



Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*

# Richtsnoer voor voertuigtoelating





## Richtsnoer voor voertuigtoelating

Datum 16 april 2024

Versiebeheer:	
1.0, 05-07-2019	Eerste gepubliceerde versie
2.0, 12-04-2024	Tweede, geheel herziene versie
2.1, 16-04-2024	Na tekstcorrecties
2.2, 18-04-2024	Na tekstcorrecties



## Colofon

Uitgegeven door                   Inspectie Leefomgeving en Transport  
  Afdeling Vergunningverlening rail en luchtvaart  
  Team Rail infra en spoorvoertuigen  
  Graadt van Roggenweg 500  
  3531 AH Utrecht

Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

Documentcode                    ILT-2019/37058



## Inhoud

### **Colofon—5**

#### **1 Inleiding—9**

#### **2 Aanvragen via het éénloketsysteem (onestop shop/OSS)—10**

2.1 Inleiding—10

2.2 Aanvragen m.b.t. spoorvoertuigen via OSS—10

2.2.1 Aanvraag voor een vooroverlegstandpunt—10

2.2.2 Aanvraag voor een voertuigvergunning of voertuigtypegoedkeuring—11

#### **3 Aanvragen die niet via OSS verlopen—12**

3.1 Inleiding—12

3.2 Ontheffingen van TSI/RIS eisen (26f lid 1 en 2)—13

3.3 Ontheffing op verbod tot in de handel brengen zonder voertuigvergunning (26k lid 5)—14

3.4 Ontheffing voertuigvergunning grens (26q lid 4)—14

3.5 Ontheffing voertuigvergunning (26q lid 6)—14

3.6 Tijdelijke gebruiksvergunning voor testen (26r lid 1)—15

#### **4 Wijzigingen aan spoorvoertuigtypes en spoorvoertuigen—16**

4.1 Inleiding—16

4.2 Wettelijk kader voor beoordelen van wijzigingen—16

4.2.1 Bepaling of een nieuwe vergunning noodzakelijk is—16

4.2.2 Wijziging van een voertuigtype, categorisering van de wijziging—18

4.2.3 Handelwijze na categorisering van de wijziging—19

4.3 Mogelijke aantasting van veiligheidsniveau—23

4.4 Melden aan de ILT van Categorie B en C wijzigingen—25

#### **5 Invulling van wettelijke vereisten vanuit verordening 2018/545—26**

5.1 Inleiding—26

5.2 Communicatie buiten OSS om (inleiding punt 11 (EU) 2018/545)—26

5.3 Taalbeleid (artikel 7 (EU) 2018/545)—26

5.4 Proces voor tijdelijke vergunningen (artikel 7 (EU) 2018/545)—26

5.5 Grensoverschrijdende overeenkomsten (artikel 12 (EU) 2018/545)—27

#### **6 Beleidsregel rol beheerder bij voertuigtoelating Spoorwegwet—28**





## 1 Inleiding

Dit richtsnoer is bedoeld voor personen die in Nederland ontheffingen, voertuigvergunningen of typegoedkeuringen voor spoorvoertuigen willen aanvragen.

In dit richtsnoer vindt u informatie en afspraken over welke soorten aanvragen er zijn, hoe aanvragen in Nederland moeten worden ingediend, de communicatie met de ILT en het gebruik van andere talen dan het Nederlands.

Met dit richtsnoer wordt invulling gegeven aan artikel 7, zesde lid van de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces van de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/797.

De meest recente versie is steeds te raadplegen op de website van de ILT.

## 2 Aanvragen via het éénloketsysteem (onestop shop/OSS)

### 2.1 Inleiding

Het éénloketsysteem (Onestop Shop, hierna: OSS) is een informatie- en communicatiesysteem waarin aanvragen voor onder andere voertuigvergunningen of voertuigtypegoedkeuringen kunnen worden gedaan. Het indienen van dossierstukken, de communicatie met de vergunningverlenende autoriteit en de afgifte van vergunningen gebeurt via OSS.

Toegang tot OSS kan worden verkregen via de volgende website:

<https://oss.era.europa.eu>

### 2.2 Aanvragen m.b.t. spoorvoertuigen via OSS

In OSS kan een aanvraag ingediend worden voor een vooroverlegstandpunt en voor een voertuigvergunning of voertuigtypegoedkeuring.

#### 2.2.1 Aanvraag voor een vooroverlegstandpunt

In de aanloop naar een aanvraag voor een voertuigtypegoedkeuring kan het zinvol zijn om informatie uit te wisselen met de ERA/de ILT en andere belanghebbenden. Dit kan middels een vooroverleg (Engels: Pre-engagement), dat wordt aangevraagd in OSS.

Een aanvrager dient een plan in, met informatie over een aantal aspecten zoals taalkeuze, omschrijving van het voertuig(type), de projectplanning, het wettelijk toetskader, enzovoort. Een vooroverleg resulteert in een vooroverleg standpunt, opgemaakt door de ERA/de ILT, waarin de informatie en werkafspraken over de voorgenomen aanvraag worden vastgelegd.

#### *Termijnen, doorlooptijden:*

De behandeltermijn van vooroverleg duurt in principe drie maanden (de doorlooptijd in OSS, van indienen van een aanvraag tot afgifte van een vooroverleg standpunt). De maximale geldigheidsduur van een vooroverlegstandpunt kan 84 maanden zijn. Binnen de periode waarop het vooroverlegstandpunt geldig is kan een vooroverleg standpunt meermaals worden geactualiseerd indien daar aanleiding toe is. De aanvrager kan zelf de noodzaak tot herziening van het vooroverlegstandpunt bepalen.

#### *Tarieven en facturering:*

Voor de bijdrage van de ILT voor een vooroverleg standpunt geldt een uurtarief.

Zie: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0047719/>.

Gaat het vooroverleg over een vergunningsaanvraag waar de ILT de vergunning-verlenende instantie zal zijn, dan ontvangt u een factuur van de ILT.

Gaat het vooroverleg over een vergunningsaanvraag waar de ERA de vergunning-verlenende instantie zal zijn, dan regelt de ERA de facturering, waarin de gemaakte kosten van de ILT en eventueel andere nationale veiligheidsinstanties, zijn opgenomen.

#### *Meer informatie:*

Zie hoofdstuk 3 van EU verordening [2018/545](#), en paragraaf 3.4 van de ERA guidelines: <https://www.era.europa.eu/system/files/2024-02/ERA1209-222%20Guidelines%20for%20PA%20VA%202.1.pdf?t=1713326842>.

### 2.2.2 Aanvraag voor een voertuigvergunning of voertuigtypegoedkeuring

Bij het indienen van een aanvraag van een voertuigvergunning of voertuigtypegoedkeuring in OSS kan een onderscheid worden gemaakt in de volgende soorten vergunningsaanvragen:

- eerste vergunning: voor een nieuw type spoorvoertuig;
- hernieuwing van een voertuigtypegoedkeuring: als een wijziging in een TSI of nationale eisen een nieuwe typegoedkeuring nodig maakt;
- uitbreiding van het gebruiksgebied: als uitbreiding van de inzet met een nieuw gebruiksgebied gewenst is;
- nieuwe vergunning: als een bestaand voertuig of voertuigtype wordt gewijzigd, waarbij een nieuwe aanvraag voor een vergunning noodzakelijk is;
- vergunning op basis van conformiteit met een voertuigtype: voor een voertuig of serie voertuigen dat conform is aan een bestaand type.

In sommige situaties kan een aanvrager in OSS de vergunningverlenende instantie kiezen.

Wanneer het gebruiksgebied van een spoorvoertuig(type) waarover de aanvraag gaat, meer dan één lidstaat omvat, dan is de ERA de vergunningverlenende instantie.

Er is dan geen keuzemogelijkheid.

Wanneer het gebruiksgebied van een spoorvoertuig(type) waarover de aanvraag gaat, beperkt is tot Nederland, kan de aanvrager zelf kiezen voor de ERA of de ILT als vergunningverlenende instantie.

Voertuigtypegoedkeuringen worden, conform artikel 50 van uitvoeringsverordening (EU) 2018/545, geregistreerd in het Europees voertuigtypenregister (hierna: ERATV).

