

Rapport

Datum
1 september 2008

TOELATINGSGIDS

*Handleiding voor de
toelating en registratie van
spoorvoertuigen in Nederland*

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Samenvatting toelatings- en registratieprocedure	6
2.1	Keuring op algemene constructie-eisen	6
2.2	Beoordeling van de compatibiliteit met de Nederlandse infrastructuur	6
2.3	Registratie in het Nationale Voertuigregister (NVR) en voertuighouderkenmerk	7
2.4	Beheersing van de voertuiginzet	7
3	Overzicht van de regelgeving	9
3.1	Europese Richtlijnen	9
3.2	Technische Specificaties voor de Interoperabiliteit (TSI's)	10
3.3	Europese Normen (EN)	12
3.4	Nationale regelgeving	13
3.5	Overeenkomsten voor goederenwagens en rytuigen	13
3.6	Niet voldoen aan de regelgeving	14
3.6.1	Voertuigen gebouwd of te vernieuwen/wijzigen onder de werking van een Interoperabiliteitsrichtlijn	14
3.6.2	Voertuigen gebouwd vóódat een Interoperabiliteitsrichtlijn van toepassing was	15
4	Documenten	16
4.1	Documenten uit de Interoperabiliteitsrichtlijnen	16
4.1.1	EG-verklaring van conformiteit of van geschiktheid voor interoperabiliteitsonderdelen	16
4.1.2	Conformiteitsverklaring voor subsystemen	16
4.1.3	EG-Keuringsverklaring voor subsystemen	17
4.1.4	Machtiging tot ingebruikname	18
4.1.5	(Uittreksel uit het) Nationale Voertuigregister	18
4.2	Documenten uit de nationale regelgeving	19
4.2.1	Compatibiliteitsverklaring	19
4.2.2	Inzetcertificaat	19
4.2.3	Verklaring van Geen Bezwaar	19
4.3	Voorwaarden in documenten	20
4.4	Bezwaren tegen besluiten van IVW	20
5	Beoordeling algemene constructie-eisen	23
5.1	Toepassing	23
5.2	Keuringsinhoud	23
5.3	Uitvoering	24

6	Beoordeling infra-compatibiliteit	25
6.1	Beoordelingsmomenten	25
6.2	Inhoud beoordeling	25
6.3	Uitvoering beoordeling	25
6.4	Procedure en documenten voor toelating	26
7	Beheersing van de voertuiginzet	29
8	Opname in het Nationaal Voertuigregister	31
8.1	Doel van het nationaal Voertuigregister	31
8.2	Gegevens in het Nationaal Voertuigregister	31
8.3	Te registreren voertuigen	32
8.4	Nummersysteem	33
8.5	Beheer van NVR-gegevens	33
8.6	Werkwijze	33
9	Toepassingsvoorbeelden	35
9.1	Nieuw ontworpen voertuigen, nog niet elders toegelaten	35
9.2	Tractievoertuigen van een type dat al in het buitenland is toegelaten (gebouwd onder de Interoperabiliteitsrichtlijnen)	36
9.3	Tractievoertuigen die in het buitenland al in bedrijf zijn (pré-Interop)	37
9.4	Ingrijpende wijziging of modernisering van een voertuig, met inbegrip van inbouw van ATB/ERTMS	38
9.5	Niet-ingrijpende wijziging of modernisering van een voertuig, herstel van schade	38
9.6	Bestaand of nieuw type goederenwagen (gebouwd onder Interoperabiliteitsrichtlijn)	39
9.7	Bestaande buitenlandse goederenwagen en rijtuigen (pré-Interop)	39
9.8	Onderhoudsvoertuigen	40
9.9	Voertuigen bestemd voor gebruik op spoorwegen buiten het hoofdspoorwegnet	41
9.9.1	Industri locomotieven voor rangeren op plaatselijke sporen	41
9.9.2	Transporten van voertuigen op eigen wielen, proefritten	41
9.9.3	Historische voertuigen	42
	BIJLAGE 1 - NVR-nummerreeksen	
	BIJLAGE 2 - Voorbeelden van formulieren en documenten	
	A. Voorbeeld Verklaring van Conformiteit voor een subsysteem of voertuig	
	B. Voorbeeld EG-Keuringsverklaring	
	BIJLAGE 3 - Definities Type, Versie en Serie - voertuig - subsysteem - om- bouw/modernisering etc	
	BIJLAGE 4 - Tarieven	

1 Inleiding

De voertuigtoelating is het formele proces waarmee spoorvoertuigen door de bevoegde overheid op de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur worden toegelaten en worden geregistreerd.

In deze gids worden:

- de regelgeving voor de voertuigtoelating
- de procedure voor de technische toelatingsbeoordeling
- de werking van het voertuigregister
- de toepassing daarvan op een aantal voorbeelden beschreven.

Hij is bedoeld als praktische beschrijving van de wijze waar waarop dit proces in Nederland verloopt en bestemd voor iedereen die daarmee te maken heeft.

De gids is gebaseerd op het normale proces en de normaal voorkomende gevallen. Er kunnen zich uitzonderlijke gevallen voordoen waar in de gids niet voorziet. Raadpleging van IVW is dan mogelijk.

Zoals met elke toelichting geldt dat de officiële regels bepalend zijn, dus ook bij deze Toelatingsgids.

In de Europese Richtlijnen wordt onderscheid gemaakt tussen de toelating van interoperabiliteitsonderdelen en van subsystemen. Een spoorvoertuig kan onderdelen van meerdere subsystemen bevatten ("voertuig", "sturing en verkeersleiding"), en het kan worden gebouwd met gebruik van afzonderlijk toegelaten onderdelen (assen, buffers, frontruiten). In deze gids wordt alleen ingegaan op de toelating van complete voertuigen.

Bij de inzet van een toegelaten voertuig moet de gebruiker zorgen dat deze inzet past bij de eigenschappen van de infrastructuur ter plaatse.

De Europese regelgeving voor de voertuigtoelating is nog steeds in beweging, onder meer door het in 2009 in werking treden van een nieuwe Interoperabiliteitsrichtlijn die de twee bestaande gaat vervangen. Ook de Voertuigregisters zijn nog in opbouw. Deze Toelatingsgids zal daarom van tijd tot tijd worden aangepast aan deze ontwikkelingen.

Vragen en opmerkingen van gebruikers van de Toelatingsgids zijn welkom. Waar zinnig kunnen deze leiden tot aanpassing van ervan, om nog beter aan zijn doel te beantwoorden.

2 Samenvatting toelatings- en registratieprocedure

De toelating en registratie van spoorvoertuigen kent in Nederland en elders in Europa drie stappen.

2.1 Keuring op algemene constructie-eisen

De keuring op algemene constructie-eisen vindt sinds de Interoperabiliteitsrichtlijnen plaats bij nieuwbouw en bij omvangrijke vernieuwing of verbetering van eerder gebouwde voertuigen. De keuring gebeurt door een volgens Europese regels daarvoor toegelaten onafhankelijke organisatie en op basis van de op Europees niveau vastgestelde technische voorschriften. Alleen als die ontbreken worden nog de nationale voorschriften toegepast die gelden in het land waar de keuring plaatsvindt.

De keuring resulteert in een Conformiteitsverklaring van de keurende instantie en een EG-keuringsverklaring van de opdrachtgever voor een keuring.

Bij voertuigen van vóór de Interoperabiliteitsrichtlijnen (pré-Interop) is op grond van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn geen keuring op algemene constructie-eisen nodig voor toelating in Nederland.

2.2 Beoordeling van de compatibiliteit met de Nederlandse infrastructuur

De Europese voorschriften houden er rekening meer dat bestaande infrastructuur vaak nog niet aan die Europese voorschriften voldoet, en dat die ook niet in alle nationale bijzonderheden kunnen voorzien. Daarvoor kan per land een aanvullende beoordeling voor het passen bij de specifieke technische eigenschappen van de infrastructuur in dat land nodig zijn. Deze is niet nodig:

- voor rijtuigen (RIC-conform) en goederenwagens (RIV/TSI-conform);
- als dezelfde eigenschap al in een ander land is beoordeeld;
- als de eigenschap al is beoordeeld binnen de EG-keuringsprocedure.

De werkwijze voor de aanvullende beoordeling verschilt per situatie. Afsluitend geeft IVW met Machtiging tot Ingebruikname (Interop.), een inzetcertificaat (pré-Interop) of Verklaring van Geen Bezwaar (onthefving) toestemming het voertuig in Nederland te gebruiken.

2.3 Registratie in het Nationale Voertuigregister (NVR) en voertuighouderkenmerk

Het NVR bevat gegevens over de toelating van, en de verantwoordelijkheid voor, individuele voertuigen. Het kent het voertuig een internationaal uniek 12-cijferig voertuignummer toe en koppelt het aan de voertuighouder. De voertuighouder is verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer van het voertuig zolang hij houder is, ongeacht of het tijdelijk bij een ander in gebruik is. Een voertuig zonder voertuighouder mag niet aan het spoorverkeer deelnemen. Het land van registratie is de primaire toezichthouder op het voertuig.

Naast het 12-cijferige nummer moet het voertuighouderkenmerk van de in het NVR ingeschreven voertuighouder worden aangebracht.

2.4 Beheersing van de voertuiginzet

De inzet van toegelaten voertuigen kan aan van de voertuigeigenschappen afhangerende voorwaarden en beperkingen gebonden zijn.

