

Wijziging Regeling keuring spoorvoertuigen

Regeling tot wijziging van de Regeling keuring spoorvoertuigen ter vaststelling van regels voor de systemen van automatische treinbeïnvloeding

1 mei 2006/Nr. HDJZ/S&W/2006-617
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Gelet op artikel 16, tweede lid, van richtlijn nr. 96/48/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hoge snelheidsspoorwegsysteem (PbEG L 235) en van richtlijn nr. 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PbEG L 110) en de artikelen 4, eerste lid, 6 en 28, tweede lid, van het Besluit keuring spoorvoertuigen;

Besluit:

Artikel I

De Regeling keuring spoorvoertuigen¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:
1. De onderdelen f tot en met q worden geletterd g tot en met r.
2. Er wordt een onderdeel ingevoegd luidende:
f. ERTMS/ETCS: het onderdeel besturing en seingeving (ERTMS/ETCS – Europees systeem voor beheer van het spoorverkeer/Europees systeem van treinbesturing), bedoeld in de bijlage behorende bij Beschikking nr. 2004/446/EG van 29 april 2004 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen tot wijziging van bijlage A bij Beschikking 2002/731/EG en tot vaststelling van de belangrijkste eigenschappen van systemen van klasse A (ERTMS) van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, zoals bedoeld in Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad (PbEG L 155)

B

Na artikel 13a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 13b

1. In locomotieven, treinstellen, stuurstandrijtuigen en bijzondere spoorvoertuigen is een systeem van automatische

treinbeïnvloeding geïnstalleerd dat voldoet aan de in bij deze regeling behorende bijlage 7 opgenomen eisen.

2. Indien slechts ERTMS/ETCS als systeem van automatische treinbeïnvloeding is geïnstalleerd voldoet dat systeem tevens aan de in bij deze regeling behorende bijlage 8 opgenomen eisen.

3. Het eerste lid is niet van toepassing op locomotieven, treinstellen, stuurstandrijtuigen en bijzondere spoorvoertuigen die geen hogere snelheid kunnen of mogen bereiken dan 40 km/u ten aanzien van 'eerste generatie baanvakken'.

C

In artikel 14, derde lid, wordt de zinsneede 'is opgenomen in bijlage 7, van deze regeling' vervangen door: is opgenomen in bijlage 9, van deze regeling.

D

Artikel 16 komt te luiden:

Artikel 16

1. De omgrenzingsprofielen voldoen van spoorvoertuigen voldoen aan de bij deze regeling behorende bijlage 10.
2. In afwijking van het eerste lid voldoen de omgrenzingsprofielen voor spoorvoertuigen die gebruik maken van:
a. de Zoetermeerlijn aan de bij deze regeling behorende bijlage 11;
b. hoofdspoorweginfrastructuur met 'profiel GC' en 1500 V aan de bij deze regeling behorende bijlage 12;
c. hoofdspoorweginfrastructuur met 'profiel GC' en 25 kV aan de bij deze regeling behorende bijlage 13.

E

Artikel 26 komt te luiden:

Artikel 26

1. In locomotieven, treinstellen, stuurstandrijtuigen en bijzondere spoorvoertuigen is een systeem van automatische treinbeïnvloeding geïnstalleerd dat voldoet aan de in bij deze regeling behorende bijlage 7 opgenomen eisen.
2. Indien slechts ERTMS/ETCS als systeem van automatische treinbeïnvloeding is geïnstalleerd voldoet dat systeem tevens aan de in bij deze regeling behorende bijlage 8 opgenomen eisen.
3. Het in locomotieven, treinstellen, stuurstandrijtuigen en in bijzondere spoorvoertuigen geïnstalleerde ERTMS/ETCS is compatibel met de van ERTMS/ETCS voorziene hoofdspoorweginfrastructuur.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op locomotieven, treinstellen, stuurstandrijtuigen en bijzondere spoorvoertuigen

die geen hogere snelheid kunnen of mogen bereiken dan 40 km/u ten aanzien van 'eerste generatie baanvakken'.

F

Na de bij de Regeling keuring spoorvoertuigen behorende bijlage 6 worden de bij deze regeling behorende bijlagen I en II opgenomen bijlagen ingevoegd.

