

Reactie op internetconsultatie Ministeriële Regeling Spoorverkeer (Strukton Rail Equipment)

Beremming (remtabellen)

De huidige Regeling Spoorverkeer bevat voornamelijk artikelen die voorschriftelijk aangeven hoe de Spoorwegonderneming dient om te gaan met reminstellingen tijdens de voorbereiding op de rit, met de remsystemen, met beremming en met remberekeningen bij de inzet van spoorvoertuigen op het Nederlandse Spoorwegnet. Dit kan soms conflicteren met de remvoorschriften die in andere Europese lidstaten geldig zijn. Dit kan haaks op de interoperabiliteitsgedachte staan. Dit speelt voornamelijk een rol bij grensoverschrijdend spoorverkeer. Daarom zijn de Europese verordeningen, richtlijnen, besluiten (TSI's) en aanwijzingen leidend geworden. Begrijpelijk is dan ook dat de nationale Spoorwetgeving in lijn gebracht dient te worden met de Europese wet- en regelgeving. De nu voorgestelde wijzigingen betreffen voornamelijk artikelen die gaan vervallen (artikelen 9 tot en met 22, inclusief bijlagen 2 en 3). Feitelijk blijft alleen artikel 8 uit de Regeling Spoorverkeer in aangepaste vorm overeind.

Verontrustend is dat de complete bijlagen 2 en 3 komen te vervallen zonder dat daar iets voor in de plaats komt. ProRail is als beheerder van het Nederlandse Spoorwegnet verantwoordelijk voor het aanbieden van railinfra (sporen) met de daarbij behorende technische specificaties die een Spoorwegonderneming in staat stelt haar materieel specifieke remkarakteristieken om te zetten in beremmingsvoorschriften, in reminstellingen en remvoorschriften voor de treinrit. In bijlage 2 en 3 wordt helder aangegeven welke snelheden bij welk rempercentage horen en welke reminstellingen behoren bij welk type trein. De route-informatie van ProRail is daarbij van essentieel belang. Doordat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nu bijlagen 2 en 3, zonder dat ProRail essentiële basisinformatie waarop bijlage 2 en 3 zijn gebaseerd uitgeeft, als wettelijk voorschrift laat vervallen ontstaat een vacuüm in de regelgeving. Technische basisinformatie aangaande beremming verdwijnt, een gemeenschappelijke visie (binnen de spoorbranche) aangaande beremming en reminstellingen verdwijnen eveneens.

In de TSI-OPE, paragraaf **4.2.2.6. Remvermogen** (zie uittreksel hieromtrent in de bijlage), staat vermeld dat de Infrabeheerder essentiële baanvak informatie kan (dient te ?) verstrekken.

Daarom is het van belang dat de Infrabeheerder eerst met voorstellen in de vorm van baanspecificaties richting de spoorbranche komt die aan het TSI voorschrift tegemoet komen waarbij bijlagen 2 en 3 helder in deze baanspecificaties terugkomen.

Zonder helderheid over bovenstaande aspecten gaan wij voorlopig **niet akkoord** met de wijziging van de Regeling Spoorverkeer (wijziging beremming) zoals het Ministerie dit heeft voorgesteld.

Nieuwe borden (waaronder S-borden)

Wij hebben kennis genomen van de voorgestelde wijzigingen in bijlage 4 van de Regeling Spoorverkeer aangaande de introductie van nieuwe S-Borden en O-Borden. Wij zien geen aanleiding om hiertegen bezwaar te maken gezien het feit dat praktijkproeven hebben uitgewezen dat deze nieuwe borden een substantiële bijdrage aan het verbeteren van de spoorwegveiligheid leveren.

Plaats:

Den Bosch

Bijlage

Datum:

15 april 2019

Spoorwegonderneming:

Strukton Rail Equipment

TSI-OPE (Besluit 2012_757_EU)

Eisen, gesteld aan remvermogen trein gerelateerd aan de door ProRail verstrekte minimum voorwaarden.

4.2.2.6. Remvermogen

4.2.2.6.1. Aan het remsysteem te stellen minimumeisen

Alle voertuigen van een trein moeten zijn aangesloten op het zelfwerkend doorgaand luchtdrukremstelsel als gedefinieerd in de TSI RST.

De automatische rem van het eerste en het laatste voertuig (met inbegrip van tractievoertuigen) van een trein moet ingeschakeld zijn. Wanneer een trein onbedoeld in twee delen gescheiden raakt, moeten beide delen bij volremming automatisch tot stilstand worden gebracht.

4.2.2.6.2. Remprestaties en toegestane maximumsnelheid

1) De infrastructuurbeheerder stelt de spoorwegonderneming in kennis van alle relevante lijnkenmerken (baanvakgegevens) voor elke route:

- seinafstanden (waarschuwingsein, stopsein) met de daaraan inherente veiligheidsmarges;
- hellingen;
- maximaal toegestane snelheid; en
- voorwaarden voor het gebruik van remsystemen die de infrastructuur kunnen beïnvloeden, zoals magneetremmen, remmen met energierugwinning en wervelstroomremmen.

2) Tevens kan de infrastructuurbeheerder de volgende informatie verstrekken:

i) voor treinen met een maximumsnelheid van meer dan 200 km/u: de remprestatie uitgedrukt in vertraging- of deceleratieprofiel en equivalente responstijd op vlak spoor;

ii) voor treinstellen of vaste samenstellingen met een maximumsnelheid van 200 km/u of minder: de remprestatie uitgedrukt in deceleratiewaarde (zoals onder i)) of remgewichtspersentage;

iii) voor andere treinen (variabele samenstellingen of treinen met een maximumsnelheid van 200 km/u of minder): de remprestatie uitgedrukt in remgewichtspersentage.

Indien de infrastructuurbeheerder de bovengenoemde informatie verstrekt, wordt die beschikbaar gesteld aan alle spoorwegondernemingen die van plan zijn treinen te exploiteren op zijn spoorwegnet.

Ook de al in gebruik zijnde remtabellen die werden aanvaard voor de bestaande lijnen op de datum dat deze verordening in werking treedt, worden beschikbaar gesteld.

3) In de planningsfase bepaalt de spoorwegonderneming het remvermogen en de overeenkomstige maximumsnelheid van de trein rekening houdend met:

- de in punt 1 hierboven genoemde relevante lijnkenmerken (baanvakgegevens) of, indien beschikbaar, de overeenkomstig punt 2 hierboven door de infrastructuurbeheerder verstrekte informatie. Indien de infrastructuurbeheerder de in punt 2 vermelde informatie heeft verstrekt, moet de spoorwegonderneming

het remvermogen uitdrukken met gebruikmaking van dezelfde informatie; en

– de materieelgerelateerde marges afgeleid van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het remsysteem.

Voorts waarborgt de spoorwegonderneming dat elke trein tijdens de exploitatie ten minste het vereiste remvermogen bereikt. De overeenkomstige regels worden vastgesteld, toegepast en beheerd door de spoorwegonderneming in het kader van zijn eigen veiligheidsbeheersysteem (SMS).

De spoorwegonderneming dient in het bijzonder regels vast te stellen die worden toegepast voor gevallen waarin een trein tijdens de exploitatie niet over het vereiste remvermogen beschikt. In dit geval moet de spoorwegonderneming de infrastructuurbeheerder onmiddellijk daarvan op de hoogte brengen. De infrastructuurbeheerder kan passende maatregelen nemen om de gevolgen voor het overige treinverkeer op zijn spoorwernet te verminderen.