Een vervoerder moet zorgen dat de door hem gebruikte voertuigen binnen deze voorwaarden en beperkingen blijven.

Deze voorwaarden kunnen zowel in algemene regels als in een toelatingsdocument opgenomen zijn.

In het kader van de ontvlechting van de toelating en het operationele gebruik worden de nu nog in inzetcertificaten opgenomen voorwaarden geleidelijk overgebracht naar algemene regels.

Vervoerders moeten de benodigde procedures opnemen in hun veiligheidszorgsysteem. Zij moeten daarbij rekening houden met de informatie die de infrabeheerder hen over de eigenschappen van concrete infrastructuur moet verstrekken.

Datum
1 september 2008
Rapport
TOELATINGSGIDS

Pagina
8 van 58

3 Overzicht van de regelgeving

De toelating en registratie van spoorvoertuigen wordt in de hele EG bepaald door Europese regelgeving¹. Deze Europese regels zijn uitgewerkt in de Nederlandse spoorwegwetgeving².

3.1 Europese Richtlijnen

De Interoperabiliteitsrichtlijnen 96/48/EG (Hoge Snelheid) uit 1996 en 2001/16/EG (Conventionele Rail) uit 2001 bevatten:

- de structuur van de toelatingsprocedure;
- de abstract geformuleerde "essentiële eisen" waaraan de onderdelen van het spoorwegsysteem moeten voldoen;
- de procedure voor het opstellen van Technische Specificaties voor de Interoperabiliteit (TSI's)
- de basiseisen voor het voertuigregister.

Beide Richtlijnen gelden bij nieuwbouw en bij omvangrijke vernieuwingen en verbeteringen van voertuigen na de inwerkingtreding van die Richtlijnen.

In de loop van 2008 worden zij samengevoegd in één nieuwe, gemoderniseerde Richtlijn.

De Spoorwegveiligheidsrichtlijn (2004/49/EG) bevat een bepaling over de toelating van voertuigen waarop de Interoperabiliteitsrichtlijnen niet van toepassing zijn in een andere EG-lidstaat.

Voor de Nationale Voertuigregisters heeft de Europese Commissie een afzonderlijk Commissiebesluit (2007/756/EG) vastgesteld.

De Interoperabiliteitsrichtlijnen gelden voor alle nieuw gebouwde, vernieuwde en verbeterde voertuigen die dienstdoen op het transeuropese conventionele spoorwegnet. Voor Nederland betekent dit: alle voertuigen bestemd voor dienstdoen op het hoofdspoorwegnet. Hierbuiten vallen voertuigen zoals rangeerlocomotieven voor industriële bedrijven en metro-voertuigen, ook als die incidenteel op het hoofdspoorwegnet komen.

¹ Europese regelgeving is opvraagbaar op de internetsite van de Europese Unie: <http://eur-lex.europa.eu/nl/index.htm>. De titels van deze regelgeving worden vermeld op de website van IVW.

² De teksten van de Nederlandse wetgeving kan worden opgevraagd via de internetsite van IVW: www.ivw.nl en ook rechtstreeks op www.overheid.nl.

De Richtlijn 96/48/EG geldt alleen voor specifieke hogesnelheidsvoertuigen. De Richtlijn 2001/16/EG geldt voor al het overige materieel, ongeacht het traject waar zij op enig moment rijden.

De vernieuwing en verbetering³ van bestaande spoorvoertuigen waarbij de EG-keuringsprocedure moet worden toegepast zijn belangrijke werkzaamheden waarbij ingrijpende structurele wijzigingen worden aangebracht in hoofdcomponenten, in het bijzonder het casco, draaistelconstructie of -type en de tractie-installatie. Ook wijzigingen van (het niet landgebonden deel van) het systeem van treinbeïnvloeding zijn keuringsplichtig.

3.2 Technische Specificaties voor de Interoperabiliteit (TSI's)

De TSI's bevatten de uitwerking van de essentiële eisen uit de Richtlijnen. TSI's worden voorbereid door het Europees Spoorwegagentschap en vastgesteld door de Europese Commissie. TSI's worden vastgesteld voor een subsysteem (zoals energievoorziening) of functionele eigenschap (zoals Geluid). Een spoorvoertuig kan daardoor onder de werking van meerdere TSI's vallen. Vanwege de grote inhoudelijke overeenkomsten is te verwachten dat ten minste een deel van de TSI's voor Hoge Snelheid en Conventionele Rail de komende jaren worden samengevoegd.

De gelding van TSI's wordt door drie bepalingen begrensd:

- het werkingsgebied van de Richtlijn waarop de TSI is gebaseerd;
 - de omschrijving van het werkingsgebied, in Hoofdstuk 2 van elke TSI;
 - de invoeringsregels en uitzonderingen, beschreven in Hoofdstuk 7 van elke TSI
- Op een spoorvoertuig kunnen meerdere TSI's van toepassing zijn. De Hoofdstukken 2 en 7 zijn in elke TSI verschillend.

Gebruikelijk is dat een TSI - aansluitend op de identieke bepalingen in de Richtlijnen - aangeeft dat hij niet van toepassing is op in uitvoering zijnde opdrachten en op vergevorderde projecten. Dit kan gebonden zijn aan de toestemming van de betrokken lidstaat.

Omdat elke TSI dit verschillend regelt, moet dit per concreet geval voor elke TSI apart worden bekeken. De andere gevallen waarin volgens de Richtlijnen een

³ Richtlijn 2001/16/EG:

- verbetering = belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;
- vernieuwing = belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem ordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben.

bestaande TSI buiten toepassing kan worden gelaten, zijn voor voertuigen vrijwel niet relevant. Zij hebben vooral betrekking op infrastructuur.

TSI's bestrijken de komende jaren nog niet alle onderdelen van voertuigen en niet alle categorieën voertuigen. TSI's voor locomotieven, treinstellen en rijtuigen voor conventioneel verkeer zijn nog in voorbereiding en zullen pas over een aantal jaren vastgesteld zijn.

Enkele aspect-TSI's (Geluid, Personen met Verminderde Mobiliteit) gelden al wel. Als een dergelijke aspect-TSI geldt, wordt voor dat aspect van het voertuig een beoordeling op basis van die TSI uitgevoerd.

TSI's beogen nationale voorschriften te minimaliseren. Dit gebeurt langs twee wegen.

- Door het beschrijven van "specifieke gevallen" in TSI's worden nationale voorschriften voor een onderwerp overbodig. Het voldoen aan deze voorschriften kan c.q. moet als onderdeel van de keuring door de aangemelde instantie plaatsvinden. Het voldoen aan specifieke gevallen is onderdeel van het technisch dossier en de Conformiteitsverklaring.
- Een TSI kan bepalen dat een bepaald onderwerp wordt uitgewerkt in een specifiek nationaal voorschrift. Dit wordt gedaan als een voorschrift specifiek voor het betreffende land is en geen harmonisering van dit voorschrift onder de TSI's wordt verwacht. De wijze van beoordeling van het voldoen aan deze voorschriften wordt dan overgelaten aan de nationale regelgeving. In Nederland zijn deze voorschriften opgenomen in de RKS.

De Richtlijnen bepalen dat bij ontbreken van TSI's de beoordeling op het voldoen aan de essentiële eisen van de Richtlijnen gebeurt volgens de nationale regelgeving van het land waar de keuring wordt uitgevoerd, en die daarvoor bij de Europese Commissie is aangemeld als voorschrift ter uitvoering van die Richtlijn. De Nederlandse voorschriften zijn opgenomen in de RKS.

TSI's kunnen open punten bevatten, als nog geen overeenstemming is bereikt in de Europese besluitvorming. Open punten worden beoordeeld aan de hand van de nationale regels, in Nederland de RKS, op dezelfde wijze als wanneer een TSI geheel ontbreekt.

Voertuigen kunnen door verschillen in nationale regelgeving op onderdelen van elkaar verschillen. In alle gevallen zal toch, op grond van de Richtlijn, een EG-Keuringsverklaring worden afgegeven. Voorzover een TSI van toepassing, is deze gebaseerd op een conformiteitsverklaring afgegeven door een aangemelde instantie. Bij ontstentenis van een TSI wordt deze gebaseerd op een keuringsuitslag volgens de nationale regelgeving van het land waar de keuring is uitgevoerd. De grondslag voor EG-keuringsverklaring kan daarmee verschillen tussen de lidstaten, zolang er nog geen TSI is.

Binnen de EG-toelatingsprocedure is geen plaats voor discussie over nationale voorschriften. Lidstaten die van mening zijn dat een nationaal voorschrift ontoereikend is voor het vervullen van de "essentiële eisen" kunnen zich alleen nog tot de Europese Commissie wenden.

3.3 Europese Normen (EN)

De TSI's bevatten veel technische voorschriften, maar laten nog veel ruimte voor interpretatie. Deze ruimte wordt ingevuld door een groot aantal Europese Normen⁴.

De formele betekenis van een Europese Norm blijkt niet uit de norm zelf, maar is afhankelijk van achterliggende besluiten en regelgeving.