G

Bijlage 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden: Bijlage 9, behorende bij artikel 14 van de Regeling keuring spoorvoertuigen

2. Punt 11.1 komt te luiden:

Het spoorvoertuig is voorzien van een systeem van automatische treinbeïnvloeding²

- ATB-EG (fase 3)
- ATB-EG (fase 4) of gelijkwaardig
- ATB-NG of gelijkwaardig
- ATBL-NL of gelijkwaardig
- ERTMS/ETCS
- Indulsi
- TBL

H

Het opschrift van bijlage 8 komt te luiden:

Bijlage 10, behorende bij artikel 16, eerste lid, van de Regeling keuring spoorvoertuigen

I

Het opschrift van bijlage 9 komt te luiden:

Bijlage 11, behorende bij artikel 16, tweede lid, onderdeel a, van de Regeling keuring spoorvoertuigen

J

Het opschrift van bijlage 10 komt te luiden:

Bijlage 12, behorende bij artikel 16, tweede lid, onderdeel b, van de Regeling keuring spoorvoertuigen

K

Het opschrift van bijlage 11 komt te luiden:

Bijlage 13, behorende bij artikel 16, tweede lid, onderdeel c, van de Regeling keuring spoorvoertuigen

Artikel II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst met uitzondering van de bijlagen die ter inzage worden gelegd bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De Minister van Verkeer en Waterstaat, K.M.H. Peijs.

¹ Stcrt. 2004, 148; gewijzigd bij ministeriële regeling van 25 oktober 2005 (Stcrt. 211).

² Bij aanvraag tot wijziging alleen de te wijzigen onderdelen vermelden.

Toelichting

Algemeen

Inleiding

De onderhavige wijzigingsregeling strekt tot wijziging van de Regeling keuring spoorvoertuigen (hierna: de Regeling). De Regeling wordt aangevuld met functionele specificaties voor de systemen van automatische treinbeïnvloeding. De Regeling zoals die voor de inwerkingtreding van de onderhavige wijzigingsregeling luidde, bevatte in artikel 26, eerste lid, slechts de bepaling dat in het spoorvoertuig een systeem van automatische treinbeïnvloeding aanwezig moest zijn dat compatibel was met de hoofdspoorweginfrastructuur. De bovenbedoelde functionele specificaties behoren zowel tot de eisen van interoperabiliteit als tot de eisen van infracompatibiliteit. Het feit dat de functionele specificaties ook behoren tot de eisen van interoperabiliteit blijkt bijvoorbeeld uit de hierna te bespreken technische specificaties inzake interoperabiliteit (hierna: TSI's) voor de subsystemen besturing en seingeving van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem. Op basis van de onderhavige wijzigingsregeling zijn de functionele specificaties zowel bij de goedkeuringseisen als bij de infracompatibiliteitseisen vermeld. De ingeschakelde keuringsinstantie kan het resultaat van de toetsing van het in het spoorvoertuig geïnstalleerde systeem van automatische treinbeïnvloeding gebruiken ten behoeve van de afgifte van het goedkeuringscertificaat of van de conformiteitsverklaring en voor de afgifte van de comptabiliteitsverklaring.

Op basis van de artikelen 13b, derde lid, en 26, vierde lid, van de Regeling, behoeven locomotieven, treinstellen, stuurstandrijtuigen en bijzondere spoorvoertuigen die geen hogere snelheid kunnen of mogen bereiken dan 40 km/u ten aanzien van 'eerste generatie baanvakken', niet te beschikken over een systeem van automatische treinbeïnvloeding.

Aanleiding

Het opnemen van de functionele specificaties van de systemen van automatische treinbeïnvloeding in de Regeling is om drie redenen geschied.

Reden 1

De onderhavige wijzigingsregeling bevordert in de eerste plaats de samenwerking van de productie van dergelijke systemen. De functionele specificaties maken het meer fabrikanten mogelijk om systemen van automatische treinbeïnvloeding voor de Nederlandse markt te produceren. Het Nederlandse spoorwegnet is thans voor het grootste gedeelte (ongeveer 72%) voorzien van de eerste generatie van het ATB-systeem (hierna: ATB-EG). De nieuwe bijlage 7 van de Regeling bevat de functionele specificaties voor de systemen van automatische treinbeïnvloeding waaraan moet worden voldaan om over hoofdspoorweginfrastructuur met ATB-EG te kunnen rijden. De functionele specificaties gelden in beginsel voor alle spoorvoertuigen die moeten beschikken over een systeem van automatische treinbeïnvloeding. De Minister van Verkeer en Waterstaat (hierna: de Minister) kan op basis van artikel 29, eerste lid, van het Besluit keuring spoorvoertuigen (hierna: het Besluit), ontheffing verlenen van de nieuwe bijlage 7 opgenomen functionele specificaties. De Minister kan echter ingevolge artikel 29, derde lid, van het Besluit, de ontheffing onder beperkingen verlenen en voorschriften aan de ontheffing verbinden. De Minister is op deze wijze in staat om voor bijzondere spoorvoertuigen de eisen met betrekking tot het systeem van automatische treinbeïnvloeding te beperken tot een op die spoorvoertuigen toegesneden eisenpakket. Er kan in dit verband worden gedacht aan historische spoorvoertuigen en bepaalde onderhoudsspoorvoertuigen die slechts zeer beperkt worden ingezet op het Nederlandse spoorwegnet.

Reden 2

Het opnemen van de functionele specificaties in de Regeling geschiedt in de tweede plaats vanwege de openstelling voor regulier gebruik van nieuwe hoofdspoorweginfrastructuur in 2007. Het betreft hier, het Nederlandse deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam – Brussel – Parijs (hierna: HSL-Zuid) en het zogenaamde A15 tracé van de Betuweroute (Kijfhoek-Zevenaar). De ingebruikneming van de HSL-Zuid en van de Betuweroute is voorzien in januari 2007 onderscheidenlijk in april 2007. De nieuwe hoofdspoorweginfrastructuur is uitgerust met ERTMS/ETCS, het onderdeel besturing en seingeving van het Europese systeem voor beheer van het spoorverkeer en voor treinbesturing. De ERTMS/ETCS is ontwikkeld volgens uniforme Europese

technische specificaties. Het Nederlandse spoorwegnet beschikt thans nog niet over corridors die louter met ERTMS/ETCS zijn uitgerust. De Havenspoorlijn (Maasvlakte-Kijfhoek), die behoort tot de Betuweroute is uitgerust met ATB-EG in plaats van met ERTMS/ETCS. De spoorvoertuigen die rijden over de HSL-Zuid of over het A15 tracé van de Betuweroute dienen in staat te zijn om zowel het baansignaal van ATB-EG als het baansignaal van ERTMS/ETCS te verwerken. Het verwerken van de beide baansignalen is in de eerste plaats mogelijk door ERTMS/ETCS en ATB-EG als systeem van automatische treinbeïnvloeding te installeren.

Het verwerken van beide baansignalen is in de tweede plaats mogelijk indien het spoorvoertuig is voorzien van een systeem van automatische treinbeïnvloeding dat:

- behoort tot ERTMS/ETCS, en
- een specifieke transmissiemodule (hierna: STM) bevat die het systeem kan omschakelen van ERTMS/ETCS naar ATB-EG en van ATB-EG naar ERTMS/ETCS.

Het systeem van automatische treinbeïnvloeding dat behoort tot ERTMS/ETCS dient in het bovenbedoelde geval zowel te voldoen aan de in de nieuwe bijlage 7 als aan de in de nieuwe bijlage 8 van de Regeling opgenomen eisen. Indien op het Nederlandse spoorwegnet corridors beschikbaar komen die louter van ERTMS/ETCS zijn voorzien dan zal het vereiste van de STM komen te vervallen voor spoorvoertuigen waarmee slechts over die corridors wordt gereden. De bovenbedoelde corridors zijn thans nog niet ingericht. De in de nieuwe bijlagen 7 en 8 van de Regeling opgenomen specificaties maken de productie van systemen van automatische treinbeïnvloeding mogelijk waarmee spoorvoertuigen zowel over hoofdspoorweginfrastructuur met ERTMS/ETCS als over hoofdspoorweginfrastructuur met ATB-EG kunnen rijden.

Reden 3

De onderhavige wijzigingsregeling geeft in de derde plaats uitvoering aan beschikkingen van de Europese Commissie. Het betreft hier artikel 2 van beschikking nr. 2002/731/EG van 30 mei 2002 van de Europese Commissie betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem 'Besturing en seingeving' van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Richtlijn 96/48/EG (PbEG L 245) en van de beschikking van 28 maart 2006 betreffende de technische specificaties van het subsysteem seingeving en besturing van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem. De bovenbedoelde beschikking van 28 maart

2006 zal binnenkort in het Publicatieblad van de Europese Unie worden bekendgemaakt en in 2006 in werking treden. Ingevolge artikel 2, eerste lid, van de bovenbedoelde beschikkingen, zijn de voorwaarden waaraan de in bijlage B van die beschikkingen genoemde systemen moeten voldoen voor de verificatie van de interoperabiliteit in de zin van artikel 16, tweede lid, van richtlijn 96/48/EG, de daarvoor geldende voorschriften van de desbetreffende lidstaat. De bovengenoemde systemen zijn zogenaamde systemen van klasse B die niet overeenkomstig uniforme Europese technische specificaties zijn ontwikkeld. Het betreft in Nederland ATB-EG en de nieuwe generatie van ATB (hierna: ATB-NG). De voorschriften met betrekking tot de STM behoren hiertoe ook. Nederland moet op grond van de bovenbedoelde beschikkingen waarborgen dat de interoperabiliteit van ATB-EG en van ATB-NG gehandhaafd blijft.

