

Aan : Ministerie van Infrastructuur en
Waterstaat

Onderwerp Reactie op consultatie RIS 2020

Utrecht, 20 januari 2015

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de reactie van DEKRA Rail als erkende DeBo in Nederland op het concept van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020. In eerste instantie gaan onze opmerkingen over het proces van het tot stand komen van de nieuwe RIS en vervolgens vindt u per artikel onze reactie.

Proces opmerkingen

DEKRA Rail heeft in 2018 haar aanpassingsverzoeken van de RIS aangeleverd aan de DeBo Ricardo Certification die het in de werkgroep voor aanpassing van de RIS heeft meegenomen als vertegenwoordiging van de DeBo's,

Medio 2019 heeft DEKRA Rail na lang aandringen een concept versie van de nieuwe RIS ontvangen. DEKRA Rail heeft haar commentaar op deze concept versie van de nieuwe RIS geleverd. Het hoofdcommentaar betrof dat de eisen in de regeling onvoldoende SMART zijn waardoor door de eisen niet eenduidig zijn en dus niet door een DeBo kunnen worden getoetst of een voertuig voldoet aan de eisen of niet. We moeten nu constateren dat er nagenoeg niets met onze opmerkingen is gedaan.

Terugkoppeling vanuit de werkgroep die bezig was met het opstellen van de nieuwe RIS (de versie die nu ter consultatie ligt) naar de DeBo's heeft niet plaatsgevonden. Ook bevreemd het ons dat vermeld staat dat de consultancy afdeling van Ricardo betrokken is geweest bij de totstandkoming van deze RIS.

In onze optiek dient de regeling indienststelling spoorvoertuigen te worden opgesteld in samenspraak met alle in Nederland betrokken keuringsinstanties en dienen de **technische eisen** aan spoorvoertuigen voldoende **SMART** te zijn om zodoende door alle instanties op dezelfde wijze te kunnen worden geïnterpreteerd en gehanteerd.

Inhoudelijke opmerkingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

Artikel 1 lid 1

Het begrip Beheerder ontbreekt in de lijst.

Artikel 1 lid 2

De uitvoeringsverordening (EU) 402/2013 wordt tweemaal genoemd.

Artikel 2 Reikwijdte

Artikel 2c

Dit artikel geeft aan dat bij een wijziging alle aspecten getoetst dienen te worden en niet alleen de gewijzigde aspecten. Dit is tot nu niet het geval geweest en maakt elke wijziging /vernieuwing aan spoorvoertuigen extreem duur. Dit is economisch zeer ongewenst. O.i. dient hier expliciet vermeld te worden dat bij een wijziging slechts de wijziging beoordeeld dient te worden aan de eisen uit de RIS.

Artikel 3 besturing en seingeving

Artikel 3 lid 4 en 5

Waarom verschillende formuleringen voor een zelfde soort eis. Namelijk dat een voertuig dat niet verder rijdt dan het grensstation vanuit België of Duitsland is voorzien van het daar geldende beveiligingssysteem. De huidige tekst van lid 4 is niet te toetsen. In lid 5 wordt naar het oude beveiligingssysteem verwezen en niet de TBL1+ dat nu in België geïnstalleerd wordt.

Artikel 4 Aarding

Hoe kan bij de keuring van de toelating van een voertuig rekening gehouden worden met ander in het net verkerende voertuigen. Deze eis is niet SMART. Er dient een waarde opgegeven te worden wat de randvoorwaarden zijn. Dan kan dit aspect ook getoetst worden.

Figuur waarna verwezen wordt ontbreekt.

Artikel 5 Magneetremmen

Artikel 5 lid 3b

De genoemde waarde is o.i. niet correct. Bij deze formulering heeft het gebruik van magneetremmen geen nut want dan is slechts mogelijk in een snelheidsgebied van 13 km/u tot 10 km/h.

Artikel 6 Profiel

Artikel 6 lid1

Een verwijzing waar de route specifieke infrastructuurcompatibiliteitseisen te vinden zijn ontbreekt.

Artikel 7 Loopeigenschappen

Artikel 7 lid 2

Welke eisen gelden er voor wielen met een kleinere wieldiameter is niet duidelijk. Zie ook lid 3. Het is beter als ProRail hiervoor een duidelijke richtlijn opstelt.

Artikel 8 Wielflenssmeerinstallaties

Geen opmerkingen.

Artikel 9 Elektromagnetische compatibiliteit

Geen opmerkingen.

Artikel 10 Stoorstroomcompatibiliteit met infrastructuur

Artikel 10 lid 1b

Er staat duidelijk in de eis dat detectie gebaseerd is op het puntenmodel of de gemeten kortsluitwaarden. De huidige praktijk is dat altijd door ProRail wordt gevraagd om een meting terwijl het puntenmodel aangeeft dat wordt voldaan.

