



Railway Certification Body
Notified Body 1615

REGELING INDIENSTELLING SPOORVOERTUIGEN 2020

COMMENTAAR VAN BELGORAIL N.V.

1 Conformiteitsbeoordeling nationale voorschriften

Zeer beknopt/simplistisch samengevat, geldt volgens ons het volgende:

Binnen de Europese Unie dient de aangewezen (conformiteitsbeoordelings)instantie ('DeBo') op een **onafhankelijke, onpartijdige en objectieve wijze** te **(kúnnen) toetsen** of de aanvrager van een voertuigvergunning aan de **nationale voorschriften** voldoet. Indien dit het geval is, geeft de DeBo daarvoor een verklaring af.

Afhankelijk van het type vergunning zal ofwel het Spoorwegbureau van de Europese Unie, ofwel de nationale veiligheidsinstantie optreden als vergunningverlenende instantie voor het afgeven van een voertuigtypegoedkeuring of vergunningen om voertuigen in de handel te brengen. In de Spoorwegwet is bovendien opgenomen, dat de Minister ontheffingen en tijdelijke vergunningen kan verlenen.

Deze vergunningen dienen te worden afgegeven op het moment dat de aanvrager over de benodigde certificaten en keuringsverklaringen beschikt en deze de voertuigen afdoende heeft geregistreerd. Uiteraard dient het betreffende voertuigdossier ook op orde te zijn.

Om zeker te stellen dat de DeBo haar werk afdoende en correct uitvoert, dient deze geaccrediteerd te zijn, en staat deze onder toezicht.

Het mag volgens ons niet zo zijn dat telkenmale, wanneer een aanvrager een voertuigvergunning aanvraagt en deze beschikt over de benodigde EG-keuringsverklaringen, EG-certificaten, en deze het voertuigdossier en registratie op orde heeft, deze ter discussie worden gesteld door de veiligheidsinstantie of de infrastructuurbeheerder. Ook mag het niet zo zijn, dat een spoorwegonderneming niet met een spoortuig zou mogen of kunnen rijden, op het moment dat deze over de voertuigvergunning beschikt en de in deze vergunning opgenomen parameters overeenkomen met de getoetste waarde uit het RINF. Uiteraard dient de spoorwegonderneming een veilige inzet, onder andere door het uitvoeren van afdoende onderhoud en instructie van haar personeel, te kunnen waarborgen.

2 Wijze van eisenstellen binnen de Ris

Om de conformiteitsbeoordeling van nationale voorschriften correct te kunnen uitvoeren, zijn er voorschriften nodig die onomstotelijk zijn. Zodra een partij welke eis dan ook maar ter discussie kan stellen, is het hek van de dam.

De nationale voorschriften dienen wat ons betreft dus **duidelijk, compleet, consistent, en bovenal correct** te zijn.

Een bekend principe voor het opstellen van voorschriften, is het ‘SMART-principe’. Hierbij wordt getoetst of voorschriften Simpel, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden zijn (<https://nl.wikipedia.org/wiki/SMART-principe>).

De voorschriften zoals gesteld in de Ris 2020 zouden wat ons betreft dan ook conform dit SMART-principe dienen te worden geformuleerd.

3 Plek van de Ris binnen de wetgeving

Als we kijken naar spoorvoertuig-gerelateerde wetgeving (hoofdspoorwegen) hebben we naast de Ris momenteel te maken met de Spoorwegwet, Besluit spoorverkeer, Regeling spoorverkeer, Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen, het RINF, en de nodige documenten van ProRail (Netverklaring, Toegangsovereenkomsten, RLN-documenten, keuringseisen, eisen voor keuringsinstanties, etc).

Met name de binnen deze wetgeving **gehanteerde definities zijn momenteel niet consistent**; dit dient wat ons betreft spoedig te worden gecorrigeerd. Ook staan er in de diverse teksten nogal wat tegenstrijdigheden en onduidelijkheden.

ProRail moet ervoor zorgdragen, dat de infracompatibiliteit van spoorvoertuigen is gewaarborgd, en dat ook zo blijft. De ILT moet uiteraard de Ris hanteren en kan hier/mag hier niet van afwijken. Hoe kan dit echter werken, als de Ris discussie mogelijk maakt, en/of niet alle eisen afdoende zijn opgenomen?

De vigerende Ris leidt in de praktijk tot veel discussie tussen betrokken partijen en derhalve dienen we ervoor zorg te dragen da de Ris 2020 wel correct.

De Ris 2020 dient wat ons betreft dan ook alle voorschriften te bevatten die er **gelden voor de voertuigen zelf**. Alle andere zaken die te maken met de processen van de spoorwegonderneming en/of andere marktpartijen, die te maken hebben met **gebruik van de voertuigen** horen niet thuis in de Ris en dienen elders in de wetgeving te staan.

Hierom is de concepttekst van de Ris 2020 nog verre van af, compleet en correct wat ons betreft.

4 Betrokken partijen

We zijn helaas genoodzaakt, om in dit commentaar onze ontzetting uit te moeten spreken.

We vinden het bizar, dat we moeten vaststellen dat Ricardo **Nederland** B.V. “als een van de conformiteitsbeoordelingsinstanties” – zoals dat in de “Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)” – wordt genoemd.

Kennelijk is binnen het Ministerie – en zelfs ná het ‘FYRA-debacle’ – (nog steeds) niet duidelijk, hoe **essentieel** de scheiding tussen conformiteitsbeoordeling en consulting/andere bedrijfsactiviteiten is.

Ricardo **Certification** B.V. is immers de conformiteitsbeoordelingsinstantie, en Ricardo Nederland B.V. de consulting-tak van Ricardo.

Hoe dan ook is de tekst van de IAK-beantwoording niet correct. Ook de toelichting in het Ris 2020-concept vermeldt Ricardo Nederland B.V.

De vraag is dan ook, welke firma er nu betrokken is geweest bij de totstandkoming van dit Ris 2020-concept en, of dit nu de juiste tak van Ricardo was of niet.

5 Concept Ris 2020

Belgorail heeft het volgende commentaar op de tekst van de concept-Ris 2020 die voorligt ter internetconsultatie:

§ 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

Eerste lid

Om een objectieve toetsing van de Ris-eisen als ‘DeBo NL’ mogelijk te maken, vinden wij het zeer belangrijk dat gedefinieerde termen in de Ris consistent worden toegepast en dat de definities geen ruimte laten voor subjectieve invulling door betrokken partijen. Bovendien dienen de gebruikte definities voor de Ris overeen te komen met de overige Nederlandse (spoor)wetgeving.

De definities “ATB”, “ATBEG”, “ATBNG”, “ERTMS” en “ETCS” zijn wat ons betreft onvoldoende duidelijk. Het is in deze Ris niet altijd even duidelijk/correct beschreven wat het verschil is tussen de diverse ATB-functionaliteiten en on-board ATB-systemen. Er dient derhalve te worden verwezen naar de respectievelijke documenten waar deze functionaliteiten afdoende worden beschreven.

