

Concept ten behoeve van internetconsultatie mei/juni 2016

**Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van,
nr. IENM/BSK-, tot wijziging van de Regeling indienststelling
spoorvoertuigen in verband met het opnemen van toelatingsregels voor
spoorvoertuigen op de HSL-zuid en het grensbaanvak Venlo-Duitsland
alsmede enkele technische wijzigingen**

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 36, derde en vijfde lid, onder d, van de Spoorwegwet;

BESLUIT:

Artikel I

De Regeling indienststelling spoorvoertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. de tweede volzin van het derde lid vervalt.
2. het vijfde lid vervalt.

B

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt na "bevat" ingevoegd: een systeem voor automatische ritregistratie dat minimaal de in bijlage 7 genoemde gegevens registreert, alsmede.
2. In onderdeel d wordt de puntkomma vervangen door een punt.
3. Onderdeel e vervalt.

C

Aan artikel 4 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Onverminderd het bepaalde bij of krachtens artikel 36 van de Spoorwegwet verleent de minister een vergunning voor indienststelling of aanvullende vergunning voor indienststelling voor inzet van een spoorvoertuig op de hoofdspoorwegen, genoemd in bijlage 1, onder 16 en onder 18, van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, voor spoorvoertuigen die voldoen aan de eisen in bijlage 9.

D

Artikel 5, eerste lid, wordt vervangen door:

1. Onderhoudsvoertuigen in de vervoermodus voldoen aan:
 - a. de eisen in de TSI Loc&Pas; of
 - b. NEN-EN 14033-1 en NEN-EN 14033-3.

E

In artikel 17, tweede lid, wordt "artikel 1" vervangen door: eerste lid.

F

Artikel 23 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. De minister verleent een aanvullende vergunning voor indienststelling voor locomotieven die in Nederland uitsluitend gebruik maken van de hoofdspoorweg, genoemd in bijlage 1, punt 4, onder c, van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, indien deze, in afwijking van de overige bepalingen in deze paragraaf, voldoen aan de eisen in bijlage 10.

G

In bijlage 1 wordt de eerste volzin vervangen door:

De ATB treinapparatuur dient een in het ATBEG-baansignaal aanwezige ATB-code te herkennen indien het ATBEG-baansignaal voldoet aan de karakteristieken zoals gespecificeerd in tabel 1.

De ATBEG treinapparatuur mag een ATBEG code alleen accepteren als:

- deze ATB-code in de stroom van beide spoorstaven aanwezig is, en
- aantoonbaar is dat de ATB-code niet afkomstig is uit stromen, genoemd in punt 9 en 10 van tabel 1.

H

In het opschrift van bijlage 5 wordt "artikel 7, vijfde lid" vervangen door: artikel 17, eerste lid, onder c, en derde lid, onder a.

I

Bijlage 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. De eerste volzin van de eerste alinea wordt vervangen door:

De stoorstroomdetector detecteert de overschrijdingen van de stoorstroomnorm ten gevolge van defecten in een installatie en schakelt de stoorstroombron uit gedurende ten minste vijf seconden met maximaal drie automatische wederinschakelingen per dag. Bij treinsamenstellingen mag de beschikbare stoorstroomruimte worden verdeeld, onder de aanname dat alle installaties, behalve de defecte, nominaal functioneren. Tevens mogen technieken worden toegepast om minder gevoelig te zijn voor een stoorstroom van buiten, mits de kans op een *common cause* fout, die zowel de stoorstroomdetector minder gevoelig maakt als de stoorstroom laat toenemen, kleiner is dan 10^{-7} per uur.

2. In tabel 1, 2a en 2b, laatste kolom, wordt Ti vervangen door: Tp.

J

In het opschrift van bijlage 7 wordt "onder e" vervangen door: aanhef.