- A. Europese Normen (EN) die in een TSI als verplichte norm worden genoemd, zijn altijd verplicht, alsof hun inhoud onderdeel van de TSI zelf is.
- B. Europese Normen (EN) waarvan de ontwikkeling door de Europese Commissie is opgedragen (middels een mandaat aan CEN/CENELEC/ETSI) en waarvan de acceptatie door de Commissie in het Publicatieblad van de EG is gepubliceerd, zijn niet verplicht maar als zij bij een keuring zijn toegepast moet worden aangenomen dat het voertuig voor het onderwerp van de Norm voldoet aan de Richtlijneisen waar de norm bij aansluit. Deze relatie wordt beschreven in een bijlage (meestal bijlage ZA) van de betrokken Norm. Een keuringsinstantie mag ook op andere wijze aantonen dat aan de Richtlijn is voldaan, maar zal daar vanwege de extra moeite (omdat ook de juistheid van de methodiek moet worden aangetoond) niet snel voor kiezen. Deze normen werden aangeduid als "gemandateerde normen". In de komende Interoperabiliteitsrichtlijn worden zij "geharmoniseerde normen" genoemd.
- C. Vrije Europese Normen (EN) zijn geen uitwerking van een Richtlijn of TSI, maar zijn wel een voor de EG relevante standaard. Zij kunnen wel voortkomen uit een ander onderdeel van de EG-regelgeving, zoals milieu- of arbeidsveiligheidsregels. Als een voertuig(onderdeel) voldoet aan een vrije Norm, heeft dit voertuig op dit punt nog steeds aanspraak op toegang tot de hele EG. Ook zonder technische harmonisatie komt dit dan in plaats van nationale voorschriften (tenzij de ontvangende staat aantoont dat een door het EG-verdrag toegestane uitzondering aanwezig is).

Europese Normen nemen geleidelijk de plaats in van de van oudsher veel gebruikte UIC-Fiches⁵.

⁴ Toepasselijke EN-Normen zijn ter inzage bij IVW. Zij zijn ook verkrijgbaar bij het Nederlands Normalisatie Instituut (www.nni.nl).

⁵ Toepasselijke UIC-Fiches zijn ter inzage bij IVW. Teksten van UIC-Fiches zijn verkrijgbaar bij de UIC (www.uic.asso.fr).

3.4 Nationale regelgeving

De **Spoorwegwet** bevat de basisstructuur van de eisen aan en de toelating van spoorvoertuigen in Nederland.

Het **Besluit Keuring Spoorvoertuigen** (BKS) bevat vooral procedurele voorschriften,

De **Regeling Keuring Spoorvoertuigen** (RKS) bevat een complete set van nationale Nederlandse technische voorschriften, zoals die gelden tot aan van het moment voor het inwerking treden van de TSI's voor het conventionele verkeer (TSI's voor Hogesnelheid zijn al van kracht). Met het verschijnen van de TSI's komen voor nieuwe projecten de daarin opgenomen eisen automatisch in de plaats van de overeenkomstige RKS-eisen.

De RKS verwijst voor de algemene constructie-eisen vooral naar Europese Normen en - voor onderwerpen waarvoor die (nog) niet bestaan. Verder bevat de RKS de voorschriften ter uitvoering van TSI's en ter invulling van door de TSI's opengelaten punten en de (nog) niet in TSI's en Europese Normen opgenomen voorschriften voor de compatibiliteit met de Nederlandse infrastructuur.

In het kader van corridorovereenkomsten met een aantal buurlanden heeft Nederland met aangrenzende landen afgesproken om referentielijsten van nationale voorschriften op te stellen (ABC-lijsten). Deze lijsten dienen als basis voor de beoordeling van de noodzakelijkheid van concrete nationale eisen per land. Alleen de noodzakelijke eisen mogen bij de toelating van in het buitenland al in gebruik zijnde voertuigen worden toegepast. In Nederland is dit onderscheid al gemaakt door de hoofdstukindeling van de RKS. Diverse andere landen moeten hier nog aan beginnen.

Hoewel er dus tussen landen verschillen kunnen zijn in het totaalpakket van nationale eisen, wordt voor de toelating in Nederland toch alleen de infracompatibiliteitseisen van RKS gebruikt. Dit vloeit voort uit de Interoperabiliteitsrichtlijnen (verplichte acceptatie EG-Keuringsverklaring) en artikel 14 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn en hun verwerking in de Spoorwegwet en het BKS.

3.5 Overeenkomsten voor goederenwagens en rijtuigen

Voor bestaande goederenwagens bestaat een internationale overeenkomst voor de onderlinge uitwisseling tussen vervoerders, de General Contract of Use. Dit is de opvolger van de RIV-overeenkomst. Het RIV regelde zowel technische, operationele als contractuele onderwerpen. De GCU regelt alleen nog operationele en

operationele zaken. Voor technische eisen aan nieuwe wagens hanteert de GCU de TSI Wagens als referentie. Voor eerder gebouwde wagens wordt uitgegaan van de laatste versie van het RIV.

Voor rijtuigen bestaat de RIC-overeenkomst. Deze regelt zowel technische als - voor RIV-leden - operationele aspecten.

Voor goederenwagens en rijtuigen die aan deze overeenkomsten (of de toepasselijke TSI's) voldoen, is er geen afzonderlijke toelating per land.⁶

3.6 Niet voldoen aan de regelgeving

Onder omstandigheden zullen spoorvoertuigen niet geheel voldoen aan de nu geldende regelgeving. Hierbij zijn de hierna beschreven situaties te onderkennen. In alle situaties is Nederland alleen bij Nederlandse registratie van een voertuig het beoordelende land. Bij voertuigen met een buitenlandse registratie is een Nederlandse beoordeling alleen van toepassing als de compatibiliteit met de Nederlandse infrastructuur in het geding is.

3.6.1 Voertuigen gebouwd of te vernieuwen/wijzigen onder de werking van een Interoperabiliteitsrichtlijn

A. Een spoorvoertuig of een vernieuwing/wijziging voldoet niet aan de Interoperabiliteitsrichtlijnen, een daarop gebaseerde TSI of een verplichte Europese Norm (EN)

Dit kan uitsluitend worden toegestaan als de betrokken Richtlijn, TSI of EN dit zelf mogelijk maakt. Nederland kan niet zelfstandig een afwijking toestaan. De toestemming van de Europese commissie is hiervoor nodig. Bij verbetering of vernieuwing neemt de minister zelfstandig een besluit in hoeverre de TSI's gevolgd moeten worden

B. Een spoorvoertuig voldoet niet aan een gemandateerde/geharmoniseerde Europese Norm

Het staat een keuringinstantie vrij om een gemandateerde/geharmoniseerde EN niet toe te passen. Zij zal dan zelf een andere methode en maatstaven moeten ontwikkelen om aan te tonen dat wordt voldaan aan de bovenliggende TSI. Van de bovenliggende TSI mag niet worden afgeweken.

C. Een spoorvoertuig voldoet niet aan een nationaal voorschrift ter uitvoering van een Richtlijn of ter uitwerking van een TSI

⁶ De overeenkomsten voor goederenwagens (RIV) en rijtuigen (RIC) kunnen worden opgevraagd via de website van de UIC: www.uic.asso.fr. De teksten en participantenlijsten van de GCU kunnen worden opgevraagd op www.gcuoffice.org

De mogelijkheid tot afwijking wordt bepaald door de nationale voorschriften. Een afwijking (ontheffing) kan worden toegestaan door de lidstaat, eventueel onder voorwaarden of beperkingen. Deze worden opgenomen in de machtiging tot ingebruikname of een afzonderlijke ontheffing (VGB).

D Een voertuig gedurende de keuringsprocedure

In dit geval moet een spoorvoertuig rijden zonder dat het bewezen heeft aan de regelgeving te voldoen. Omdat de EU-regels betrekking hebben op voertuigen die door een fabrikant in gebruik worden genomen, is die beproevingsfase op EU-niveau eigenlijk ongeregeld. Voor deze tijdelijke situatie kan een nationale toestemming voor het uitvoeren van de keuringsproeven worden gegeven in de vorm van een VGB, zonder een specifieke ontheffing van de regelgeving.

3.6.2 Voertuigen gebouwd vóórdat een Interoperabiliteitsrichtlijn van toepassing was

E Vóór 1 januari 2005 in Nederland toegelaten voertuigen

Deze voertuigen worden geacht aan de "geldende voorschriften" te voldoen. Deze zijn pas sinds de M-Normen van Railned (ca. 1999) concreet beschreven. Feitelijk geldt dat voertuigen ten minste voldoen aan de ten tijde van de bouw geldende eisen, plus de latere eisen waar bestaande voertuigen aan moesten gaan voldoen. Destijds stilzwijgend of uitdrukkelijk toegestane afwijkingen blijven toegestaan. Ook buitenlandse voertuigen die op grond van RIC/RIV of bilaterale overeenkomsten waren toegelaten, vallen hieronder.

Deze voertuigen voldoen niet altijd aan de vanaf die inwerkingtreding geldende eisen voor de compatibiliteit met de infrastructuur. Een wijziging van zo'n voertuig die van invloed is op die compatibiliteit, kan soms ook niet voldoen aan die nieuwe eisen. Uitgangspunt voor beoordeling is dan dat de wijziging niet slechter mag zijn dan de bestaande situatie. Bij een verbetering of vernieuwing die onder de toepasselijkheid van een Richtlijn valt, moet per geval worden nagegaan of de Richtlijn en TSI's moeten worden toegepast. Daarbij stelt de lidstaat vast of een nieuwe machtiging tot ingebruikneming nodig is en in hoeverre de TSI's moeten worden toegepast. De lidstaat kan veelal volstaan met notificeren aan de Europese Commissie, maar heeft gewoonlijk geen toestemming van de Europese Commissie nodig.