Ingevolge artikel 37, eerste lid, onderdeel a, van de Spoorwegwet (hierna: de Wet), dient een spoorvoertuig voor de afgifte van de EG-keuringsverklaring te voldoen aan de toepasselijke TSI's. De toetsing aan de toepasselijke TSI's, houdt dus ook de toetsing in, aan de in de nieuwe bijlagen 7 en 8 van de Regeling opgenomen functionele specificaties.

Nederland stelt de Europese Commissie en de andere lidstaten overeenkomstig artikel 2, tweede lid, van de bovenbedoelde beschikkingen in kennis van de functionele specificaties. Het is thans nog niet mogelijk om de functionele specificaties voor het rijden op hoofdspoorweginfrastructuur die is uitgerust met ATB-NG vast te stellen.

Notificatie van de functionele specificaties van het automatische treinbeïnvloedingssysteem

De vaststelling van de functionele specificaties geschiedt zoals reeds is gemeld ter uitvoering van beschikking 2002/731/EG van de Europese Commissie en ter

van de genoemde beschikking van 28 maart 2006. De notificatie van de vastgestelde functionele specificaties vindt plaats bij de Europese Commissie en de andere lidstaten van de Europese overeenkomstig de daarvoor in de bovenbedoelde beschikking onderscheidenlijk in de bovenbedoelde richtlijn opgenomen procedure. Er behoeft geen notificatie op de voet van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 204), plaats te vinden. De vaststelling van de functionele specificaties vloeit voort uit daartoe dringende communautaire besluiten hetgeen op basis van artikel 10, eerste lid, van de richtlijn 98/34/EG inhoudt, dat notificatie op grond van die richtlijn achterwege kan blijven.

Lasten voor het bedrijfsleven

Het in een spoorvoertuig geïnstalleerde systeem van automatische treinbeïnvloeding dat behoort tot ERTMS/ETCS, dient op grond van de onderhavige wijzigingsbeschikking te beschikken over een STM, die het mogelijk dat het spoorvoertuig zowel over hoofdspoorweginfrastructuur met ERTMS/ETCS als over hoofdspoorweginfrastructuur met ATB-EG rijdt. De uitgaven in verband met de STM bedragen ongeveer € 150.000,- per spoorvoertuig. Het aantal spoorvoertuigen dat voorzien is van de STM zal uiteindelijk ongeveer 150 bedragen. De STM heeft een levensduur van ongeveer 15 jaar.

Administratieve lasten

Deze regeling heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten voor bedrijven en burgers, en evenmin voor de administratieve lasten voortvloeiende uit subsidieverhoudingen. Een voorontwerp van deze regeling is daarom niet aan het Adviescollege administratieve lasten voorgelegd.