Een definitie voor “beheerder” ontbreekt en zou volgens ons wel moeten worden toegevoegd.

Wij stellen voor om de definitie “bijzonder voertuig”, “bijzonder spoorvoertuig” te noemen en dit begrip in de gehele Ris te gebruiken in plaats van beide begrippen.

De term “ISO” wordt in het verdere document niet meer gebruikt en dient onzes inziens derhalve te worden verwijderd.

De definitie “STM” is wat ons betreft onvolledig, er dient te worden verwezen naar de documenten waar “*specific transmission module*” wordt gedefinieerd (TSI CCS).

De term “vaste samenstelling” wordt in het verdere document niet meer gebruikt en dient onzes inziens derhalve te worden verwijderd.

Een vraag die we hebben: hoe zullen we in de praktijk omgaan met wijzingen in documenten genoemd in Bijlage 1? Wat doen we wanneer een document uit de lijst wordt herzien en deze versie vervolgens in een TSI wordt gehanteerd? Wat doen we dan met eventuele tegenstrijdigheden volgend uit de NoBo- en DeBo-beoordelingen?

Tweede lid

We stellen vast dat de volgende documenten in de verdere Ris-tekst (m.u.v. de nog te verwijderen toelichting) niet meer worden genoemd:

- TSI NOI;
- TSI PRM;
- TSI OPE;
- uitvoeringsverordening (EU) 2019/250;
- verordening 2016/1628.

Bovendien staat uitvoeringsverordening (EU) 402/2013 dubbel in de lijst genoemd. Wat ons betreft, zouden al deze definities dan ook dienen te worden verwijderd.

Artikel 2 Reikwijdte

Onderdeel c.

Hier dient ook te worden beschreven, hoe de conformiteitsbeoordeling dient plaats te vinden. Wij lezen nu dat een spoorvoertuig na een constructiewijziging aan elke eis van deze Ris op het moment van de herbeoordeling dient te voldoen. Dat zou kunnen betekenen dat er veel meer systemen dan noodzakelijk zouden moeten worden aangepast, op het moment dat de ongewijzigde voertuigen niet aan de laatste stand van de Ris voldoen.

Dit is volgens ons economisch niet haalbaar en dit wordt in de praktijk ook niet zo door de ILT toegepast. De normale gang van zaken binnen de EU is dat er slechts naar “de Delta” wordt gekeken: welke eisen gelden er voor de wijziging en wat is de impact van de wijziging in combinatie met een CSM RA. Dit zo ook zo in de Ris 2020 moeten worden beschreven.

Voor de duidelijkheid: in de praktijk zijn er dus jarenlang de nodige inzetverklaringen afgegeven / (aanvullende) vergunningen verleend, dan o.b.v. **onterechte/onjuiste keuringsverklaringen.**

Deze feitelijk illegale praktijk zal niet veranderen indien dit artikel niet wordt aangepast.

§ 2 Nationale technische voorschriften

Artikel 3 Besturing en Seingeving

Eerste lid/tweede lid

Deze tekst is niet correct.

We nemen aan dat er wordt bedoeld, dat de voertuigen moeten zijn uitgerust met één of meer systeem/systemen die compatibel is/zijn met één of meer ATB/ETCS-baansignaal/-baansignalen.

ATBEG / ATBNG / ETCS zijn functionaliteiten of baansignalen; echter geen systemen.

De spoorvoertuigen moeten boorduitrusting/apparatuur of systemen aan boord te hebben die overweg kunnen met deze functionaliteit/baansignalen.

Een STM ATB is een daarentegen wel een systeem (zonder dat dit iets zegt of dit op EG of NG baanvakken zou kunnen functioneren...).

Met deze mengelmoes van taalgebruik kunnen we als DeBo NL geen conformiteit beoordelen.

De conclusie is dat deze eerste twee leden dan ook dienen te worden gecorrigeerd. Er dient gesproken te worden over de functionaliteit van de baan en dat de trein de juiste boorduitrusting heeft voor de betreffende baansignalen.

Uiteraard dienen de definities rondom ATB/ETCS en de Bijlage 2, 3 en 4 consistent hiermee te zijn.

Derde lid

De tekst zelf is wat ons prima.

Echter, Bijlage 4 dient ook te beschrijven met welke frequentie de genoemde signalen [aantal maal per tijdseenheid] deze signalen moeten deze signalen.

Ook bevelen we aan, om duidelijk te formuleren, hoe (in welk formaat?), binnen hoeveel tijd na een incident of andere aanvraag, hoe snel (binnen hoeveel seconden/minuten/uren/etc.), en onder welke omstandigheden (denk aan een voertuigcrash), deze data moet kunnen worden overdragen aan de ILT in het desbetreffende geval.

Hierbij adviseren wij om tevens zeker te stellen dat uiteraard de ruwe data kan worden overgedragen; zonder dat deze kan worden gemanipuleerd voordat deze aan de ILT wordt overgedragen.

Vierde lid

Dit lid is zo niet te beoordelen.

Wat is bij voorbeeld “*Punktformige Zugbeeinflussung*”; deze term zijn we in Duitse vergunningen nog nooit zo tegengekomen.

Willen we niet eenvoudigweg zeggen: de DeBo NL moet vaststellen of er voor het te beoordelen spoorvoertuig een relevante Duitse vergunning voorhanden is, aan de hand waarvan kan worden vastgesteld, dat het betreffende spoorvoertuig geschikt is om met de Duitse baanbeveiliging op de grensbaanvakken met Duitsland te kunnen rijden?

Dan dient dit lid ook zo te worden geformuleerd. Daarbij mogen we van ProRail verwachten dat zij de specificaties afdoende kunnen specificeren. Deze specificaties kunnen in een bijlage van de Ris worden toegevoegd.

Vijfde lid

Analoog aan het vierde lid dient dit lid te worden herschreven opdat dit aspect ook objectief te beoordelen is.

Artikel 4 Aarding

De genoemde figuur ontbreekt (en kan dus niet door ons worden getoetst). We nemen aan dat dit een figuur is uit de genoemde EN 50153?

Deze tekst beschouwen we als ronduit slecht. Het is momenteel volledig onduidelijk of dit artikel objectief te beoordelen zal zijn. De eerste zin stelt immers dat er “slechts rekening gehouden moet worden”. Bovendien kan een voertuig geen rekening houden met iets maar de mensen die dit voertuig ontwerpen en bouwen wel. Deze zin is ook niet geschreven als een eis maar meer als een soort advies.

Er dient duidelijk te worden gesteld waaraan het voertuig moet voldoen. Is het EN 50153, of niet? Is het slechts paragraaf 6.2.2, of is er meer? Hoe bepalen we een eventuele RMS-waarde en wat is dit überhaupt (een definitie ontbreekt immers)?

We verzoeken het Ministerie derhalve dit artikel volledig te herzien met als doel een te objectief te beoordelen eis te verkrijgen.