F Niet eerder in Nederland toegelaten voertuigen

De Nederlandse toelating van deze voertuigen moet worden beoordeeld op grond van artikel 14 Spoorwegveiligheidsrichtlijn. Zij mogen afwijken van Nederlandse eisen mits zij voldoen aan de eisen van het land van herkomst of van eerdere toelating. Een afzonderlijke ontheffing hoeft niet te worden gevraagd. Alleen het voldoen aan de eisen voor de infra-compatibiliteit wordt beoordeeld. Een afwijking (ontheffing) van die eisen kan worden toegestaan, eventueel onder voorwaarden of beperkingen. Deze worden opgenomen in het inzetcertificaat of een afzonderlijke ontheffing (VGB).

4 Documenten

In dit hoofdstuk worden de diverse in de toelatingsprocedure te gebruiken certificaten en verklaringen beschreven. Verwarrend is dat in de teksten van Richtlijnen voor hetzelfde document soms verschillende termen worden gebruikt. In deze Toelatingsgids is steeds de in dit hoofdstuk beschreven betekenis gebruikt.

4.1 Documenten uit de Interoperabiliteitsrichtlijnen

4.1.1 EG-verklaring van conformiteit of van geschiktheid voor interoperabiliteitsonderdelen

Een interoperabiliteitsonderdeel wordt in de Richtlijnen gedefinieerd als: "een basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem en waarvan de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is. Het begrip "onderdeel" dekt niet alleen materiële, maar ook immateriële objecten, zoals programmatuur."

Interoperabiliteitsonderdelen moeten zijn voorzien van een EG-verklaring van conformiteit of van geschiktheid voor gebruik. In een voertuig kan een groot aantal interoperabiliteitsonderdelen verwerkt zijn. Een EG-verklaring van conformiteit of van geschiktheid voor gebruik wordt afgegeven door de fabrikant van het onderdeel. Hij mag dat pas doen als de conformiteit of geschiktheid is vastgesteld door een keuringsinstantie.

Een EG-Verklaring wordt afgegeven volgens de in de betreffende TSI aangegeven procedure (beoordelingsmodule). De EG-Verklaringen worden opgenomen in het technisch dossier.

4.1.2 Conformiteitsverklaring voor subsystemen

Een Conformiteitsverklaring voor een subsysteem wordt opgesteld door een keuringsinstantie nadat deze heeft vastgesteld dat een subsysteem voldoet aan de eisen van de betrokken Richtlijn. Een subsysteem wordt daartoe beoordeeld op grond van de TSI's of, als die ontbreken de genotificeerde nationale voorschriften ter vervulling van de technische eisen van de Richtlijnen.

De conformiteitsverklaring wordt door de keuringsinstantie verstrekt aan de aanvrager van de keuring. Bij de conformiteitsverklaring hoort een technisch dossier. Dit bevat de uitgebreide onderbouwing van de conformiteit.

In een voertuig kunnen meerdere subsystemen en groepen functionele eigenschappen, ieder beschreven in een afzonderlijke TSI (meestal met hun Engelse titel aangeduid), bij elkaar komen:

- Rolling Stock (RST); Wagons (WAG)
- Command & Control (CCS)
- Safety Railway Tunnels (SRT)
- Persons with Reduced Mobility (PRM)
- Noise (NOI)

Afzonderlijke subsystemen kunnen door afzonderlijke keuringsinstanties worden beoordeeld. Deze geven dan elk een conformiteitsverklaring voor dat subsysteem af. Bij nieuwbouw of wijziging van een voertuig geeft gewoonlijk één keuringsinstantie een het hele voertuig dekkende conformiteitsverklaring af.

Afhankelijk van de situatie bestrijkt de overkoepelende verklaring (over meerdere subsystemen in een compleet voertuig) dan ook de interfaces (b.v. inbouw van delen bij nieuwbouw) of bestrijkt een deelverklaring de interfaces (bijvoorbeeld bij latere inbouw).

Een conformiteitsverklaring kan beperkingen en voorwaarden bevatten die voortvloeien uit het conformiteitsonderzoek. De conformiteit geldt alleen binnen deze voorwaarden en beperkingen. Zij zijn altijd direct gerelateerd aan de voor het subsysteem of voertuig geldende eisen en ontwerpparameters.

Afhankelijk van de gehanteerde beoordelingsmodules, voorgeschreven in de TSIs, kan ook een verklaring worden afgegeven dat het (proto)type voldoet aan de geldende eisen, en voor alle volgende voertuigen dat zij overeenkomen met het gekeurde (proto)type. Voor afzonderlijke subsystemen binnen een voertuig kunnen afzonderlijke deel-verklaringen worden afgegeven. Ook kunnen tussentijdse verklaringen worden afgegeven voor opeenvolgende bouwfases.

Bij wijziging of modernisering is steeds sprake van deelverklaringen voor alleen de gemoderniseerde of gewijzigde delen.

4.1.3 EG-Keuringsverklaring voor subsystemen

De EG-Keuringsverklaring wordt opgesteld door de aanbestedende dienst. Dit kan iedereen zijn die opdracht geeft voor de bouw van een voertuig, inclusief de fabrikant.

De EG-Keuringsverklaring houdt in dat de opsteller verklaart dat een subsysteem (gewoonlijk: een compleet voertuig) is gekeurd overeenkomstig de voorschriften van de betrokken Richtlijn en voldoet aan de in die Richtlijn gestelde eisen.

De EG-Keuringsverklaring wordt aangeboden aan de bevoegde autoriteit van een EG-lidstaat waar de opsteller dat voertuig wil gaan gebruiken.

De documentreferentie van de EG-Keuringsverklaring moet worden opgenomen in het Nationale Voertuigregister.

Afhankelijk van de situatie bestrijkt de overkoepelende verklaring (over meerdere subsystemen in een compleet voertuig) dan ook de interfaces (b.v. inbouw van delen bij nieuwbouw) of bestrijkt een deelverklaring de interfaces (bijvoorbeeld bij latere inbouw).

Bij wijziging of modernisering is steeds sprake van deelverklaringen voor alleen de gemoderniseerde of gewijzigde delen.

Voor afzonderlijke subsystemen binnen een voertuig kunnen afzonderlijke deelverklaringen worden afgegeven. Ook kunnen tussentijdse verklaringen worden afgegeven voor opeenvolgende bouwfases.

Afhankelijk van de gehanteerde beoordelingsmodules, voorgeschreven in de TSIs, kan ook een verklaring worden afgegeven dat het (proto)type voldoet aan de geldende eisen, en voor alle volgende voertuigen dat zij overeenkomen met het gekeurde (proto)type.

Algemeen geldt dat een EG-Keuringsverklaring de er aan ten grondslag liggende conformiteitsverklaringen volgt, met inbegrip van de daarin opgenomen voorwaarden en beperkingen.

4.1.4 Machtiging tot ingebruikname

De machtiging tot ingebruikname is het document waarmee een EG-lidstaat toestemming geeft tot ingebruikname van een subsysteem (gewoonlijk een compleet voertuig) in die lidstaat. In Nederland wordt deze door IVW afgegeven.

De lidstaat verstrekt een kopie van elke machtiging tot ingebruikname aan het Europees Spoorwegagentschap. Dit houdt een register bij van alle in de EG verleende machtigingen. Elke machtiging krijgt daarom een door de EG gestandaardiseerd registratienummer.

De machtiging tot ingebruikname wordt sinds de invoering van het Voertuigregister zoveel mogelijk op typebasis afgegeven. De toestemming voor individuele voertuigen wordt overgenomen door de inschrijving in het voertuigregister en de daarin opgenomen verwijzing naar de dit document.

Het registratienummer van de machtiging moet worden opgenomen in het Nationale Voertuigregister.

4.1.5 (Uittreksel uit het) Nationale Voertuigregister

Het Nationale Voertuigregister bevat gegevens van elk in Nederland geregistreerd spoorvoertuig. Het register wordt bijgehouden in de vorm van een elektronische database. Alleen in de invoeringsperiode wordt nog gewerkt met een register op papier.

Mededelingen omtrent vermeldingen in het register zijn geen formeel document. Zij worden alleen in elektronische vorm (e-mailbericht) gegeven.

4.2 Documenten uit de nationale regelgeving

4.2.1 Compatibiliteitsverklaring

De compatibiliteitsverklaring wordt afgegeven door een keuringsinstantie. De verklaring is nodig als voor een voertuig dat niet onder de Interoperabiliteitsrichtlijnen is gebouwd, toelating in Nederland wordt gevraagd en er onderzoek naar het voldoen aan de nationale eisen voor de compatibiliteit van voertuigen met de infrastructuur nodig is.

De verklaring wordt afgegeven als het voertuig aan die nationale eisen voldoet. De verklaring wordt gevoegd bij het verzoek aan IVW om toelating.

4.2.2 Inzetcertificaat

Het inzetcertificaat wordt afgegeven door IVW als uitkomst van het toelatingsverzoek.

Het inzetcertificaat wordt sinds de invoering van het Voertuigregister zoveel mogelijk op typebasis afgegeven. De toestemming voor individuele voertuigen wordt overgenomen door de inschrijving in het voertuigregister en de daarin opgenomen verwijzing naar dit document.

4.2.3 Verklaring van Geen Bezwaar

De Verklaring van Geen Bezwaar is de naam voor een ontheffing, afgegeven door IVW, van de verplichting om te beschikken over een inzetcertificaat of een machtiging tot ingebruikname.

