

# Vereniging Historisch Railvervoer Nederland

## *Sectie Spoorwegveiligheid*

Onderwerp: Consultatie Regeling omgevingsregime bijzondere spoorwegen

**“ROOD SEIN” voor dit ontwerp. I&M, voorkom “PASSAGE STS”!**

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Directie Participatie  
t.a.v. Inge Voesten, Senior adviseur  
via [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl)

Geachte mevrouw Voesten,

Met bovenstaande, (ook voor onze vereniging) uiterst ongebruikelijke start van een reactie, wil Historisch Railvervoer Nederland (HRN) haar ernstige bezorgdheid over het regelingsontwerp tot uitdrukking brengen.  
Hieronder licht HRN toe waardoor die bezorgdheid wordt ingegeven.

Het omgevingsregime voor de bijzondere spoorwegen is voor HRN-leden, als zelfstandige spoorwegbeheerders, een essentieel element in de bescherming van hun spoorbaan en treindienst tegen ongewenste invloeden “van buiten af”.

### ***Hoe het is:***

Voor de meeste van deze spoorwegen geldt nu (de maatvoering van) het omgevingsregime van de Spoorwegwet 1875.

Dit past ook bij de aanlegwijze: een boven maaiveld verhoogd baanlichaam, met bijna altijd aan weerszijden sloten ter waarborging van de goede afwatering.

Deze "spoorsloten" zijn gewoonlijk ook de eigendomsgrens.

Die hierdoor gevormde spoordijk is in zijn totaliteit van belang voor de stabiele, en daarmee veilige, ligging van de spoorbaan.

### ***Hoe de voorgelegde regeling toelaat dat het kan worden:***

Voor de nieuw voorziene maatvoering wordt niet aangesloten bij de actuele situatie, maar bij die van stamlijnen in industriegebieden.

Deze hebben gewoonlijk een principiële andere aanlegwijze: direct op maaiveld, in de wegberm, en ingepast in een intensief bebouwde omgeving. Deze regeling kan, en zal vermoedelijk, passend zijn voor de óók als bijzonder spoor aangemerkte spooransluitingen.

Maar zij is *absoluut niet passend voor de (“echte”) spoorlijnen van HRN-leden.*

### ***Te veel verschillen om er geen rekening mee te houden!***

Er zijn méér verschillen.

Belangrijk is dat bij veel *museumspoorwegen de treinsnelheid 40 km/h is.*

Op spooransluitingen (en stamlijnen) komt de treinsnelheid vaak niet boven de 10 km/h, vanwege de korte afstanden en vele aanwezige kruisingen met wegen en

uitritten die met lage snelheid (10 km/h) worden gepasseerd. Dit hoewel de wettelijk toegestane snelheid daar 30 km/h is.

Dit verschil (40 km/h versus 10 km/h) werkt onmiddellijk door in de voor veilige overwegen noodzakelijke "uitzichtritten".

Maatgevend voor die "**uitzichtritten**" acht HRN de ProRail-Richtlijn "Overwegbeveiliging" van 1 december 2012 (RLN 20420-1).

Volgens die Richtlijn (volledigheidshalve bijgevoegd) past een uitzichtruit van 20 x 50 meter bij overwegen met een treinsnelheid van slechts 10 km/h.

Bij een treinsnelheid van 30 c.q. 40 km/h past een ruit van 20 x 165, resp. 20 x 220 meter.

Het zijn deze "ProRail-ritten" die, vanouds en vandaag, op de museum-spoorlijnen bijdragen aan het huidige track-record van zeer weinig overweg-aanrijdingen. En het voorkómen dat "bijna-aanrijdingen" echte zouden zijn geworden.

Om die reden verontrust het de HRN-leden ten zeerste dat voor een nieuwe regeling nu **als standaard de maatvoering voor de stamlijnen wordt genomen:**

**de hiervoor toepasselijke uitzichtruit bij overwegen is veel te gering voor de situatie bij de museumlijnen.**

En ook al vergroot artikel 3 lid 4 van het regelingsontwerp de uitzichtruit voor spoorlijnen waarop 40 km/h mag worden gereden tot 20 x 220 meter, dan nog is deze, zoals ook de ProRail-Richtlijn laat zien, te klein voor een veilige inrichting van de overweg.

Het uitzicht is voor een weggebruiker niet alleen nodig om een trein te *kunnen zien naderen, maar ook om te beoordelen of hij een overweg veilig kan passeren vóórdát de trein de overweg bereikt.*

Juist bij onbeveiligde overwegen op museumspoorlijnen gaat het met grote regelmaat om langzame landbouwvoertuigen.

**Onbegrijpelijk, als I&M overwegveiligheid hoog in het vaandel heeft**

De veiligheid op overwegen is voor alle soorten spoorwegen de veruit grootste risicofactor.