Artikel 5 Magneetremmen

Eerste lid

Deze formulering is volgens ons veel te subjectief en derhalve niet afdoende/acceptabel. Bovendien mist deze tekst het doel zoals gesteld in de toelichting; namelijk dat er in Nederland magneetremmen zouden zijn vereist voor alle personentreinstellen.

De formulering van Artikel 5b van de vigerende Ris luidt: “Treinstellen die in verband met de constructie, massa en beremming gevoelig zijn voor blokkeren of waarbij onder slechte adhesiecondities ontoelaatbare remwegverlengingen optreden, zijn voorzien van een antiblokkeerinstallatie en van een adhesie-onafhankelijke rem of van adhesieverbeterende maatregelen die het blokkeren van de wielen goed bestrijden.” Dit is zeker ook niet volledig objectief maar wat ons betreft zelfs beter dan het huidige voorstel voor de Ris 2020.

Derhalve verzoeken wij het Ministerie, om dit eerste lid compleet te herzien, en objectief te formuleren, wat er daadwerkelijk noodzakelijk is: het gaat hier om het aantonen van de maximale remweg zoals dit in de vigerende Ris ook wordt gedaan. De nieuwe formulering zou dit ook moeten beschrijven, en wel op een objectieve wijze, met inbegrip van de van toepassing zijnde klimatologische omstandigheden waarmee moet worden gerekend/getest.

We merken op, dat voor het thema remmen er ook eisen worden gesteld in de vigerende Regeling spoorverkeer. De zaken moeten wat ons betreft als volgt worden gescheiden: in de Ris 2020 zou dienen te worden gesteld, aan welke objectieve eisen de voertuigen dienen te voldoen, en in de Regeling spoorverkeer moet worden gesteld, wat men moet doen als een deel van de remmen niet of niet volledig werkt. Als er in de beide Regelingen over remwegen wordt gesproken, of over hellingen, moet dit uiteraard wel op een consistente wijze gebeuren. Dit lijkt ons momenteel niet het geval te zijn. Bij het herschrijven van dit artikel dient ook te worden zeker gesteld, dat de voertuigeneisen compatibel is met het RINF.

Last, but not least, merken we op, dat ook de overige voorschriften van ProRail (Netverklaring e.d.) hier naadloos op moeten aansluiten. Er zijn momenteel dus te veel locaties waar het thema remmen wordt beschreven en dat vraagt wat ons betreft spoedig om een correcte harmonisatie opdat de correctheid en consistentie, en daarmee de spoorwegveiligheid wordt gewaarborgd.

Tweede lid

Slechts “magneetremmen” melden, is volgens ons onvoldoende. Wij kunnen weliswaar beoordelen of een trein is uitgerust met magneetremmen; dit zegt echter helemaal niets over het feit, of deze überhaupt dienen te functioneren, of wat ze dan zouden moeten doen; en onder welke omstandigheden. Men kan b.v. korte of lange magneetremmen construeren; hoe hoog boven de spoorstaaf dienen ze te hangen; hoe dient het magnetisch veld eruit te zien; wat is de definitie van noodremming; mogen wervelstroomremmen ook; welke belasting (in welke vorm dan ook) mag een spoorvoertuig wel of niet op spoorstaven uitoefenen, etc. etc.?

Vierde lid

Hier staat weer dat magneetremmen niet persé verplicht zijn. Dit is niet consistent met de toelichting.

Artikel 5 dient wat ons betreft in zijn geheel te worden herschreven aangezien het doel en de eisen niet duidelijk zijn. Bovendien zijn wat ons betreft de eisen niet afdoende geformuleerd.

Artikel 7 Loopeigenschappen

Algemeen

De in RINF opgenomen 1:20 spoorstaafneiging ontbreekt.

Eerste lid

De huidige tekst is wat ons betreft niet correct. Waarom wordt minimaal 730 mm geëist; gaat het niet wederom primair om de belasting van een wiel op de spoorstaaf? Dit dient ook zo te worden beschreven.

De tekst in de toelichting is duidelijker en correcter; de Ris 2020-tekst kan hier, wat ons betreft, gebruik van maken.

Tweede lid

Dit spreekt het eerste lid tegen! Derhalve zou het ons voorstel zijn om het eerste lid te verwijderen.

Is de 730 mm dus de ondergrens van versleten wielen, of is het iets anders?

Welke objectieve criteria zullen er worden gehanteerd voor “geen onveilige situatie” en voor welke omstandigheden zullen deze gelden?

Derde lid

Wij maken hieruit op, dat er geen enkele beperking voor kruisingen en Engelse wissels kan/zal worden opgelegd voor spoorvoertuigen met een wieldiameter groter dan 730 mm. Is dit ook de bedoeling?

In dat geval is dit lid prima. Zo niet, dient dit lid te worden herschreven.

Vierde lid/vijfde lid/zesde lid

Aan de hand van wat dienen we deze eisen te beoordelen: aan de hand van een (statische) berekening, simulatie, beproeving, etc.? Dit dient wat ons betreft objectief te worden beschreven.

In Bijlage 12 staan ineens eisen voor spoormachines in vervoermodus (wagens). Dit lijkt ons zeer inconsistent met “normale wagens”. Derhalve zouden Artikel 7, Bijlage 7 en Bijlage 12 moeten worden herschreven opdat deze consistent met elkaar zijn.

Artikel 8 Wielflensmeerinstallaties

Is het alleen van belang wat de positie is en waar het smeermiddel vóór het wiel wordt aangebracht? Er wordt niets gezegd over de functie of het smeermiddel (men mag dus elk middel gebruiken?).

Artikel 10 Stoorstroomcompatibiliteit met infrastructuur

We stellen voor om in dit artikel overal te schrijven “detectie van het spoorvoertuig door de beheerder” in plaats van “detectie”.

Artikel 11 Aanzetversnelling

De bewoording hoe (papierwerk, simulaties en/of testen op de baan)/waar (denk aan bogen en/of hellingen)/onder welke (klimatologische) omstandigheden de aanvrager dit moet aantonen en/of meten, ontbreekt volledig. Zonder die bewoording kunnen wij deze eis niet correct beoordelen op conformiteit.

Artikel 12 Stroomafname 1500 V DC

De bewoording hoe (papierwerk, simulaties en/of testen op de baan)/waar (/onder welke (klimatologische) omstandigheden de aanvrager dit moet aantonen en/of meten, ontbreekt volledig. Zonder die bewoording kunnen wij deze eis niet correct beoordelen op conformiteit.

We stellen voor om de genoemde “NEN-EN 50388:12” te vervangen door “EN 50388”. Dat dit versie 2012 is, staat immers al in Bijlage 1 vermeld.

Overigens betreft het de “1500 V DC **energievoorziening**”. Het zou volgens ons correcter zijn om dit ook zo op te nemen in de Ris. Dus overal “1500 V DC” te vervangen door “1500 V DC energievoorziening”. Ditzelfde geldt voor andere artikelen en idem voor 25 kV AC (**artikelen 13 en 14**).