Een VGB wordt sinds de invoering van het Voertuigregister zoveel mogelijk op typebasis afgegeven. De toestemming voor individuele voertuigen wordt overgenomen door de inschrijving in het voertuigregister en de daarin opgenomen verwijzing naar dit document.

4.3 Voorwaarden in documenten

In de in 4.1 en 4.2 beschreven documenten kunnen voorwaarden en beperkingen bevatten. Deze zijn altijd een uitvloeisel van de uitgevoerde keuring of beoordeling.

Zij kunnen verschillende vormen hebben:

- Een ontwerpparameter, zoals de ontwerpsnelheid van een voertuig. Bij gebruik mag deze snelheid niet worden overschreden, tenzij is vastgesteld dat dit veilig kan (tot de beproevingsnelheid of na aanvullend onderzoek) en waar nodig met toestemming van de bevoegde autoriteit.
- (Facultatieve waarden), eigenschappen en beperkingen, zoals beschreven in een TSI (bijvoorbeeld de brandveiligheids categorie vanwege spoortunnels)
- Een lokale beperking, zoals het voldoen aan specifieke gevallen, beschreven in een TSI
- Bij ontbreken van een TSI, een verwijzing naar de gehanteerde nationale voorschriften (waarbij details veelal in het technisch dossier beschreven zullen zijn).

Keuringsinstituten stellen niet eigener beweging voorwaarden vast, maar constateren alleen of aan keuringseisen is voldaan.

De daaruit voortvloeiende gebruiksbeperking komt voort uit de nationale regelgeving⁷ en de toelatingsbesluiten en ontheffingen van de bevoegde instantie (IVW) voor de infrastructuur waar het voertuig over rijdt.

Een EG-Keuringsverklaring moet de beperkingen en voorwaarden bevatten die uit de EG-keuring voortkomen. Dit kan door deze te herhalen of door te verwijzen naar het technisch dossier en de conformiteitsverklaring. De machtiging tot ingebruikname hoeft deze beperkingen en voorwaarden niet nogmaals te herhalen. Hij kan wel extra tijdelijke en permanente beperkingen en voorwaarden bevatten die IVW als overheidsorgaan noodzakelijk oordeelt voor het gebruik op de Nederlandse infrastructuur.

Bij een pré-Interop-voertuig geldt dit overeenkomstig voor de compatibiliteitsverklaring en het inzetcertificaat. Ook een VGB kan dergelijke voorwaarden en beperkingen bevatten

4.4 Bezwaren tegen besluiten van IVW

Een belanghebbende kan tegen het besluit van IVW over het afgeven van een machtiging tot ingebruikname, inzetcertificaat of VGB bezwaar maken. Bij be-

⁷ De keuringsinstantie stelt vast dat een voertuig aan brandveiligheids categorie A, maar niet categorie B, volgens TSI SRT voldoet. Dit wordt in de keuringsdocumenten vermeld. De keuringsinstantie schrijft niet dat het verboden is om met het voertuig in door categorie-B-tunnels te rijden.

Het verbod om met dit voertuig in een categorie B-tunnel te rijden staat in de nationale regelgeving van de betrokken lidstaat, in algemene bewoordingen of in expliciete regels. De nationale veiligheidsautoriteit heeft ook de bevoegdheid afwijking toe te staan (b.v. voor rijden als ledig materieel).

zwaar wordt een besluit eerst door de Minister (die formeel verantwoordelijk is voor het besluit) heroverwogen. De belanghebbenden worden daarvoor gehoord. Belanghebbenden die het niet eens zijn met de uitkomst van het bezwaar, kunnen dit aan de rechter voorleggen.

Datum
1 september 2008
Rapport
TOELATINGSGIDS

Pagina
22 van 58

5 Beoordeling algemene constructie-eisen

5.1 Toepassing

De keuring van een voertuig op algemene constructie-eisen vindt plaats:

- bij elke nieuwbouw
- bij elke ingrijpende wijziging of verbetering van een bestaand spoorvoertuig, óók als het spoorvoertuig in bedrijf is genomen vóórdát de Interoperabiliteitsrichtlijnen van kracht werden.
- bij de inbouw of aanpassing van (het niet-landgebonden deel van) ERTMS- en andere boordapparatuur, als de TSI CCS dat verlangt

De keuring bij ingrijpende wijziging of verbetering heeft alleen betrekking op de gewijzigde of vernieuwde onderdelen. Een in één land uitgevoerde beoordeling heeft, vastgelegd in de voorgeschreven documenten, geldigheid voor alle EG-landen.

Bij bestaande voertuigen vindt geen beoordeling van de algemene constructie-eisen plaats:

- voor Nederlandse voertuigen vanwege de overgangsbepalingen van de Spoorwegwet;
- voor buitenlandse voertuigen vanwege de Interoperabiliteitsrichtlijnen en artikel 14 Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

5.2 Keuringsinhoud

Bij de keuring wordt nagegaan of een voertuig voldoet aan de essentiële eisen van de betrokken Interoperabiliteitsrichtlijn:

- door toetsing aan de toepasselijke TSI's;
 - en bij ontstentenis van TSI's, door toetsing aan de nationale eisen van het land waar de keuring plaatsvindt;
- waarbij voldoen aan verplichte of gemandateerde/geharmoniseerde Europese Normen (EN) betekent dat aangenomen mag worden dat voor het onderwerp van de norm aan de TSI is voldaan.

Als een voertuig, bestemd voor gebruik en registratie in Nederland in een ander land wordt gekeurd, en er nog geen TSI's vastgesteld zijn, worden de in dat andere land geldende nationale voorschriften toegepast voor de keuring.

Bij voertuigen gebouwd vóór het kracht worden van de Interoperabiliteitsrichtlijnen, heeft al een beoordeling van de algemene constructie-eisen plaatsgevonden volgens de regels ten tijde van de bouw, in het land of de landen van ingebruikname. Als voor zo'n voertuig toelating wordt gevraagd, bepaalt artikel 14

van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn dat er geen beoordeling op algemene constructie-eisen meer mag plaatsvinden.

5.3 Uitvoering

De keuring moet worden uitgevoerd door een volgens de in de Interoperabiliteitsrichtlijnen voorgeschreven procedure bij de Europese Commissie aangemelde instantie. De Spoorwegwet gebruikt hiervoor de term keuringsinstantie. De door Nederland aangemelde keuringsinstanties zijn vermeld op de website van IVW. De keuring wordt aangevraagd door een belanghebbende bij de keuring, zoals de fabrikant van het voertuig of de opdrachtgever voor de bouw (in EG-termen: de aanbestedende dienst).

De aanvrager is vrij om te kiezen in welk EG-land, en dus door een in dat land toegelaten keuringsinstantie, hij de keuring laat uitvoeren. Dit is onafhankelijk van het land waar een voertuig zal worden ingezet. Het is een principe van de EG-regels dat de keuringen gelijkwaardig zijn⁸ en dat de keuringsresultaten in alle EG-landen geldig zijn.

De keuring kan worden gebaseerd op individuele voertuigen, maar steeds gebruikelijker is het hanteren van een werkwijze met beoordeling van het eerste voertuig van een serie, en vervolgens het beoordelen van de conformiteit van de volgende voertuigen van een serie met het eerste voertuig⁹.

De keuringsuitslag wordt door de keuringsinstantie aan de opdrachtgever afgeleverd in de vorm van een conformiteitsverklaring met daarbij een technisch dossier.

⁸ Als een lidstaat twijfelt aan de goede uitvoering van de beoordeling in een ander land, kan zij een melding doen aan de Europese Commissie. De Commissie onderzoekt dit dan. Een dergelijke melding wordt niet lichtvaardig gedaan. Gewoonlijk zal eerst contact worden opgenomen met de nationale veiligheidsautoriteit in dat andere land.

⁹ Het werken met typekeuring (prototype) en conformiteit met de serielevering met het prototype wordt nu al geregeld in modules van TSI's. Het principe wordt uitdrukkelijk opgenomen in de in 2008 te publiceren nieuwe Interoperabiliteitsrichtlijn.

6 Beoordeling infra-compatibiliteit

6.1 Beoordelingsmomenten

De beoordeling van een bestaand of nieuw voertuig/-serie/-type op infra-compatibiliteit vindt plaats:

- bij elk verzoek om toelating op de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur
- bij elke wijziging of verbetering van een bestaand spoorvoertuig, die invloed heeft op de bestaande infrastructuurafhankelijke toelating van een voertuig (interface met de infrastructuur), ook als die wijziging niet zodanig ingrijpend is dat hij onder de definitie van de Richtlijn valt.
- bij de inbouw of aanpassing van specifiek voor gebruik in Nederland bestemde boordapparatuur, in het bijzonder treinbeïnvloedingssystemen

6.2 Inhoud beoordeling

De omvang van de beoordeling is sterk afhankelijk van voertuigsoort en -uitrusting. Belangrijke onderdelen zijn:

- mechanische interface met de bovenbouw en bovenleiding
- elektrische interface met energievoorziening en retourstroom
- interface met treindetectiesystemen
- uitrusting met en implementatie van ATB en eventueel ERTMS

Een beoordeling van rijtuigen en wagens op infra-compatibiliteit is nooit nodig als zij voldoen aan RIC, RIV of TSI WAG. Indien zij daar niet aan voldoen, is beoordeling alleen nodig indien de afwijking betrekking heeft op de infra-compatibiliteit en die afwijking niet gedekt wordt door een aan de oorspronkelijke toelating verbonden operationele beperking.

