

Reacties op de internetconsultatie

Wijzigingsregeling indienststelling spoorvoertuigen ivm toelating HSL-Zuid en grensbaanvak Venlo-DL

Openbare internetconsultatie van 24-mei 2016 tot en met 24 juni 2016

De infrastructuur van de HSL-zuid en het grensbaanvak naar Venlo wijken technisch af van de infrastructuur van het conventionele hoofdspoor. Om te verzekeren dat de voertuigen die hierop toegelaten worden aan de juiste eisen voldoen worden die eisen algemeen neergelegd in de Regeling indienststelling spoorvoertuigen (Ris).

Doel van de ontwerpregeling is het op voorhand duidelijk maken voor spoorwegondernemingen en aannemers op het spoor aan welke eisen zij moeten voldoen om toegelaten te worden tot genoemde delen van de hoofdspoorweginfrastructuur. Dit voorkomt, ten eerste, onzekerheid bij vervoerders of zij op de betreffende hoofdspoorwegen kunnen rijden. Met betrekking tot het grensbaanvak Duitsland-Venlo versimpelt de regeling de toelatingseisen, waardoor lasten voor goederenvervoerders af zouden moeten nemen. Daarnaast is het doel om het werk van de ILT met betrekking tot toelating op deze hoofdspoorwegen te vereenvoudigen.

Dit verslag bevat een weergave op hoofdlijnen van de ontvangen reacties op de internetconsultatie, en licht toe op welke wijze de reacties in de regeling zijn verwerkt. Inwerkingtreden is per 1 september 2016.

De internetconsultatie

Er zijn in totaal 10 reacties binnengekomen, waarvan 9 openbaar. Indieners waren railvervoerders (Kombirail Europe, Railgood- mede namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Locon Benelux, TX Logistik en DistriRail), Logon Benelux, SBB cargo International AG), een adviesbureau (shuntingyard.com) dienstverleners (Railexperts BV, railcompetence BV,) Historisch Railvervoer Nederland (HRN), ProRail en een particulier.

Algemeen

Drie participanten spreken zich meer in het algemeen uit over de regeling. Rail Good vindt dat de regelgeving een aantal zaken efficiënt regelt, en Pro Rail meldt dat een HUF toets heeft aangetoond dat de voorgestelde regelgeving in zijn huidige vorm voor ProRail uitvoerbaar is, maar heeft nog wel wat opmerkingen. De HRN wijst er op dat deze regelgeving ritten met historische voertuigen door de doorlooptijd van een toelatingsaanvraag en de kosten hiervan belemmert.

De meeste reacties richten zich specifiek op de artikelen 23.2 en bijlage 10, en dan met name op de punten waar gesproken wordt over het type voertuigen waarop de regeling betrekking heeft. De

meeste participanten zijn van mening dat een aantal opgenomen eisen onnodig beperkend of overbodig is.

Art 23, BIJL 10.1 (gebruik van de term "locomotief")

Acht participanten zijn van mening dat de term "locomotieven " (met elektrische tractie) te beperkend is. Zij wijzen er bijvoorbeeld op dat er ook treinstellen -met of zonder elektrische tractie- en (zelfrijdende) onderhoudsvoertuigen bestaan. LOCON Benelux vindt dat ook diesellocomotieven, dieselaangedreven onderhoudsvoertuigen, niet in Nederland toegelaten elektrische locomotieven mét 1500V Detrictie-installatie, en andere voertuigen vanuit Duitsland tot in Venlo kunnen rijden. Rail Good en Rail Competence doen de suggestie de term "locomotieven" te vervangen door "zelfrijdende spoorvoertuigen". Rail Good legt hierbij uit dat in de toelichting bij de Wijzigingsregeling Regeling indienststelling spoorvoertuigen i.v.m. toelating grensbaanvak Venlo-Duitsland wordt gesproken over "spoorvoertuigen" in plaats van "locomotieven". Rail Competence voegt hier nog aan toe dat dit ook zou moeten gelden voor "zelfrijdende onderhoudsvoertuigen", en doet een tekstvoorstel om bijlage 10 artikel 1 geheel te vervangen door een nieuw artikel 1 om dit meer toekomstvast te maken. Ook Shuntingyard doet het voorstel om de voorwaarden tot toelaten van "krachtvoertuigen", zoals zij locomotieven aanduidt, tot twee te beperken.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu](#)