Artikelgewijs

Artikel I, onderdelen B en E

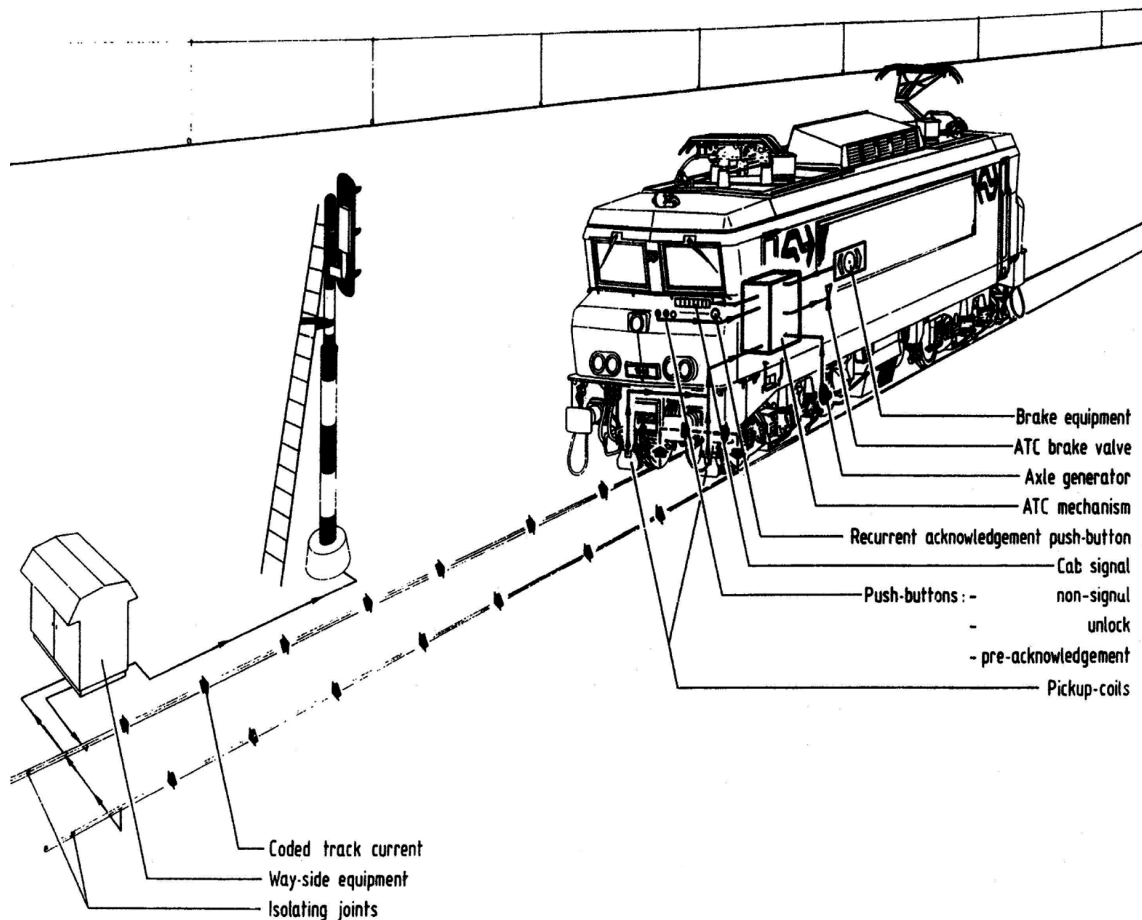
Het geïnstalleerd systeem van automatische treinbeïnvloeding dient ingevolge artikel 13b, eerste lid, en artikel 26, eerste lid, van de Regeling, te voldoen aan de in de bij de Regeling behorende bijlage 7 opgenomen eisen. Indien in het spoorvoertuig louter ERTMS/ETCS als systeem van automatische treinbeïnvloeding is geïnstalleerd dient dat systeem ingevolge de artikelen 13b, tweede lid, en 26, tweede lid, van de Regeling, tevens te voldoen aan de in de bij de Regeling behorende bijlage 8 opgenomen functionele specificaties.

Artikel I, onderdelen D, G, eerste lid, H tot en met K

Het betreft hier vernummeringen van de bij de Regeling behorende bijlagen in verband met de invoeging van twee nieuwe bijlagen.

Artikel I, onderdeel F

De nieuwe bijlage 7 van de Regeling bevat de functionele specificaties waaraan de in het spoorvoertuig geïnstalleerde systeem van automatische treinbeïnvloeding moet voldoen. Het geïnstalleerd systeem moet in staat zijn om baansignaal vanuit met ATB-EG voorziene hoofdspoorweginfrastructuur te verwerken. ATBEG is een systeem voor automatische treinbeïnvloeding waarbij de informatieoverdracht van spoorweginfrastructuur naar de trein is gerealiseerd met behulp van gecodeerde spoorstroomlopen. Daartoe is de infrastructuur verdeeld in secties, waarin kringstromen (de codestroom) lopen. Spoorvoertuigen rijden steeds naar de bron van deze codestroom toe zodat de richting van de codestroom in de spoorstaven voor de eerste as van de trein tegengesteld is. Zie hiervoor de onderstaande figuur 1.



Figuur 1

De nieuwe bijlage 8 van de Regeling bevat extra functionele specificaties op het punt van de STM indien in het spoorvoertuig slechts ERTMS/ETCS als systeem van automatische treinbeïnvloeding is geïnstalleerd.

Artikel 1, onderdeel G, tweede lid
ERTMS/ETCS is na de openstelling van de HSL-Zuid en van het A 15 tracé van de Betuweroute ook in Nederland een

gebruikt systeem van automatische treinbeïnvloeding. Het aanvraagformulier voor de afgifte of wijziging van een inzetcertificaat is hieraan aangepast.

Artikel II en slotformulier

De terinzagelegging van de bijlagen vindt plaats zowel bij de Hoofddirectie Juridische Zaken (bibliotheek), geves-

tigd aan de Koningskade 4 ten Den Haag, als bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Toezichteenheid Rail, gevestigd aan de St. Jacobsstraat 16 te Utrecht.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K.M.H. Peijs.