelegenheid van het zorgsysteem van de spoorwegonderneming wordt gezien en er geen effect op de interface met de infrastructuur is.

Artikel 6

Niet duidelijk is waarom in artikel 4 de vereiste melding is gewijzigd in een toestemming, maar in dit artikel niet. Uit zowel veiligheidsoptiek als vanwege de uniformiteit van de regelgeving is ook hier een toestemming op zijn plaats.

Artikel 10

TSI OPE voorziet in "uitzonderlijk vervoer", waar ook lading onder valt: "Een voertuig en/of vervoerde lading die door de constructie/het ontwerp, de afmetingen of het gewicht niet voldoet aan de parameters van de route, een speciale toestemming vereist voor de treinbeweging en eventueel speciale voorwaarden vereist voor een deel van of de volledige reis." (Bijlage J). De spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor de controle van de compatibiliteit met de route, ook voor uitzonderlijk vervoer (4.2.2.5.1. C) en Aanhangel D1). Niet duidelijk is waarom dit artikel niet geheel vervalt.

Artikel 17

De onderbouwing van het vervallen van artikel met verwijzing naar Tabel C.3 van TSI WAG is onbegrijpelijk, aangezien deze de technische eisen aan het remsysteem ("Minimumremwerking voor de remmodi G en P") bevat.

Artikel 20

Voor de goede leesbaarheid is het gewenst in artikel de tekst "met dien verstande" te laten beginnen op een nieuwe regel.

Niet duidelijk is waarom niet, gezien de inhoud van TSI OPE Aanhangsel B2 onder 9, is volstaan met te bepalen dat de maximum snelheid bij Op Zicht Rijden 40 km/h bedraagt.

Artikel 21

Alleen al doordat in lid 1 de bestuurder niet meer wordt genoemd, is het niet meer nodig te bepalen dat als hij het "vlaggen" niet zelf kan doen, een andere functionaris daarvoor zorgt (zie ook bij artikel 5). Omdat deze functionaris geen rangeerder hoeft te zijn, is vervanging van "de rangeerder" door "een begeleider van een railvoertuig" is gewenst is. Juist om die reden is het woordgebruik van artikel 82 lid 4 RVV 1990 zo gekozen. Vanwege de overbodigheid kan lid 2 evenwel geheel vervallen.

N.B. Artikel 29 - 34

De wijziging van het Besluit strekt tot verdere aanpassing aan de TSI OPE. De omschrijving van rangeren, gelet op de definitie van treinen in TSI OPE - die door zijn directe werking de definitie in het Besluit buiten werking stelt - geeft problemen door de omschrijving van rangeren in artikel 29. Tevens levert artikel 29 samen met artikel 30 problemen op voor het rangeren op plaatsen die geen emplacement zijn. Dit speelt niet alleen bij b.v. werktreinen, maar ook bij treinen van onze leden op locaties waar door andere spoorwegondernemingen normaliter niet wordt gerangeerd.

Uit hoofde van de TSI kunnen zonder meer al alle regels van de TSI buiten toepassing worden gelaten. Regels voor treinen in de zin van de TSI gelden per niet voor rangeerdelen, zodat, anders dan uit artikel 31 zou kunnen worden gelezen, alle regels van de TSI OPE niet gelden.

Er is nu een grijs gebied met praktijkgebruiken. Dit verdraagt zich niet met het stelsel van de TSI OPE en de structuur van veiligheidszorg en veiligheidscultuur onder de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Dat ook buiten aangewezen emplacementen wordt gerangeerd ontnemt de zin aan het aanwijzen van emplacementen. Door de inhoudelijke omschrijving in artikel 29, kunnen de specifieke regels voor rangeren rechtstreeks aan die omschrijving worden verbonden. Artikel 33 betreft een onderwerp dat deels in het stelsel van regelingen tussen spoorwegonderneming en beheerder kan worden geregeld en deels kan worden overgelaten aan bedrijfsinterne regeling in het veiligheidszorgsysteem, zodat dit kan vervallen. Artikel 34 behoeft onverminderd aanpassing. Een initiatief van de minister voor nader overleg over de toegezegde herziening van de regels voor de seinen op de voertuigen wordt afgewacht.