Het begrip locomotief is vervangen door spoorvoertuig die beschikt over eigen tractie. Wel blijft het toelatingsregime in bijlage 10 tot emplacement beperkt tot elektrische tractie. De doelgroep waarvoor de toelating tot Venlo verruimd wordt betreft Duits materieel met 15 kV of 15kV, 25 kV tractie. Dit is het materieel dat in grote mate wordt ingezet op het Duitse net en dat graag tot aan Venlo wil rijden. Dit materieel beschikt niet over de Nederlandse spanning 1500 V en kan na emplacement (dat onder 15 kV is te berijden) dus niet verder het Nederlandse net op rijden. Dit biedt de ILT de garantie dat de beperkte toelating ook daadwerkelijk beperkt blijft tot emplacement Venlo. Om die reden vallen ook diesellocomotieven niet onder de regeling. Die zouden in staat zijn om gewoon het Nederlandse spoor op te rijden.

Bijlage 10, punt 2

Drie participanten (Rail Competence, HRN en LOCON Benelux) vinden de genoemde comptabiliteitseisen ook te beperkend of overbodig. De HRN merkt op dat GSM-R al onderdeel van het subsysteem besturing en seingeping is. De HRN vindt ook de aanwezigheid van een sleep-hulpkoppeling en de voorwaarde omtrent de boogstraal overbodig, omdat van oudsher de minimum boogstraal standaard al 150 meter is. De aanwezigheid van een specifieke SIM-kaart, zou volgens de HRN als verwisselbaar onderdeel geen basis moeten zijn voor toelatingsbeoordeling. Ook LOCON Benelux is van mening dat een groot aantal van de in de beoogde bijlage 10 opgenomen eisen onnodig en of overbodig zijn. LOCON stelt voor in plaats hiervan aansluiting te zoeken bij een al eerder in het buitenland afgegeven(A)VVI of gelijkwaardig document van een voertuig.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu](#)

De eisen in de Ris die gelden voor in Duitsland toegelaten materieel zijn zoveel mogelijk beperkt.

Een nationaal attribuut als sleepkoppeling is alleen nodig als de locomotief niet TSI-conform is. Om duidelijkheid te bieden aan marktpartijen is deze eis opgenomen in de Ris. Anders zou deze eis door ProRail opgelegd worden in de toegangsovereenkomst.

Toepassing op andere baanvakken

Vier participanten (Railexperts BV, Kombirail Europe B.V., RailGood, LOCON BENELUX B.V.) vragen zich af of soortgelijke regelingen ook voor de overige grensbaanvakken, zoals bijvoorbeeld de baanvakken tussen België en Nederland, kunnen worden gemaakt.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu

Bijlage 9 is toegesneden tot de lokale situatie op het grensbaanvak Venlo- Kaldenkirchen en niet toepasbaar op andere grensbaanvakken. Het principe van grensbaanvak toelating is mogelijk voor zover het grensbaanvak is uitgerust met techniek van het buurland. De situatie moet dan wel specifiek beoordeeld worden op operaties en veiligheid en de grensbaanvakregeling moet daarop zijn afgestemd.

Vergunningverlening

HRN vraagt zich af wat de toegevoegde waarde is van de eis van een aanvullende vergunning voor indienststelling, omdat de in bijlage 10 genoemde eigenschappen beperkt en limitatief opgesomd zijn, en de gebruiker zelf kan vaststellen of de voertuigen hieraan voldoen. Van een inhoudelijke beoordeling is geen sprake. De HRN zou het liefs geen aanvullende vergunningseis zien, omdat bij de planning van een rit met historische voertuigen de doorlooptijd een onzekerheid en een risico betekent. HRN merkt hierbij nog op dat door geen aanvullende vergunning te verlangen de staatssecretaris bovendien logisch aan zou sluiten bij andere regelingen om het berijden van dit grensbaanvak zoveel mogelijk te vereenvoudigen. HRN wijst hierbij o.m. op aanstaande vereenvoudigde Duitse regelgeving.

