



Shunter B.V. Albert Plesmanweg 87 3088 GC Rotterdam

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. Peter Brugts
Postbus 20901
2500EX Den Haag

Onderwerp: Internetconsultatie wijziging Regeling Indienststelling 2020

Geachte heer Brugts,

Middels dit schrijven willen wij, Shunter B.V. (onderhoudsorganisatie voor rollend spoorwegmaterieel) en Shunter Tractie B.V. (vervoerder), gebruikmaken van de mogelijkheid te reageren op de voorgenomen wetswijzigingen naar aanleiding van de implementatie van de Regeling Indienststelling 2020.

Per alinea reageren wij hierna op een sectie uit de toelichting en/of een sectie, artikel of lid uit de concept wijziging van de spoorwegwet.

Artikel 3 gaat in op de nationale eisen die worden gesteld aan het subsysteem besturing en seingeving van locomotieven, treinstellen, stuurstand rijkstrijtuigen of bijzondere spoorvoertuigen. Artikel 3, lid 3, stelt hierin een verplichting voor de aanwezigheid van een automatische ritregistratiesysteem als onderdeel van de boorduitrusting voor de eerder genoemde soorten spoorvoertuigen. Hierdoor lijkt de bestaande uitzondering voor de plicht van een dergelijk registratiesysteem aan rangeerlocomotieven, welke niet sneller rijden dan 40 km/h, te zijn vervallen (zie RIS2015 Bijlage 3 punt 1.7). Vanuit het toelatingsperspectief kan deze vereiste in de praktijk leiden tot onnodige complexiteit en additionele kosten om rangeerlocomotieven wederom in bedrijf te kunnen stellen. Wij verzoeken u om de bestaande uitzondering van het automatische ritregistratiesysteem aan spoorvoertuigen welke niet sneller rijden dan 40 km/h te behouden, zoals deze uitzondering wel nog geldt voor rail-wegvoertuigen (zie RIS2020 Bijlage 12b, lid 1).

Artikel 4 gaat in het concept wetsvoorstel in op de nationale vereisten ten aanzien van het aardingssysteem van een spoorvoertuig. In de wetstekst wordt hier gerefereerd naar een "onderstaande figuur", echter lijkt dit figuur niet aanwezig te zijn in het document van het wetsvoorstel. Wij verzoeken u om de referentie naar het bedoelde figuur te verduidelijken.

Artikel 7 (RIS2020) heeft betrekking op de aanvullende nationale eisen in relatie tot de loopeigenschappen van spoorvoertuigen. In het nieuwe wetsvoorstel, artikel 7 lid

Rotterdam, 13 januari 2020

Ons Kenmerk: D104364

Pagina's: 3

Opsteller brief: Jean-Pierre Bargi

Tel: 00 31 6-8370 4530

Mail: jean-pierre.bargi@shunter.nl

Eigen Naam: Jos Toes

Tel. 00 31 6-4614 1123

Mail : jos.toes@shunter.nl

Postadres Shunter BV:

Postbus 5185

3008 AD Rotterdam

Werkplaats A.Plesmanweg:

A. Plesmanweg 87

3088 GC Rotterdam

Tel. +31 10 4928 900

Fax +31 10 4928 901

Werkplaats Blindeweg:

Blindeweg 17

3088 KB Rotterdam

Werkplaats 2° Rosestraat:

2° Rosestraat 10

Shunter BV.

Handelsregister Rotterdam

22051400

Rabobank Rotterdam

NL78RABO0331557843_

BTW NL8113.93.975.B01

www.shunter.nl

1, dienen spoorvoertuigen te beschikken over een minimale wieldiameter van 730 mm. Voorheen stelde de RIS2015, artikel 14 lid 2, dat er slechts operationele beperking kon worden opgelegd aan dergelijke voertuigen in relatie tot het gebruiksgebied. Hierdoor lijkt het nieuwe wetsvoorstel de toelating van dergelijke voertuigen te weigeren, waar er voorheen slechts een gebiedsbeperking kon worden toegekend aan het voertuig. Er bevinden zich momenteel meerdere wagons van verschillende vervoerders in Nederland die zijn voorzien van DB26sa wielen waarvan de slijtagegrens zich ruim onder de 730 mm ligt (ca. 700 mm). In combinatie met artikel 16 van het nieuwe wetsvoorstel lijkt de minimale diameter van 730 mm een harde eis te zijn geworden, waardoor voertuigen/wagons welke zijn toegelaten in een andere Europese lidstaat niet meer gebruik kunnen maken van het Nederlandse spoorwegnetwerk.

