

Ministerie Infrastructuur en Milieu
Internetconsultatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Nederland

Betreft: reactie RailGood op consultatie Wijzigingsregeling Regeling indienststelling spoorvoertuigen i.v.m. toelating HSL-zuid en grensbaanvak Venlo-Duitsland

Maarn, 20 juni 2016

Geachte heer/mevrouw,

Op 31 mei 2016 hebben railgoederenvervoerders en RailGood een e-mail van u ontvangen ter consultatie van de voorgenomen Wijzigingsregeling Regeling indienststelling spoorvoertuigen i.v.m. toelating HSL-zuid en grensbaanvak Venlo-Duitsland.

RailGood is namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Locon Benelux, TX Logistiek en DistriRail gemandateerd om de consultatiereactie aan ProRail te geven.

Hieronder maakt RailGood puntsgewijs zijn zienswijze kenbaar op de voorgenomen aanvulling B op de hierboven genoemde wijzigingsregeling:

- 1) Goed dat I&M de regelgeving op het grensbaanvak Venlo tot aan aankomst op/vertrek vanaf Venlo nu efficiënt regelt. Dit bespaart administratieve lasten en er wordt een markttoetredingsbarrière en marktverstoring geëlimineerd.
- 2) Kan een vergelijkbare regeling ook worden gemaakt voor andere grensbaanvakken?
- 3) Welke tarieven worden geheven voor de aanvraag voor het verlenen van de Vergunning voor Indienststelling en de Aanvullende Vergunning voor Indienststelling?
- 4) De concept wijzigingsregeling richt zich uitsluitend op locomotieven, zowel in artikel 23 lid 2 als in bijlage 10 lid 1 behorende bij artikel 23 lid 2. Hiermee worden andere zelfrijdende spoorvoertuigen, zoals zelfrijdende onderhoudsvoertuigen en treinstellen uitgesloten. Dat is niet toekomstvast. Ons voorstel is om de term "locomotieven" te vervangen door "zelfrijdende spoorvoertuigen". In de paragraaf 3 van de toelichting bij de Wijzigingsregeling Regeling indienststelling spoorvoertuigen i.v.m. toelating grensbaanvak Venlo-Duitsland wordt gesproken over spoorvoertuigen in plaats van locomotieven. Onze consultatiereactie is op dit punt in lijn met paragraaf 3 van de toelichting.
- 5) Artikel 23 lid 1 en 2 zijn weliswaar een vooruitgang ten opzichte van de huidige situatie, maar veroorzaken tegelijkertijd nog steeds een (weliswaar fors mindere) administratieve last voor spoorwegondernemingen. Graag zouden wij zien dat het zelfrijdende spoorvoertuig beschikt over een geldige toelating voor het rijden op in dienst gesteld spoor voor het Duitse gedeelte van het baanvak Venlo – Kaldenkirchen vice versa. Dit conform de toelatingseisen van Nederlandse zelfrijdende spoorvoertuigen voor het Duitse deel van de grensbaanvakken Zevenaar grens – Emmerich en Oldenzaal grens – Bad Bentheim. Hierdoor wordt ook gewaarborgd dat bij wijzigingen van de spoorweginfrastructuur en/of de zelfrijdende spoorvoertuigen de reeds operationele en toegelaten zelfrijdende spoorvoertuigen voldoen aan de spoorstelseltechnische eisen en veiligheidseisen.

De tekst in de regeling kan als volgt luiden:

Zelfrijdende spoorvoertuigen als genoemd in artikel 23, tweede lid, beschikken tenminste over:

- 1.1 een geldige toelating voor het gebruik op in dienst gesteld spoor op het op Duits grondgebied gelegen gedeelte van het baanvak Venlo – Kaldenkirchen vice versa,
- 1.2 GSM-R voice met simkaart die geschikt is voor roaming met GSM-R Nederland,
- 1.3 Nederlandse noodseinmiddelen (waaronder kortsluitkabel en rode vlag).

- 6) Onderdeel C, toevoeging derde lid aan artikel 4:
Er wordt uitsluitend gesproken over een Vergunning voor Indienststelling en de Aanvullende Vergunning voor Indienststelling. Houdt dit tevens in dat EEN Vergunning voor Indienststelling en de Aanvullende Vergunning voor Indienststelling kan worden afgegeven voor een type spoorvoertuig, analoog aan artikel 26 van Richtlijn 2008/57/EU?
- 7) Pagina 9, onderdeel G: wordt hier gesuggereerd dat er ATB in moet zitten, of dat wanneer er ATB in zit het aan de gestelde eisen als genoemd moet voldoen? Dit is relevant vanwege volgende: de trein komt grens-in de berg af met een loc met de PZB in bedrijf. Zolang deze trein rijdt blijft PZB in bedrijf. De machinist laat de stroomafnemer zakken en de loc die dan bij stilstand na het doen van deze handeling meteen aansluitend naar de nieuwe beveiliging vraagt (bijvoorbeeld de BR186) doet dit nu niet omdat de loc nog rijdt. Andere locs zoals de BR189 vragen nergens naar bij het omschakelen van het systeem. Dit houdt in dat zolang een trein naar het sein aan de Eindhovense kant kan rijden zonder dat deze gestopt wordt door ATB(vv). Kortom: een BR186 of BR189 met ATB kan door STS rijden als deze nog in de modus PZB staat. De oplossing hiervoor is, net als bij de perronsporen, 2000 Hz magneten te plaatsen bij de seinen aan de Eindhovense zijde die 'scherp' zijn indien sein rood toont. Dan kan iedere loc met alleen PZB naar Venlo, mits geen stoorstromen of andere issues spelen.

Tot slot

Hiermee vertrouw ik erop, mede namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Locon Benelux, TX Logistiek en DistriRail, een heldere en bruikbare consultatiereactie te hebben gegeven. Voor vragen of nadere afstemming staat RailGood graag ter beschikking. Aarzel in dat geval niet contact met mij op te nemen.

Met vriendelijke groet,

drs Hans-Willem Vroon
Managing partner RailGood