

Hierbij de opmerkingen van Ricardo Certification BV op de concept Regeling Indienststelling Spoorvoertuigen.

#### **Art 5 Magneetremmen.**

Ad 1. De formulering (met name het gebruik van “en” en “of”) van de eis is niet duidelijk (ook niet in de oude Ris) en kan op meerdere manieren geïnterpreteerd worden.

Ad 3. Ricardo stelt vast dat de eisen in deze paragraaf afwijken van Europese eisen op dit vlak.

#### **Art 7 loopeigenschappen.**

Ad lid 2 en 3 kleine wielen; de eis is niet transparant, zodat de aanvrager geen idee heeft waar hij aan toe is, en tevens niet toetsbaar door een conformiteitsbeoordelingsinstantie. Wij adviseren om ProRail hiervoor op korte termijn een leidraad te laten opstellen.

#### **Art 14 Compatibiliteit met 25 kV AC**

De onder lid 1 vereiste compatibiliteitsstudie is niet nader beschreven. Deze eis is daardoor niet transparant, zodat de aanvrager geen idee heeft waar hij aan toe is. Wij adviseren om ProRail hiervoor op korte termijn een leidraad te laten opstellen.

#### **Art 15**

Aparte eisen voor grensbaanvakken ontbreken in principe vanwege het onverminderd toepasbaar verklaren van art 4 t/m art 14, terwijl de praktijk heeft geleerd dat dit niet terecht is voor de grensbaanvakken. Hierdoor is de afgelopen jaren bij de toelating van spoorvoertuigen op grensbaanvakken zeer veel discussie ontstaan tussen de aanvrager en ILT/ProRail. Dit zien wij als een tekortkoming in deze Ris.

#### **Art 21**

Met de inwerkingtreding van het 4<sup>e</sup> Spoorwegpakket heeft het “technische dossier” een andere betekenis gekregen. In RFU-STR-011 van NB Rail wordt nu het begrip NoBo file gehanteerd. Wij adviseren om het woord “technische” te laten vervallen in lid 4.

**Bijlage 3** RLN00295 wordt nog steeds als eis genoemd. Dit heeft in het verleden veel discussies opgeleverd en in overleg met ProRail zou hiervoor een nieuwe aanpak komen. In bijlage 1 wordt naar versie 008 van RLN00295 verwezen, terwijl in bijlage 3 wordt geëist dat spoorvoertuigen aan de vigerende versie van RLN00295 moeten voldoen.

Daarnaast verwachten wij dat met het binnenkort van kracht worden van de procedure voor de compatibiliteit van het ETCS-systeem (ESC) volgens punt 6.1.2.4 van de TSI CCS 2016/919, de RLN00295 als nationale eis dient te vervallen.

#### **Bijlage 3 Hoofdstuk 2 ERTMS**

De term “Reeks Specificaties #1, #2 en #3” wordt niet nader uitgelegd. Verwijzing naar TSI CCS zou daartoe toegevoegd moeten worden.

#### **Bijlage 3 §2.6 Ad 1. Eisen aan installatie ERTMS**

Algemeen: Deze eisen lijken voor Reeksen Specificaties #2 en #3 de TSI CCS te overrulen. Dat kan niet de bedoeling zijn. Voor Reeksen Specificaties #2 en #3 is het remmodel helemaal gespecificeerd en is geen eis in de RIS meer nodig of vermoedelijk zelfs toegestaan. Alleen voor Reeks Specificatie #1 is de eis in Ad 1. nodig.

De term *nominale noodremafstanden* is niet eenduidig. Voorstel ter verbetering, vervang de term door de tekst: *door het ‘Braking Command’ geïnitieerde remafstanden (onder gelijke condities als beschreven in 4.4.1.3 en 4.4.1.4. uit Reeks Specificaties #3 Indexnummer 4 SUBSET-026 index 13*

*‘Dimensioning and engineering rules’ en met K-factoren=1, representatief voor de nominale remprestatie)*

Sub. a., b. en c.: De termen *Lambda treinen* en *Gamma treinen* worden in de TSI CCS gebruikt als resp. *rempercentage treinen* en *remmodel treinen*. Het is zinnig om deze algemene termen ook in de RIS te gebruiken, ter voorkoming van misverstanden.

Sub. c.: de term *service feedback functie* vervangen door *service brake feedback functie*

#### **Bijlage 6 treindetectiekwaliteit**

Eisen met betrekking tot detectiekwaliteit van spoorvoertuigen lijken onveranderd en daarmee ook niet transparant en open voor discussies tijdens certificerings- en vergunningstrajecten. Volgens de Regeling wordt een treinsamenstelling toegelaten indien 43 of meer punten worden gescoord, terwijl in de afgelopen jaren ook voor dergelijke treinsamenstellingen detectiemetingen werden verlangd door ProRail.

#### **Bijlage 7 Eisen aan detectie mbv assentellers.**

- Tweede aandachtspunt: Er wordt verwezen naar een onderstaande figuur. Deze figuur ontbreekt.
- Het is onduidelijk voor welk type / welke typen assentellers moet dit worden bepaald of metingen moeten worden gedaan.
- Het is onduidelijk waar en hoe de eventuele metingen dienen te worden uitgevoerd.

**Bijlage 10** zit nog niet in de consultatie en kunnen we ook niet beoordelen