6.3 Uitvoering beoordeling

Bij de beoordeling wordt nagegaan of een voertuig voldoet aan de technische voorschriften die zijn vastgesteld in verband met de specifieke eigenschappen van de Nederlandse infrastructuur, voorzover die niet al in een TSI zijn opgenomen. Keuringen die al elders voor een eerdere toelating zijn gedaan, mogen niet worden herhaald. Het bij de aanvraag verschaffen van de benodigde gegevens volstaat dan¹⁰.

Alleen als voor de beoordeling van de infra-compatibiliteit vanwege het effect op specifiek Nederlands infra beproevingen ter plaatse noodzakelijk zijn, moeten

¹⁰ Deze gegevens dienen te worden vermeld op het standaardformulier, dat voor de aanvraag van de toelating moet worden gebruikt. Dit formulier is beschikbaar op de website van IVW (www.ivw.nl).

deze moet worden uitgevoerd door een keuringsinstantie. Dit kan door metingen aan het voertuig op zich, door gerichte praktijkproeven, gedurende een begeleidde praktijkinzet of door theoretische bewijsvoering. Als de relevante voertuigeigenschappen reeds volledig bekend zijn is geen beoordeling nodig. Vaststellen van de te hanteren gebruiksbependingen volstaat dan. De opdracht voor de beoordeling kan worden gegeven door iedere belanghebbende bij de beoordeling.

De aanvrager van de beoordeling zendt de uitkomst van de keuring met de toelatingsaanvraag mee aan IVW.

IVW vraagt vervolgens de infrabeheerder om haar visie. Deze kan voorwaarden voorstellen om te voorkomen dat bij het gebruik storingen, schade of overmatige slijtage aan de infrastructuur optreedt. Deze mogen niet lijden tot niet in de regelgeving opgenomen eisen aan de voertuigen.

IVW neemt daarna een besluit over het afgeven, al dan niet onder voorwaarden, of weigeren van een machtiging tot ingebruikname, inzetcertificaat of een VGB. Om de doorlooptijd te bekorten kan de keuringsinstantie al in het kader van het afgeven van de conformiteits- of compatibiliteitsverklaring de mening van de infrabeheerder inwinnen.

6.4 Procedure en documenten voor toelating

Er is onderscheid tussen voertuigen waarop de Interoperabiliteitsrichtlijnen van toepassing zijn en voertuigen die onder artikel 14 Spoorwegveiligheidsrichtlijn worden toegelaten. De procedure van artikel 14 Spoorwegveiligheidsrichtlijn is van toepassing op voertuigen waarvoor bij nieuwbouw niet de Europese keuringsprocedure van de Interoperabiliteitsrichtlijnen is toegepast.

- Bij een verzoek om toelating van een voertuig dat is gebouwd onder de Interoperabiliteitsrichtlijnen moet de aanvrager aan IVW de EG-Keuringsverklaring overleggen, vergezeld van bijbehorende (technische) documentatie voor het "Register van rollend materieel"¹¹ en de gegevens voor de infracompatibiliteit¹². Het is niet nodig het volledige technisch dossier in te dienen.

¹¹ Het "register van rollend materieel" zal in de toekomst een Europees register van typetoelatingen worden. De werkwijze ervan is nog in ontwikkeling. In de TSI's voor de subsystemen worden de gegevens genoemd die in deze registers moeten worden opgenomen. Zolang hiervoor geen Europese specificaties beschikbaar zijn, volstaat een opgave van de essentiële technische gegevens zoals die van oudsher gebruikelijk is.

¹² Voor deze gegevens is een standaardformulier beschikbaar, dat als bijlage bij diverse verklaringen kan worden gevoegd.

Als onderzoek van de infracompatibiliteit nodig is, geeft de keuringinstantie, gelijk aan de procedure voor keuring voor de algemene constructie-eisen, een (aanvullende) conformiteitsverklaring af aan de aanbestedende dienst of fabrikant. De aanbestedende dienst of fabrikant stelt op zijn beurt de (aanvullende) EG-Keuringsverklaring op¹³. De (aanvullende) EG-Keuringsverklaring wordt aan IVW gezonden met verzoek om afgifte van een machtiging tot ingebruikname. Voor een tijdelijke ingebruikname voor ten behoeve van de keuring kan een ontheffing (VGB) worden afgegeven.

- Voor voertuigen onder artikel 14 Spoorwegveiligheidsrichtlijn bestaat geen EG-keuringsverklaring.

Per land verschilt de traditie voor het afgeven van documenten bij het in gebruik nemen van spoorvoertuigen. Voor deze voertuigen wordt daarom dat het, voorafgaand aan de toelatingsvraag voor Nederland, regulier gebruikt zijn in een ander land (gebruikshistorie, bij twijfel nader te onderbouwen) als voldoende onderbouwing van de toelating aldaar beschouwd.

Bij het verzoek om toelating worden de technische basisgegevens en de gegevens voor de infracompatibiliteit¹⁴ gevoegd.

Als onderzoek van de infracompatibiliteitseigenschappen nodig is, geeft de keuringinstantie een compatibiliteitsverklaring af. De compatibiliteitsverklaring wordt door of namens de toelatingvrager aan IVW gezonden met het verzoek om afgifte van een inzetcertificaat. Voor tijdelijke situaties kan een ontheffing (VGB) worden afgegeven.

Algemeen uitgangspunt is dat voor alle aangedreven voertuigen, ongeacht hun registratie, altijd een machtiging, inzetcertificaat of VGB aanwezig moet zijn, evenals voor in Nederland geregistreerde niet-aangedreven voertuigen.¹⁵

Voor nieuwe goederenwagens en rijtuigen wordt een machtiging alleen afgegeven als zij ook in Nederland worden geregistreerd. Alleen bij eerste toelating van een nieuw, gemoderniseerd of gewijzigd type goederenwagen of rijtuig in com-

¹³ Bij een voertuig waarvoor een de eerste keuring in Nederland plaatsvindt, wordt het keuringsresultaat vermeldt in de "eerste" conformiteits- resp. EG-keuringsverklaring. Voor een voertuig waarvoor die al eerder is afgegeven, en nu aanvullend ook de Nederlandse infracompatibiliteit wordt beoordeeld, worden "aanvullende" verklaringen afgegeven, die verwijzen naar de "eerste". Deze werkwijze is niet expliciet in de Richtlijnen beschreven. Hij komt wel overeen met de deel-beoordelingen in geval van wijziging en modernisering en - in de Richtlijn 2008 - voor deelstadia in het keuringsproces

¹⁴ Voor deze gegevens is een standaardformulier beschikbaar, dat als bijlage bij diverse verklaringen kan worden gevoegd.

¹⁵ Voor voertuigen die zijn toegelaten vóór de inwerkingtreding van de nieuwe Spoorwegwet zijn deze documenten op grond van de overgangsregels niet vereist.

binatie met Nederlandse registratie is een machtiging tot ingebruikname nodig. Deze machtiging geldt in de gehele EU.¹⁶

Voor goederenwagens en rijtuigen met een buitenlandse registratie die vallen onder RIC, RIV of TSI Wagens of die een EG-Keuringsverklaring en machtiging tot ingebruikname uit een andere Lidstaat hebben, is geen machtiging tot ingebruikname, inzetcertificaat of VGB nodig.

Bij overschrijving van buitenlandse naar Nederlandse registratie volstaat opname in het Nederlandse voertuigregister onder verwijzing naar hun oorspronkelijke toelating.

Tussen diverse landen worden convenanten opgesteld voor de wederzijdse acceptatie van toegelaten voertuigen en de selectie van de daarbij toepasselijke nationale regels waaraan voldaan moet worden. Voor Nederland is deze selectie al gedaan binnen de indeling van de RKS (zie paragraaf 3.4). Toepassing van deze convenanten betekent voor Nederland daarom toepassing van de bestaande regelgeving.

¹⁶ De klassieke en de nieuwe EU-regelgeving gaan er van uit dat goederenwagens en rijtuigen altijd aan standaardvoorschriften voldoen die de infracompatibiliteit waarborgen. In zeer incidentele gevallen zijn er vooral goederenwagens die door bijzondere loopwerken afwijken ("Rollende Landstrasse", wagens op 4 of meer vaste assen in een draaistel of direct onder de wagen). Alleen bij deze wagens kan een infracompatibiliteitsbeoordeling nodig zijn als zij niet aan de normaal geldende voorschriften voldoen.

7 Beheersing van de voertuiginzet

De infra-compatibiliteitseisen zijn deels zuiver technisch van aard. Hieraan moet worden voldaan om te kunnen rijden.

Deels zijn de eisen van technisch-operationele aard. Hierbij kan het voertuig wel rijden, maar zijn er gebruiksbependingen nodig. In de structuur van de Europese voorschriften behoren technisch-operationele eisen geen onderdeel te zijn van de keuringseisen. Het afsplitsen van de infra-compatibiliteitseisen in afzonderlijke gebruiksvorschriften in de Nederlandse regelgeving is momenteel gaande.

De afgifte van een machtiging, inzetcertificaat of VGB is gebaseerd op de wettelijke eisen. Die zijn, met de erin opgenomen voorwaarden en beperkingen een minimum waaraan bij het gebruik van een voertuig ten minste moet worden voldaan. Het is daarna de verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming die een voertuig gebruikt om te zorgen dat het gebruik dat hij er in de specifieke situatie van zijn bedrijfsvoering van maakt, veilig is¹⁷.