Als er voor het eerst een voertuigtypegoedkeuring wordt aangevraagd, of wanneer een goedgekeurd voertuigtype moet worden gewijzigd, moet dat ook in ERATV moeten worden vastgelegd. U vraagt de ERATV-registratie aan bij dezelfde instantie als de instantie bij wie u de aanvraag voor de (nieuwe of te wijzigen) voertuigtypegoedkeuring aanvraagt.

#### *Termijnen, doorlooptijden:*

Voor aanvragen voor voertuigvergunning of voertuigtypegoedkeuringen in OSS gelden de termijnen als beschreven in de Spoorwegwet, artikel 26dd, lid 4 t/m 6.

#### *Tarieven en facturering:*

Is de ILT de vergunningverlenende instantie, dan ontvangt u een factuur van de ILT. De tarieven vindt u op: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0047719/> .

Is de ERA de vergunningverlenende instantie, dan regelt de ERA de facturering, waarin de gemaakte kosten van de ILT en eventueel andere nationale veiligheidsinstanties, zijn opgenomen. Voor de geleverde bijdrage van de ILT geldt een uurtarief. Zie: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0047719/> .

#### *Meer informatie:*

Over de verschillende soorten vergunningsaanvragen is uitgebreide toelichting terug te vinden in artikel 14 van EU verordening [2018/545](#), en in paragraaf 3.3.2 van de ERA guideline <https://www.era.europa.eu/system/files/2024-02/ERA1209-222%20Guidelines%20for%20PA%20VA%202.1.pdf?t=1713326842> .

Meer over het aanvragen van een (wijziging in een) ERATV-registratie van een voertuigtype waar de ILT de vergunningverlende instantie is, zie: [Registratie voertuigtypen \(ERATV\) | Spoorvoertuigen | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#) .

## 3 Aanvragen die niet via OSS verlopen

### 3.1 Inleiding

Behalve de vergunningen die via OSS kunnen worden aangevraagd, is er aantal andere "vergunningproducten" die de ILT op aanvraag kan afgeven, en die niet via OSS verlopen. Zie onderstaande tabel:

Soort aanvraag	Spoorwegwet artikel	Wanneer toepassen
Aanvraag ontheffing van TSI's	26f lid 1	Een aanvrager wil afzien van de toepassing van een complete- of delen van- een of meerdere geldige TSI's.
Aanvraag ontheffing van nationale voorschriften	26f lid 2	Een aanvrager wil ontheffing hebben van een RIS eis.
Ontheffing op verbod tot in de handel brengen	26k lid 5	Het betreft in het bijzonder spoorvoertuigen bestemd voor strikt lokaal, historisch of toeristisch gebruik, en spoorvoertuigen die in de eerste plaats op lightrailssystemen gebruikt worden.
Ontheffing of vrijstelling van de verplichting over een voertuigvergunning te beschikken, -grens	26q lid 4	Een grensbaanvaktoelating in de vorm van een ontheffing.
Ontheffing verlenen van het verbod in 26q lid 1	26q lid 6	Ontheffing voor inzet met spoorvoertuigen die (nog) niet over een voertuigvergunning beschikken, om andere redenen dan het testen van het betreffende voertuig.
tijdelijke gebruiksvergunning voor het uitvoeren van tests	26r lid 1	Tijdelijke vergunning voor testen die nodig zijn voor het technisch dossier dat bij de aanvraag van een voertuigvergunning of voertuigtypegoedkeuring gevoegd wordt.

#### *Termijnen, doorlooptijden:*

Voor deze aanvragen zijn de termijnen, zoals vermeld in de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Een uitzondering hierop zijn van de bezwaartermijnen voor besluiten op ontheffingsaanvragen, als bedoeld in Spoorwegwet, artikel 26f lid 1 en 2. Daarvoor zijn de termijn zoals genoemd in Spoorwegwet, artikel 26dd lid 5 en 6 van toepassing.

#### *Tarieven en facturering:*

De tarieven die voor deze "vergunningproducten" gelden, vindt u op: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0047719/> . Facturering verloopt via de ILT.

*Wijze van aanvragen:*

Een aanvraag voor een van deze "vergunningproducten" kunt u indienen met een elektronisch formulier. Daarin wordt aangegeven welke documenten u bij de aanvraag moet meesturen. Een overzicht van alle aanvraagformulieren vindt u op <https://www.ilent.nl/aanvraagformulieren>.

*Meer informatie:*

In de volgende paragrafen worden de afzonderlijke "vergunningproducten" toegelicht.

### **3.2 Ontheffingen van TSI/RIS eisen (26f lid 1 en 2)**

**Artikel 26f**

*1. Onze Minister kan, op aanvraag, met inachtneming van artikel 7 van de interoperabiliteitsrichtlijn ontheffing verlenen van de toepassing van een of meerdere TSI's of delen daarvan op een subsysteem. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.*

*2. Onze Minister kan, op aanvraag, ontheffing verlenen van de toepassing van nationale voorschriften op een subsysteem. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld met betrekking tot een ontheffing als bedoeld in de eerste volzin. De regels kunnen betrekking hebben op de aanvraag en verlening van een ontheffing, alsmede de aan een ontheffing te verbinden voorschriften.*

Artikel 26f, eerste lid, betreft het bepaalde in artikel 7, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn, dat ziet op de gevallen waarin een lidstaat kan toestaan om (een gedeelte van) TSI's voor subsystemen niet toe te hoeven passen. In artikel 7, eerste lid, onderdelen a tot en met e, zijn de situaties opgenomen waarin dit mogelijk is. Het betreft de volgende mogelijke situaties:

- a) Een project dat zich in een gevorderde ontwikkelingsfase bevindt of waarvoor een uitvoeringsovereenkomst loopt op het moment waarop de betrokken TSI's bekend worden gemaakt;
- b) snelle herstelling van het netwerk na een ongeluk of een natuurramp
- c) Wanneer de toepassing van de betrokken TSI's de economische levensvatbaarheid van het project en/of de verenigbaarheid van het spoorwegsysteem van de betrokken lidstaat in gevaar brengt
- d) voor voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in een derde land met een andere spoorwijdte dan die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie;
- e) voor een project voor een nieuw subsysteem of een project voor de vernieuwing of herinrichting van een bestaand subsysteem, uit te voeren op het grondgebied van de betrokken lidstaat, wanneer het spoorwegnetwerk van die lidstaat niet aansluit op, of door de zee of vanwege speciale geografische omstandigheden afgesneden is van, het spoorwegnetwerk van de rest van de Unie.

Voor Nederland zijn de in onderdelen a en b bedoelde situaties het meest relevant. De in de onderdelen d en e van dat artikellid genoemde situaties doen zich in Nederland niet voor. Hoewel onderdeel c zich zou kunnen voordoen, is het onwaarschijnlijk dat die situatie in Nederland ontstaat.

In artikel 7, tweede tot en met achtste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn is de procedure beschreven die gevolgd moet worden indien ontheffing van de toepassing van (een gedeelte van) een TSI bij de Minister is aangevraagd.

Artikel 26f, tweede lid, bevat een bevoegdheid voor de Minister om toe te staan dat bepaalde nationale voorschriften niet toegepast worden op een subsysteem of een spoorvoertuig. De procedure van artikel 7 van de interoperabiliteitsrichtlijn is niet van toepassing op het buiten toepassing laten van nationale voorschriften.

### 3.3 Ontheffing op verbod tot in de handel brengen zonder voertuigvergunning (26k lid 5)

#### **Artikel 26k**

5. Onze Minister kan, met inachtneming van artikel 1 van de interoperabiliteitsrichtlijn en de TSI's, ontheffing verlenen van het verbod, bedoeld in het eerste lid. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de aanvraag en verlening van een ontheffing, ter omschrijving van spoorvoertuigen waarmee op omschreven hoofdspoorwegen gebruik gemaakt mag worden, met het oog op het veilig gebruik van die spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur, alsmede met betrekking tot de registratie en identificatie van die spoorvoertuigen.

Deze ontheffingsmogelijkheid is voor spoorvoertuigen waarop de interoperabiliteitsrichtlijn niet, of niet per definitie, van toepassing is, maar die wel in de handel gebracht kunnen worden voor gebruik op hoofdspoorweginfrastructuur.

De spoorvoertuigen waarop de ontheffing betrekking kan hebben zijn met name de spoorvoertuigen, genoemd in artikel 1, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn (spoorvoertuigen bestemd voor strikt lokaal, historisch of toeristisch gebruik, spoorvoertuigen die in de eerste plaats op lightrailssystemen gebruikt worden of tramtreinen).

Om ontheffing te verkrijgen, dient aantoonbaar gewaarborgd te zijn dat aan de essentiële eisen wordt voldaan. Verder kunnen eisen worden gesteld met betrekking tot registratie en identificatie van deze spoorvoertuigen.

### 3.4 Ontheffing voertuigvergunning grens (26q lid 4)

#### **Artikel 26q**

4. Onze Minister kan ontheffing of vrijstelling verlenen van de verplichting om te beschikken over een voor het desbetreffende gedeelte van de hoofdspoorweginfrastructuur geldige voertuigvergunning als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, indien voor die spoorvoertuigen een voertuigvergunning is verleend die geldt voor de met de desbetreffende hoofdspoorweginfrastructuur verbonden, dicht bij de grens gelegen spoorweginfrastructuur in de aangrenzende lidstaat. Een ontheffing of vrijstelling kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing of vrijstelling kunnen voorschriften worden verbonden.

Deze ontheffingsmogelijkheid betreft ontheffing of vrijstelling van de verplichting een aanvraag in te dienen voor uitbreiding van het gebruiksgebied indien een spoorvoertuig in Nederland uitsluitend wordt gebruikt op dicht bij de grens gelegen hoofdspoorweginfrastructuur.

Voorwaarden daarvoor zijn in ieder geval dat die spoorweginfrastructuur dezelfde netwerkkenmerken heeft als de infrastructuur in de aangrenzende lidstaat waarvoor de voertuigvergunning of voertuigtypegoedkeuring geldt en dat de stations waar de desbetreffende spoorvoertuigen heen rijden dicht bij de grens liggen.

### 3.5 Ontheffing voertuigvergunning (26q lid 6)

#### **Artikel 26q**

6. Onze Minister kan, op aanvraag, ontheffing verlenen van het verbod, bedoeld in het eerste lid. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de aanvraag en verlening van een ontheffing, ter omschrijving van spoorvoertuigen waarmee op omschreven hoofdspoorwegen gebruik gemaakt mag worden, met het oog op het veilig gebruik van die spoorvoertuigen op die hoofdspoorwegen en over de procedures die bij verlening van een ontheffing gelden.

Deze ontheffingsmogelijkheid is voor spoorvoertuigen die om uiteenlopende redenen nog niet, of nooit, over een voertuigvergunning of voertuigtypegoedkeuring zullen beschikken. Bijvoorbeeld rijden met voertuigen die nog niet in Nederland zijn toegelaten, om het personeel van de spoorwegonderneming op te leiden, het eenmalig verplaatsen van spoorvoertuigen (bijvoorbeeld wegslepen van oude spoorvoertuigen) of bijzondere voertuigen (bijvoorbeeld stoomtreinen).

Voor het testen van spoorvoertuigen is deze ontheffingsmogelijkheid niet bedoeld. Hiervoor wordt voorzien middels de mogelijkheid tot verlening van een tijdelijke gebruiksvergunning.

### 3.6 Tijdelijke gebruiksvergunning voor testen (26r lid 1)

#### **Artikel 26r**

*1. Onze Minister kan, op aanvraag, een tijdelijke gebruiksvergunning verlenen voor het uitvoeren van tests met spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur of een gedeelte daarvan. Een tijdelijke gebruiksvergunning kan onder beperkingen worden verleend. Aan een tijdelijke gebruiksvergunning kunnen voorschriften worden verbonden.*

Het eerste lid betreft het bepaalde in artikel 21, derde lid, derde alinea, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Overeenkomstig de interoperabiliteitsrichtlijn wordt in het voorgestelde eerste lid de term «tijdelijke gebruiksvergunning» gebruikt. Dat lid ziet op tijdelijke gebruiksvergunningen die kunnen worden verleend met het oog op het samenstellen van het technisch dossier dat bij de aanvraag van een voertuigvergunning of voertuigtypegoedkeuring gevoegd wordt.

Tests kunnen noodzakelijk zijn om te controleren of een gebouwde spoorvoertuig op een technisch verantwoorde wijze gebruikt kan worden op de infrastructuur binnen het gebruiksgebied. Dit artikel laat onverlet dat een fabrikant of spoorwegonderneming al in een vroeg stadium in contact kan treden met de beheerder of de nationale veiligheidsinstantie om de technische verenigbaarheid van het spoorvoertuig met de hoofdspoorweg-infrastructuur goed in kaart te brengen, dit is ook een uitgangspunt van de beleidsregel "de beheerder gehoord" (zie hoofdstuk 6).

## 4 Wijzigingen aan spoorvoertuigtypes en spoorvoertuigen

### 4.1 Inleiding

Wijzigingen aan spoorvoertuigen kunnen variëren van een kleine aanpassing in enkele voertuigen tot een omvangrijke set van aanpassingen van alle voertuigen van een bepaald type.

Voordat een wijziging kan worden uitgevoerd, moet de initiatiefnemer (hierna: entiteit die de wijziging beheert) aan een aantal wettelijke verplichtingen hebben voldaan. Bepalend zijn daarbij onder andere:

- de mate waarin de wijziging de voertuigparameters<sup>1</sup> doet wijzigen;
- of de wijziging een voertuig of een voertuigtype betreft;
- de mate waarin de wijziging het algehele veiligheidsniveau van het voertuig of het voertuigtype kan beïnvloeden;
- of de entiteit die de wijziging beheert tevens de houder van de voertuigtypegoedkeuring is.

In de volgende paragrafen wordt de aan te houden handelwijze bij wijzigingen toegelicht.

Als toezichthouder zal de ILT letten op het configuratiebeheer van het voertuigtype en het aanvraagdossier. Configuratiebeheer valt onder de verantwoordelijkheid van de houder van de voertuigtypegoedkeuring, zoals beschreven in artikel 5 van de uitvoeringsverordening (EU) 2018/545.

### 4.2 Wettelijk kader voor beoordelen van wijzigingen

#### 4.2.1 Bepaling of een nieuwe vergunning noodzakelijk is

Om te bepalen of voor een wijziging een nieuwe vergunning is vereist, moet artikel 21, lid 12, van richtlijn (EU) 2016/797 worden toegepast. In de Spoorwegwet is dit belegd in artikel 26l.

#### **Richtlijn 2016/797**

##### Artikel 21 lid 12

12. Voor het vernieuwen of verbeteren van bestaande voertuigen waarvoor reeds een vergunning voor het in de handel brengen is afgegeven, is een nieuwe vergunning voor het in de handel brengen ervan vereist als:

- a) er wijzigingen worden aangebracht in de waarden van de in lid 10, onder b), bedoelde parameters, waardoor deze waarden zich niet langer binnen de grenzen van in de TSI's bepaalde aanvaardbare parameters bevinden;
- b) het algemene veiligheidsniveau van het betrokken voertuig door de geplande werkzaamheden kan worden aangetast, of
- c) dat door de desbetreffende TSI's wordt vereist.

#### **Spoorwegwet**

##### Artikel 26l

Voor de vernieuwing of verbetering van een spoorvoertuig waarvoor reeds een voertuigvergunning is verleend als bedoeld in artikel 26k, eerste lid, is een nieuwe voertuigvergunning vereist indien:

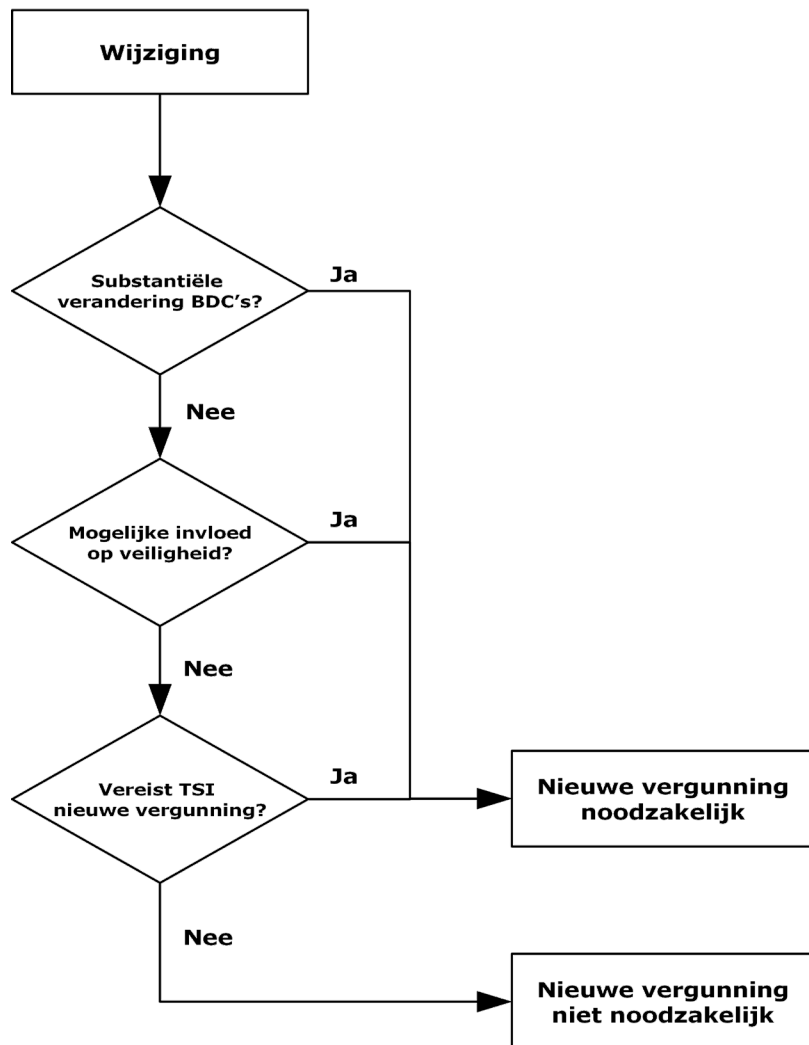
- a. de vernieuwing of verbetering leidt tot een substantiële verandering van de waarden van de parameters voor het controleren van de technische compatibiliteit van het spoorvoertuig met het gebruiksgebied op grond waarvan de voertuigvergunning is verleend,
- b. de vernieuwing of verbetering het algehele veiligheidsniveau van het spoorvoertuig aantast of aan kan tasten, of
- c. een TSI dat vereist.

<sup>1</sup> De hier genoemde parameters worden ook wel Fundamentele Ontwerpparameters (Engels: Basic Design Characteristics (BDC's)) genoemd.



Het stroomdiagram van figuur 1 is een schematische weergave van de bepaling of een nieuwe vergunning noodzakelijk is.

Richtlijn 2016/797  
Spoorwegwet artikel 26I



*Figuur 1 Bepaling of nieuwe vergunning nodig is*

#### 4.2.2 *Wijziging van een voertuigtype, categorisering van de wijziging*

Afgezien van een mogelijke noodzaak tot een nieuwe vergunning, introduceert een wijziging aan een voertuig(type) andere wettelijke verplichtingen. Om te bepalen wat die zijn, moet een wijziging worden gecategoriseerd overeenkomstig artikel 15, eerste lid van uitvoeringsverordening (EU) 2018/545.

**(EU) uitvoeringsverordening 2018/545.**

*Artikel 15*

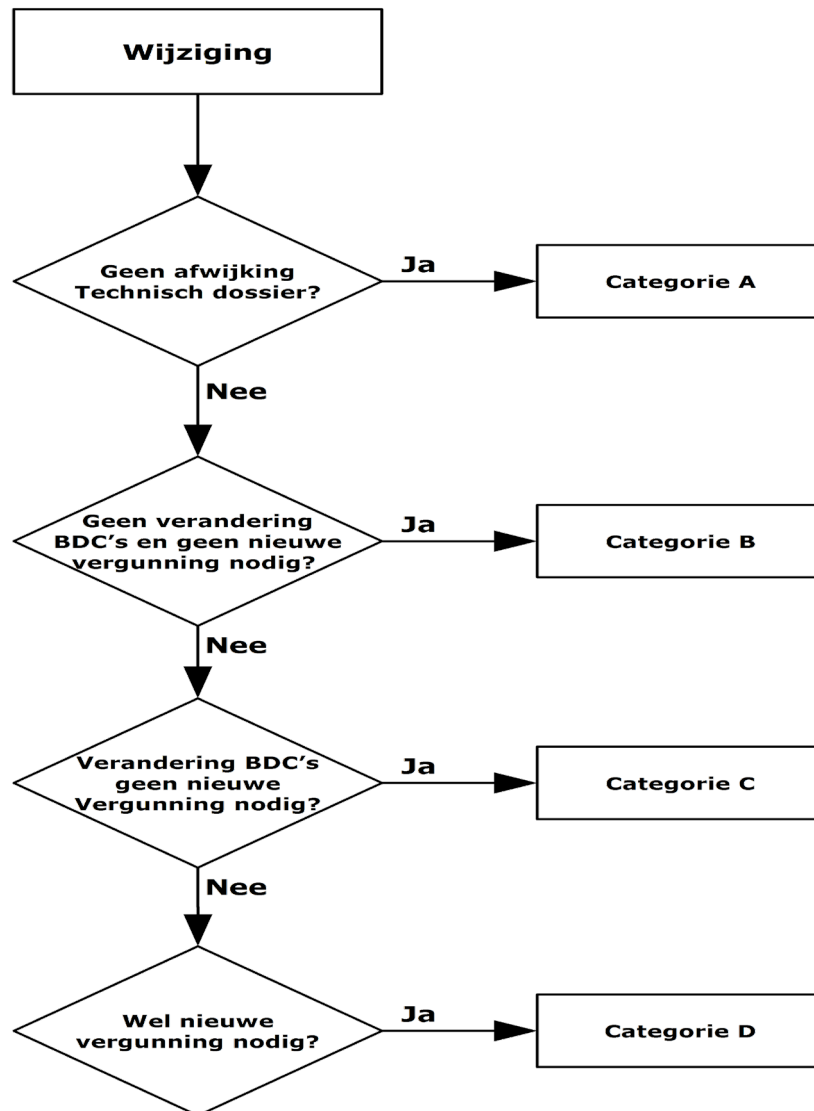
**Wijzigingen van een reeds goedgekeurd voertuigtype**

1. Elke wijziging van een goedgekeurd voertuigtype wordt geanalyseerd en ingedeeld als slechts één van de volgende wijzigingen en doorloopt een vergunningverleningsprocedure zoals hierna uiteengezet:

- a) een wijziging waarvoor niet wordt afgeweken van de technische dossiers bij de EG-keuringsverklaringen voor de subsystemen. In dit geval is geen keuring door een conformiteitsbeoordelingsinstantie vereist en blijven de oorspronkelijke EU-keuringsverklaringen voor de subsystemen en de voertuigtypegoedkeuring geldig en ongewijzigd;
- b) een wijziging waarbij wordt afgeweken van de technische dossiers bij de EG-keuringsverklaringen van subsystemen die nieuwe controles kan vergen en waarvoor derhalve een nieuwe keuring vereist is overeenkomstig de toepasselijke conformiteitsbeoordelingsmodules maar die geen gevolgen heeft voor de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuigtype en waarvoor op grond van artikel 21, lid 12, van Richtlijn (EU) 2016/797 geen nieuwe vergunning vereist is;
- c) een wijziging van de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuigtype waarvoor op grond van de criteria van artikel 21, lid 12, van Richtlijn (EU) 2016/797 geen nieuwe vergunning vereist is;
- d) een wijziging waarvoor op grond van de criteria van artikel 21, lid 12, van Richtlijn (EU) 2016/797 een nieuwe vergunning vereist is.

Het stroomdiagram van figuur 2 toont de criteria waarlangs bepaald kan worden in welke categorie een wijziging valt (zie volgende pagina).

Uitvoeringsverordening 2018/545.  
artikel 15 lid 1



Figuur 2 Categorisering van wijzigingen

#### 4.2.3 Handwijze na categorisering van de wijziging

De handwijze die moet worden aangehouden voor wijzigingen aan een reeds goedgekeurd voertuigtype na de categorisering van de wijziging wordt beschreven in artikel 15 lid 2, 3 en 4 van uitvoeringsverordening (EU) 2018/545. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de situatie waarbij de wijziging wordt uitgevoerd door de houder van de voertuigtypegoedkeuring en de situatie waarbij dit niet het geval is.

**(EU) uitvoeringsverordening 2018/545.**

**Artikel 15**

2. Voor wijzigingen als bedoeld in lid 1, onder b) of c), worden de technische dossiers bij de EG-keuringsverklaringen voor de subsystemen bijgewerkt en verstrekt de houder van de voertuigtypegoedkeuring de relevante informatie op verzoek aan de vergunningverlenende instantie en/of de voor het gebruikgebied bevoegde NVI's.

3. Voor wijzigingen als bedoeld in lid 1, onder c), creëert de houder van de voertuigtypegoedkeuring een nieuwe versie van het voertuigtype of een nieuwe versie van de variant<sup>2</sup> van het voertuigtype en verstrekt hij de relevante informatie aan de vergunningverlenende instantie. De vergunningverlenende instantie registreert de nieuwe versie van het voertuigtype of de nieuwe versie van de variant van het voertuigtype overeenkomstig artikel 50 in het ERATV.

4. Indien de entiteit die de wijziging beheert, niet de houder van de voertuigtypegoedkeuring is en de wijzigingen van het bestaande voertuigtype worden gecategoriseerd onder lid 1, onder b), c) of d), geldt het volgende: a) er wordt een nieuw voertuigtype gecreëerd; b) de entiteit die de wijziging beheert, wordt de aanvrager, en c) de aanvraag van een nieuwe voertuigtypegoedkeuring kan gebaseerd zijn op het bestaande voertuigtype en de aanvrager kiest het in artikel 14, lid 1, onder d), genoemde soort vergunningsaanvraag.

Het stroomdiagram van figuur 3 toont de stappen en handelingen, als het om een wijziging aan een reeds vergund spoorvoertuigtype gaat.

De handelwijze die moet worden aangehouden voor wijzigingen aan een voertuig dat reeds vergund is wordt beschreven in artikel 16 van (EU) uitvoeringsverordening 2018/545. Ook hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de situatie waarbij de wijziging wordt uitgevoerd door de houder van de voertuigtypegoedkeuring en de situatie waarbij dit niet het geval is.

#### **(EU) uitvoeringsverordening 2018/545.**

##### Artikel 16

##### Wijzigingen van een reeds vergund voertuig

1. Voor wijzigingen aan een reeds vergund voertuig die verband houden met een vervanging in het kader van onderhoud en die in het kader van preventief of correctief onderhoud van het voertuig beperkt blijven tot de vervanging van onderdelen door onderdelen die dezelfde functies en prestaties bieden, hoeft geen vergunning om een voertuig in de handel te brengen worden aangevraagd.

2. Alle andere wijzigingen aan een voertuig worden geanalyseerd en gecategoriseerd overeenkomstig artikel 15, lid 1.

3. De entiteit die de wijziging beheert, vraagt een nieuwe vergunning om een voertuig in de handel te brengen aan overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder d), wanneer een wijziging onder artikel 15, lid 1, onder d), valt.

4. Indien de entiteit die de overeenkomstig artikel 15, lid 1, onder b) en c), gecategoriseerde wijzigingen van een goedgekeurd voertuigtype beheert, niet de houder van de voertuigtypegoedkeuring is, dient deze entiteit:

- a) de afwijkingen van de technische dossiers bij de EG-keuringsverklaringen voor de subsystemen te beoordelen;
- b) vast te stellen of geen van de in artikel 21, lid 12, van Richtlijn (EU) 2016/797 genoemde criteria van toepassing is;
- c) de technische dossiers bij de EG-keuringsverklaringen voor de subsystemen bij te werken;
- d) de vergunningverlenende instantie in kennis te stellen van de wijzigingen. Dit kan zowel gelden voor een voertuig als voor een serie identieke voertuigen. De vergunningverlenende instantie kan, binnen vier maanden, een gemotiveerd besluit nemen dat een aanvraag moet worden ingediend in geval van een foute categorisering of onvoldoende gestaafe informatie.

5. Elke wijziging aan een voertuig valt onder het configuratiebeheer onder de verantwoordelijkheid van de houder of de entiteit die daarmee is belast.

<sup>2</sup> De Nederlandse vertaling van uitvoeringsverordening bevat een vertaalfout de Engelse tekst van artikel 15 lid 3 luidt:

“When a change falls under point (c) of paragraph 1 the holder of the vehicle type authorisation shall create a **new vehicle type version or a new version of a vehicle type variant** and provide the relevant information to the authorising entity. (...).”

De Nederlandse vertaling luidt:

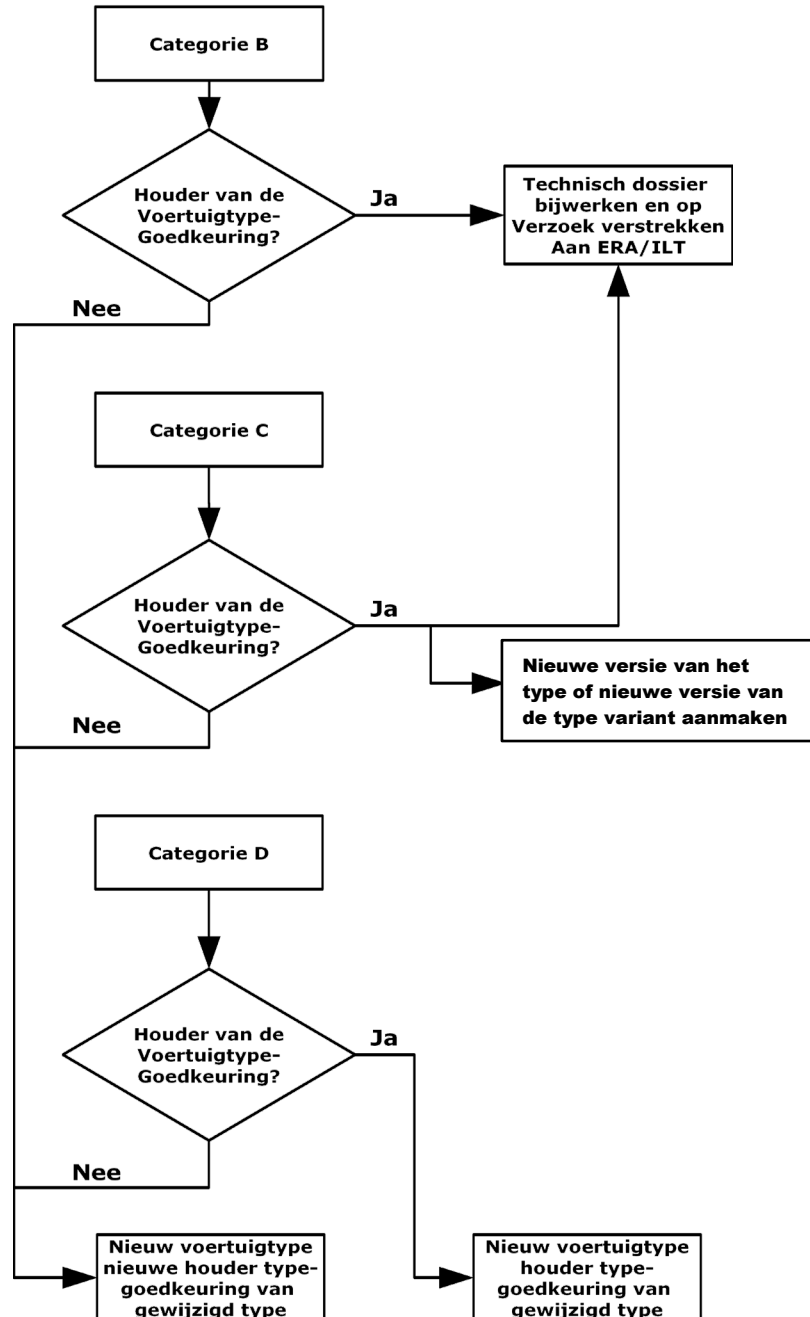
“Voor wijzigingen als bedoeld in lid 1, onder c), creëert de houder van de voertuigtypegoedkeuring een **nieuwe versie van het voertuigtype of een nieuwe variant van het voertuigtype** en verstrekt hij de relevante informatie aan de vergunningverlenende instantie. (...).”

De correcte vertaling dient te zijn:

“Voor wijzigingen als bedoeld in lid 1, onder c), creëert de houder van de voertuigtypegoedkeuring een **nieuwe versie van het voertuigtype of een nieuwe versie van de variant van het voertuigtype** en verstrekt hij de relevante informatie aan de vergunningverlenende instantie. (...).”

Indien de entiteit die de wijziging uitvoert, niet de houder van de voertuigtypegoedkeuring is, dan dient deze bij wijzigingen in meer gevallen een nieuwe typevergunning aan te vragen dan de houder van de voertuigtypegoedkeuring. Verder geldt voor dergelijke entiteiten een meldingsplicht voor alle soorten wijzigingen (m.u.v. vervanging in het kader van onderhoud).

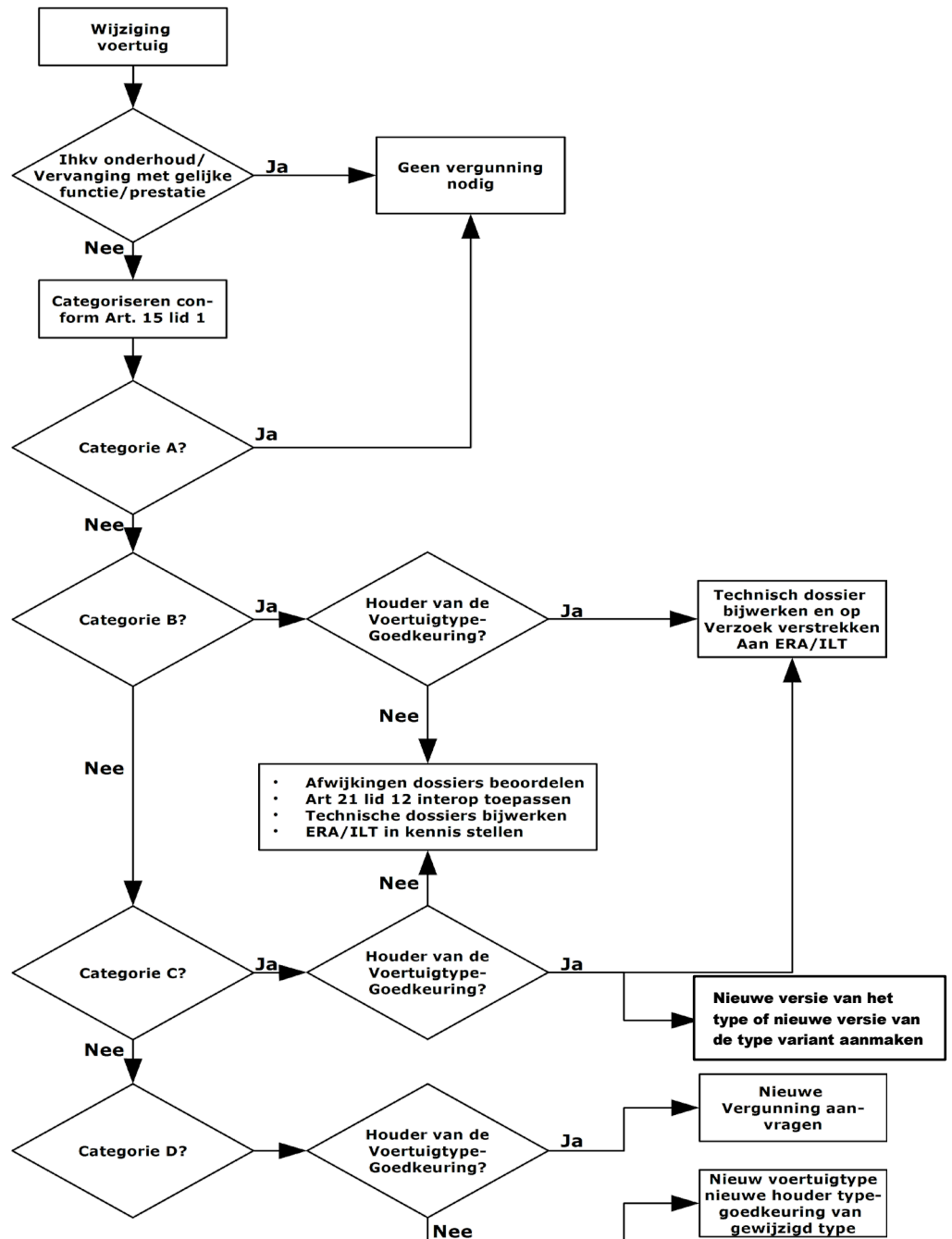
**Uitvoeringsverordening 2018/545.  
artikel 15 lid 2 t/m 4**



*Figuur 3 Handelwijze bij wijzigingen aan voertuigtype*

Vervolgens toont het stroomdiagram van figuur 4 de stappen en handelingen, als het een wijziging aan een reeds vergund spoorvoertuig betreft.

Uitvoeringsverordening 2018/545.  
artikel 16



Figuur 4 Handelwijze bij wijziging aan een spoorvoertuig

### 4.3 Mogelijke aantasting van veiligheidsniveau

Eén van de criteria die wordt toegepast bij de bepaling of een nieuwe vergunning noodzakelijk is, is de potentiële invloed die de wijziging heeft op het algehele veiligheidsniveau van het spoorvoertuig. Zie stroomdiagram van figuur 1.

Hoe dit moet worden bepaald, wordt uitgebreid toegelicht in paragraaf 3.3.2.4 van de ERA guideline <https://www.era.europa.eu/system/files/2024-02/ERA1209-222%20Guidelines%20for%20PA%20VA%202.1.pdf?t=1713326842> :

*b) "The overall safety level of the vehicle concerned may be adversely affected by the works envisaged" The actors should ensure that "railway safety is generally maintained and, where reasonably practicable, continuously improved" therefore, a change should not be contemplated if it will adversely affect the overall level of safety of the vehicle concerned. It can thus be inferred that this clause relates to the **potential to** adversely affect the overall level of safety of the vehicle concerned, and not to whether the change in its real implementation will actually have a negative impact on safety or not.*

Er moet dus worden vastgesteld of een wijziging het veiligheidsniveau *mogelijk* kan aantasten. Dit is iets anders dan de vaststelling van de daadwerkelijke impact op het veiligheidsniveau en het vervolgens vaststellen dat deze niet negatief beïnvloed is door de wijziging. De bepaling bestaat uit een vergelijking van twee risico profielen, opgesteld volgens CSM verordening 402/2013:

- Het risico profiel van het voertuig met de gewenste wijziging, maar zonder risico afdekkende maatregelen en voorzieningen;
- Het risico profiel van het voertuig met de gewenste wijziging, plus alle risico afdekkende maatregelen en voorzieningen.

Als uit de vergelijking blijkt dat met de wijziging nieuwe of gewijzigde risico's, tegenmaatregelen of nieuwe veiligheidseisen zijn ontstaan, dan is er sprake van een mogelijke aantasting van het veiligheidsniveau en is de wijziging daarmee vergunningplichtig.

CSM verordening 402/2013 bevat een beschrijving van een proces waarmee geborgd wordt dat wijzigingen in het spoorstelsel (dus niet alleen aan voertuigen) op een eenduidige, beheerste en veilige wijze gebeuren. De eerste stap in dit proces bestaat uit het bepalen of de wijziging moet worden gezien als belangrijke wijziging in de zin van de CSM verordening. Voor belangrijke wijzigingen dient het proces uit de CSM verordening te worden toegepast. Voor niet belangrijke wijzigingen is dit niet nodig. Of een wijziging belangrijk is wordt beschreven in artikel 4 van CSM verordening 402/2013:

*Artikel 4  
Belangrijke wijzigingen*

*1. Indien er geen nationaal voorschrift is aangemeld om te bepalen of een wijziging al dan niet belangrijk is in de betrokken lidstaat, gaat de initiatiefnemer na welke mogelijke impact deze wijziging kan hebben voor de veiligheid van het spoorwegsysteem. Als de voorgestelde wijziging geen impact heeft voor de veiligheid, moet het in artikel 5 beschreven risicobeheerproces niet worden toegepast.*

*2. Als de voorgestelde wijziging wel een impact heeft voor de veiligheid, neemt de initiatiefnemer, na deskundigenadvies over het belang van de wijziging te hebben ingewonnen, een besluit op basis van de volgende criteria:*

*a) gevolg bij falen: meest ongunstige aannemelijke scenario bij falen van het te beoordelen systeem, rekening houdend met de bestaande veiligheidsmechanismen buiten het te beoordelen systeem;*

*b) nieuwigheid die door de wijziging wordt geïntroduceerd: dit betreft zowel innovaties in de spoorwegsector als innovaties voor de organisatie die de wijziging invoert;*

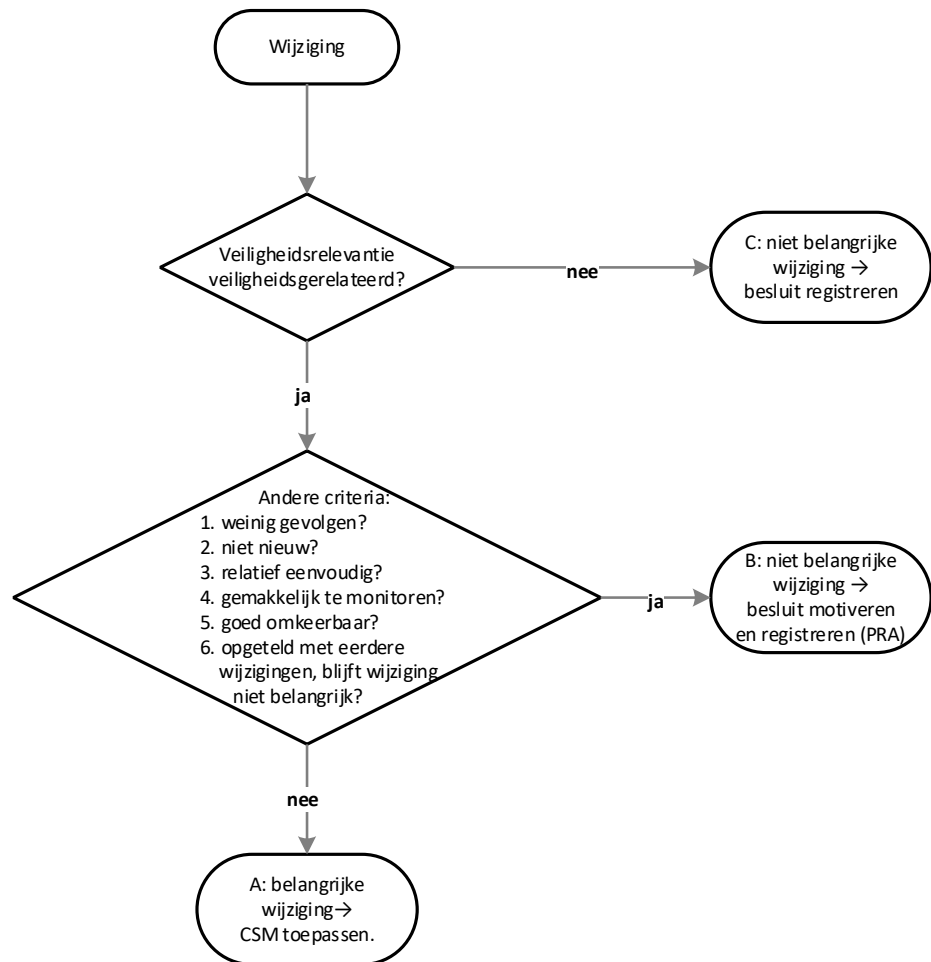
*c) complexiteit van de wijziging;*

*d) monitoring: de onmogelijkheid de ingevoerde wijziging gedurende de levenscyclus van het systeem te monitoren en passende maatregelen te treffen;*

*e) omkeerbaarheid: de onmogelijkheid terug te keren naar het systeem vóór de wijziging;*

*f) additionaliteit: beoordeling van het belang van de wijziging, rekening houdend met alle recente veiligheidsgerelateerde wijzigingen van het te beoordelen systeem die niet als belangrijk werden beoordeeld.*

In figuur 5 is de bepaling grafisch weergegeven.



*Figuur 5 Bepaling belangrijke wijziging volgens CSM verordening  
(bron: ERA/GUI/01-2008/SAF Leidraad voor de toepassing van de CSM-verordening)*

Uit deze figuur wordt duidelijk dat de vaststelling of een wijziging belangrijk is, in twee stappen gebeurt:

1. aan de hand van het criterium of er een mogelijk verband is met veiligheid;
2. aan de hand van enkele aanvullende criteria (gevolgen, nieuwheid, complexiteit, bewaakbaarheid, omkeerbaarheid, additionaliteit).

Het vaststellen of sprake is van een mogelijkheid dat het veiligheidsniveau wordt aangetast (wat leidt tot de noodzaak tot een nieuwe vergunning), moet gebeuren aan de hand van de eerste stap. Het is dus niet zo dat iedere wijziging die in de zin van CSM verordening 402/2013 als niet belangrijk wordt geclassificeerd, niet vergunningplichtig zou zijn.

Meer informatie hierover op de website van de ERA:

[https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm_en).

Mede op grond hiervan kan als aanvullende stelregel worden gehanteerd dat kan worden gekeken naar de waarschijnlijkheid van een mogelijke nadelige invloed op de veiligheid (is het waarschijnlijk, of onwaarschijnlijk dat een wijziging een negatieve invloed op de veiligheid zal hebben). In geval van twijfel strekt het tot de aanbeveling de wijziging te melden bij de ERA/de ILT.



#### **4.4 Melden aan de ILT van Categorie B en C wijzigingen**

Wanneer:

- Een spoorvoertuig (of meerdere identieke spoorvoertuigen) gewijzigd moeten worden, en
- de entiteit die de wijziging beheert is niet de houder van de voertuigtypegoedkeuring, en
- de wijziging is geklassificeerd in categorie B of categorie C,

dan moet de entiteit die de wijziging beheert de ERA/de ILT in kennis stellen van de wijziging. Dit wordt "notificatie" genoemd. Zie ook het stroomschema van figuur 4.

De ERA/de ILT beoordeelt de categorisering van de wijziging. Het kan zijn dat toelichting of aanvullende gegevens worden gevraagd. Wanneer de ERA/de ILT oordeelt dat de wijziging in een andere categorie moet worden ingedeeld, dan ontvangt de entiteit die de wijziging beheert, binnen vier maanden een gemotiveerd besluit, waarin ook staat wat er vervolgens van u wordt verwacht.

*Termijnen, doorlooptijden:*

Is de ILT de vergunningverlenende instantie van de betrokken voertuigen, dan Voor aanvragen voor beoordeling van wijzigingen zijn de termijnen, zoals vermeld in de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Spoorwegwet, artikel 26dd, lid 4 t/m 6 is hier niet van toepassing.

*Tarieven en facturering:*

Was de ILT de vergunningverlenende instantie van de betrokken voertuigen, dan notificeert U de wijziging aan de ILT ontvangt u een factuur van de ILT.

Het tarief vindt u op: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0047719/> .

Was de ERA de vergunningverlenende instantie van de betrokken voertuigen, dan notificeert u aan de ERA en regelt de ERA de facturering, waarin de gemaakte kosten van de ILT en eventueel andere nationale veiligheidsinstanties, zijn opgenomen.

Voor de geleverde bijdrage van de ILT geldt een uurtarief. Zie hiervoor:

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0047719/> .

*Wijze van notificeren:*

Omvat het inzetgebied van het voertuig meerdere landen, dan moet notificatie worden ingediend bij de ERA.

Is het inzetgebied van het voertuig beperkt tot Nederland, dan kunt u kiezen of u de notificatie indient bij de ERA of bij de ILT.

Een notificatie aan de ILT kunt u indienen met een elektronisch formulier. Welke documenten u bij de notificatie moet meesturen, wordt in het elektronisch formulier aangegeven. De link naar het elektronisch formulier vindt u op de website van de ILT: <https://www.ilent.nl/aanvraagformulieren> .

*Meer informatie:*

Over de verschillende soorten vergunningsaanvragen is uitgebreide toelichting terug te vinden in artikel 14 van EU verordening [2018/545](#), en in paragraaf 3.3.4.1 van de ERA guideline: <https://www.era.europa.eu/system/files/2024-02/ERA1209-222%20Guidelines%20for%20PA%20VA%202.1.pdf?t=1713326842> .

## 5 Invulling van wettelijke vereisten vanuit verordening 2018/545

### 5.1 Inleiding

In (EU) uitvoeringsverordening 2018/545 worden de de nationale veiligheidsinstanties meerdere verplichtingen opgelegd voor het inrichten van procedures en het publiceren van richtsnoeren. In dit hoofdstuk is voor enkele van deze verplichtingen een beschrijving opgenomen van de wijze waarop voor Nederland de ILT invulling geeft aan de wettelijke vereisten vanuit uitvoeringsverordening (EU) 2018/545.

### 5.2 Communicatie buiten OSS om (inleiding punt 11 (EU) 2018/545)

Het kan voorkomen dat er bij aanvragen die via OSS lopen, een behoefte ontstaat aan communicatie die niet direct te relateren is aan de beoordeling van de aanvraag. Dergelijke communicatie kan resulteren in correspondentie die geen deel uitmaakt van de informatiestroom door OSS.

De ILT maakt voor alle aanvragen (OSS en niet OSS) ILT projectnummers en dossiers aan. Corresponderen met de ILT kan via het ILT-Loket.

Zie: [Contact | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#).

Het postadres is: Postbus 16191, 2500 BD Den Haag.

Vermeld steeds het ILT projectnummer. Correspondentie zal bij de ILT binnen de desbetreffende dossiers worden gearchiveerd. Daar waar bij OSS-aanvragen correspondentie toch verband houdt met de beoordeling van de aanvraag zal deze hetzij door de ILT, hetzij door de aanvrager tevens in OSS gearchiveerd worden.

### 5.3 Taalbeleid (artikel 7 (EU) 2018/545)

Bij de behandeling van aanvragen voor voertuigvergunning of voertuigtype-goedkeuringen via OSS en andere "vergunningproducten" die niet via OSS lopen, hanteert de ILT het volgende taalbeleid:

- Documentatie en correspondentie wordt geaccepteerd wanneer deze is gesteld in de Nederlandse of Engelse taal;
- Beschikkingen worden altijd gesteld in de Nederlandse taal;
- Een vertaling van een beschikking kan op aanvraag en tegen bijkomende kosten worden geleverd in de Engelse taal. Aan de vertaalde beschikking kunnen geen rechten worden ontleend.

### 5.4 Proces voor tijdelijke vergunningen (artikel 7 (EU) 2018/545)

Voor de het aanvragen van tijdelijke vergunningen wordt verwezen naar artikel 26r lid 1 van de spoorwegwet en paragraaf 3.6 van dit richtsnoer.

## 5.5 Grensoverschrijdende overeenkomsten (artikel 12 (EU) 2018/545)

De ILT heeft geen grensoverschrijdende overeenkomsten voor de acceptatie van voertuigvergunningen of voertuigtypegoedkeuringen, die stations in aangrenzende lidstaten omvatten overeenkomstig artikel 21 lid 8, van richtlijn 2016/797. Dit komt mede doordat in Nederland geen sprake is van soortgelijke netwerk kenmerken, als bedoeld in artikel 21 lid 8 van richtlijn 2016/797.

Grensoverschrijdende inzet tot stand te brengen op Nederlands grondgebied vanaf de grens tot aan het eerste Nederlandse station kan op de volgende manieren:

- Het aanvragen van een uitbreiding van het gebruiksgebied met het deel Nederlandse infra tot aan het eerste Nederlandse station. Ondanks dat geen sprake is van volledig soortgelijke netwerkenmerken geldt voor veel grensbaanvakken wél dat een toetsing aan alle voor Nederland van toepassing zijnde infracompatibiliteitseisen niet noodzakelijk is en dat met een toetsing aan een deel van de Nederlandse infracompatibiliteitseisen kan worden volstaan. Welke aspecten bij welk grensbaanvak relevant zijn, is afhankelijk van de technische kenmerken van het betreffende grensbaanvak. Informatie hierover kan worden ingewonnen bij de Infrastructuurbeheerder ProRail. Voor het grensbaanvak Venlo-Duitse grens zijn de van toepassing zijnde infracompatibiliteitseisen opgenomen in de Regeling indienststelling spoorvoertuigen. Het aanvragen van een dergelijke uitbreiding van het gebruiksgebied loopt via OSS. Hierbij zijn de procedurele fasen en termijnen van OSS van toepassing.
- Het aanvragen van een ontheffing als bedoeld in artikel 26q lid 4 van de spoorwegwet:

*artikel 26q lid 4*

*Onze Minister kan ontheffing of vrijstelling verlenen van de verplichting om te beschikken over een voor het desbetreffende gedeelte van de hoofdspoorweginfrastructuur geldige voertuigvergunning of voertuigtypegoedkeuring als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, indien voor die spoorvoertuigen een voertuigvergunning of voertuigtypegoedkeuring is verleend die geldt voor de met de desbetreffende hoofdspoorweginfrastructuur verbonden, dicht bij de grens gelegen spoorweginfrastructuur in de aangrenzende lidstaat. Een ontheffing of vrijstelling kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing of vrijstelling kunnen voorschriften worden verbonden.*

Zie ook hoofdstuk 3 van dit richtsnoer.

## 6 Beleidsregel rol beheerder bij voertuigtoelating Spoorwegwet

Wanneer een spoorvoertuig aantoonbaar voldoet aan Europese en nationale technische eisen, dan wordt verondersteld dat het voertuig passend, compatibel, met de spoorweginfrastructuur is.

De Nederlandse nationale technische eisen (opgenomen in de Regeling Indienststelling Spoorvoertuigen, hierna: RIS) zien op bescherming van de essentiële functies van de spoorweginfrastructuur in Nederland.

Echter, er kunnen risico's in infracompatibiliteit ontstaan, die met de Europese technische eisen en de RIS, niet worden afgedekt.

Om die reden is het gewenst dat voorafgaand aan het toelaten van spoorvoertuigen (hetzij via vergunningverlening, of door het verlenen van ontheffingen) de infrastructuur beheerder ProRail (hierna: ProRail) een opinie kan geven op het aspect infracompatibiliteit. Als beheerder van de infrastructuur heeft ProRail hiervoor de kennis in huis.

Uitgangspunt van de interoperabiliteitsrichtlijn is dat de verantwoordelijkheid voor het voldoen aan de technische eisen (waaronder die van infracompatibiliteit) ligt bij degene die om voertuigtoelating vraagt. Dit betekent dat het in eerste instantie de aanvrager is die ProRail om een opinie zal vragen over de compatibiliteit tussen infrastructuur en het toe te laten voertuig.

In samenspraak met ProRail en de ILT heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een beleidsregel opgesteld, waarin het proces van toetsing op infracompatibiliteit is uitgewerkt.

### *Termijnen, doorlooptijden:*

Algemeen geldt dat de aanvrager in een zo vroeg mogelijk stadium van de aanloop naar een aanvraag, ProRail moet benaderen voor een opinie.

Als bij de aanvraag blijkt dat er geen opinie van ProRail beschikbaar is, terwijl die naar het oordeel van de ILT wel noodzakelijk is, zal de ILT ProRail zef om een opinie vragen.

Let op: het aanvragen en leveren van een opinie nadat een (OSS-) aanvraag is gedaan, kan de doorlooptijd van de aanvraag doen vertragen.

### *Meer informatie:*

De beleidsregel met detailinformatie vindt u op:

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0042483/> .



Dit is een uitgave van de

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag  
088 489 00 00

[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

April 2024