



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 31 augustus 2016, nr. IENM/BSK-2016/153945, tot wijziging van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen in verband met het opnemen van vereenvoudigde vergunningeisen voor spoorvoertuigen op de HSL-Zuid en het grensbaanvak Venlo–Duitsland, de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 alsmede enkele technische wijzigingen

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 36, derde lid, onder e, en 91 van de Spoorwegwet en artikel 42, tweede lid, van het Besluit spoorverkeer;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling indienststelling spoorvoertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt na 'bevat' ingevoegd: een systeem voor automatische ritregistratie dat minimaal de in bijlage 7 genoemde gegevens registreert, alsmede.
2. In onderdeel d wordt de puntkomma vervangen door een punt.
3. Onderdeel e verval.

B

Aan artikel 4 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Spoorvoertuigen, bestemd voor gebruik op de hoofdspoorwegen, genoemd in bijlage 1, onder 16 en onder 18, van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, voldoen aan de eisen in bijlage 9.

C

Artikel 5, eerste lid, wordt vervangen door:

1. Onderhoudsvoertuigen in de vervoermodus voldoen aan:
 - a. de eisen in de TSI Loc&Pas; of
 - b. NEN-EN 14033-1 en NEN-EN 14033-3.

D

In artikel 17, tweede lid, wordt 'artikel 1' vervangen door: het eerste lid.

E

Artikel 23 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Spoorvoertuigen die in Nederland uitsluitend gebruik maken van de hoofdspoorweg, genoemd in bijlage 1, punt 4, onder c, van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, voldoen, in afwijking



van de overige bepalingen in de paragrafen 2, 3 en 4 van deze regeling, aan de eisen in bijlage 10.

F

In bijlage 1 wordt in hoofdstuk 1 de eerste volzin vervangen door:

De ATB treinapparatuur dient een in het ATBEG-baansignaal aanwezige ATB-code te herkennen indien het ATBEG-baansignaal voldoet aan de karakteristieken zoals gespecificeerd in tabel 1. De ATBEG treinapparatuur mag een ATBEG code alleen accepteren als:

- deze ATB-code in de stroom van beide spoorstaven aanwezig is, en
- aantoonbaar is dat de ATB-code niet afkomstig is uit stromen als genoemd in punt 9 en 10 van tabel 1.

G

In het opschrift van bijlage 5 wordt 'artikel 7, vijfde lid' vervangen door: artikel 17, eerste lid, onder c, en derde lid, onder a.

H

Bijlage 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. De eerste volzin van de eerste alinea wordt vervangen door:

De stoorstroomdetector detecteert de overschrijdingen van de stoorstroomnorm ten gevolge van defecten in een installatie en schakelt de stoorstroombron uit gedurende ten minste vijf seconden met maximaal drie automatische wederinschakelingen per dag. Bij treinsamenstellingen mag de beschikbare stoorstroomruimte worden verdeeld, onder de aanname dat alle installaties, behalve de defecte, nominaal functioneren. Tevens mogen technieken worden toegepast om minder gevoelig te zijn voor een stoorstroom van buiten, mits de kans op een common cause fout, die zowel de stoorstroomdetector minder gevoelig maakt als de stoorstroom laat toenemen, kleiner is dan 10^{-7} per uur.

2. In tabel 1, 2a en 2b, laatste kolom, wordt Ti vervangen door: Tp.

I

In het opschrift van bijlage 7 wordt 'onder e' vervangen door: aanhef.

J

Na bijlage 8 worden twee bijlagen toegevoegd, luidende:

BIJLAGE 9. BEHORENDE BIJ ARTIKEL 4, DERDE LID

1. Spoorvoertuigen voldoen met betrekking tot de compatibiliteit met een treindetectiesysteem aan eisen voor assentellers van het type Az LM, zoals beschreven in artikel 17, vierde lid.
2. Spoorvoertuigen waarvoor TSI Loc&Pas niet geldt, voldoen tevens aan:
 - a. bijlage 3, paragraaf 1.4, tweede lid;
 - b. punt 4.2.3.3.1.2 van de TSI Loc&Pas met betrekking tot voertuiggeometrie, wielgeometrie en het voertuigontwerp;
 - c. punt 4.2.3.4 van de TSI Loc&Pas met betrekking tot de loopkarakteristieken;
 - d. punt 4.2.6.2.4 van de TSI Loc&Pas met betrekking tot zijwind; en
 - e. punt 4.2.8.2 van de TSI Loc&Pas, alsmede artikel 21, tweede tot en met vijfde lid, indien zij gebruik maken van het wisselstroomsysteem van 25 kV 50 Hz.
3. Spoorvoertuigen bestemd voor het vervoer van personen, waarvoor de TSI Loc&Pas niet geldt, voldoen tevens aan:
 - a. de eisen gesteld aan spoorvoertuigen behorend tot categorie B reizigerstreinen, genoemd in punt 4.1.4 van de TSI Loc&Pas, indien zij gebruik maken van de Groene Harttunnel; en
 - b. punt 4.2.6.2.3 van de TSI Loc&Pas met betrekking tot de maximale drukvariaties in tunnels.