Regeling Spoorverkeer - per artikel

Artikel 3

De wijziging is niet begrijpelijk. Dat melding van zandstrooien een open punt is, maakt de melding niet zinvol. De beheerder kan de melding kennelijk - per GSM-R? - zonder verdere actie aanhoren. Van de beheerder wordt gezien de toelichting geen actie verwacht. Ook automatisch zandstrooien, waar de machinist geen weet van hoeft te hebben, zou gemeld moeten worden. Extra gesprekscommunicatie is onderkend een veiligheidsrisico, juist bij lage snelheid. Bij gebrek aan herkenbaar nut hoort dit artikel niet gewijzigd, maar geheel geschrapt te worden. Als van de

beheerder echter wordt verwacht dat hij ne (elke?) melding concreet actie neemt, is het voor het goede begrip van de regel nodig deze te vermelden.

Artikel 23

Artikel 23 lid 2 (nieuw) noemt de treindienstleider en bestuurder. Dit lijkt strijdig met het in de toelichting beschreven streven juist niet meer specifieke functionarissen te noemen, omdat dit thuis zou horen in het veiligheidszorgsysteem. Het noemen van de treindienstleider is voor de inhoud van het artikellid ook niet nodig.

Het moeten raadplegen betekent niet dat de beheerder ontvangen opmerkingen moet verwerken in deze richtlijnen. Spoorwegondernemingen hebben geen kennis van de definitieve richtlijnen, hoewel zij er kennelijk wel door geraakt worden. Dan moet ook publicatie van deze richtlijnen worden voorgeschreven. Aannemelijk is dat zij deel vormen van de kennis die een machinist in het kader van de kennis van de infrastructuur, als bedoeld in Bijlage VI van de Machinistenrichtlijn, moet bezitten. Ook opleiders en examinatoren - die immers niet aan een spoorwegonderneming verbonden hoeven te zijn - behoren kennis te kunnen nemen van voorstellen en definitieve teksten van deze richtlijnen.

Artikel 30

In het herschreven lid 2 lijkt een ernstige veiligheidsfout te zijn geslopen. In de huidige tekst wordt verlangd dat het LAATSTE voertuig het sein of het punt van toegestane snelheidsverhoging heeft bereikt. De nieuwe 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 risico 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 ook niet nader toegelicht en is op zichzelf ook 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.

In de bestaande regeling zijn lid 1 en lid 2 op 2 verschillende situaties van toepassing, namelijk een door een sein opgedragen snelheidsverlaging (lid 1) en een door een sein toegestane snelheidsverhoging (lid 2). Dit duidelijke verschil tussen lid 1 en lid 2 wordt in de voorgestelde wijziging vertroebeld. Omdat de bestaande tekst inhoudelijk juist en duidelijk is, moet de aanpassing van dit artikel beperkt blijven tot uitsluiten het niet meer noemen van de bestuurder.

Artikel 33

Niet duidelijk is waarom in dit artikel wel de verwijzingen naar de bestuurder, maar niet die naar de treindienstleider uit de tekst worden verwijderd.

Artikel 36

Niet duidelijk is waarom in dit artikel de verwijzingen naar de bestuurder en naar de treindienstleider niet uit de tekst worden verwijderd.

N.B. Artikel 38 - 39

Verwijzend naar de opmerking t.a.v. emplacementen bij het Besluit, kunnen deze artikelen en de Bijlage 6 vervallen. Overigens verwijst de netverklaring van ProRail (versie 2022 aanvulling 2) voor de in artikel 39 sub c. genoemde sporen naar het niet meer bestaande artikel 39 lid 2 van de Regeling.

N.B. Artikel 40

Het R-bord is bestemd voor toepassing buiten een emplacement, om het punt aan te geven tot waar bij het zgn. uithalen op de vrije baan kan worden gereden. Toepassing binnen een emplacement stuit op ernstige veiligheidsbezwaren. Een spoorwegonderneming staat het immers vrij om een beweging als "trein" in de zin van TSI OPE uit te voeren, zodat dit bord dan zonder stoppen voorbij kan worden gereden - ongeacht de reden van plaatsing en de risico's daarbij. Essentie van het Nederlandse seinstelsel is juist dat geen onderscheid wordt gemaakt tussen treinen en rangeerdelen. Als er reden is om voorbijrijden in nu in Regeling beschreven situatie te beheersen, zijn daarvoor andere geëigende borden/seinen aanwezig.

Stopbord / sein 301

Behalve verandering van de aanduiding in "stopbord" in plaats van S-bord wordt in de afbeelding "wisselende tekst" vervangen door "Bel TRDL NCBG". Dit betekent dat stopborden met een andere tekst hun geldigheid verliezen - en zonder stoppen mogen worden voorbijgereden. Reden om de huidige afbeelding met onderbordtekst te handhaven. Stopborden worden op bijzondere spoorwegen buiten beheer van ProRail ook met wisselende teksten toegepast.