De spoorwegonderneming moet bovendien binnen de door de infrabeheerder voor zijn infrastructuur bekend gemaakte voorschriften en voorwaarden blijven.

De infrabeheerder kan deze voorschriften en voorwaarden op meerdere manieren bekend maken.

- In de Netverklaring: de algemene eigenschappen op netwerkniveau.
- In het Infraregisters op basis van de Interoperabiliteitsrichtlijnen: lijnsgewijze gedetailleerde technische eigenschappen. Dit register is nog in opbouw. Als tussenmaatregel is de infra-Atlas beschikbaar
- In Gemeenschappelijke Operationele Regelingen: lokale gebruiksvorschriften
- In volgens de TSI Operations in te richten interfaces: veiligheidsinformatie voor de rituitvoering

¹⁷ Voorbeeld: Het gebruik van een toegelaten treinstel met éénmansbediening kan aanvullende maatregelen nodig maken vergeleken met hetzelfde treinstel met tweemansbediening. De veiligheid van het vertrekproces is hier essentieel.

Het kan gaan om:

- voorzieningen in de infra (b.v. perronspiegels)
- voorzieningen in het voertuig (b.v. achteruitkijkspiegels bij de cabine)
- maatregelen voor de aansluiting tussen voertuig en perron (b.v. bredere treeplanken)
- procedures (b.v. altijd terugkijken langs de trein tijdens en na vertrek, beperking treinlengte)

Het is aan de spoorwegonderneming om dergelijke proces-/risico-analyses en daaruit voortvloeiende maatregelen uit te voeren, binnen het kader van zijn veiligheidszorgsysteem.

De spoorwegonderneming moet zijn processen zodanig inrichten dat bij de inzet van individuele voertuigen en samenstellingen van voertuigen aan deze voorschriften en voorwaarden wordt voldaan. Hij moet daarvoor de technische eigenschappen van een voertuig, maar ook van voorziene en onvoorziene samenstellingen leggen tegen de eigenschappen van de te berijden infrastructuur.

8 Opname in het Nationaal Voertuigregister

8.1 Doel van het nationaal Voertuigregister

Het Nationaal Voertuigregister (NVR) registreert de identiteit van en de verantwoordelijke partijen voor een spoorvoertuig. Het is onderdeel van de openstelling van het railverkeer voor nieuwe partijen. Voor oude en nieuwe vervoerders en voertuighouders gelden gelijke rechten en plichten. Daarnaast heeft het register een plaats in de ontwikkeling van Europese telematica-systemen (die in aparte TSI's worden beschreven).¹⁸

De voertuighouder is verantwoordelijk voor het aan de NVR-houder aanleveren van de juiste informatie.

8.2 Gegevens in het Nationaal Voertuigregister

De in het NVR op te nemen gegevens zijn in detail geregeld in een verordening van de Europese Commissie¹⁹. Samengevat bevat het NVR de volgende gegevens:

Identificatie

1. 12-cijferig voertuignummer volgens Annex P van de TSI Operations; vorig nummer, en in Nederland bovendien een "kort" nummer als dat wordt gebruikt
2. Bouwjaar, in Nederland bovendien: fabriek en fabrieksnummer

Toelatingsgegevens

3. Land van eerste toelating
4. Referentie naar de EU-typetoelating (toekomstig), type-aanduiding
5. Gegevens van de EG-Keuringsverklaring (wie, wanneer, documentkenmerk)
6. Referentienummer en datum van de machtiging tot ingebruikname (in Nederland: inzetcertificaat of VGB)
7. Gecodeerde toelatingsbeperkingen volgens de toepasselijke TSI's
8. Landen waar het voertuig is toegelaten (niet voor rijtuigen en wagens onder RIC/RIV/TSI WAG)
9. Beëindiging van de registratie

¹⁸ Voor voor het eerst te registreren voertuigen is de registratie al operationeel. Najaar 2008 wordt een inventarisatie gehouden van reeds aanwezige voertuigen, teneinde alle in aanmerking komende voertuigen in dit register op te nemen.

¹⁹ Commissiebesluit 2007/756/EG, Pb. L305/30 van 23 november 2007

Verantwoordelijkheden

10. Voertuighouder (contactgegevens, voertuighouderkenmerk)
11. Voertuigeigenaar (contactgegevens, facultatief en alleen op verzoek)
12. Onderhoudsverantwoordelijke (voertuighouder, of degene die dit onder zijn verantwoordelijkheid verzorgt)

8.3 Te registreren voertuigen

Alle voertuigen waarop Annex P van de TSI Operations van toepassing is²⁰, moeten worden geregistreerd in het NVR van één van de EU-lidstaten of een aangesloten land (zoals Noorwegen en Zwitserland). De nationale veiligheidsautoriteit van dat land heeft het principale toezicht op de in zijn NVR ingeschreven voertuigen. Alleen deze autoriteit kan een inschrijving schorsen en die schorsing in het NVR aantekenen. Andere landen kunnen alleen het rijden van een voertuig in het eigen land verbieden. Zij informeren dan wel de autoriteit van het registratieland, zodat die zelf eventueel verdere maatregelen kan treffen.

Omdat de internationale toegankelijkheid van NVR-gegevens nog niet gerealiseerd is, geldt tijdelijk dat de buitenlandse voertuigen die in een land zijn toegelaten, in het NVR van dat land moeten worden opgenomen - onder hun buitenlandse nummer. Dit wordt in het NVR autorisatie genoemd. In Nederland gebeurt dit alleen met voertuigen die voorzien zijn van ATB en/of ERTMS of op andere wijze zijn aangepast of bestemd om voorbij een grensstation te rijden. De autorisatie geldt voor buitenlandse voertuigen waarvoor in Nederland een machtiging tot ingebruikname of inzetcertificaat nodig is. Nadien hoeven alleen nummerwijzigingen te worden doorgegeven. Voor deze geautoriseerde buitenlandse voertuigen wordt maar een deel van de in 7.2 genoemde informatie opgenomen. Voor niet-aangepaste voertuigen, die niet voorbij een grensstation rijden, wordt volstaan met opname van de serie- of type-aanduiding op een afzonderlijke lijst. Afzonderlijke voertuigen van dat type hoeven dus niet te worden aangemeld. De registratie is niet nodig voor voertuigen waarvoor geen toelatingsprocedure geldt (RIC-rijtuigen en RIV/TEN-goederenwagens).

Voertuigen worden geregistreerd op het niveau van voertuigbakken²¹. Voertuigen en vaste voertuigsamenstellingen kunnen, naast het 12-cijferig nummer, voorzien worden van een "kort" nummer, dat voor dagelijkse operationele doeleinden wordt gebruikt. Korte nummers worden alleen voor individuele voertuigen in het

²⁰ Uitzonderingen zijn: voertuigen die worden gebruikt op netwerken waarop deze TSI niet van toepassing is; Museumvoertuigen; voertuig die normaliter niet worden gebruikt of vervoerd op netwerken waarop deze TSI van toepassing is.

²¹ Gelede en kortgekoppelde goederenwagens worden geregistreerd als samenstel, als zij als zodanig aan het verkeer deelnemen. Dit in afwachting van nadere internationale besluitvorming.

NVR aangegeven. Voor voertuigsamenstellingen wordt alleen de nummerreeks aangegeven, omdat de samenstellingen regelmatig wisselen.

8.4 Nummersysteem

De structuur van het 12-cijferig voertuignummer is beschreven in TSI Operations Annex P. Voor goederenwagens en rijtuigen is deze beschrijving zeer gedetailleerd. Bij aangedreven voertuigen is er een grote vrijheid om op nationaal niveau nummerreeksen toe te kennen.

Het 12-voertuignummer, de landcode en het voertuighouderkenmerk moeten op het voertuig worden aangebracht. Een voertuighouderkenmerk moet met een daarvoor bestemd Europees formulier via IVW worden aangevraagd²². Details van de nummerreeksen voor locomotieven en treinstellen zijn opgenomen in Bijlage 1.

8.5 Beheer van NVR-gegevens

Het NVR wordt beheerd door IVW. Voertuighouders zijn verplicht de juiste informatie aan te leveren.

Over het aanleveren van registergegevens wordt bij de start van de inventarisatie nadere informatie verstrekt. De procedure zal in de volgende versie van deze Toelatingsgids worden opgenomen.

Voor nieuwe voertuigen wordt de registratie aangevraagd door middel van het formulier voor de aanvraag van toelating.

Partijen in het spoorverkeer zullen toegang krijgen tot alle voertuigregisters in de EU door middel van een door ERA te beheren webpagina met zoekfunctie, het Virtueel Voertuig Register (VVR). Na openstelling, naar verwachting in de loop van 2008, is dit toegankelijk via <http://era.europa.eu>

8.6 Werkwijze

IVW kan met voertuighouders afspraken maken over de toepassing en toewijzing van nummerreeksen die aansluiten bij de wensen van de voertuighouders, binnen de in de TSI Operations en in Bijlage 4 aangegeven kaders. Het is mogelijk om vooraf aan de definitieve aanvraag voertuignummers te reserveren voor later op te nemen voertuigen.