Er worden in Bijlage 12 ineens veel meer eisen gesteld voor spoormachines in vervoermodus. Dit lijkt ons zeer inconsistent. De eisen rondom “1500V DC” en “25 kV AC” dienen wat ons betreft dan ook volledig te worden herzien. **Dit geldt dus voor artikelen 12 t/m 14.**

Artikel 14 Compatibiliteit met 25 kV AC

Eerste lid

De bewoording “in afstemming met de beheerder” vinden we zeer ongewenst/onacceptabel. Volgens ons zou het veel verstandiger om hier ook objectieve eisen op te nemen.

De beheerder dient haar eisen duidelijk te maken aan het Ministerie, en het Ministerie deze vervolgens opneemt in de Ris 2020. Het doel hoort volgens ons te zijn om voertuigen in principe altijd (en objectief) toe te laten “tenzij” zoals de Europese Commissie dit nastreeft. Dit doel kan in gevaar komen indien dit deels aan de beheerder wordt overgelaten.

Bovendien is de vraag: wat is de eis waaraan de DeBo dient te beoordelen? Indien dit de aanwezigheid van een verklaring van de beheerder is, dat een spoorvoertuig “akkoord is v.w.b. de 25 kV AC energievoorziening”, dient dit ook zo te worden opgenomen in de Ris 2020.

Overigens is de correcte afkorting “kV” en niet “KV” zoals in de eerste regel staat.

Volgens ons is er ook sprake met inconsistentie met de betreffende Bijlagen waarin 25 kV aan de orde komt.

Tweede lid

Er ontbreekt andermaal hoe, en/of waar, en/of onder welke omstandigheden dit moeten aangetoond door de aanvrager. Zonder deze specificatie kunnen wij voor dit lid niet objectief beoordelen op conformiteit.

Artikel 15 Grensbaanvakken

Derde lid/Vierde lid

Hoe beoordeelt een DeBo NL deze eis? Men hoeft immers niet te weten, hoe of wat een DeBo BE c.q. DeBo DE doet, c.q. welke verklaringen deze afgeeft/in het verleden afgaf, of welke vergunning DVIS en EBA afgeven/afgaven.

Dit lid dient te worden verduidelijkt; zonder deze verduidelijking kan een DeBo NL volgens ons niet beoordelen, of een aanvrager aan deze leden voldoet.

Men zou hierbij kunnen verwijzen naar In België/Duistland afgegeven vergunningen.

Artikel 16 Uitbreiding gebruiksgebied van bestaand materieel

Onderdeel a

De genoemde referentiepunten kennen we niet. Deze tekst lijkt ons derhalve incorrect en dient te worden herzien.

Mochten deze punten wellicht zijn opgenomen vanwege het RISC-document 16/797-ST09 van d.d. 31/10/2019, hebben we daarover de volgende opmerkingen:

1. We raden het Ministerie ten stelligste af, om de Ris 2020 te baseren op concept documenten indien deze (nog) niet in deze vorm zijn geaccepteerd/Europese wetgeving zullen worden; en
2. “punt **7.4.2.4** van de bijlage bij TSI CC” zou moeten zijn “punt **7.4.2.4** van de bijlage bij de TSI CC”.

Onderdeel b

Het is op zich prima om hier te verwijzen naar Bijlage 10.

Echter, zonder de aanwezigheid van deze Bijlage 10 kunnen we momenteel niet beoordelen of deze correct is, dan wel consistent met andere bijlagen (b.v. met de Bijlagen 11 en 12).

Derhalve verzoeken wij het Ministerie dan ook vriendelijk, doch zeer dringend, om de Ris 2020 nogmaals ter consultatie voor te leggen, zodra alle uit de consultatie volgende opmerkingen zijn verwerkt en de Ris verder is uitgewerkt/gecompleteerd.

Artikel 17 Uitbreiding gebruik bestaand materieel HSL-Zuid

In lijn met de titel van Artikel 16 zou het wellicht consistenter zijn om de titel te wijzigen in “Artikel 17 Uitbreiding gebruiksgebied van bestaand materieel op HSL-Zuid”.

De tekst van dit artikel is op zich prima wat ons betreft.

Echter, gelet op het voorstel van Bijlage 11 stellen we vast dat er niets wordt gezegd over de eisen die al dan niet gelden voor **Spoormachines en Rail-wegvoertuigen op HSL-Zuid?**

Overigens; welke eisen stellen we aan nieuwe voertuigen op HSL-Zuid?

Artikel 18 Spoormachines en rail-wegvoertuigen

Er missen wat ons betreft nog de categorieën (spoor)voertuigen die voldoen aan **EN 15954** (trailers en bijbehorende uitrusting), **EN 15955** (uit het spoor te nemen machines en bijbehorende uitrusting) en **EN 13977** (draagbare machines en lorries voor constructie en onderhoud). Deze categorieën zijn weergegeven op de onderstaande figuur:

Annex D (informative)

Structure of European Standards for track construction and maintenance machines

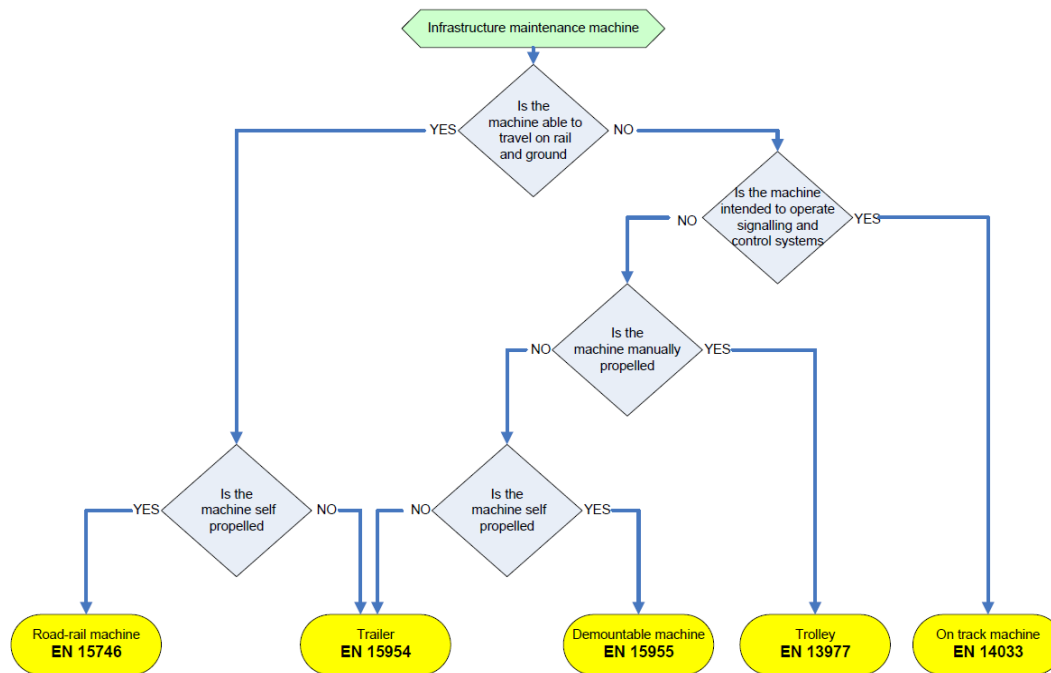


Figure D.1 — Flowchart of European Standards for track construction and maintenance machines

Er dienen wat ons betreft ook separate eisen voor deze voertuigen in dit artikel te worden opgenomen omdat we deze anders niet kunnen beoordelen.