Artikel 11 Aanzetversnelling

De randvoorwaarden waaronder dit getoetst dient te worden zijn niet aangegeven.

Artikel 12 Stroomafname 1500V DC
Geen opmerkingen.

Artikel 13 Stroomafnemer 1500V DC
Geen opmerkingen.

Artikel 14 Compatibiliteit met 25kV AC
Hier wordt gesteld dat in afstemming met de beheerder en compatibiliteitsstudie moet worden uitgevoerd. Het is niet duidelijk wat afstemming met beheerder inhoud. Eis is niet SMART en daardoor niet toetsbaar.

Artikel 15 Grensbaanvakken
In het verleden is zeer veel discussie ontstaan over de toelating van voertuigen op grensbaanvakken. In de praktijk is het de vraag of al deze eisen terecht zijn? Een specifieke eis per soort grensovergang zou beter passen.

Artikel 16 Uitbreiding gebruiksgebied van bestaand materieel

Artikel 16 a

Punt 7.1.4 van de bijlage bij TSI Loc& Pas is onbekend, bestaat o.i. niet.

Punt 7.2.2.4 van de bijlage bij TSI WAG is onbekend, bestaat o.i. niet

Punt 74.2.4 van de bijlage bij TSI CCS bestaat o.i. niet.

Artikel 16 b

Bijlage 10 ontbreekt in deze concept RIS. Hierdoor niet te beoordelen

Artikel 17 Uitbreiding gebruik bestaand materieel HSL-Zuid

Uitbreiding naar HSL-Zuid heeft meer aanpassingen nodig voor bestaand materieel dan vermeld in bijlage 11.

Artikel 18 Spoormachines en rail-wegvoertuigen

Geen opmerkingen.

Artikel 19 Nationaal voertuigregister

Geen opmerkingen.

Artikel 20 Inschrijving register

Dit verloopt via de spoorwegwet, toelichting is gewenst maar maakt geen onderdeel uit van de technische keuring van een DeBo.

Artikel 21 Conformiteitsbeoordeling

Geen opmerkingen.

Artikel 22 Voertuigvergunningen

Artikel 22 lid 2

Zijn dit gegevens die aangeleverd moeten worden? De voertuigvergunning wordt uitgegeven door de minister en niet door de keuringsinstanties.

Artikel 23 Ontheffing, vrijstelling en tijdelijke gebruiksvergunning

Geen opmerkingen.

Artikel 24 Geldigheidsduur beoordelingskader

Niet alle TSI's worden vermeld.

Artikel 25 Controles

Dit aspect hoort o.i. thuis in de regeling spoorverkeer en niet in de RIS 2020.

Artikel 26 Tests

Geen opmerkingen.

Artikel 27 Onderhoudssysteem

Het is o.i. alleen aan de DeBo om te toetsen of er onderhoudsdocumentatie beschikbaar is.

Artikel 28 Uitbesteding onderhoud

Dit is o.i. geen onderdeel voor de toelating van een spoorvoertuig en hoort o.i. thuis in de regeling spoorverkeer

Artikel 29 ECM-certificaat

Dit is o.i. geen onderdeel voor de toelating van een spoorvoertuig en hoort o.i. thuis in de regeling spoorverkeer.

De term ECM wordt niet toegelicht.

Artikel 30 Certificaat uitbestede onderhoudsfuncties

Dit is o.i. geen onderdeel voor de toelating van een spoorvoertuig en hoort o.i. thuis in de regeling spoorverkeer.

Artikel 31 Erkenning onderhoudswerkplaatsen

Dit is o.i. geen onderdeel voor de toelating van een spoorvoertuig en hoort o.i. thuis in de regeling spoorverkeer.

Artikel 32 Wijziging Regeling tarieven Spoorwegwet 2012

Geen opmerkingen.

Artikel 33 Intrekking

Geen opmerkingen.

Artikel 34 Inwerkingtreding

Gezien alle gemaakte opmerkingen zeer ambitieus om de RIS 2020 op 1-4-2020 in werking te laten treden.

Artikel 35 Citeertitel

Geen opmerkingen.

Toelichting

Mis de eisen zoals opgenomen in de RINF.

Op een aantal punten staat p.m. vermeld, wanneer wordt dit ingevuld en hoe kan hierop de consultatie plaatsvinden?

Bijlage 1

Geen opmerking

Bijlage 2

Hoofdstuk 1

In Tabel 1 staat niet aangegeven hoe het voertuig het baansignaal dient te verwerken. Er staat vermeld hoe het baansignaal er uit ziet.

Eisen voor ATBNG systemen ontbreken.

Bijlage 3

De timing eisen die vermeld staan voor STM zijn alleen van toepassing bij gebruik van een Profibus. Er bestaan ook andere systemen. Eisen dienen daarom functioneel te worden gesteld en niet op uitvoeringsvorm.

De termen reeksen specificaties 1, 2 en 3 worden niet uitgelegd/verklaart of wordt een verwijzing naar gemaakt.

In de vigerende TSI CCS geldt voor de trein baan integratie de ESC, deze wordt getoetst door een NoBo. De nationale eis RLN00295 voor algehele toelating komt daarmee te vervallen. De regeling is hiermee niet in overeenstemming met de TSI.

Bijlage 4

Geen opmerkingen.

Bijlage 5

Dit is een hele strenge eis en komt voort uit de wijze waarop de infrastructuur is uitgevoerd. Hierdoor worden alle spoorvoertuigen op hoge kosten gejaagd.

De tekst betreft zowel eisen als een toelichting op de eisen. Voor het toelichtingen willen wij zien dat deze uit de regeling worden gehaald en in een aparte guideline worden opgenomen.

Bijvoorbeeld

- Let op: onder figuur 1 staat dat altijd gerekend moet worden dat een verschijnsel als continue aanwezig is.
- Paragraaf 1.2 eerste alinea
- Omstandigheden in paragraaf 5

De definities ontbreken van diverse gebruikte termen zoals Wildenrath testen, OS, trein.

Er wordt gesproken over trein terwijl o.i. spoorvoertuig bedoeld wordt.

In paragraaf 4a worden eisen gesteld aan het technisch dossier waarin wordt aangetoond dat een voertuig te minste 10.000 bedrijfsuren heeft gemaakt waarin één winterperiode voorkomt. Dit kan niet voorafgaande aan voertuigtoelating plaatsvinden. Indien dit wel zou moeten betekent dit dat alle voertuigen waarvoor toelating wordt aangevraagd ten minste één winter moeten rondrijden alvorens toelating mogelijk is.

In paragraaf 4b wordt aangegeven “de Application Guide is op te vragen bij de beheerder”. Het is niet duidelijk wat de inhoud van dit document is en wat de status hiervan is.

De in paragraaf 5 van deze bijlage vermelde eisen zijn niet SMART en daarmee niet toetsbaar voor een keuringsinstantie.

Voorbeeld: Paragraaf 5.6 hierin wordt aangegeven dat rekening moet worden gehouden met interactie met andere treinen op de hoofdspoorweginfrastructuur. Dat kan niet. Er dient **toetsbaar** te worden aangegeven wat de randvoorwaarden waaraan het spoorvoertuig moet voldoen.

DEKRA Rail verzoek dan ook om een aanpassing van de paragraaf 5 en 6 van bijlage 5 naar toetsbare criteria.

Bijlage 6

De ervaring in het verleden is dat ondanks dat het puntenmodel staat vermeld detectie meetritten zijn gevraagd door ProRail voor toelating van materieel.

De maandnorm is niet SMART.

Bijlage 7

Onderstaande figuur bij tweede opsommingpunt ontbreekt.

Onduidelijk waar deze metingen moeten worden uitgevoerd.

Bijlage 8

Bij 1.1.2 wordt uitsluitend het Duitse PZB vermeldt het Belgische treinbeïnvloeding ontbreekt.

Bijlage 9

Het is onduidelijk wat de uitkomst van de marktpartijen is. Hierdoor kan geen inhoudelijk reactie gegeven worden op dit punt.

Bijlage 10

Inhoud ontbreekt hierdoor geen reactie mogelijk.

Bijlage 11

Waar komt de eis in punt 2b van 300 mm vandaan? In artikel 7 lid 1 staat een minimale wieldiameter van 730 mm vermeld.

Bijlage 12

Stroomafnemer 25kV punt p.

Welke bijlage wordt hier bedoeld?

b.eisen voor rail-wegvoertuigen 1a

De geformuleerde eis "het oplossend vermogen van de registratie is voldoende groot om een zuivere analyse te kunnen maken van de te onderzoeken gebeurtenis" is niet SMART. Wat is voldoende en wat is zuiver?

b.eisen voor rail-wegvoertuigen 2

Onduidelijk is of een dodemansysteem verplicht is of niet.

Bijlage 13

Geen opmerkingen

Graag zien wij een schriftelijk terugkoppeling tegemoet op onze reactie van onze bijdrage op de oproep voor consultatie van de RIS 2020.

Met vriendelijke groet,

DEKRA Rail
Titia Los