K

Na bijlage 8 worden twee bijlagen toegevoegd, luidende:

Bijlage 9. Behorende bij artikel 4, derde lid

1. Spoorvoertuigen voldoen met betrekking tot de compatibiliteit met een treindetectiesysteem aan eisen voor assentellers van het type Az LM, zoals beschreven in artikel 17, vierde lid.
2. Spoorvoertuigen, waarvoor TSI Loc&Pas niet geldt, voldoen tevens aan:
 - a. bijlage 3, paragraaf 1.4, tweede lid;
 - b. punt 4.2.3.3.1.2 van de TSI Loc&Pas met betrekking tot voertuiggeometrie, wielgeometrie en het voertuigontwerp; en
 - c. punt 4.2.3.4 van de TSI Loc&Pas met betrekking tot de loopkarakteristieken.
3. Spoorvoertuigen, bestemd voor het vervoer van personen, waarvoor de TSI Loc&Pas niet geldt, voldoen tevens aan:
 - a. de eisen gesteld aan spoorvoertuigen behorend tot categorie B reizigerstreinen, genoemd in punt 4.1.4 van de TSI Loc&Pas, indien zij gebruik maken van de Groene Harttunnel;
 - b. punt 4.2.6.2.3 van de TSI Loc&Pas met betrekking tot de maximale drukvariaties in tunnels;
 - c. punt 4.2.6.2.4 van de TSI Loc&Pas met betrekking tot zijwind; en
 - d. punt 4.2.8.2 van de TSI Loc&Pas, alsmede artikel 21, tweede tot en met vijfde lid, indien zij gebruik maken van het wisselstroomsysteem van 25 kV 50 Hz.

Bijlage 10. Behorende bij artikel 23, tweede lid

1. Locomotieven als genoemd in artikel 23, tweede lid, beschikken over:
 - 1.1. Elektrische tractie, die geschikt is voor energievoorziening met 15 kV 16,7 Hz AC en niet geschikt is voor energievoorziening met 1500 V DC. Indien 3 kV DC tractie aanwezig is, dient deze spanning geblokkeerd te zijn onder 1500 V DC bovenleiding;
 - 1.2. Punktförmige Zugbeeinflussung als systeem voor treinbeïnvloeding;
 - 1.3. GSM-R voice met simkaart, die geschikt is voor roaming met GSM-R NL.
2. Locomotieven van de in artikel 23, tweede lid, genoemde spoorvoertuigen voldoen aan de volgende compatibiliteitseisen:
 - 2.1. Kinematisch referentieprofiel conform EN 15273 van G2 of kleiner;
 - 2.2. Baanvakcategorie van D4 (22,5 ton, 8 ton/m) of lager;
 - 2.3. Wieldiameter groter dan 840 millimeter. In overleg met de beheerder kunnen kleinere wieldiameters worden toegestaan;
 - 2.4. Kleiner dan 150 meter als kleinst berijdbare boogstraal;
 - 2.5. Indien de locomotief niet voorzien is van een standaard UIC stoot- en trekwerk en UIC remaansluiting, dient deze te zijn uitgerust met een passend

koppelstuk ten behoeve van het verslepen. Dit geldt niet indien de desbetreffende spoorwegonderneming met de beheerder afspraken heeft gemaakt over het brengen van koppelstukken naar de te bergen voertuigen.

Artikel II

Deze regeling treedt in werking met ingang van ...

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma

Toelichting

Algemeen

1. Aanleiding

Deze wijziging van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen introduceert toelatingsregels voor spoorvoertuigen die rijden op twee specifieke trajecten in Nederland. Het betreft allereerst de hogesnelheidslijn-zuid (hierna: HSL-zuid). Ten tweede betreft het de sporen die lopen vanaf de Duitse grens tot aan het emplacement in Venlo. Deze trajecten wijken op bepaalde punten af van de gewone Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur, waardoor bijzondere toelatingsregels in het belang van de compatibiliteit van het spoorvoertuig met de infrastructuur op hun plaats zijn. Door deze toelatingsregels op te nemen in de Regeling indienststelling spoorvoertuigen is voor elke aanvrager op voorhand duidelijk aan welke eisen de spoorvoertuigen moeten voldoen waarvoor zij een vergunning aanvragen. Daarnaast is van de gelegenheid gebruik gemaakt om een aantal kleinere wijzigingen door te voeren. Deze worden in het artikelsgewijze gedeelte nader toegelicht.