Daarenboven zijn er de thema's **TCVT** en **ProRail Erkenning**. In de vigerende Ris wordt voor de "**working mode**" geëist dat een instantie die erkend is door de Stichting Toezicht Certificatie Verticaal Transport ("TCVT") het spoorvoertuig moeten keuren.

Deze *working mode* ontbreekt volledig in de huidige concept tekst en dient volgens ons te worden toegevoegd.

De huidige procedure met betrekking spoormachines en rail-wegvoertuigen is volgens ons, dat ProRail in de praktijk zeggenschap heeft over de spoormachines die op het spoor mogen rijden. Alvorens een spoorvoertuig door ProRail wordt geaccepteerd, moet er door een door ProRail erkende instantie **aanvullend aan de Ris** worden gekeurd. Dit staat volgens ons haaks op de Europese regelgeving van spoorvoertuigkeuring en deze **verborgen** procedure dient dan ook vanuit het Ministerie te worden opgeheven/verboden.

Tenslotte achten wij het van groot belang voor spoormachines en rail-wegvoertuigen dat er onderscheid wordt gemaakt tussen eisen voor sporen waarop normaal verkeer plaatsvindt en voor sporen die **buiten dienst gesteld** zijn. Met het oog op de onderhoudskosten van het spoor is het wat ons betreft zeer aan te raden dat spoormachines en rail-wegvoertuigen niet aan alle eisen hoeven te voldoen op het moment dat deze alleen op sporen rijden die buiten dienst zijn gesteld.

§ 3 Procedureel kader indienstelling

Artikel 20 Inschrijving register

Een actueel project waarbij Belgorail is betrokken, leert dat dit artikel zo **niet kan worden ingevoerd** zoals in de concept-tekst verwoord. Dit artikel dient dan ook volledig te worden herzien en we zijn gaarne bereid om alle noodzakelijke details met het Ministerie te bespreken.

Kern is dat er momenteel een vicieuze cirkel is. Volgens artikel 26k, eerste lid van de Spoorwegwet mag een voertuig zonder vergunning zich niet op de hoofdspoorweginfrastructuur bevinden. Om een (tijdelijke) vergunning te krijgen, moet er een compleet dossier zijn waaruit blijkt dat het voertuig aan alle eisen voldoet en er een typevergunning beschikbaar is en deze is bovendien is geregistreerd in ERATV. Dit is **onmogelijk** op het moment dat het een nieuw (type)voertuig betreft dat nog op infracompatibiliteit moet worden getest.

Bij de herschrijving van dit artikel zal dus moeten nagedacht over voertuigen die nog **helemaal geen vergunning** hebben. Wat ons betreft, zou het een oplossing kunnen zijn, dat er een (tijdelijke?) inschrijving in het **nationale** voertuigregister mogelijk zou moeten zijn voor voertuigen waarvan het ontwerp en de ontwikkeling aan alle eisen van de Ontwerp- en ontwikkelingsfase voldoet conform Bijlage 13, én er een houder is die verantwoordelijk is voor (de technische status) van het spoorvoertuig tijdens de typetestfase.

Artikel 21 Conformiteitsbeoordeling

Tweede lid

Het is wat ons betreft correct om “één van de volgende modules” te hanteren in plaats van “een van de volgende modules”.

Artikel 22 Voertuigvergunningen

Tweede lid onderdeel b

Om onvolkomenheden, incorrectheden, onduidelijkheden en misverstanden, zoals deze nu redelijk vaak voorkomen met betrekking tot afgegeven vergunningen in de toekomst te voorkomen, stellen wij voor om de parameters gerelateerd aan nationale eisen op te nemen in een **uitputtende bijlage** van de Ris 2020.

Artikel 23 Ontheffing, vrijstelling en tijde gebruiksvergunning

Eerste lid

We merken op, dat dit wat ons betreft dus zonder meer het geval zou moeten zijn op het moment dat er wordt voldaan aan de eisen gerelateerd aan de Ontwerp- en ontwikkelingsfase plus keuring van de zoals dit is benoemd in Bijlage 13. We zouden deze opmerking graag terugzien in dit lid, dan wel tussengevoegd als tweede lid van dit artikel.

Tweede lid

Deze tekst is niet correct indien het spoorvoertuig **niet via een grensbaanvak** naar Nederland komt. We merken op dat veelvuldig spoorvoertuigen per schip (zoals b.v. Class 66-locomotieven) en/of per dieplader (zoals b.v. trams/SNG) naar Nederland komen.

Dit lid dient dan ook te worden herschreven zodat dit slechts noodzakelijk is, indien het spoorvoertuigen daadwerkelijk via een grensbaanvak naar Nederland komt.

Derde lid

We adviseren om tevens iets op te nemen opdat onderhoud van spoorvoertuigen tijdens typetests ook afdoende dient te worden uitgevoerd.

Zie ook ons commentaar op Artikel 20.

Vierde lid

We zouden graag willen toevoegen dat er tevens dient te worden beoordeeld conform de eisen met betrekking tot de Ontwerp- en ontwikkelingsfase conform Bijlage 13.

Overig

We maken het Ministerie er graag op attent dat de ILT momenteel haar eigen systeem hanteert voor het aanvragen van ontheffingen/tijdelijke vergunningen en dat de benodigde documenten **niet duidelijk/niet goed** zijn geformuleerd.

Zoals reeds vermeld voor voertuigregistratie zijn we gaarne bereid om onze kennis en ervaring, **opgedaan na invoering van het vierde spoorwegpakket** toe te lichten, voordat de nieuwe Ris 2020 wordt ingevoerd.

§ 4 Controles en tests van spoorvoertuigen

Algemeen commentaar

Volgens ons hoort deze hele paragraaf zeker niet thuis in de Ris.

De Ris heet niet voor niets Regeling indienststelling spoorvoertuigen en in het verleden zelfs Regeling keuring spoorvoertuigen.

Deze regeling dient volgens ons slechts te worden gebruikt door instanties die spoorvoertuigen leveren/wijzigen/beoordelen. Deze hebben (principiëel) helemaal niets te maken met wat er met deze voertuigen wordt gedaan nadat ze in dienst zijn gesteld.

Controleren en testen van voertuigen hoort thuis binnen de **Regeling spoorverkeer**. Dat is de regeling voor procedurele voorschriften die wordt gehanteerd door spoorwegondernemingen en onderhouders en/of aannemers nadát de spoorvoertuigen in dienst zijn gesteld.

Deze paragraaf hier opnemen zal wat ons betreft de consistentie van de wetgeving zeer nadelig beïnvloeden met alle mogelijke veiligheidsrisico's van dien.

Artikel 25 Controles

Tweede lid

In de definities van de concept-Ris 2020 werd “TSI OPE” genoemd in plaats van “TSI Exploitatie en Verkeersleiding”.

De naam/definitie/afkorting voor deze TSI moet uiteraard wel consistent blijven en dientengevolge aangepast in de gehele Nederlandse wetgeving.

Artikel 26 Tests

Algemeen

Deze tekst heeft weer te maken met vergunningen en hoort niet in deze paragraaf niet thuis wat ons betreft. Alles rondom de eisen aan de voertuigen hoort in de Ris, en alles wat met processen van vervoerders te maken heeft hoort elders in de nationale wetgeving.

Overigens vermeldt de toelichting dat het kennelijk om proefbedrijf gaat. Dat is wat ons betreft heel specifiek bedrijf met reizigers aan boord. Dat hoort nog minder thuis in de Ris en nog veel meer in de Regeling Spoorverkeer wat ons betreft.

Men kan, en mag niet verwachten dat vervoerders dit in een Ris zullen vinden, wat ons betreft.

Eerste lid

Dus slechts een melding aan de beheerder is voldoende? De beheerder mag zich dus niet meer bemoeien met de vergunning? Dit klopt niet met de rest van de wetgeving.

Tweede lid

Dit is wat ons betreft niet acceptabel en ook niet in lijn met Artikel 17. De eisen voor de voertuigen moeten duidelijk zijn, en het verkrijgen van een vergunning mag niet afhangen van de mogelijk subjectieve mening van de beheerder. Dit staat haaks op de Europese gedachte/wetgeving.

Ook is het vreemd dat hier wordt gesproken over “hogesnelheidsspoorwegsysteem” terwijl er in Artikel 17 specifieke baanvakken worden benoemd. Dit is wat ons betreft niet consistent en dient te worden aangepast.

§ 5 Onderhoud van spoorvoertuigen

Algemeen

Net als Paragraaf 4 heeft deze paragraaf 5 wat ons betreft helemaal **niets te zoeken in de Ris**.

Conform de Europese gedachte/wetgeving zijn zaken strikt gescheiden: de vervoerder dient te controleren of een voertuig op de infrastructuur kan en mag rijden aan de hand van de voertuigvergunning en het RINF. Ook controleert deze fysiek of zij er veilig mee kan en mag rijden. De veiligheid wordt door de vervoerder beheerd aan de hand van haar SMS.

Onderhoud wordt impliciet afgedekt in/met het SMS. Ook moet de vervoerder in ogenschouw houden, dat er een ECM is, en dat deze afdoende is gecertificeerd. De houder moet ook bewaken dat er een ECM is en dat de vergunningen in orde zijn.

Het onderhoud kan volledig worden uitbesteed. Dat zijn allemaal **procedurele kwesties** die niet in een Ris horen.

Mocht het Ministerie tot de conclusie zijn gekomen, dat een aantal zaken uit de Spoorwegwet nog ontbreekt in lagere wetgeving, dient wat ons betreft de **Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen en Regeling spoorverkeer** te worden aangepast.

Het is in voorkomend geval opmerkelijk te noemen, dat de Regeling spoorverkeer op 01-10-2019 werd aangepast. De referentie daarin naar de TSI CCS – beschikking nr. 2006/679/EG die al sinds 25/01/2012 niet meer geldig – werd toen niet aangepast.

Artikel 27 Onderhoudssysteem

Het enige wat er volgens ons behoort te zijn, voordat een positieve beoordelingsverklaring kan worden opgesteld, is **de onderhoudshandleiding** van een fabrikant/van degene die een wijziging aan het spoorvoertuig uitvoert. Daar kan een DeBo op toetsen, en daar hoort een DeBo op te toetsen voordat de vergunning kan worden afgegeven.

Wat er vervolgens qua onderhoud allemaal gebeurt, heeft niets meer met vergunningverlening te maken met **toezicht op de veiligheid**.

Dit artikel hoort niet in de Ris.

Artikel 28 Uitbesteding onderhoud

Ook dit artikel hoort niet in de Ris maar in de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen/Regeling spoorverkeer.

Artikel 29 ECM-Certificaat

Dit artikel hoort niet in de Ris maar eventueel in de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen/Regeling Spoorverkeer.

Voor de goede orde: andere daartoe geaccrediteerde instanties – zoals Belgorail – mogen ook ECM-certificaten afgeven.

Deze tekst kan dan ook als **verstoring van marktwerking** worden beschouwd.

Dit artikel zou dus volledig kunnen/moeten vervallen, dan wel in de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen/Regeling spoorverkeer worden opgenomen.

Dan zou er tevens moeten worden beschreven dat de **minister slechts één persoon/orgaan** is die deze certificaten kan afgeven, maar er ook een markt voor is.

Artikel 30 Certificaat uitbestede onderhoudsfunctie

Hiervoor geldt volgens ons exact hetzelfde als beschreven voor Artikel 29.

Artikel 31 Erkenning onderhoudswerkplaatsen

Wat ons betreft, is de huidige erkenning van onderhoudswerkplaatsen ook **verstoring van marktwerking** en is er geen enkele reden om te eisen dat onderhoudswerkplaatsen erkend dienen te zijn – zoals dat ook door dit artikel wordt onderkend.

Wat ons betreft **hoort dit artikel sowieso niet in de Ris** en hoort het ook nergens anders te staan.

Artikel 37 van de Spoorwegwet hoort dan ook zo spoedig mogelijk te verdwijnen.

§ 6 Wijziging andere regelingen

Algemeen

Wij vinden het zeer opmerkelijk dat binnen de Ris een andere regeling wordt gewijzigd. Dit maakt de wetgeving wat ons betreft niet transparanter/niet duidelijker.

Daarom raden wij deze methode zeer af.

Desalniettemin, als er volgens het Ministerie toch andere regelingen worden aangepast binnen de nieuwe Ris, pleiten wij er zeer voor om ook de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen/Regeling spoorverkeer dan maar direct me te nemen en wellicht zelfs te integreren tot één regeling.

Bijlagen

Bijlage 1

Nr 1

De verwijzing naar Artikel 7 klopt niet. Er wordt in Artikel 7 niet over EN 14033-1 gesproken.

Nr 8 t/m 12

De tekst van Artikel 10 vermeldt deze normen niet. Derhalve dient de “10” te verdwijnen uit de lijst.

Bovendien mag er specifieker worden vermeld, wáár in Bijlage 5 de normen worden genoemd; dat verhoogt wat ons betreft de leesbaarheid.

Nr 14

De verwijzing naar Artikel 10 lid 1 klopt niet; daar wordt niet naar de norm verwezen. In Bijlage 5 echter wel. Dus Bijlage 5 en de specifieke locatie(s) graag vermelden.