Artikel 11 (RIS2020) gaat in op de maximale aanzetversnelling waarmee een spoorvoertuig binnen een gegeven afstand en tijd een voor gedefinieerde snelheid zou mogen bereiken. Het is onze ervaring dat een enkelvoudige locomotief, zonder trein, sneller aanzet dan de vereiste criteria in de tabel en dat de bestaande tractieregeling van deze locomotieven daarin dus niet meer voldoet. Wij verzoeken u om van deze aanvullende nationale vereiste af te zien, dan wel te voorzien in een manier om dit operationeel te kunnen regelen zonder ingrijpende modificaties door te hoeven voeren aan de regeling van de tractie-installatie.

Artikel 16 van het concept wetsvoorstel (RIS 2020) zou volgens de concordantietabel betrekking hebben op artikel 4 van het beoogde ingetrokken regeling indienststelling (RIS2015). Hierin werden voorheen de essentiële eisen opgenomen ten aanzien van de toelating van niet-TSI conforme spoorvoertuigen binnen het Nederlandse spoorwegsysteem. Echter lijkt door de benaming van artikel 16, en de inhoudelijke wetstekst, dat het hierin gaat over aanvragen van voertuigen die met betrekking tot een uitbreiding van het gebruiksgebied in Nederland willen opereren vanuit een andere lidstaat. Wij vragen aan u om de wetstekst, in beide hierboven beschreven situaties, te verduidelijken / uit te breiden met definities. Aanvullend wordt er in artikel 16, lid b, verwezen naar Bijlage 10 welke geen inhoudelijk te beoordelen informatie bevat.

Bijlage 6 (RIS2020) gaat in op het detectiegedrag van spoorvoertuigen. Het voorstel om in het puntenmodel uitsluitend de volledige beremming met gietijzeren remblokken van punten te laten voorzien staat haaks op Europese en nationale ontwikkelingen t.a.v. reduceren geluidsemissie. Gevolg is dat toelating van nieuwe (en dus schonere, stillere en veiligere) diesellocomotieven wederom duurder en onzekerder gaat worden, omdat het aantonen van detectie-eigenschappen middels het te meten kortsluitgedrag kostbaar is en zelfs bij gelijke voertuigen een verschillende uitkomst kan hebben. Hiervoor zijn verschillende redenen, waaronder de invloed van ander verkeer op de meetsectie.

Daarnaast is inmiddels bekend dat het puntenmodel voorbij gaat aan een aantal bepalende factoren omtrent het detectiegedrag, te weten de:

- rol van rotatiedempers.
- invloed van toegestane slijtage van het wielprofiel.
- aarding / impedantiewaarde van materieel.
- wijze waarop automatische zand strooiers werken.

Het puntenmodel in zijn huidige vorm lijkt daarmee mogelijk een verouderd model te zijn. Het eerste voorstel van Shunter is om middels wetenschappelijk onderzoek de laatste inzichten t.a.v. detectiegedrag te onderzoeken en de uitkomst ervan als verbeterd puntenmodel in bijlage 9 op te nemen.

Het tweede voorstel van Shunter is om voor rangeerlocomotieven met een Vmax van 40km/uur welke uitsluitend op emplacementen ingezet worden een vereenvoudiging van het puntensysteem te overwegen, dan wel minder punten (bijvoorbeeld 35) te vereisen.

Wij hopen dat u voorgenoemde opmerkingen en aanvullingen meeneemt in de totstandkoming van uw besluiten. In afwachting van uw reactie, bij voorbaat hartelijk dank.

Met vriendelijke groet,

Shunter BV

Jos Toes
Directeur

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'J' and 'T' that loops around the text 'Jos Toes' and 'Directeur'.