2. HSL-zuid

De HSL-zuid is aangelegd conform de TSI voor hogesnelheidsinfrastructuur. Daardoor wijkt de infrastructuur af van het 'conventionele' spoor in Nederland. Volledig TSI-conforme voertuigen zouden dus, zonder nadere eisen, op de HSL-zuid toegelaten kunnen worden. Er zijn echter voertuigen waarvoor de TSI's niet gelden (onderhoudsvoertuigen), of voertuigen waarvoor de TSI's, al dan niet gedeeltelijk, gelden, maar die vooral ingezet worden op conventioneel spoor in Nederland en daarom aan Nederlandse eisen moeten voldoen in het belang van de compatibiliteit met de infrastructuur. Ook zijn de voertuigen uit de laatste categorie niet bedoeld voor inzet op hogesnelheidsinfrastructuur, waardoor andere eisen uit de TSI's kunnen gelden voor deze voertuigen. In het belang van een goede inzet op de HSL-zuid worden aanvullende eisen gesteld aan deze voertuigen voordat zij een vergunning krijgen die ook van toepassing is op de HSL-zuid.

Op dit moment wordt bij een aanvraag voor toelatingsvergunningen voor de HSL-zuid telkens op ad hoc basis een toelatingsdossier opgesteld. Door de algemene regels op te nemen in de Regeling indienststelling spoorvoertuigen ontstaat allereerst bij vervoerders meer zekerheid over de eisen waaraan de voertuigen moeten voldoen, daarnaast leidt het tot lastenreductie voor de Inspectie

Leefomgeving en Transport (hierna: ILT), de vergunningverlenende autoriteit.

3. Venlo-Duitsland

De infrastructuur die loopt vanaf de Duitse grens tot het spoorwegemplacement Venlo is feitelijk 'Duitse' spoorweginfrastructuur. Deze voldoet aan de kenmerken van de Duitse spoorweginfrastructuur, dat wil zeggen dat er gebruik gemaakt wordt van een 15 kV stroomvoorziening en een systeem van treinbeïnvloeding, vergelijkbaar met het Nederlandse ATB, dat 'PZB' heet. Met name buitenlandse goederenvervoerders hebben er belang bij dat hun treinen door kunnen rijden naar Venlo, zonder dat daar een andere locomotief voor nodig is. De buitenlandse voertuigen moeten echter wel een aanvullende vergunning voor indienststelling aanvragen om het Nederlandse spoor op te mogen. Het is onevenredig om voor voertuigen die in Nederland op geen andere infrastructuur rijden dan het gedeelte tussen de Duitse grens en Venlo een volledig Nederlandse keuring te vereisen. Daarom is in de Regeling indienststelling spoorvoertuigen opgenomen dat deze spoorvoertuigen voor het verkrijgen van de aanvullende vergunning enkel aan een beperkt aantal specifieke eisen hoeven te voldoen.

4. Handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoetsen

Deze regeling is voor een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (hierna: HUF-toets) gestuurd naar de ILT en ProRail bv.

[dit gedeelte wordt geschreven na de HUF-toets]

5. Internetconsultatie

Tevens heeft de regeling van ... tot ... openbaar ter inzage gestaan op www.internetconsultatie.nl.

[dit gedeelte wordt geschreven na de internetconsultatie]

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A

In artikel 2 zijn de publicatievereisten ten aanzien van particuliere normen geschrapt uit de regeling. Vervoerders dienen op basis van hun

veiligheidsbeheersysteem op de hoogte te zijn van normen die gelden voor de sector, alsmede van wijzigingen van die normen. Het aankondigen van een wijziging van die normen in de Staatscourant voegt dan ook niets toe aan de bekendheid van belanghebbenden met deze normen. De plicht is daarom vervallen.

Onderdeel B

Artikel 3 is aangepast omdat de redactie van dit artikel tot onduidelijkheid leidde met betrekking tot het karakter van de in dit artikel opgenomen opsomming. De redactie is zodanig aangepast dat duidelijk is dat ieder spoorvoertuig op grond van artikel 3 een systeem van automatische ritregistratie moet bevatten, maar tevens een van de opgesomde beveiligingssystemen.