Nr 19

Deze verwijzing is krom v.w.b. Artikel 16. In Artikel 16 wordt al naar Bijlage 10 verwezen. De “16 en” daarom graag verwijderen.

Nr 22

Deze is gelijk aan Nr 12. Daarom Nr 22 graag verwijderen.

Nr 23 en 24

Graag specifieker benoemen, waar in Bijlage 5 de normen worden genoemd.

Bijlage 2 behorende bij artikel 3, tweede lid, onderdelen a en b

Hoofdstuk 2. ATBEG-functies

2.1. Definities

De definities voor “ATBEG (fase 3)”, “ATBEG (fase 4)” en “ATBL-NL” dienen te worden toegevoegd.

Het is vreemd dat hier “ATBNG” wordt vermeld terwijl Bijlage 2 alleen maar over ATBEG lijkt te gaan.

Derhalve dient onzes inziens correcter in de Ris te worden beschreven wat de ATBEG en ATBNG functionaliteiten zijn en hoe deze met mekaar te maken hebben.

Ook is het wat ons betreft an sich vreemd, dat er bij de definitie van “uitgeschakeld” wordt genoemd hoe dit zou dienen te gebeuren. De definitie zou de status dienen weer te geven en verderop zou dienen te worden beschreven, hoe deze status te bereiken is

Hetzelfde geldt voor de opmerking dat de snelheidsbewaking indien geen cabine wordt bedient, geen ATB-functie is.

2.3. Timing requirements

Er ontbreken tweemaal spaties na “SSnelrem-SATB”.

2.4 Configureren van de bewaakte snelheden

De tekst dat de minister zaken kan veranderen, hoort hier wat ons betreft zo niet thuis en dient te worden verwijderd. Echter, indien er wordt bedoeld dat dit in de toekomst voor alle voertuigen zou gelden, dient het ook als een tip te worden geformuleerd.

2.6. Auditieve signaleringen naar de machinist

Onzes inziens ontbreken de referenties van “gong.wav” en “bel.wav”.

We zouden het Ministerie willen verzoeken, om deze files beschikbaar te maken via de website van ProRail en/of de website van de ILT.

2.7. Optische signaleringen naar de machinist

4.7.1 Er staat foutievelijk “ERMTS” in plaats van “ERTMS”.

2.9. Veiligheids- en beschikbaarheidseisen

Onzes inziens ontbreekt de uitleg, hóe de genoemde niveaus te berekenen/aan te tonen zijn. Ook lijkt de definitie van “SIL 1” te missen.

Document RLN00027 zou op de website van ProRail en/of de ILT te vinden moeten zijn.

Bijlage 3 behorende bij artikel 3, tweede lid, onderdelen b en c

Algemeen

Wat ons betreft, ontbreken definities voor: “ERA”, “DA”, “CS”, “DMP”, “EVC”, “NL-mode”, “SL-mode”, “NP-mode”, “EBI”, “Lambda treinen”, “Gamma treinen”, “nominale noodremafstanden”, “EBI-afstanden”, “SUBSET-026”, “Kv”, “Kr”, “Kt”, class b systeem”, etc.

Bovendien ontbreekt de eis met betrekking tot de te tonen seinbeelden zoals beschreven in de Regeling spoorverkeer.

Hoofdstuk 2. ERTMS

De “Reeksen Specificaties #1, #2 en #3” dienen te worden gedefinieerd; er dient te worden verwezen naar de betreffende Europese documenten.

2.5. Eisen aan installaties van ERMS van Reeksen Specificaties #1 en #2

We raden aan om de tekst “Radio Block Centers (“RBC’s”)” toe te voegen na “infra entiteiten”.

2.6. Eisen aan installaties van ERMS van Reeksen Specificaties #1, #2 en #3

Eerste lid

Het lijkt ons dat deze eis niet hier maar bij punt 2.4 thuishoort.

2.7. Testprocedure voor trein-baan integratie

Document RLN00295 zou op de website van ProRail en/of de ILT te vinden moeten zijn.

Bijlage 4 behorend bij artikel 3, derde lid

Zie ons commentaar voor Bijlage 12 onderdeel b.1.

Bijlage 5 behorend bij artikel 10, eerste lid, onder a Algemeen

Deze bijlage lijkt ons **veel te streng voor de spoorvoertuigen** te zijn en we pleiten dan ook voor een openbare discussie over hoe hiermee om te gaan.

Door té strenge eisen te stellen, nemen de kosten voor de voertuigen toe. De vraag is, of het niet veel slimmer is om waar nodig de infra aan te passe als dit slechts een paar punten betreft, en zo de kosten voor de vervoerders wellicht drastisch te verlagen.

Bovendien ontbeert de huidige tekst van deze bijlage **de broodnodige definities** (wat zijn b.v. “de Wildenrath-testen”, “uitschakelcommando”, etc, etc.?) en bevat de huidige bijlage regelmatig kromme tekst, zoals b.v. “samenstelling van spoorvoertuigen”.

Hiermee is **deze ook niet te gebruiken voor een conformiteitsbeoordeling**. Ook wordt niet altijd even duidelijk en/of correct beschreven hoe of wat er wel of niet moet worden getoetst/gedaan.

Bovendien dient de “**Application Guide**” te worden benoemd met naam en toenaam. We verzoeken bovendien dat deze vrij beschikbaar is via de website van ProRail en/of de ILT. Hetzelfde geldt ook voor het genoemde document “**Memo Parallelloop voor SG AKMI v1.1. d.d. 18 december 2014**”.

Wat ons betreft, kan deze bijlage niet zo blijven.

Bijlage 6 behorend bij artikel 10, eerste lid, onder b en tweede lid, onder a Algemeen

Eigenlijk geldt voor deze bijlage hetzelfde als voor Bijlage 5.

De tekst is **soms krom en zeker niet objectief te toetsen**. De aanvrager van een vergunning heeft geen idee waar deze aan toe is. Wat is b.v. een “maandnorm” en wat kan een aanvrager hiermee?

De meetomstandigheden zijn ook volkomen onduidelijk, hetgeen wellicht altijd tot subjectieve discussie kan/zal leiden. Hier kan de conformiteitbeoordelingsinstantie niet mee werken. Het lijkt ons dat dit ook voor de ILT geldt.

Er moet het nodige aan deze bijlage worden veranderd en we pleiten andermaal voor een openbare discussie hieromtrent.

Bijlage 7 behorend bij artikel 10, derde lid

Ook deze bijlage kent andermaal een aantal kromme zinnen. Helaas is ook in deze bijlage niet beschreven, hoe, of wat, of hoe vaak, of onder welke omstandigheden er moet worden gemeten. Dit leidt tot subjectiviteit en moet daarom ook worden aangepast/verduidelijkt.

Er wordt verwezen naar een “onderstaande figuur” maar deze ontbreekt helaas.

De inhoud van deze bijlage kan meteen worden meegenomen tijdens de bepleite openbare discussie omtrent de Bijlage 5 en 6.

Bijlage 8 behorende bij artikel 15, eerste lid

1.2.