Geheel in tegenstelling tot het beleid van de minister om de overweg-veiligheid te verbeteren, zal invoering van het nu voorliggend ontwerp juist een aanzienlijke verslechtering van de veiligheidssituatie bij overwegen tot gevolg hebben.

Waar HRN-leden hun relatief goede trackrecord in overeenstemming met het woordbeleid van de minister verder willen verbeteren, zal de ontwerpregeling dit streven frustreren. Deze contradictie "wil er bij HRN niet in".

HRN heeft ook in de toelichting op de voorgenomen regeling geen onder-bouwing kunnen lezen voor de in deze nieuwe regelgeving gekozen maten.

Er wordt enkel gewezen op de situatie bij stamlijnen.

Maar de omstandigheden daar zijn, zoals hiervóór door ons beschreven, wezenlijk anders dan bij "echte" spoorlijnen zoals onze leden die beheren en exploiteren.

Zeker voor de uitzichtruit is de gepresenteerde voorgenomen maatvoering onbegrijpelijk en onacceptabel.

Over deze en andere risico's die ontstaan ten gevolge van de veel te kleine maatvoering zwijgt de toelichting.

Er wordt wel gewezen op aspecten als treingewicht en remvermogen, maar die staan zeker niet in een direct verband met de maten voor het omgevings-regime, in het bijzonder niet bij overwegen.

***Het omgevingsregime gaat over méér dan overwegen in de gestrekte baan***

Overigens worden ook andersoortige activiteiten bestreken door het omgevingsregime.

Voorbeelden hiervan zijn *graaf- en leidingwerken*.

Het krachtenspel in de spoorbaan (een aspect van grondmechanica) wordt niet bepaald door de snelheid van de trein, maar door factoren als gewicht en trilling.

Dit stelt eisen aan de veilige constructie van kruisende leidingen.

Het zogenaamde "witte boekje" van ProRail wordt ook door HRN-leden toegepast; het is bij de nutsbedrijven algemeen bekend en geaccepteerd.

***Een bijzondere situatie: Veendam-Stadskanaal***

Een bijzondere positie in dit geheel heeft het HRN-lid de STAR, als beheerder en exploitant van de spoorlijn Veendam - Stadskanaal.

De STAR is met de provincie Groningen in gesprek over een mogelijke hervatting van het reguliere personenvervoer.

De treinsnelheid op deze lijn zal dan omhoog gaan naar 100 of 120 km/h.

De nu in artikel 3 van het ontwerp voorgestelde maat voor de uitzichtruit van 20 x 500 schiet in die situatie volledig tekort. De reguliere maat voor hoofdspoorwegen is hier op zijn plaats.

***Diversiteit unificeren wreekt zich***

Het bij elkaar voegen van spoorwegen met een zeer uiteenlopend karakter lijkt zich hier te wreken doordat één specifieke situatie tot uitgangspunt wordt verheven.

HRN heeft in het stadium van ambtelijk vooroverleg al eens gewezen op de noodzaak om rekening te houden met de diversiteit in de realiteit; helaas tevergeefs?

***Daarom toch maar diversificeren...***

Om ten minste te komen tot een gelijkwaardige uitkomst, vergeleken met de bestaande situatie, zal ***een andere opzet van de regeling nodig zijn***.

- Voor de ***spoorwegen waarvoor een concessie volgens de Locaalspoor- en Tramwegwet is verleend, of die volgens artikel 8 lid 2 van die wet zijn gelijkgesteld***, zijn de maten van het voorgestelde artikel 3 nodig, met de uitzichtruit gecorrigeerd naar 20 x 220 meter. Dit bestendigt de bestaande situatie.

Dezelfde maten gelden voor een bijzondere spoorweg waarvoor een ontheffing voor een snelheid van 40 km/h is verleend. Op grond van de overgangsregeling geldt dit deels al.

Een regel als deze voorkomt dat een aantal HRN-leden alsnog, en alleen om deze reden, een ontheffing moet gaan aanvragen.

- Voor de ***spoorwegen waarvoor een ontheffing voor een snelheid hoger dan 40 km/h is verleend***, geldt de grote uitzichtruit van 20 x 500 meter.

Dit sluit aan bij de mogelijke ontwikkelingen voor de STAR.

- Voor de ***dan resterende overige spoorwegen*** gelden de maten van het voorgestelde artikel 2 van de regeling.

In deze opzet worden negatieve effecten die kleven aan de nu voorgelegde regeling voorkomen, zonder afbreuk te doen aan de eenvoud van de regeling.

***Samenvattend:***

HRN kan zich op grond van haar (spoorweg-)veiligheidsdoelstellingen niet vinden in de voorgelegde nieuwe regeling.

HRN geeft I&M dringend in overweging deze terug te nemen en te komen met een versie die de veiligheid beter dient.

Met vriendelijke groet,

Vereniging Historisch Railvervoer Nederland,

(w.g.)

Mr A.E.C. (Adriaan)Pothuizen  
Sectie Spoorwegveiligheid