BIJLAGE 10. BEHORENDE BIJ ARTIKEL 23, TWEDE LID

1. Spoorvoertuigen als genoemd in artikel 23, tweede lid, die beschikken over eigen tractie, beschikken over:



- 1.1. Elektrische tractie, die geschikt is voor energievoorziening met 15 kV 16,7 Hz AC en niet geschikt is voor energievoorziening met 1500 V DC. Indien 3 kV DC tractie aanwezig is, dient deze spanning geblokkeerd te zijn onder 1500 V DC bovenleiding;
- 1.2. Punktförmige Zugbeeinflussung als systeem voor treinbeïnvloeding;
- 1.3. GSM-R voice met simkaart, die geschikt is voor roaming met GSM-R NL.
2. Spoorvoertuigen als genoemd in artikel 23, tweede lid, voldoen aan de volgende compatibiliteitseisen:
 - 2.1. Kinematisch referentieprofiel conform EN 15273 van G2 of kleiner;
 - 2.2. Baanvakcategorie van D4 (22,5 ton, 8 ton/m) of lager;
 - 2.3. 150 meter als kleinst berijdbare boogstraal.
3. Spoorvoertuigen als genoemd in artikel 23, tweede lid, waarvoor de TSI CR WAG, TSI Loc&Pas of TSI CCS niet geldt, voldoen tevens aan:
 - 3.1. Wieldiameter groter dan 840 millimeter;
 - 3.2. Indien een locomotief niet voorzien is van een standaard UIC stoot- en trekwerk en UIC remaansluiting, dient deze te zijn uitgerust met een passend koppelstuk ten behoeve van het verslepen. In afwijking van de eerste volzin kunnen een spoorwegonderneming en de beheerder overeenkomen dat een koppelstuk naar het te bergen voertuig wordt gebracht.

ARTIKEL II

In de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 wordt artikel 8 als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt 'bedoelde' vervangen door: bedoeld.
2. Er wordt een artikellid toegevoegd, luidende:
 6. In afwijking van het tweede lid is voor de in dat lid genoemde aanvragen een tarief verschuldigd van € 2.828,- indien het een aanvraag betreft die uitsluitend betrekking heeft op de hoofdspoorwegen, bedoeld in artikel 4, derde lid, of 23, tweede lid, van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen.

ARTIKEL III

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

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema*



TOELICHTING

Algemeen

1. Aanleiding

Deze wijziging van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen introduceert vergunningeisen voor spoorvoertuigen die rijden op twee specifieke trajecten in Nederland. Het betreft allereerst de hogesnelheidslijn-zuid (hierna: HSL-Zuid) en ten tweede betreft het de sporen die lopen vanaf de Duitse grens tot aan het emplacement in Venlo. Deze trajecten wijken op bepaalde technische onderdelen af van de gewone Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur, waardoor bijzondere vergunningeisen in het belang van de compatibiliteit van het spoorvoertuig met de infrastructuur nodig zijn. Door deze regels op te nemen in de Regeling indienststelling spoorvoertuigen is voor elke aanvrager op voorhand duidelijk aan welke eisen de spoorvoertuigen moeten voldoen waarvoor zij een vergunning aanvragen. Daarnaast is van de gelegenheid gebruik gemaakt om een aantal kleinere technische wijzigingen door te voeren. Deze worden in het artikelsgewijze deel toegelicht. Ten slotte is de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 gewijzigd om het tarief voor de aanvraag van een vergunning voor indienststelling op de HSL-Zuid of het grensbaanvak Venlo–Duitsland vast te stellen.

2. HSL-Zuid

De HSL-Zuid is aangelegd conform de TSI voor hogesnelheidsinfrastructuur wat betreft de subsystemen infrastructuur en energie. Daardoor wijkt de infrastructuur af van het gewone spoor in Nederland. Volledig TSI-conforme voertuigen kunnen dus, zonder nadere eisen, op de HSL-Zuid toegelaten worden. Er zijn echter voertuigen waarvoor de TSI's niet gelden (onderhoudsvoertuigen), of voertuigen, die slechts gedeeltelijk aan de TSI's voldoen en die vooral ingezet worden op gewoon spoor in Nederland. Die moeten aan de Nederlandse eisen voldoen in het belang van de compatibiliteit van het voertuig met de conventionele infrastructuur. Ook is de laatstgenoemde categorie voertuigen niet bedoeld voor inzet op hogesnelheidsinfrastructuur, waardoor andere eisen uit de TSI's kunnen gelden voor deze voertuigen. In het belang van een goede inzet op de HSL-Zuid worden aanvullende eisen gesteld aan deze voertuigen voordat zij een vergunning kunnen krijgen voor indienststelling op de HSL-Zuid.

Op dit moment wordt bij een aanvraag voor vergunningen voor indienststelling op de HSL-Zuid telkens op ad hoc basis een dossier opgesteld. Door de standardeisen op te nemen in de Regeling indienststelling spoorvoertuigen hebben allereerst spoorwegondernemingen meer zekerheid over de eisen waaraan hun voertuigen moeten voldoen, daarnaast leidt het tot lastenreductie voor de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT), de vergunningverlenende instantie namens de Minister. De ILT hoeft immers niet langer een dossier per spoorvoertuig op te stellen.

3. Venlo–Duitsland

De infrastructuur die loopt vanaf de Duitse grens tot het spoorwegemplacement Venlo is feitelijk Duitse spoorweginfrastructuur. Deze voldoet aan de kenmerken van de Duitse spoorweginfrastructuur, dat wil zeggen dat er gebruik gemaakt wordt van een 15 kV stroomvoorziening en een systeem van treinbeïnvloeding dat 'PZB' heet en vergelijkbaar is met het Nederlandse ATB. Met name buitenlandse goederenvervoerders hebben er belang bij dat hun treinen door kunnen rijden naar Venlo, zonder dat daar een andere, Nederlandse, locomotief voor nodig is.

De buitenlandse voertuigen moeten echter wel een aanvullende vergunning voor indienststelling aanvragen om het Nederlandse spoor op te mogen. Het is onevenredig om voor voertuigen die in Nederland op geen andere infrastructuur rijden dan het gedeelte tussen de Duitse grens en Venlo een volledig Nederlandse vergunning te vereisen. Daarom is in de Regeling indienststelling spoorvoertuigen opgenomen dat deze spoorvoertuigen voor het verkrijgen van de aanvullende vergunning enkel aan een beperkt aantal specifieke eisen hoeven te voldoen.

4. Handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoetsen

Deze regeling is voor een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets gestuurd naar de ILT en ProRail bv (hierna: ProRail).

De ILT acht de regeling uitvoerbaar en handhaafbaar. Wel maakt de ILT een aantal opmerkingen met betrekking tot de regeling. Allereerst merkt de ILT op dat de met de regeling beoogde lastenreductie voor partijen pas tot stand komt als voor de aanvraag van de vergunning voor indienststelling ook een lager tarief wordt vastgesteld. Naar aanleiding van deze opmerking is in deze regeling een wijziging



van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 opgenomen. Deze wijziging stelt een lager tarief vast voor aanvragen van (aanvullende) vergunningen voor indienststelling voor de HSL-Zuid en het grensbaanvak Venlo–Duitsland.

Andere opmerkingen van de ILT hebben geleid tot taalkundige en redactionele aanpassingen van bepaalde artikelen en de toelichting. De ILT merkt ten slotte op dat de eisen voor de vergunning voor indienststelling op het traject Venlo–Duitsland weliswaar versimpeld zijn, maar dat andere (nationale) eisen nog onverminderd gelden. Het betreft bijvoorbeeld eisen die gesteld worden aan treinpersoneel. Dat klopt. De wijzigingsregeling ziet enkel op de eisen die worden gesteld aan spoorvoertuigen die gebruik willen maken van het grensbaanvak Venlo–Duitsland.

ProRail acht de regeling uitvoerbaar. Een aantal opmerkingen van ProRail heeft geleid tot aanpassing van de regeling en toelichting. Ook stelt ProRail, net als ILT, dat de regeling niet ziet op andere eisen dan eisen die aan spoorvoertuigen gesteld worden. Deze regeling is een stap in het verder vereenvoudigen van het rijden over het grensbaanvak tussen Venlo en de Duitse grens.

5. Internetconsultatie

Deze regeling heeft van 24 mei 2016 tot 21 juni 2016 op www.internetconsultatie.nl gestaan. Tijdens deze consultatieperiode hebben negen partijen gereageerd. Deze respondenten zijn:

- Belangenorganisaties: Historisch Railvervoer Nederland (HRN) en RailGood;
- Spoorwegondernemingen: LOCON Benelux bv (Locon), Railexperts bv, Kombirail Europe bv, SBB Cargo International AG en Rail Competence bv; en
- Een adviesbureau: Shuntingyard.com.

Ook ProRail heeft gereageerd. De reactie van ProRail wijkt echter niet af van de reeds uitgebrachte uitvoerbaarheidstoets.

Alle respondenten juichen de vereenvoudigde vergunningverlening voor het grensbaanvak Venlo–Duitsland toe. Veel respondenten vroegen zich daarbij af wat de feitelijke lastenverlichting voor de aanvrager zou zijn, uitgedrukt in de kosten van een aanvraag voor een vergunning. In de uiteindelijke regeling is gekozen voor een sterk gereduceerd tarief ten opzichte van het huidige ‘volle’ tarief voor een vergunning voor indienststelling. Tevens vroegen veel respondenten zich af of een versimpeling ook voor andere grensbaanvakken mogelijk is. Er is voor gekozen om alleen het grensbaanvak Venlo–Duitsland mee te nemen omdat daar feitelijk Duitse infrastructuur ligt. Op die manier is de spoorveiligheid op dat baanvak verzekerd.

Alle respondenten merkten op dat de ontwerpregeling ertoe zou leiden dat enkel locomotieven op het grensbaanvak Venlo–Duitsland op basis van de nieuwe regeling een vergunning konden aanvragen. Naar aanleiding van deze opmerkingen is de regeling aangepast. Nu is duidelijk dat de vereenvoudigde vergunningeisen gelden voor alle spoorvoertuigen die beschikken over aandrijving, dus niet enkel locomotieven, maar ook treinstellen met aandrijving.

Een groot aantal respondenten vindt het aantal eisen voor het baanvak Venlo–Duitsland nog steeds te hoog. Zo vragen zij zich af waarom er bijvoorbeeld eisen over elektrische tractie en de geschiktheid voor het voltage waaronder gereden kan worden gesteld zijn. In dat verband vragen zij zich eveneens af waarom diesellocomotieven niet een vereenvoudigde vergunning op basis van bijlage 10 kunnen verkrijgen. Deze bepalingen zijn opgenomen om te voorkomen dat deze spoorvoertuigen verder dan Venlo rijden zonder dat zij geschikt zijn voor de Nederlandse infrastructuur. Daarvan is bijvoorbeeld sprake als het betreffende spoorvoertuig geen automatische treinbeïnvloeding (ATB) heeft. Als dat de bedoeling van de betreffende onderneming is, dan zal die onderneming een ‘gewone’ vergunning voor indienststelling voor de Nederlandse hoofdspoorwegen moeten aanvragen.

Een aantal respondenten vraagt zich af de eisen die gelden voor vergunningen voor indienststellingen op de HSL-Zuid ook gelden voor typevergunningen. Typevergunningen worden afgegeven voor series spoorvoertuigen waarvan er een of meerdere al een vergunning voor indienststelling heeft of hebben. Zolang het spoorvoertuig overeenkomt met het reeds vergunde voertuig moet de ILT een vergunning verlenen. Deze situatie wordt met deze regeling niet gewijzigd.

6. Administratieve lasten

Deze regeling leidt tot een reductie van nalevingslasten bij spoorgoederenvervoerders die rijden over het grensbaanvak Venlo–Duitsland. Voor het gebruik van de voertuigen van deze ondernemingen is geen ‘volledige’ Nederlandse aanvullende vergunning voor indienststelling meer noodzakelijk, maar gelden slechts de vereenvoudigde eisen uit bijlage 10. Om die reden stelt deze regeling tevens een aangepast tarief vast voor de beoordeling van de aanvraag van een aanvullende vergunning voor



indienststelling door de ILT. Dit tarief bedraagt ongeveer de helft van het standaardtarief voor een aanvullende vergunning voor indienststelling.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A

Artikel 3, eerste lid, is aangepast omdat de redactie van dit artikel tot onduidelijkheid leidde met betrekking tot het karakter van de in dit artikel opgenomen opsomming. De redactie is zodanig aangepast dat duidelijk is dat ieder spoorvoertuig op grond van artikel 3 een systeem van automatische ritregistratie moet bevatten, maar tevens een van de opgesomde beveiligingsystemen.

Onderdeel B

Artikel 4, derde lid, regelt de aanvullende eisen die gelden voor spoorvoertuigen voordat zij de HSL-Zuid op mogen. Het artikellid bepaalt dat deze spoorvoertuigen hoe dan ook moeten voldoen aan de andere eisen die gelden voor het betreffende spoorvoertuigen, ongeacht of dit nationale of Europese eisen zijn, maar voor inzet op de HSL-Zuid tevens moeten voldoen aan de eisen opgenomen in bijlage 9 bij de regeling.

Onderdelen C, D, G en I

Deze wijzigingen zijn van wetgevingstechnische aard. In onderdeel C is voor de duidelijkheid een opsomming opgenomen in plaats van een doorlopende zin. In onderdelen D en G wordt een abusievelijk opgenomen verwijzing in respectievelijk artikel 17, tweede lid, en het opschrift van bijlage 5 hersteld. Onderdeel I is opgenomen naar aanleiding van de wijziging in onderdeel A.

Onderdeel E

Aan artikel 23 is een artikellid toegevoegd dat de vergunning voor indienststelling voor spoorvoertuigen die rijden op de infrastructuur tussen Duitsland en Venlo regelt. Deze voertuigen beschikken reeds over een vergunning voor indienststelling in een andere lidstaat van de Unie, in ieder geval Duitsland. Daarom hebben zij enkel een aanvullende vergunning nodig voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur in Nederland. Aangezien het stuk infrastructuur naar Venlo toe beschikt over de Duitse kenmerken hoeft de ILT voor verlening van de vergunning enkel, aan de hand van het ingediende keuringsrapport, te toetsen of het spoorvoertuig aan een beperkt aantal specifieke eisen voldoet.

Onderdeel F

De aanpassing van de eerste zin van bijlage 1 verduidelijkt dat de ATB-installatie in het spoorvoertuig de vanuit de infrastructuur verzonden codes moet accepteren. Tegelijkertijd moet de apparatuur zodanig ingesteld zijn dat versturende stromen geen invloed hebben op het ATB-systeem.

Onderdeel H

De eerste alinea van bijlage 6 wordt aangepast om de eisen ten aanzien van stroomdetectoren te verduidelijken. Het enkele doel van de stroomdetector is het detecteren van defecten die stroom produceren. Er mag bij de verdeling van de stroomruimte uit worden gegaan van N-1 nominaal functionerende installaties. De rest van de ruimte kan toegewezen worden aan de overgebleven installatie. Ook mogen technieken worden gebruikt die gevoeliger zijn voor een stroom in de installatie dan voor verstoringen van buiten. Daaronder valt bijvoorbeeld een spanningsmeting op de condensator van het lijnfilter, mits kan worden aangetoond dat de kans op een gekoppelde fout als bijvoorbeeld vermindering van de inductiviteit van de lijnfilterspoel (common cause faalwijze: zowel stroom neemt toe als gevoeligheid detector neemt af) zo klein is dat de kans op stroom van de trein kleiner is dan 10^{-7} per uur.

Onderdeel J

De nieuwe bijlagen 9 en 10 zijn in het algemene deel van de toelichting toegelicht.

Artikel II

Deze Regeling stelt eenvoudiger eisen aan vergunningen voor spoorvoertuigen die over de HSL-Zuid



en het grensbaanvak Venlo–Duitsland rijden. Daarmee wordt de beoordeling van de vergunningaanvraag, door ILT, eenvoudiger. Om die reden is gekozen voor opname van een apart tarief voor het behandelen van een aanvraag van een vergunning voor indienststelling voor genoemde trajecten. Op deze manier is de lastenverlichting voor aanvragers gerealiseerd.

Artikel III

Afwijken van vaste verandermomenten

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Bekendmaking geschiedt uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding.

In deze regeling is afgeweken van de vaste verandermomenten en de minimumtermijn van twee maanden tussen publicatie en inwerkingtreding. De reden hiervoor is dat deze regeling voordelen biedt voor private partijen, alsmede lasten beperkt voor de ILT.

Spoorgoederenvervoerders die vanuit Duitsland naar het emplacement in Venlo willen rijden hebben voordeel bij deze regeling, zij krijgen op eenvoudiger wijze en tegen een lager tarief een vergunning voor indienststelling voor hun spoorvoertuigen. Spoorwegondernemingen die rijden op de HSL-Zuid hebben met deze regeling duidelijkheid over de voor een vergunning voor indienststelling voor hun voertuigen toepasselijke eisen. Dat scheelt tijd bij de beoordeling van de aanvraag van een vergunning voor indienststelling. Ten slotte biedt de regeling voordelen voor de ILT. De ILT hoeft niet langer een specifiek dossier per spoorvoertuig op te stellen waarin de in deze regeling opgenomen eisen staan.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkma*