

Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. de heer J.P. Hondebrink
Afdelingshoofd Veiligheid en Goederen
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Directoraat-Generaal Mobiliteit
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Nederland

Betreft: reactie RailGood internetconsultatie aanpassing Ministeriële regeling spoorverkeer

Maarn, 25 april 2019

Geachte heer Hondebrink,

Hierbij ontvangt u de reactie van RailGood, namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, SBB Cargo International, Rail Force One, Kombirail Europe, Rail Transport Services en Shunter Tractie, op de internetconsultatie van de aanpassing van de *Ministeriële regeling spoorverkeer*.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna I&W) is voornemens de *Ministeriële regeling spoorverkeer* te wijzigen. Hiermee wordt de regeling in lijn gebracht met Europese regelgeving. Daarbij worden enkele specifiek Nederlandse nationale voorschriften met betrekking tot de beremming van treinen opgeheven. De nieuwe regeling bevat verder een verbetering van de zogenaamde S(top)-borden, met name voor de zichtbaarheid, attentiewaarde en éénduidigheid.

Zienswijze RailGood

Hieronder maakt RailGood puntsgewijs zijn zienswijze kenbaar op de voorgenomen wijzigingen:

- 1) Wat betreft de wijzigingen met betrekking tot de voorschriften voor de beremming van treinen:
 - a. RailGood is in algemene zin erg content met aanpassing van de Ministeriële regeling spoorverkeer wat betreft de insteek om te dereguleren en te harmoniseren met de EU-regelgeving. Hulde.
 - b. Het is goed dat bij spoorlijnen die met ERTMS zijn uitgerust de maximum remwegen vervallen omdat het ERTMS-systeem zelf waarborgt dat de remweg van de treinen niet langer is dan veiligheidstechnisch acceptabel is.
 - c. Waarvoor RailGood wel de uitdrukkelijk de aandacht van I&W vraagt, is volgende: I&W gaat onzes inziens met het huidige voorstel wel heel ver, door – voor zover ons bekend – geen eisen te stellen aan de informatie die de infrastructuurbeheerder moet verstrekken aan de spoorwegondernemingen. Indien de huidige remtabellen vervallen, ontbreekt het achterliggende en bovendien uniforme kader om op betrouwbare wijze te borgen dat aan de minimale remafstanden wordt voldaan.

In het Besluit van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de TSI's van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van de Beschikking 2007/756/EG (2012/757/EU), wordt in paragraaf 4.2.2.6.2 Remprestaties en toegestane maximumsnelheid gesteld: "2) Tevens kan de infrastructuurbeheerder de volgende informatie verstrekken:

...

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

...

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."

Vervolgens wordt in de TSI-OPE (757/2012/EU) in paragraaf 4.2.2.6.2 over de remprestaties en toegestane maximumsnelheid onder punt 3) gesteld dat de spoorwegonderneming, indien bovengenoemde informatie niet beschikbaar wordt gemaakt door de infrastructuurbeheerder, dit zelf moet zien te borgen. Dit is voor diverse spoorwegondernemingen dit niet wenselijk, omdat:

- Hoe wordt de veiligheid gegarandeerd als eenieder zijn eigen reken- dan wel testmethodes erop nahoudt en hoe kan worden gecontroleerd dat deze betrouwbaar zijn? (uniformiteit en betrouwbaarheid);
- Bij veel spoorwegondernemingen is de kans aanwezig dat het ontbreekt aan kennis en kunde om deze borging goed te realiseren. Hiervoor moet toch echt al een studie op academisch niveau worden uitgevoerd; zie de studie van Lloyd's uit december 2013 m.b.t. verificatiemetingen t.b.v. het aanpassen van remtabellen. (uitvoerbaarheid);
- Er ontstaat een situatie waarin borging voor de spoorwegondernemingen feitelijk onmogelijk wordt gemaakt, terwijl de infrastructuurbeheerder de benodigde informatie wel kan verstrekken ("*Tevens kan de infrastructuurbeheerder de volgende informatie verstrekken*"), maar niet hoeft te verstrekken ("*Indien de infrastructuurbeheerder de bovengenoemde informatie verstrekt*"). "Kunnen" hierbij interpreterende als "in staat zijn".

Met het vervallen van de remtabellen uit bijlage 2 komen spoorwegondernemingen automatisch in die onmogelijke situatie terecht. Dit betekent dat als de huidige remtabellen vervallen, er ook op zijn minst alternatieve tabellen beschikbaar moeten zijn om geen veiligheidslacune te creëren en ter voorkoming van veel discussie met toezichthouders.

RailGood vraagt hierbij aan I&W de regeling hierop aan te passen en te borgen dat het beschikbaar stellen van de niet-verplichte informatie door de infrastructuurbeheerder wordt verplicht.

Ook lijkt harmonisatie met de wijze waarop bijvoorbeeld DB Netze de treinkarakteristieken voor een specifiek pad definieert zinvol.

- d. Ten aanzien van artikel 6: dit artikel is wel erg algemeen. Het huidige artikel verwijst duidelijk naar rembeproeving. Het nieuwe artikel spreekt in zijn algemeenheid van

“veiligheidsapparatuur”. Welke apparatuur wordt hier precies bedoeld? Is het niet nuttig dat juist die (nog te specificeren) apparatuur, die tijdens een rit (op een bepaald infrastructuursysteem) moet worden gebruikt, te specificeren?

- 2) Wat betreft de wijziging van het S(top)-bord:
Een eenduidig S(top)-bord dat goed laat zien dat er gestopt moet worden juichen wij alleen maar toe. De borden zijn zeker beter zichtbaar door rode omlijning.
Het verbeteren van de zichtbaarheid, attentiewaarde en éénduidigheid van de S(top)-borden leidt ook naar onze verwachting tot minder stop tonend sein (STS) passages en daarmee tot een verdere vergroting van de spoorveiligheid.
- 3) Meerdere goederenvervoerders ervaren dat de regelgeving voor seinen is verworden tot een steeds weer aangepaste of ‘gerepareerde’ lappendeken. Is de tijd er niet rijp voor om Bijlage 4 in zijn geheel eens grondig te herzien? Een meer praktische en minder juridische benadering is daarbij gewenst. Door een voornamelijk juridische formulering van de betekenis van seinen wordt het Nederlandse, in de basis eenvoudige, seinstelsel in de praktijk onnodig ingewikkeld. Is het mogelijk bij een herziening aan dit aspect invulling te geven door bij een sein te volstaan met het vermelden van slechts de letterlijke betekenis en de manier van toepassen te beschrijven in een aparte toelichting?

Tot slot

Hiermee vertrouw ik erop, mede namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, SBB Cargo International, Rail Force One, Kombirail Europe, Rail Transport Services en Shunter Tractie een heldere en bruikbare consultatiereactie te hebben gegeven. Voor vragen of nadere afstemming staan RailGood en zijn achterban graag ter beschikking. Aarzel in dat geval niet contact met mij op te nemen.

Met vriendelijke groet,

Hans-Willem Vroon, MSc
Directeur RailGood