



DB Cargo Nederland N.V.  
Juridische Zaken en Schadezaken  
Moreelsepark 1  
3511EP Utrecht  
www.dbcargo.com

De staatssecretaris van infrastructuur en waterstaat  
S. van Veldhoven - Van der Meer

Dick van Bommel  
dirk.van-bommel@deutschebahn.com  
Ons kenmerk: DvB/1894

[https://www.internetconsultatie.nl/wijziging\\_regeling\\_spoorverkeer](https://www.internetconsultatie.nl/wijziging_regeling_spoorverkeer)

Utrecht, 29 april 2019

## Internetconsultatie wijziging Regeling spoorverkeer

Geachte mevrouw Van Veldhoven - Van der Meer,

Hierbij ontvangt u de reactie van DB Cargo Nederland N.V. (DB Cargo) op de door u ter consultatie aangeboden concepttekst voor wijzigingen van de Regeling spoorverkeer.

Met de voorgenomen wijziging wilt u onder andere de Regeling spoorverkeer in lijn brengen met de TSI Exploitatie en verkeersleiding (TSI OPE). De huidige Nederlandse beremmingsvoorschriften zijn niet conform het bepaalde in met name paragraaf 4.2.2.6.2 van de TSI OPE. Toepassing van de TSI's op Europese schaal, waaronder de TSI OPE, is voor internationaal opererende vervoerders, zoals DB Cargo, van grote betekenis. Uw voornemen juicht DB Cargo dan ook toe. DB Cargo geeft u hieronder haar opmerkingen op de voorgestelde wijzigingen van de Regeling spoorverkeer.

### Verhouding met het Besluit spoorverkeer

In het voorstel worden alle aan de beremming van treinen gerelateerde voorschriften uit de Regeling spoorverkeer geschrapt.

Daarvoor in de plaats moet op grond van het voorgestelde artikel 6 de spoorwegonderneming de procedure vaststellen die moet waarborgen dat alle veiligheidsapparatuur op de trein volledig functioneel is en dat de trein veilig kan vertrekken. Een vrijwel identiek voorschrift is reeds opgenomen in artikel 15 lid 1 van het Besluit spoorverkeer.

- Wat is de betekenis van artikel 6 Regeling spoorverkeer in relatie tot artikel 15 lid 1 van het Besluit spoorverkeer?

### Inhoud van het begrip 'veiligheidsapparatuur'

Zowel in het Besluit spoorverkeer als in artikel 6 van de Regeling spoorverkeer zoals dat gewijzigd wordt is het begrip 'veiligheidsapparatuur' niet gedefinieerd. Daardoor is onduidelijk wat precies de reikwijdte is van het voorschrift.

- DB Cargo verzoekt u de reikwijdte van het voorschrift te beschrijven in de Regeling spoorverkeer, of het Besluit spoorverkeer.

...



### **Toepasselijkheid TSI OPE**

In de toelichting op de voorgestelde wijziging schrijft u dat TSI OPE van kracht is. Met het besluit van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG<sup>1</sup> is de TSI OPE vastgesteld conform bijlage I van dat besluit. Dit besluit is gericht tot de lidstaten. Voor de tenuitvoerlegging van de TSI OPE moeten de lidstaten een nationaal uitvoeringsplan opstellen waarin zij een beschrijving geven van de maatregelen die zij voornemens zijn te treffen om aan het besluit te voldoen. Punt 7 van bijlage I bevat de beginselen en richtsnoeren voor de lidstaten ten aanzien van de ten uitvoerlegging van de TSI OPE op grond van het op te stellen nationale uitvoeringsplan. Uiterlijk op 1 juli 2017 had de Commissie in kennis moeten worden gesteld van de nationale uitvoeringsplannen. Het is DB Cargo niet bekend of er een Nederlands uitvoeringsplan is en als dat er is, wat daarin staat met betrekking tot de toepasselijkheid voor spoorwegondernemingen van de beremmingsvoorschriften uit de TSI OPE.

Uit het voorgaande vloeit voort dat de TSI OPE niet zondermeer rechtstreeks toepasselijk is in de Nederlandse rechtsorde en dus voor spoorwegondernemingen rechtsnormen in het leven roept, dan wel dat deze rechtsnormen vooralsnog onbekend zijn.

Indien alle beremmingsvoorschriften in de Regeling spoorverkeer worden geschrapt, zonder daarvoor een nieuw, bij voorkeur op de TSI OPE gebaseerd, kader op te nemen, geldt voor wat betreft het remvermogen enkel artikel 19 lid 2 van het Besluit spoorverkeer. Op grond van dat algemeen geformuleerde voorschrift moet de spoorwegonderneming waarborgen dat de trein over voldoende remvermogen beschikt.

Een spoorwegonderneming is heel goed in staat om zelf het remvermogen van de trein te bepalen, maar daarvoor heeft zij wel informatie nodig van de infrastructuurbeheerder, zoals beschreven is in paragraaf 4.2.2.6.2 van de TSI OPE. Indien de voorgestelde wijziging van de Regeling spoorverkeer wordt doorgevoerd hoeft ProRail deze informatie echter niet te verstrekken.

- DB Cargo verzoekt u in de Regeling spoorverkeer de relevante paragrafen van de TSI OPE te implementeren.

### **Noodremmingsprestaties op de Betuweroute en de hogesnelheidslijn**

Artikel 8 ziet op noodremmingsprestaties en wordt gewijzigd, waarbij in het nieuwe tweede lid het A15-tracé van de Betuweroute en delen van de hogesnelheidslijn van deze prestaties worden uitgezonderd<sup>2</sup>.

Deze uitzondering lijkt verband te houden met het feit dat op genoemde spoorwegen ERTMS is geïnstalleerd, hoewel dat niet duidelijk wordt benoemd. Ervan uitgaand dat de aanleiding inderdaad de aanwezigheid van ERTMS is, garandeert het voorschrift niet dat in alle situaties, met name bij rijden in SR of OS, het beveiligingssysteem de trein op het juiste moment tot stilstand brengt. Indien onder ERTMS wordt gereden in mode Full Supervision wordt de remweg wél altijd correct berekend. Een einde rijwegauthorisatie zal in die mode altijd gelegd worden vóór een stoptonend sein, ongeacht de seinafstanden.

---

<sup>1</sup> PB L 345 van 15.12.2012, blz. 1 en zoals nadien gewijzigd.

<sup>2</sup> De betrokken spoorwegen worden aangeduid met hun bijnamen. Juridisch gezien betreft het echter de hoofdspoorwegen als bedoeld in bijlage 1 onder nummer 16, 17 en 18 van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.



3/3

- DB Cargo verzoekt u daarom in de Regeling spoorverkeer te verduidelijken dat het eerste lid enkel niet van toepassing is voor treinen die onder ERTMS in de mode “Full Supervision” deelnemen aan het spoorverkeer.

DB Cargo vertrouwt erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en is gaarne bereid haar opmerkingen desgewenst nader toe te lichten.

Hoogachtend,

DB Cargo Nederland N.V.

M. Graafland  
Network Capacity Manager

Th.J.J. Kramer  
Manager Juridische Zaken en Schadezaken