

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. de directeur Openbaar Vervoer en Spoor
Mevrouw drs. H.A.M. van Dongen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	15 juni 2016	Behandeld door	Hans Schmidt
Uw kenmerk	IENM-BSK-2016/103380	Telefoonnummer	088-2314076
Ons kenmerk	3906013		
Onderwerp	Uitvoeren HUF-toets wijziging Regeling indienstelling spoorvoertuigen		

Geachte mevrouw Van Dongen,

ProRail Hierbij ontvangt u de reactie van ProRail op uw brief van 13 mei 2016 (kenmerk IENM-BSK-2016/103380), waarin u ProRail het verzoek doet tot het uitvoeren van de HUF-toets van de wijziging van de Regeling indienstelling spoorvoertuigen.

Bezoekadres Op grond van de verplichting(en) die voor ProRail uit de voorgestelde regelgeving voortvloeien, is de conclusie van ProRail dat de voorgestelde regelgeving in zijn huidige vorm voor ProRail uitvoerbaar is. Wel vraagt ProRail aandacht voor de volgende punten.

Moreelsepark 3
Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Aanvullende eisen aan spoorvoertuigen bestemd voor inzet op de HSL-Zuid

De aanvullende eisen zijn gebaseerd op een in uw opdracht uitgevoerd onderzoek door Ricardo, die heeft geleid tot een notitie: Toelatingsregels voor spoorvoertuigen HSL-Z (referentie OC/JdG/4774/03-609576 van 3 maart 2016).
In paragraaf 3.1 van deze notitie wordt aangegeven dat in 2015 door het Ministerie en NS is vastgesteld dat de aanvullende eisen voor spoorvoertuigen op de HSL-Zuid, zoals gesteld in de eerste concessieovereenkomst Staat-HSA uit 2001, inmiddels geborgd zijn in de vigerende regelgeving, met uitzondering van de eis betreffende geluidsmissie. In de onderhavige wijziging van de RIS is de eis betreffende geluidsmissie uiteindelijk niet opgenomen.
ProRail heeft uw analyse niet kunnen beoordelen en verzoekt u ons verder hierover te informeren, zodat ProRail daarop aanvullend nog een reactie kan geven.

Wat betreft de aanvullende eisen, genoemd in onderdeel K van uw brief voor Bijlage 9, heeft ProRail de opmerking dat de eisen onder artikel 3 lid c en d formeel ook gelden voor spoorvoertuigen die niet bestemd zijn voor reizigers.
ProRail stelt voor deze eisen te verplaatsen naar artikel 2 lid d en e.

Wat betreft de Toelichting Algemeen punt 2 stelt ProRail een aanscherping van de tekst voor: "De HSL-zuid is aangelegd conform de TSI voor hogesnelheidsinfrastructuur wat betreft de subsystemen infrastructuur en energie."

Eisen aan spoorvoertuigen die in Nederland enkel gebruik maken van het spoor tussen de Duitse grens en het emplacement Venlo

ProRail heeft in een eerdere HUF-toets op 7 november 2013 (kenmerk 3440433, uw kenmerk IENM/BSK-2013/217541) opmerkingen gemaakt over deze toelating. Deze brief is als bijlage toegevoegd.

ProRail moet nog vaststellen of de hierin genoemde randvoorwaarden, zoals noodzakelijke wijzigingen ten aanzien van de treinbeveiliging, Toelating van Duitse machinisten, Toelating van Duitse vervoerders en Toegangsovereenkomst met ProRail zijn gerealiseerd en in formele regelgeving of te melden bilaterale overeenkomsten is geborgd. ProRail stelt voor om dit verder met u af te stemmen.

ProRail herhaalt de opmerking over Geluidsemisatie uit de eerdere HUF-toets op 7 november 2013 (kenmerk 3440433, uw kenmerk IENM/BSK-2013/217541):

ProRail dient van spoorwegondernemingen informatie te ontvangen over geluidsemisatie van spoorvoertuigen ter uitvoering van de Wet geluidhinder en de Wet Milieubeheer (zie Netverklaring paragraaf 3.4.2.2 Geluid op baanvakken). Dit geldt ook voor het emplacement Venlo en dus ook voor nieuw toe te laten materieel dat daar gaat rijden. Dit kan betekenen dat de Vervoerder alsnog een uitgebreid dossier met geluidsmetingen zal moeten aanleveren. Dit staat mogelijk haaks op de versimpelde toelating die met dit voorstel mogelijk wordt gemaakt.

In de eerdere HUF-toets heeft ProRail voorgesteld een eis toe te voegen, in lijn met het bestaande artikel 14 lid 6 in de RIS:

“De loopkarakteristieken van een spoorvoertuig voldoen aan hoofdstuk 5 van EN14363. In overleg met de beheerder kan een overschrijding in quasi statische geleidingskracht Y_{qst} zoals bedoeld in hoofdstuk 5.3.2.3 van EN 14363:2005 worden toegestaan, indien die niet veiligheid kritisch is.”

In onderdeel K van uw brief voor Bijlage 10 is deze eis niet overgenomen. ProRail begrijpt dat een dergelijke eis indruist tegen de versimpelde toelating op het emplacement Venlo, maar nu blijft het risico bestaan dat locomotieven die in Duitsland zijn toegelaten ontoelaatbare dwarskrachten in bogen en wissels uitvoeren.

ProRail zal een nieuw voorstel doen hoe deze situatie kan worden geborgd.

Wat betreft de Toelichting Onderdeel F stelt ProRail een aanscherping van de tekst voor:

“Aangezien het stuk infrastructuur naar Venlo toe geschikt over de Duitse kenmerken hoeft de LLT voor verlening van de vergunning aan de hand van het aangeleverde DeBo-keuringrapport enkel te toetsen of het spoorvoertuig aan een beperkt aantal specifieke eisen voldoet en vanuit de Duitse vergunning geen verdere beperkingen komen voor de inzet in Nederland.”


Voor de wijziging van de RIS in 2016 heeft ProRail een voorstel gedaan voor wijziging van bijlage 5 van de RIS over detectiekwaliteit. Door commentaren vanuit de branche heeft u besloten deze wijzigingen toen niet door te voeren en voorgesteld om de inhoud van deze bijlage bij een volgende revisie aan te passen. Met name het huidige puntenmodel in bijlage 5 is op dit moment beperkt toepasbaar. ProRail verzoekt u zo snel mogelijk het voorgestelde traject te starten om tot aangescherpte criteria te komen.

Overige punten

ProRail heeft geen opmerkingen over verder in uw brief voorgestelde wijzigingen, deze sluiten volledig aan op eerder door ProRail voorgestelde wijzigingen per email op 24 maart en 15 april.

ProRail is – waar nodig – bereid tot het geven van een nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,



drs. H. Thomassen

wvd. Directeur Relatiemanagement