Onderdeel C

Artikel 4, derde lid, regelt de aanvullende eisen die gelden voor spoorvoertuigen voordat zij de HSL-zuid op mogen. Het artikellid bepaalt dat deze spoorvoertuigen hoe dan ook moeten voldoen aan de andere eisen die gelden voor het betreffende spoorvoertuigen, ongeacht of dit nationale of Europese eisen zijn, maar voor inzet op de HSL-zuid tevens moeten voldoen aan de eisen opgenomen in bijlage 10 bij de regeling.

Onderdelen D, E, H en J

Deze wijzigingen zijn van wetgevingstechnische aard. In onderdeel D is voor de duidelijkheid een opsomming opgenomen in plaats van een doorlopende zin. In onderdelen E en H wordt een abusievelijk opgenomen verwijzing in respectievelijk artikel 17, tweede lid, en het opschrift van bijlage 5 hersteld. Onderdeel J is gewijzigd naar aanleiding van de wijziging in onderdeel B.

Onderdeel F

Aan artikel 23 is een artikellid toegevoegd dat de toelating van locomotieven voor de infrastructuur tussen Duitsland en Venlo regelt. Deze voertuigen beschikken reeds over een vergunning voor indienststelling in een andere lidstaat van de Unie, in ieder geval Duitsland. Daarom hebben zij enkel een aanvullende vergunning nodig voor Nederland. Aangezien het stuk infrastructuur naar Venlo toe beschikt over de Duitse kenmerken hoeft de ILT voor verlening van de vergunning enkel te toetsen of het spoorvoertuig aan een beperkt aantal specifieke eisen voldoet.

Onderdeel G

De aanpassing van de eerste zin van bijlage 1 verduidelijkt dat de ATB-installatie in het spoorvoertuig de vanuit de infrastructuur verzonden codes moet accepteren. Tegelijkertijd moet de apparatuur zodanig ingesteld zijn dat versturende stromen geen invloed hebben op het ATB-systeem.

Onderdeel I

De eerste alinea van bijlage 6 wordt aangepast om de eisen ten aanzien van stoorstroomdetectoren te verduidelijken. Het enkele doel van de stoorstroomdetector is het detecteren van defecten die stoorstroom produceren. Er mag bij de verdeling van de stoorstroomruimte uit worden gegaan van N-1 nominaal functionerende installaties. De rest van de ruimte kan toegewezen worden aan de overgebleven installatie. Ook mogen technieken worden gebruikt die gevoeliger zijn voor een stoorstroom in de installatie dan voor verstoringen van buiten. Daaronder valt bijvoorbeeld een spanningsmeting op de condensator van het lijnfilter, mits kan worden aangetoond dat de kans op een gekoppelde fout als bijvoorbeeld vermindering van de inductiviteit van de lijnfilterspoel (common cause faalwijze: zowel stoorstroom neemt toe als gevoeligheid detector neemt af) zo klein is dat de kans op stoorstroom van de trein kleiner is dan 10^{-7} per uur.

Onderdeel K

De nieuwe bijlagen 9 en 10 zijn in het algemene deel van de toelichting al toegelicht.

Artikel II

Afwijken van vaste verandermomenten

In deze regeling wordt afgeweken van de minimumtermijn van twee maanden tussen publicatie en inwerkingtreding van wettelijke regelingen. De reden voor dit afwijken is gelegen in de voordelen die deze regeling biedt voor private partijen, alsmede in de nadelen die het voorkomt voor de ILT.

Private partijen, zoals de spoorgoederenvervoerders die vanuit Duitsland willen doorrijden naar Venlo, hoeven door inwerkingtreding van deze regeling aan minder regels te voldoen. Daarnaast hebben zowel private partijen als de ILT voordeel bij het opnemen van de toelatingseisen voor de HSL-zuid. Het opnemen van deze eisen schept voor deze partijen duidelijkheid en scheelt tijd bij de

beoordeling van een aanvraag voor een vergunning voor indienststelling. Ook voor de ILT scheppen deze regels duidelijkheid en bieden zij voordelen. Op dit moment moet de ILT bij iedere aanvraag voor toelating tot de HSL-zuid een toelatingsdossier met specifieke eisen opstellen. Door de algemene eisen op te nemen in deze regeling hoeft ten aanzien van deze eisen geen dossier meer opgesteld te worden. Dat scheelt tijd, geld en voorkomt willekeurige beoordeling van verschillende aanvragen.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma