



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Richtsnoer voor voertuigtoelaging



Richtsnoer voor voertuigtoelating

Datum 31 maart 2026

Colofon

Uitgegeven door Inspectie Leefomgeving en Transport

Postadres Postbus 16191, 2500 BD Den Haag
Telefoon 088 489 00 00
Website www.ilent.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Aanvragen via het éénloketsysteem (onestop shop/OSS)	5
2.1 Inleiding	5
2.2 Aanvragen voor spoorvoertuigen via OSS	5
3. Aanvragen die buiten het OSS verlopen	7
3.1 Inleiding	7
3.2 Ontheffingen van TSI/RIS eisen (26f lid 1 en 2)	8
3.3 Ontheffing op verbod tot in de handel brengen zonder voertuigvergunning (26k lid 5)	9
3.4 Ontheffing voertuigvergunning grens (26q lid 4)	9
3.5 Ontheffing voertuigvergunning (26q lid 6)	10
3.6 Tijdelijke gebruiksvergunning voor testen (26r lid 1)	10
4. Wijzigingen aan spoorvoertuigtypes en spoorvoertuigen	11
4.1 Inleiding	11
4.2 Wettelijk kader voor beoordelen van wijzigingen	11
4.3 Mogelijke aantasting van veiligheidsniveau	19
4.4 Melden aan de ILT van Categorie B en C wijzigingen	21
5. Invulling van wettelijke vereisten vanuit verordening 2018/545	23
5.1 Inleiding	23
5.2 Communicatie buiten OSS om (inleiding punt 11 (EU) 2018/545)	23
5.3 Taalbeleid (artikel 7 (EU) 2018/545)	23
5.4 Proces voor tijdelijke vergunningen (artikel 7 (EU) 2018/545)	23
5.5 Grensoverschrijdende overeenkomsten (artikel 12 (EU) 2018/545)	24
6. Rol infrastructuurbeheerder bij voertuigtoelating	25

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, 6e 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 van het [Richtsnoer voor Voertuigtoelating](#) is steeds te raadplegen op de website van de ILT.

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

2.1 Inleiding

Het éénloketsysteem (One-Stop 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](https://oss.era.europa.eu) kan worden verkregen via de volgende website: <https://oss.era.europa.eu>.

2.2 Aanvragen voor spoorvoertuigen via OSS

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

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 1 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, volgens 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.

2.2.1 Aanvraag voor een vooroverlegstandpunt

Het samenstellen van een aanvraagdossier voor een voertuigtypegoedkeuring vraagt goede voorbereiding. Het is zinvol om hierover in een vroeg stadium af te stemmen met de ERA of ILT en andere belanghebbenden. Dit kan met 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 vooroverlegstandpunt, opgemaakt door de ERA of de ILT, waarin de informatie en werkafspraken over de voorgenomen aanvraag worden vastgelegd.

Termijnen, doorlooptijden

De behandeltermijn van het vooroverleg duurt in principe 3 maanden (de doorlooptijd in OSS, van indienen van een aanvraag tot afgifte van een vooroverleg standpunt). De maximale geldigheidsduur van een vooroverlegstandpunt kan 7 jaar (84 maanden) zijn.

Binnen de periode waarop het vooroverlegstandpunt geldig is kan een vooroverlegstandpunt meermaals worden geactualiseerd als 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 hiervoor de [Regeling tarieven transportsectoren](#).

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 vergunningverlenende 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](#).

2.2.2 Aanvraag voor een voertuigvergunning of voertuigtypegoedkeuring

Bij het indienen van een aanvraag van een voertuigvergunning of voertuigtype-goedkeuring 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.

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 in de [Regeling tarieven transportsectoren](#).

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 hiervoor de [Regeling tarieven transportsectoren](#).

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](#).

Op de website van de ILT vindt u [meer informatie over het aanvragen of wijzigen van een ERATV-registratie](#) van een voertuigtype waar de ILT de vergunningverlenende instantie is.

3. Aanvragen die buiten het OSS verlopen

3.1 Inleiding

Behalve de vergunningen die via OSS kunnen worden aangevraagd, zijn er andere vergunningsproducten die de ILT op aanvraag kan afgeven, en die buiten het OSS verlopen. Zie onderstaande tabel:

Soort aanvraag	Artikel Spoorwegwet	Wanneer toepassen
Aanvraag ontheffing van TSI's	26f lid 1	Een aanvrager wil afzien van de toepassing van een complete - of delen van - 1 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 vooral op lightrailssystemen gebruikt worden.
Ontheffing of vrijstelling van de verplichting over een voertuigvergunning te beschikken op een grensbaanvak.	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 van toepassing zoals vermeld in de Algemene wet bestuursrecht. Een uitzondering hierop zijn van de bezwaartermijnen voor besluiten op ontheffingsaanvragen, als bedoeld in de [Spoorwegwet](#), artikel 26f lid 1 en 2. Daarvoor zijn de termijn zoals genoemd in de Spoorwegwet, artikel 26dd lid 5 en 6 van toepassing.

Tarieven en facturering

De tarieven die voor deze vergunningsproducten gelden, vindt u in de Regeling tarieven transportsectoren. Facturering verloopt via de ILT.

Manier van aanvragen

Een aanvraag voor 1 van deze vergunningsproducten kunt u indienen met een elektronisch formulier. Daarin wordt aangegeven welke documenten u bij de aanvraag moet meesturen. Op de website van de ILT vindt u een [overzicht van alle aanvraagformulieren](#).

Meer informatie

In de volgende paragrafen worden de afzonderlijke vergunningsproducten 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, 1^e lid, betreft het bepaalde in artikel 7, 1^e lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn, dat gaat over de gevallen waarin een lidstaat kan toestaan om (een gedeelte van) TSI's voor subsystemen niet te hoeven toepassen. In artikel 7, 1^e lid, onderdelen a tot en met e, zijn de situaties opgenomen waarin dit mogelijk is. Het betreft de volgende 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 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 3^e land met een andere spoorwijdte dan die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de EU
- 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 het spoorwegnetwerk van de rest van de EU, of daar door de zee of vanwege speciale geografische omstandigheden van is afgesneden,

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, 2^e tot en met 8^e lid van de interoperabiliteitsrichtlijn is de procedure beschreven die gevolgd moet worden wanneer ontheffing van de toepassing van (een gedeelte van) een TSI bij de Minister is aangevraagd.

Artikel 26f, 2^e 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, 4^e 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, moet aantoonbaar gewaarborgd 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 gaat over ontheffing of vrijstelling van de verplichting een aanvraag in te dienen voor uitbreiding van het gebruiksgebied wanneer een spoorvoertuig in Nederland alleen 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 deze 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 spoor- voertuigen 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. Het gaat dan bijvoorbeeld om 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 door 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 1^e lid gaat over het bepaalde in artikel 21, 3^e lid, 3^e alinea, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Net als in de interoperabiliteitsrichtlijn wordt in het voorgestelde eerste lid de term 'tijdelijke gebruiksvergunning' gebruikt. Dat lid gaat over 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 gebouwd spoorvoertuig op een technisch verantwoorde wijze gebruikt kan worden op de infrastructuur binnen het gebruiksgebied. Dit artikel neemt niet weg 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 hoofdspoorweginfrastructuur 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 voertuigparameters¹ 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 ook 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 26I.

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.

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

Spoorwegwet

Artikel 26l

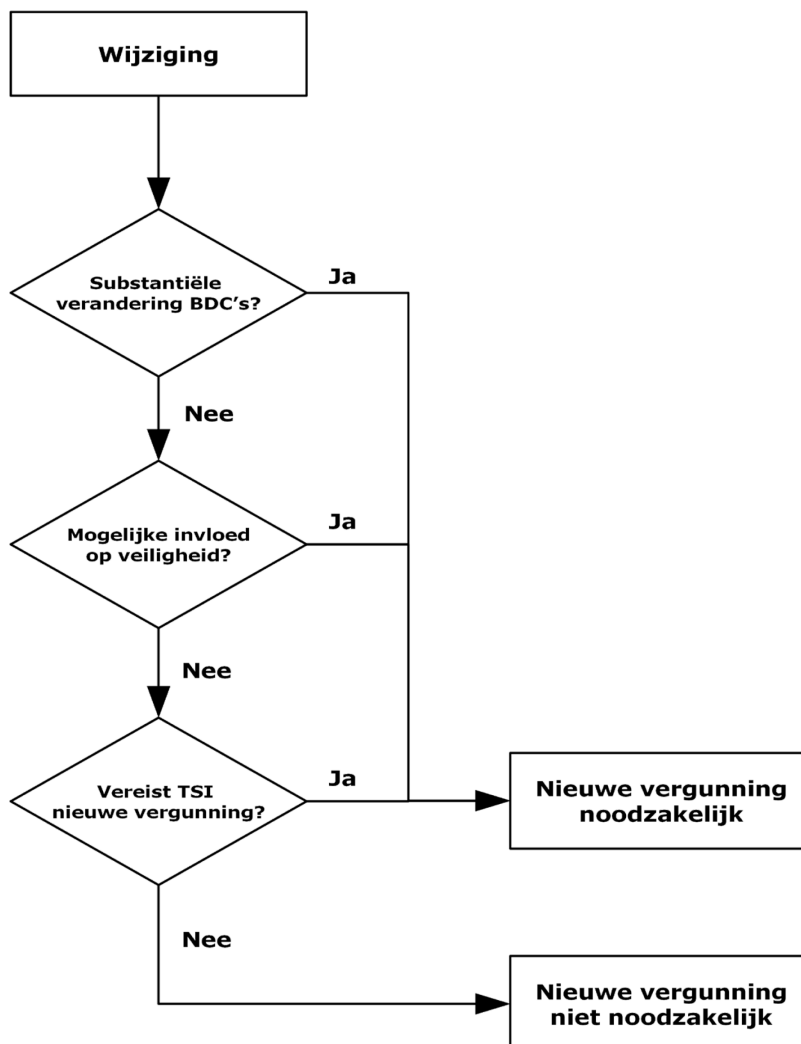
Voor de vernieuwing of verbetering van een spoorvoertuig waarvoor reeds een voertuigvergunning is verleend als bedoeld in artikel 26k, eerste lid, is een nieuwe voertuigvergunning vereist indien:

- 1) 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,
- 2) de vernieuwing of verbetering het algehele veiligheidsniveau van het spoorvoertuig aantast of aan kan tasten, of
- 3) een TSI dat vereist.

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

Figuur 1 Bepaling of nieuwe vergunning nodig is

Richtlijn 2016/797
Spoorwegwet artikel 26l



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 volgens artikel 15, 1^e lid van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545.

Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545.

Artikel 15

Wijzigingen van een reeds goedgekeurd voertuigtype

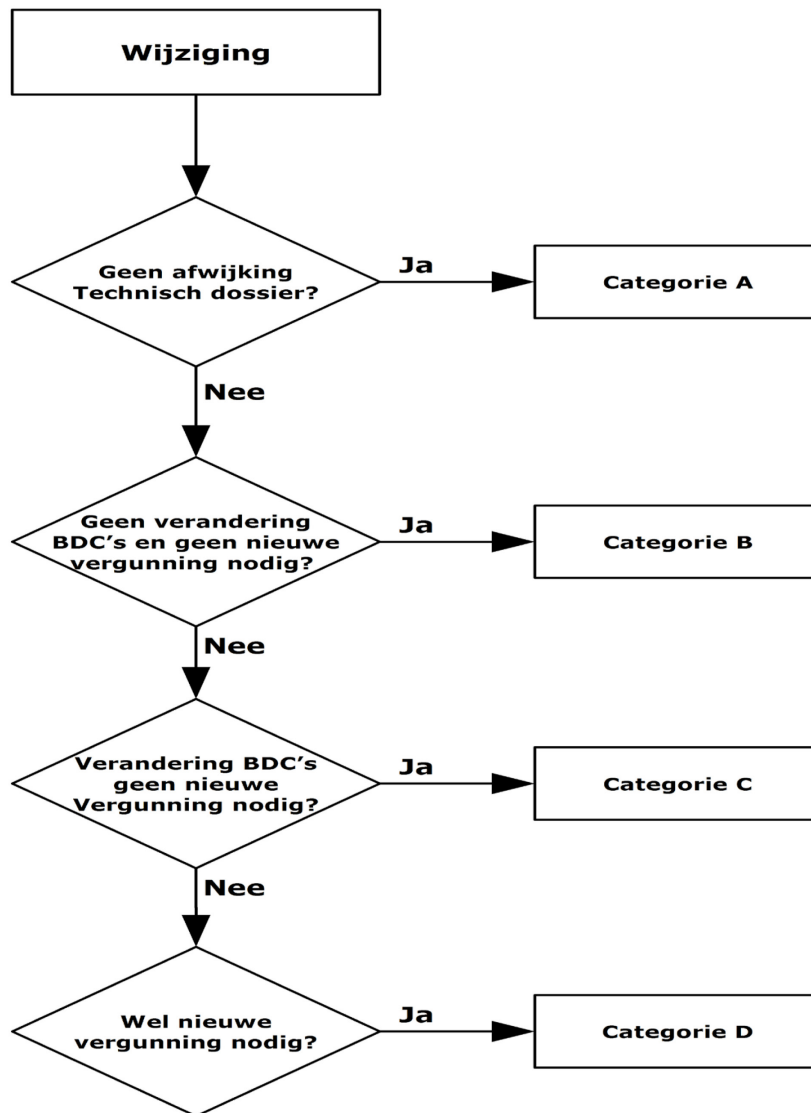
1. Elke wijziging van een goedgekeurd voertuigtype wordt geanalyseerd en ingedeeld als slechts één van de volgende wijzigingen en doorloopt een vergunningverleningsprocedure zoals hierna uiteengezet:

- 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 waarmee bepaald kan worden in welke categorie een wijziging valt (zie volgende pagina).

Figuur 2 Categorisering van wijzigingen

Uitvoeringsverordening 2018/545.
artikel 15 lid 1



4.2.3 Handelwijze na categorisering van de wijziging

De handelwijze 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 variant² 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.

² 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 is:

"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. (...)."

(EU) uitvoeringsverordening 2018/545

Artikel 16

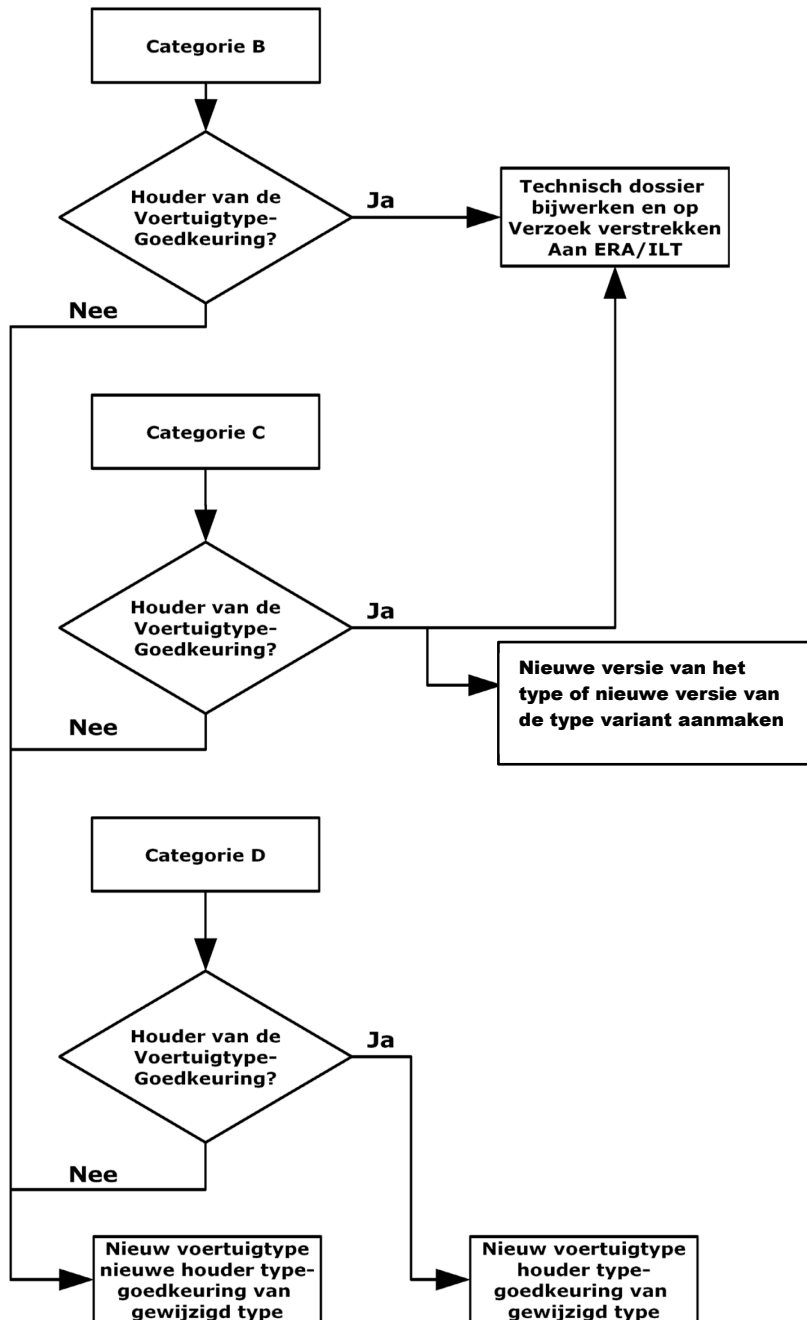
Wijzigingen van een reeds vergund voertuig

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

Als de entiteit die de wijziging uitvoert, niet de houder van de voertuigtypegoedkeuring is, dan moet deze bij wijzigingen in meer gevallen een nieuwe typevergunning aanvragen dan de houder van de voertuigtypegoedkeuring. Verder geldt voor deze entiteiten een meldingsplicht voor alle soorten wijzigingen (behalve bij vervanging in het kader van onderhoud).

Figuur 3 Handelwijze bij wijzigingen aan voertuigtype

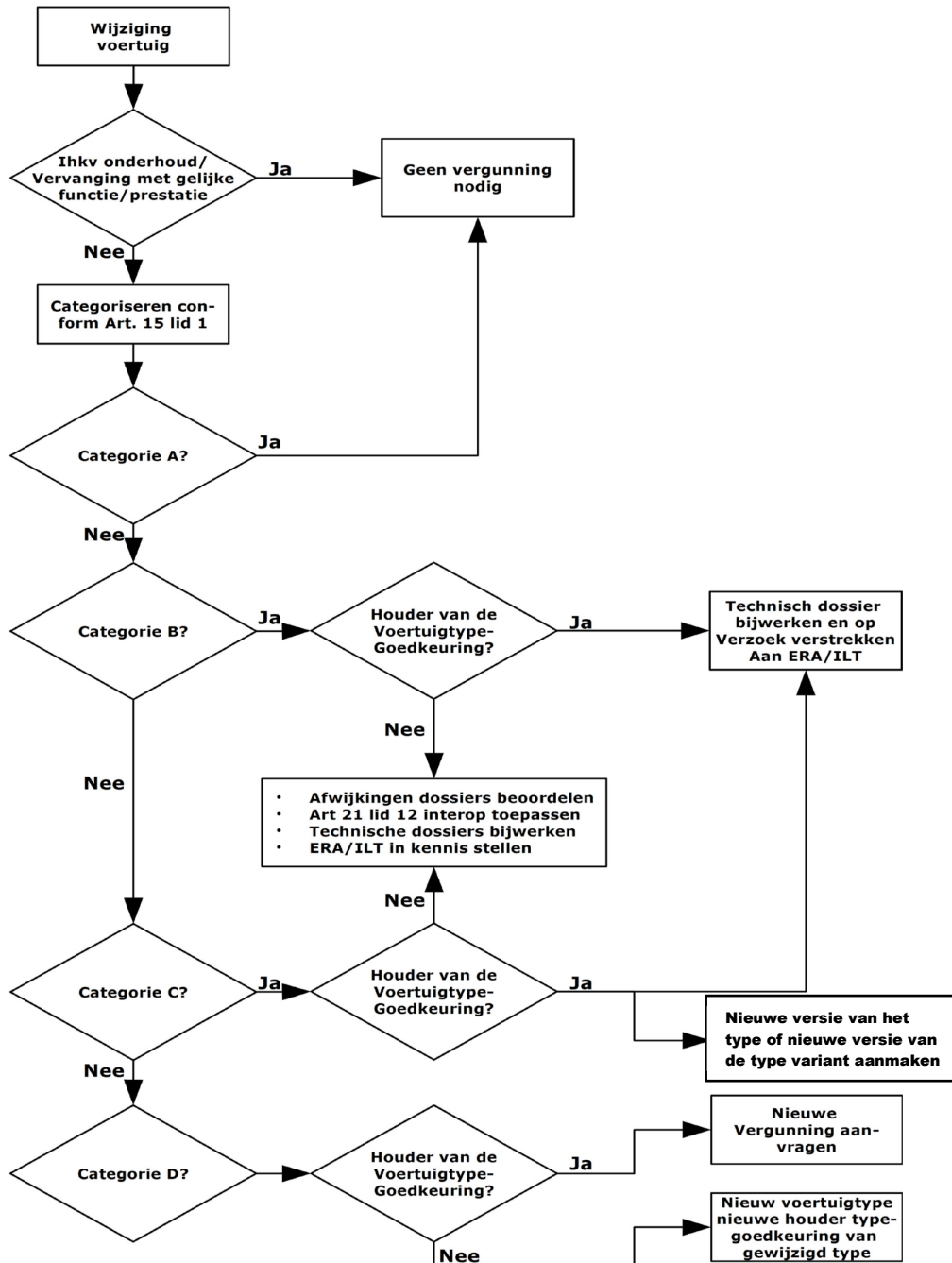
**Uitvoeringsverordening 2018/545.
artikel 15 lid 2 t/m 4**



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

Figuur 4 Handelwijze bij wijziging aan een spoorvoertuig

Uitvoeringsverordening 2018/545.
artikel 16



4.3 Mogelijke aantasting van veiligheidsniveau

1 van de criteria die wordt toegepast bij de bepaling of een nieuwe vergunning noodzakelijk is, is de mogelijke 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](#):

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 dit niet negatief beïnvloed is door de wijziging. De bepaling bestaat uit een vergelijking van twee risicoprofielen, opgesteld volgens [CSM-verordening 402/2013](#):

- Het risicoprofiel van het voertuig met de gewenste wijziging, maar zonder risico afdekkende maatregelen en voorzieningen
- Het risicoprofiel 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 moet het proces uit de CSM-verordening 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;

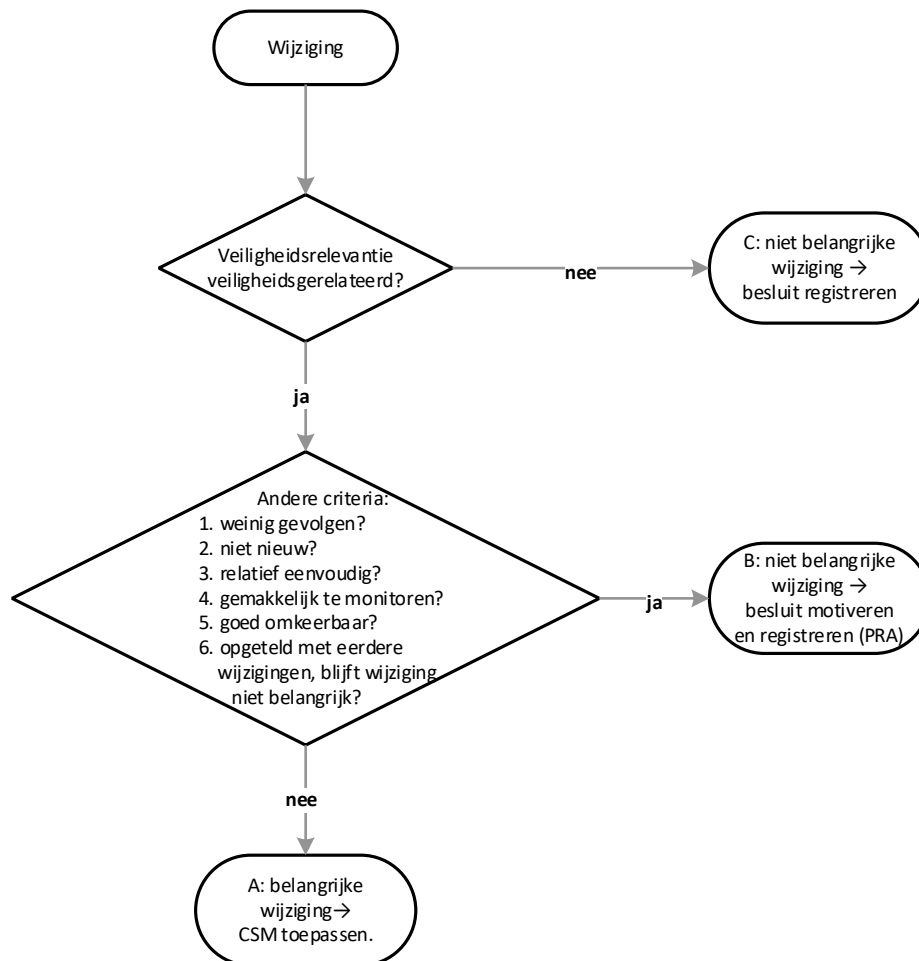
d) monitoring: de onmogelijkheid de ingevoerde wijziging gedurende de levenscyclus van het systeem te monitoren en passende maatregelen te treffen;

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 of de vaststelling of wijziging belangrijk is en dat dit in 2 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 1^e 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](#).

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 Categorie 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 of de ILT in kennis stellen van de wijziging. Dit wordt 'notificatie' genoemd. Zie ook het stroomschema van figuur 4.

De ERA of de ILT beoordeelt de categorisering van de wijziging. Het kan zijn dat toelichting of aanvullende gegevens worden gevraagd. Wanneer de ERA of de ILT oordeelt dat de wijziging in een andere categorie moet worden ingedeeld, dan ontvangt de entiteit die de wijziging beheert binnen 4 maanden een gemotiveerd besluit waarin ook staat wat er vervolgens van haar wordt verwacht.

Termijnen, doorlooptijden

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

Tarieven en facturering

Was de ILT de vergunningverlenende instantie van de betrokken voertuigen, dan geeft u de wijziging door aan de ILT en ontvangt u een factuur van de ILT. Het tarief vindt u in de [Regeling tarieven transportsectoren](#).

Was de ERA de vergunningverlenende instantie van de betrokken voertuigen, dan geeft u de wijziging door 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. Dit vindt u in de [Regeling tarieven transportsectoren](#).

Manier van wijzigingen doorgeven

Omvat het inzetgebied van het voertuig meerdere landen, dan geeft u de wijziging door aan de ERA.

Is het inzetgebied van het voertuig beperkt tot Nederland, dan kunt u kiezen of u de wijziging doorgeeft aan de ERA of aan de ILT.

Een wijziging doorgeven aan de ILT doet u met een elektronisch formulier. Welke documenten u daarbij moet meesturen, wordt in het formulier aangegeven. De [link naar het formulier](#) vindt u op de website van de ILT.

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](#).

5. Invulling van wettelijke vereisten vanuit verordening 2018/545

5.1 Inleiding

In [Uitvoeringsverordening \(EU\) 2018/545](#) worden 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 manier waarop de ILT voor Nederland 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 verband houdt met 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. Het postadres van de ILT is: Postbus 16191, 2500 BD Den Haag. Andere manieren van [contact met de ILT](#) vindt u op de website.

Vermeld bij correspondentie altijd het ILT projectnummer. Correspondentie zal bij de ILT binnen de betreffende dossiers worden gearchiveerd. Daar waar bij OSS-aanvragen correspondentie toch verband houdt met de beoordeling van de aanvraag zal deze of door de ILT of door de aanvrager ook in OSS gearchiveerd worden.

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

Bij de behandeling van aanvragen voor voertuigvergunning of voertuigtypegoedkeuringen via OSS en andere vergunningsproducten die niet via OSS lopen, hanteert de ILT het volgende taalbeleid:

- Documentatie en correspondentie wordt geaccepteerd wanneer deze is opgesteld in de Nederlandse of Engelse taal.
- Beschikkingen worden altijd opgesteld 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 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 netwerkkenmerken, 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 van de Nederlandse infrastructuur tot aan het 1^e Nederlandse station. Ondanks dat geen sprake is van volledig soortgelijke netwerkkenmerken geldt voor veel grensbaanvakken 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. 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. Rol infrastructuurbeheerder bij voertuigtoelating

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

Spoorvoertuigen die niet volledig compatibel met de spoorweginfrastructuur zijn, vormen een risico voor de veilige werking van de Nederlandse spoorweginfrastructuur. Zulke spoorvoertuigen mogen niet op de Nederlandse spoorweginfrastructuur rijden.

Voor bepaalde situaties echter, biedt de Spoorwegwet de mogelijkheid om ontheffing van dit verbod aan te vragen. Er moet dan een onderbouwd bewijs worden geleverd dat het spoorvoertuig toch veilig en zonder schade aan de spoorweginfrastructuur kan worden ingezet.

In de aanloop naar een aanvraag voor een spoorvoertuig(type)vergunning kunnen testritten op het spoor nodig zijn. Ook dan is de compatibiliteit met de spoorweginfrastructuur meestal nog niet volledig aangetoond. Om testritten te kunnen doen kan een tijdelijke gebruiksvergunning voor testen worden aangevraagd.

Bij de planning en uitvoering van testritten is de betrokkenheid van de infrastructuurbeheerder noodzakelijk. Zie artikel 24, [Regeling indienststelling spoorvoertuigen](#). Meer informatie staat in de Netverklaring van de infrastructuurbeheerder.

Bij de beoordeling van ontheffingsaanvragen, en aanvragen voor een tijdelijke gebruiksvergunning voor testen, zal de veiligheidsonderbouwing altijd aan infrastructuurbeheerder ProRail worden voorgelegd voor een opinie op het aspect compatibiliteit met de spoorweginfrastructuur.

Een ontheffing of een tijdelijke gebruiksvergunning voor testen kan onder beperkingen worden verleend en er kunnen voorschriften aan worden verbonden voor de veilige inzet van het spoorvoertuig.

Zie ook hoofdstuk 3 van dit richtsnoer.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postadres : Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Telefoon : 088 489 00 00

Website : www.ilent.nl