

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Wijzigingsregeling indienststelling spoorvoertuigen 2020

Het hoofdlijnenverslag is een samenvatting van de ingediende reacties. De reacties zijn gesorteerd op thema's. In het verslag is de inhoudelijke reactie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verwerkt.

Algemene informatie over de internetconsultatie

In het kort

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van de Regeling Indienststelling Spoorvoertuigen 2020.

- Veel aanpassingen gaan over het in lijn brengen met Europese regelgeving, zoals toelatingseisen waaronder eisen aan treinbeveiligingssystemen en het schrappen van een verwijzing naar het nationaal voertuigregister. Daarmee komen er minder nationale regels.
- Ook zijn er een aantal verduidelijkingen en tekstuele wijzigingen doorgevoerd.
- Verder zijn er een aantal aanscherpingen voor regels rondom de uitbreiding van het gebruiksgebied.

Voor wie is deze wijzigingsregeling belangrijk?

- Spoorwegondernemingen en andere vergunningaanvragers;
- Keuringsinstanties;
- ProRail;
- Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Wat is het doel van de wijzigingsregeling?

Het doel van de Regeling Indienststelling Spoorvoertuigen 2020 is om duidelijk te maken welke nationale regels gelden voor het aanvragen van een vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig. Het doel van deze wijzigingsregeling is vooral om de regeling weer in lijn te brengen met de Europese regelgeving.

Reacties op hoofdlijnen

Indieners

Van 19 april tot en met 24 mei 2024 kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 9 reacties ingediend, hiervan zijn er 6 openbaar.

Indieners zijn:

- Particulieren (ca 12% van de reacties);

- Bedrijfsleven en branche (ca 88% van de reacties);

Algemeen beeld van de reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst van de reacties. Het sentiment van de reacties is overwegend kritisch. Er wordt aangegeven dat op een aantal onderwerpen nog eisen ontbreken, bijvoorbeeld regels voor voertuigen die op buitendienstgesteld spoor rijden. Ook wil men andere grensbaantrajecten toevoegen aan artikel 14 naast het traject Venlo – Duitse grens. Verder vindt men eisen onduidelijk, bijvoorbeeld welke eisen uit een norm moeten worden aangehouden als er in bijlage 1 wordt verwezen naar 'relevant punt'.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

De indruk is dat over de meeste wijzigingen in de regeling over het algemeen geen vragen of opmerkingen zijn. De vragen en opmerkingen die er zijn gaan vooral over zaken die missen of die onduidelijk zijn. Een deel daarvan konden we verwerken, maar er werd ook naar zaken gevraagd die niet via deze herziening van de regeling (meer) opgepakt kunnen worden.

Reacties per thema

- Grensbaantrajecten

Verschillende partijen hebben aangegeven dat deze regeling ruimte moet bieden voor andere grenstrajecten om een minder uitgebreide voertuigvergunning te kunnen aanvragen. Nu is dit in artikel 14 alleen geregeld voor het traject Venlo-Duitse grens.

Ook werd specifiek gevraagd naar een eis voor het traject Venlo-Duitse grens, namelijk of het tweede lid van artikel 14 niet tegenstrijdig is met het eerste lid. Men zegt daarover dat er immers geen STM transitie mogelijk is als het voertuig geen ATB heeft.

- Bijzondere voertuigen

Er wordt voorgesteld om in de RIS2020 voor buitendienstgesteld spoor regels op te nemen voor de andere modi dan de vervoersmodus. Verder worden er opmerkingen over de terminologie gemaakt.

- Compatibiliteit met de treindetectie

Er wordt een aantal opmerkingen gemaakt over 75 Hz spoorcircuits en ontbrekende eisen voor dit onderdeel.