Rail Good en LOCON merken op dat betreffende in Onderdeel C uitsluitend gesproken wordt over een Vergunning voor Indienststelling en de Aanvullende Vergunning voor Indienststelling. Zij vragen zich af of dit inhoudt dat een dergelijke Vergunning kan worden afgegeven voor een type spoorvoertuig, analoog aan artikel 26 van Richtlijn 2008/57/EU.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu

De toevoeging van de aanvullende vergunning voor indienststelling is geschrapt in de definitieve regeling. Deze eis volgt voor de meeste spoorvoertuigen reeds uit de wet. De toelating door ILT verloopt volgens de systematiek van de interoperabiliteitsrichtlijn 2008/57. Daarin is sprake van een eerste vergunning voor indienststelling of voor een aanvullende. Deze twee begrippen impliceren overigens niet dat het voertuig alleen een vergunning krijgt als het voertuig volledig voldoet aan de TSI's, die onder de interoperabiliteitsrichtlijn hangen. Bijlage 10 is van toepassing op in Duitsland toegelaten voertuigen. Die toelating kan ook dateren uit de periode dat er geen TSI's bestonden en EBA materieel toeliet op basis van nationale regels.

Ten slotte: Typevergunningen worden afgegeven voor series spoorvoertuigen waarvan er een of meerdere al een vergunning voor indienststelling heeft of hebben. Zolang het spoorvoertuig overeenkomt met het reeds vergunde voertuig moet de ILT een vergunning verlenen. Deze situatie wordt met deze regeling niet gewijzigd.

Kosten vergunningverlening

Kombirail, RailGood en LOCON vragen zich af welke tarieven worden geheven voor de aanvraag voor het verlenen van de Vergunning voor Indienststelling en de Aanvullende Vergunning voor Indienststelling? LOCON merkt hierbij op dat indien het tarief volgens Artikel 8, lid 2 van de Regeling Tarieven Spoorwegwet wordt gehanteerd dit niet in verhouding lijkt te staan tot de omvang van (het beoordelen van) de aanvraag. HRN wijst erop dat het in artikel 8 lid 2 genoemde tarief voor een aanvullende vergunning voor een incidentele rit en bij afwezigheid van een objectieve beoordelingsnoodzaak voor een vrijwilligersorganisatie een extra belasting vormt.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu](#)

In de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 is een aangepast tarief opgenomen dat aanzienlijk lager ligt dan het tarief voor toelating tot de gehele Nederlandse infrastructuur. Het betreft een tarief van € 2.828,- voor aanvragen die enkel betrekking hebben op het grensbaanvak Duitsland-Venlo of de HSL-zuid.

Overig

Rail Good vraagt zich af of in de toelichting onderdeel G wordt gesuggereerd dat wanneer er ATB aanwezig is deze aan de genoemde gestelde eisen moet voldoen, of dat ATB verplicht aanwezig moet zijn, en doet een suggestie voor een oplossing wanneer eventueel verplichte ATB niet voorhanden zou zijn.

De HRN vraagt zich af of het nieuwe lid 2 van artikel 23 een aanvulling of doublure is met wat al in artikel 3, lid 2, en in artikel 24, lid staat. HRN merkt op dat GSM-R al onderdeel is van het subsysteem besturing en seingeving.

SBB Cargo vraagt of er een oplossing kan komen voor de wederzijdse acceptatie van Duits/Nederlandse aan de grens bij de overdracht van treinen in Venlo door Duitse machinisten .

Een particuliere participant vraagt zich af of personeel dat de locomotieven bedient moeten voldoen aan de Nederlandse vakbekwaamheidseisen.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu](#)

Het taalniveau van de machinist hoeft niet op B1 door machinist beheerst te worden. ProRail heeft in overleg met ILT een beperkt taalregime vastgesteld. De EU-richtlijn voor machinisten geeft infrastructuurmanager de bevoegdheid om van het B1-niveau af te wijken bij grensbaanvakken.

ProRail concludeert op grond van een HUF-toets dat de voorgestelde regelgeving in zijn huidige vorm voor ProRail uitvoerbaar is. Voorts plaatst ProRail nog een aantal technische opmerkingen, bijvoorbeeld over geluidsemissie, de mogelijkheid tot oefenen voor hulpdiensten op het spoor en het uitoefenen van dwarskrachten in bogen en wissels. Hiernaast doet Pro Rail nog een aantal voorstellen voor de aanscherping van bepaalde regelgeving en criteria.