Een (correcte) definitie voor “Punktförmige Zugbeeinflussung” ontbreekt. Het lijkt ons dat deze eis een herhaling/dubbeling is van de eis uit Artikel 3, eerste lid. Daarom kan deze eis worden verwijderd

1.3.

Een (correcte) definitie voor “GSM-R NL” ontbreekt. Geldt deze eis niet zonder meer voor alle spoorvoertuigen met een cabine? Dan dient deze eis ook zo in de gehele Ris te worden geformuleerd.

3.1

Gelet op Artikel 7, eerste lid, en de rest van Artikel 7, is deze eis dubbel met Artikel 7, eerste lid; c.q. niet goed gedefinieerd. Deze eis dient dan ook te worden herschreven.

3.2.

Waar zijn “standaard UIC stoot- en trekwerk” en “UIC remaansluiting” gedefinieerd? Deze eis kan zo niet worden gebruikt voor een conformiteitsbeoordeling.

4

De verwijzing is niet erg duidelijk en dient beter te worden beschreven. Waar hoort indexnummer 4 bij; waar staat deze index? Waar hoort de Bijlage 3 bij; bij SUBSET—026, of bij de Ris?

Bijlage 9 behorend bij artikel 15, tweede lid

Er wordt nog een reactie verwacht van marktpartijen op routespecifieke eisen. **Hoe/wanneer kunnen we reageren of wat? Dit is ons helaas geenszins duidelijk.**

Bijlage 10 behorende bij artikel 16

Het is prima dat de eisen alleen betrekking zullen hebben op de infracompatibiliteit. Juist om deze reden vragen wij het Ministerie **vriendelijk, doch zeer dringend**, om ons de mogelijkheid te geven deze van eventueel commentaar te voorzien voordat de Ris 2020 wordt ingevoerd. Zeker gelet op de rest van het huidige concept.

Bijlage 11 behorende bij artikel 17

Eerste lid

Dit is dubbelop en **volkomen overbodig**. Gezien Artikel 17 dient de aanvrager hier sowieso al aan te voldoen. We stellen dan ook voor, om dit eerste lid in zijn geheel te verwijderen. Alle overige eisen worden immers ook niet herhaald.

Tweede lid, onderdeel b

We vinden het zeer opmerkelijk dat hier **300 mm** wordt geëist. Dit lijkt ons niet te kloppen. Is ook niet in mijn met de andere eis van **730 mm**.

Het gaat hier net als bij Artikel 7 weer om de belasting op het spoor. Daar dienen dan ook de juiste eisen voor geformuleerd.

Algemeen

Het dient wat ons betreft volkomen duidelijk te zijn welke eisen er gelden voor **spoormachines/rail-wegvoertuigen die op HSL-Zuid** worden ingezet. Dit mist wat ons betreft volledig.

Bijlage 12 behorende bij artikel 18

Bij de genoemde normen dienen de jaartallen/versies te worden verwijderd. Deze dienen in Bijlage 1 te worden opgenomen.

Algemeen

Zoals reeds beschreven voor Artikel 18 mist de “**Working mode/werkmodus**”. Deze dient hier te worden toegevoegd.

Bovendien vragen we ons zeer af, waarom er in deze bijlage zoveel zeer specifieke eisen worden gesteld. Is het niet handiger om te verwijzen naar Bijlage 10 en in deze bijlage aan te geven, welke eisen eventueel niet gelden, of afwijkend zijn ten opzichte van Bijlage 10?

Er staan namelijk heel wat dubbelingen in deze bijlage met andere artikelen. We hebben daarom niet alle eisen (nogmaals) uitputtend van commentaar voorzien. We zien echter een groot risico dat zaken nu niet correct worden geformuleerd. Dit geldt voor de **simkaart voor GSM-R, PZB, wioldiameters**, etc, etc. De consistentie van deze concept tekst rammelt kennelijk aan alle kanten.

Deze bijlage kan dus zo niet worden gebruikt in de Ris 2020.

De opmerkingen die hierna volgen, willen toch alvast aangeven.

a. Eisen voor spoormachines in vervoermodus

De titel “**Loopwerk van wagens 1.8.1 250 kN dwarskracht**” lijkt ons niet zo te zijn bedoeld.

a.

Welke versie van ERRI B36/RP32 geldt? Deze mist nog in Bijlage 1.

b.

Deze zin lijkt ons erg krom en zou herschreven moeten worden.

Elektrische tractie 1500 V DC

1.

Bedoeld is de **1500 V DC energievoorziening**. Dit zou ook zou dienen te worden genoemd.

Waar staat het “**spanningsbereik**” beschreven? Het zou logischer/beter zijn om dat hier te noemen. Dan wel te verwijzen naar een ProRail document en dat toegankelijk te maken op de website van ProRail en/of de ILT.

2.

Welke “onderdeel 1.11.1” wordt bedoeld; van welk document? We nemen aan EN 50388 en raden aan dit hier voor de duidelijkheid te vermelden.

Elektrische tractie 25 kV AC

Is deze sectie wel kloppend met Bijlage 10?

Bedoeld is de 25 kV AC energievoorziening. Dit zou ook zou dienen te worden genoemd.

Waar staat het “**spanningsbereik**” beschreven? Het zou logischer/beter zijn om dat hier te noemen. Dan wel te verwijzen naar een ProRail document en dat toegankelijk te maken op de website van ProRail en/of de ILT.

Stroomafnemer 1500V DC

We raden aan om ook hier weer te vermelden dat het om de 1500V DC energievoorziening gaat.

Stroomafnemer 25 kV AC

We raden aan om ook hier weer te vermelden dat het om de 1500V DC energievoorziening gaat. De tekst moet zijn “Indien spoorvoertuigen worden **en** ingezet (...)”.

We willen op deze plek opmerken dat het gebruik van de “.” bij getallen groter dan 1000/1.000 niet consistent is met de rest van Ris 2020. Ons voorstel zou zijn om in de gehele Ris 2020 consistent de notatie van alle getallen conform **ISO 31-0** toe te passen. Voor wetgeving lijkt ons dit het meest gepast.

Besturing, seingeving

Onderdeel 1.c.

Waarom wordt hier de simkaart niet genoemd zoals in Bijlage 8 onderdeel 1.3.?

b. Eisen voor rail- wegvoertuigen

1.

Hier worden ineens wel eisen gesteld die in Bijlage 4 ontbreken. Bijlage 4 moet wat ons betreft dan ook worden aangepast en op deze locatie worden verwezen naar de nieuwe Bijlage 4.

2. en 4.

Hoe dient deze risicoanalyse te worden uitgevoerd?

3.

Waarom wordt hier de simkaart niet genoemd zoals in Bijlage 8 onderdeel 1.3.?

4.

Waarom wordt er voor de spoormachines uit deel a. geen eisen gesteld met betrekking tot **botsveiligheid**?

Onze algemene aanbeveling voor Bijlage 12 is, om deze bijlage te herschrijven in combinatie met Bijlage 10.