- Tijdelijke vergunning voor testen

In de consultatie wordt opgemerkt dat de eisen aan een tijdelijke vergunning bijna net zo streng zijn als die voor een eerste type vergunningsaanvraag. Verder wordt opgemerkt dat men het idee heeft dat er meer informatie moet worden aangeleverd naarmate een nieuwbouwproject verder is gevorderd. Ook vraagt men zich af of in lid 3 niet bepaalde informatie dubbelop wordt gevraagd.

- Wielflenssmering

Er is aangegeven dat het onduidelijk is of ProRail wielflenssmering toestaat.

- Magneetremmen

Er is gevraagd welke beperking van de remwegverlenging bereikt moet worden als andersoortige oplossingen dan magneetremmen worden gebruikt.

Verder wordt opgemerkt dat lid 3 is niet in overeenstemming met de TSI LOC&PAS, omdat de genoemde grenswaarden voor activering/deactivering verschillen.

- Normen

Er wordt aangegeven dat in bijlage 1 niet altijd naar een specifieke plek in een norm wordt verwezen, maar in plaats daarvan alleen naar 'relevant punt'.

- Gevarensignaal

Er wordt aangegeven dat de huidige regelgeving niet verplicht dat een voertuig waarvoor een vergunning is aangevraagd alle varianten van seinbeelden kan tonen.

- Fouten in bijlage 5

Er wordt opgemerkt dat er een aantal fouten zitten in bijlage 5, zoals verwijzingen naar punten in normen en in figuur 3.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

- Grensbaantrajecten

In de toelichting bij de regeling is aangegeven dat als men in de toekomst gebruik wil maken van de optie om voertuigen de grens met Nederland over te laten rijden zonder dat een Nederlandse voertuigvergunning nodig is, dit via een grensoverschrijdende overeenkomst moet gebeuren. Hetzelfde geldt voor grenstrajecten die in aanmerking willen komen voor een minder uitgebreide voertuigvergunningaanvraag. Dit is overeenkomstig artikel 21 lid 8 van de Interoperabiliteitsrichtlijn (2016/797). Na opstellen van dergelijke overeenkomsten worden deze op de website van de ILT gepubliceerd overeenkomstig artikel 12 van uitvoeringsverordening (EU) 2018/545. Het toevoegen van nieuwe trajecten kan dus niet meer via nationale regelgeving verlopen.

Wat betreft de STM transitie, artikel 14 is bedoeld voor locomotieven met een Duitse vergunning die alleen op Venlo mogen komen. Deze locomotieven hebben dan geen ATB nodig. Lid 2 is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat locomotieven zonder ATB die zijn uitgerust met ETCS en PZB, het Duitse beveiligingssysteem, de op Venlo aanwezige balises voor de STM transitie naar ATB zonder problemen kunnen passeren en onder PZB supervisie kunnen blijven rijden.

- Bijzondere voertuigen

In de TSI OPE, de TSI LOC&PAS (en de daarbij behorende Application Guide GUI/LOC&PAS TSI/2021 punt 2.2.), de TSI INF, uitvoeringsverordening (EU) 2018/762 en de Regeling spoorverkeer staan regels over buitendienstgesteld spoor. Uit die regels volgt dat er ruimte is om regels te stellen over technische eisen voor bijzondere voertuigen die in werkmodus zijn en over de situatie waarin het bijzondere voertuig - ongeacht de vervoersmodus - rijdt op een afgesloten stuk spoorweg. Of er aanvullende regels moeten komen, wordt besloten via het traject waarin wordt gewerkt aan de modernisering van de spoorwegwet. Een dergelijke wijziging wordt daarom

niet met deze wijzigingsregeling meegenomen. Daarom zijn ook geen begripsbepalingen voor andere modi dan de vervoersmodus in de regeling verwerkt. Verder worden er daarom ook geen verwijzingen naar de normen NEN-EN 15954 en NEN-EN 15955 opgenomen, omdat deze alleen betrekking hebben op voertuigen die op buitendienstgesteld spoor worden gebruikt.

- Compatibiliteit met de treindetectie

Er wordt een aantal opmerkingen gemaakt over 75 Hz spoorcircuits. Op dit moment loopt er een project om van artikel 10 en bijlage 5 een zogenaamd specifiek geval te maken in de TSI LOC&PAS. Gemaakte opmerkingen over dit artikel en deze bijlage zullen in dat kader worden meegenomen.

- Tijdelijke vergunning voor testen

Deze regeling schrijft voor welke informatie vereist is bij een aanvraag voor een tijdelijke vergunning. Deze informatie is voor een goede beoordeling noodzakelijk. Vragen over de beoordeling zelf, kunnen worden gesteld aan de vergunningverlener, bijvoorbeeld over de vorm waarin de informatie wordt verstrekt. Bij de aanvraag moet worden aangetoond dat de aanvrager zoveel mogelijk aan de eisen voldoet. Voor de eisen waar niet aan wordt voldaan, moet dan worden getest. Dat betekent daarmee dat hoe verder een project is gevorderd, hoe meer het dossier zal overeenkomen met een aanvraag voor een voertuigvergunning. Echter, het dossier voor de punten waarop getest zal moeten worden, zal navenant kleiner worden.

Ook wordt aangegeven dat de verklaringen die in lid 3 worden gevraagd dubbelop zijn. In lid 3 wordt onderscheid gemaakt tussen een certificaat van de conformiteitsbeoordelingsinstantie (in dit geval een designated body oftewel DeBo) en een verklaring van de aanvrager die is gebaseerd op veiligheidsbeoordelingsverslag van een beoordelingsinstantie (assessment body oftewel AsBo). Dat is niet hetzelfde document en er wordt dus niet iets dubbelop gevraagd.

- Wielflenssmering

Deze regeling stelt technische eisen aan de wielflenssmeringsinstallatie van het spoorvoertuig. Of deze wielflenssmeringsinstallatie vervolgens ook mag worden gebruikt staat beschreven in het RINF (het infrastructuurregister). Deze regeling bevat geen operationele eisen.

- Magneetremmen

In de toelichting bij artikel 5 is toegevoegd dat andere oplossingen dan magneetremmen ten minste dezelfde beperking in remwegverlenging moeten bewerkstelligen als magneetremmen.

Wat betreft de opmerking over lid 3, in de EN 16207 wordt inderdaad de afschakelsnelheid van 25 km/h genoemd. Maar de TSI LOC&PAS verwijst alleen naar de EN 16207 voor de geometrie van de eindstukken van de magneetrem. In de ZA1 bijlage van de EN 16207 wordt voor veel meer paragrafen uit de EN 16207 aangegeven dat daarmee aan de essentiële eisen van de Interoperabiliteitsrichtlijn (2016/797) wordt voldaan met verwijzing naar paragrafen van de TSI LOC&PAS. Onder andere linkt de EN 16207 de control paragraaf (waarin de in- en uitschakelsnelheden staan) aan de TSI LOC&PAS, maar dat is geen vereiste. Het voldoen aan de EN16207 betekent voldoen aan een aantal eisen uit de TSI LOC&PAS, maar omgekeerd betekent

voldoen aan de TSI LOC&PAS niet dat aan alle eisen uit de EN 16207 moet worden voldaan. Daarmee is lid 3 dus wel in overeenstemming met de TSI LOC&PAS.

- Normen

Dit verzoek kan op dit moment niet meer worden verwerkt, maar zal worden meegenomen bij een volgende herziening van de regeling.

- Gevarensignaal

Een eventuele wijziging op dit punt wordt niet met deze herziening, maar eventueel later meegenomen.

- Fouten in bijlage 5

De fouten in bijlage 5 zijn aangepast.

Vervolgproces

De Wijzigingsregeling indienststelling spoorvoertuigen 2020 is op 27 juni 2024 gepubliceerd in de [Staatscourant](#). De regeling treedt op 1 augustus 2024 in werking.