Voertuighouders doen bij een verzoek om registratie zoveel mogelijk zelf een voorstel voor het volledige nummer (inclusief controlecijfer). De voertuighouders zorgen dat het voorgestelde nummer overeenkomt met de betekenissen en

²² Het formulier is beschikbaar op www.ivw.nl

technische coderingen overeenkomstig de Annex P van TSI Operations. Actuele coderingen zijn beschikbaar op de website van ERA (www.era.europa.eu). Bij het verzoek om registratie leveren zij de op dat moment bekende verdere gegevens. Gegevens die in een later stadium bekend worden, dienen uiterlijk bij de ingebruikname aangeleverd te worden. Gegevens die voortkomen uit de taak van IVW, zoals de datum en kenmerk van verlening van een inzetcertificaat of VGB, worden door IVW ambtshalve ingevoerd, en hoeven dus niet door de voertuighouder te worden aangeleverd.

De voertuighouder dient ook het buitengebruikstellen van een voertuig te melden. Hij kan daarbij de reden van buitengebruikstelling aangeven, volgens Annex 3 van het Commissiebesluit [2007/756](#). Een voertuighouder kan de registratie van een voertuig opschorten als het een periode niet onderhevig is aan de regelgeving voor het hoofdspoorwegnet (b.v. langdurige verhuur aan een gebruiker daarbuiten). Bij het verzoek tot opheffing van de opschorting moet de voertuighouder zorgen dat het voertuig weer aan die regelgeving voldoet.

IVW kan de registratie van een in Nederland geregistreerd voertuig schorsen als een voertuig door beschadiging of gebrekkig onderhoud niet aan de geldende regelgeving voldoet en als de voertuighouder niet aan zijn verplichting tot een adequaat voertuigbeheer en -onderhoud voldoet. Een schorsingsbesluit wordt altijd schriftelijk aan de voertuighouder bekend gemaakt, inclusief de wijze van rechtsbescherming.

9 Toepassingsvoorbeelden

Deze toepassingsvoorbeelden beschrijven de toepassing van de basisvoorschriften in concrete gevallen.

9.1 Nieuw ontworpen voertuigen, nog niet elders toegelaten

Een nieuw voertuigontwerp valt altijd onder de Interop-richtlijnen. Een nieuw ontwerp hoeft niet bestemd te zijn voor rijden of registratie in Nederland. Een Nederlandse keuringsinstantie kan immers de opdracht krijgen om voor een in het buitenland in te zetten voertuig(type/serie) de keuring te verzorgen, inclusief een Nederlandse machtiging tot ingebruikname om die vast te hebben als dat in de toekomst relevant wordt.

Voor de beproeving van het prototype: tussentijdse of deelverklaring van conformiteit voor het uitvoeren van proefritten. Op basis van die verklaring afgifte VGB (die ook ontheffing is van het hebben van de machtiging tot ingebruikname). Tijdens de proefritten is het prototype wel onder een tijdelijk of het definitieve nummer ingeschreven in het NVR (Nederlands of buitenlands).

Na het voltooien van de proefritten volgt afgifte van de definitieve verklaring van conformiteit door de keuringsinstantie, afgifte van de EG-keuringsverklaring door de fabrikant of aanbestedende dienst, en afgifte van de machtiging tot ingebruikname voor het type door IVW. Tegelijk (als het nog niet is gedaan maar wel is gevraagd) inschrijving onder het definitieve nummer in het NVR.

Voor de aflevering van de serie: per voertuig of aantal voertuigen afgifte van de verklaringen van conformiteit en EG-keuringsverklaringen. Geen afgifte van afzonderlijke machtigingen tot ingebruikname, maar alleen inschrijving van de individuele voertuigen van het type in het NVR.

Als na de technische beproevingsfase behoefte is aan verlengde gebruiksprouven of een voorlopige inzet voor b.v. betrouwbaarheidsmetingen en opleidingsdoelen, wordt ongeacht de mogelijke stadia één keer een ruim omschreven verklaring van conformiteit en VGB afgegeven.

Inzet in de normale treindienst is slechts toegestaan nadat de complete procedure, uitmondend in de machtiging tot ingebruikname en opname in het register, is doorlopen.

De beoordeling van de compatibiliteit met de infrastructuur is integraal onderdeel van de algemene beoordeling.

Registratie in het Nederlandse NVR is geen voorwaarde. Een voertuig kan ook in een buitenlands NVR worden ingeschreven. Bij Nederlandse registratie kan voor een voertuig of voertuigserie tijdig vooraf een nummerreeks worden aangevraagd en vastgelegd in het NVR. Definitieve registratie per gereedgekomen voertuig gebeurt na ontvangst van de EG-keuringsverklaring en onder referentie aan de machtiging tot ingebruikname.

9.2 Tractievoertuigen van een type dat al in het buitenland is toegelaten (gebouwd onder de Interoperabiliteitsrichtlijnen)

Voor deze voertuigen zijn op type-basis al eerder verklaringen van conformiteit, EG-Keuringsverklaringen en machtigingen tot ingebruikname afgegeven. De eerste twee zijn ook geldig voor Nederland.

Uitzondering daarop zijn:

- de aanpassingen die speciaal voor Nederland worden toegevoegd (integratie-keuring voor ATB) en de beoordeling op de compatibiliteit met de Nederlandse infrastructuur voor zover die geen onderdeel is geweest van de oorspronkelijke toelating;
- de voor afwijkingen van het al toegelaten type die onder de EG-keuringsprocedure vallen (bijvoorbeeld vanwege klantwensen).

Uitsluitend deze aanpassingen en de compatibiliteit worden dan op dezelfde wijze beoordeeld als bij een geheel nieuw type (voorbeeld 9.1).

Op dezelfde wijze als bij voorbeeld 9.1 wordt omgegaan met prototype en serie, met beproevingen onder VGB's en met de machtiging tot ingebruikname. Als de voertuigen in het Nederlandse NVR worden ingeschreven, krijgen zij een volledige registratie. Als zij in een buitenlands NVR ingeschreven worden of blijven, wordt alleen de autorisatie voor rijden in Nederland geregistreerd.

Het is aan de fabrikant om te besluiten of de voertuigen voor de toelating als nieuw type of als variant op een bestaand type worden beschouwd. Voor het onderzoek door de keuringsinstantie maakt dit geen verschil. Deze beoordeelt alleen de veranderde delen. Hij kan verwijzen naar de eerdere onderzoeksuitkomsten.

Het kan voorkomen dat een fabrikant wel voor een voertuig een beoordeling van de Nederlandse toelating wil, maar er geen voertuigen concreet in Nederland zullen gaan rijden. Dan eindigt de procedure met de afgifte van een op het type gebaseerde machtiging tot ingebruikname. Pas als deze voertuigen later daadwerkelijk in en naar Nederland gaan rijden, vindt registratie of autorisatie in het NVR plaats.

Als met een buitenlandse registratie en zonder aanpassingen voor Nederland alleen op grensbaanvakken wordt gereden, wordt alleen eenmalig een machtiging tot ingebruikname voor het type afgegeven. Andere voertuigen van hetzelfde

de type mogen zonder verdere formaliteiten op de betrokken grensbaanvakken worden ingezet.

9.3 Tractievoertuigen die in het buitenland al in bedrijf zijn (pré-Interop)

Deze voertuigen hebben altijd al een buitenlandse toelating. In het verleden werd deze vaak niet in formele documenten vastgelegd. De inzetgeschiedenis volstaat dan (schriftelijk overzicht van wie wanneer voertuighouder was en de toegekende voertuignummers).

Artikel 14 Spoorwegveiligheidsrichtlijn bepaalt dat alleen de eigenschappen die van belang zijn voor de infracompatibiliteit mogen worden beoordeeld. Dit zijn de eigenschappen die in de desbetreffende paragraaf van de RKS zijn opgenomen. Voor de inbouw van ATB/ERTMS-apparatuur is altijd een verklaring van de keuringsinstantie nodig dat deze correct is ingebouwd.²³

De procedure bestaat uit:

- Indien onderzoek nodig is: onderzoek en afgifte van een compatibiliteitsverklaring door een keuringsinstantie. Deze verklaring wordt bij de aanvraag aan IVW gevoegd.²⁴
- IVW legt de aanvraag voor aan de infrabeheerder voor commentaar
- IVW geeft een inzetcertificaat af.

Een inzetcertificaat wordt op type-basis afgegeven (behalve bij unieke voertuigen), om te voorkomen dat bij een vraag voor volgende voertuigen van hetzelfde type opnieuw een procedure nodig is. Een verklaring dat het voertuig op de voor de infracompatibiliteit relevante punten overeenkomt met het reeds toegelaten type, volstaat. Alleen voor de inbouw van ATB/ERTMS-apparatuur is voor de afzonderlijke voertuigen een verklaring van de keuringsinstantie nodig dat deze correct is ingebouwd.

Indien de beoogde inzet tijdelijk of eenmalig is, en er geen verderstrekkend onderzoek naar de infracompatibiliteit wordt gedaan, kan in plaats van een inzetcertificaat een VGB (ontheffing) worden afgegeven.

Als het voertuig een Nederlandse registratie krijgt, volgt registratie in het NVR. Bij behoud van de buitenlandse registratie volstaat het opnemen van de autorisatie voor Nederland in het NVR.

Als met een buitenlandse registratie en zonder aanpassingen voor Nederland alleen op grensbaanvakken wordt gereden, wordt alleen eenmalig een inzetcerti-

²³ Bij voertuigen die tijdelijk of incidenteel worden ingezet, kan de ATB bestaan uit ATB-E. In dat geval volstaat de eenvoudigere procedure voor de beoordeling van de ATB-E,

²⁴ Voor de technische gegevens is een standaardformulier beschikbaar, dat als bijlage bij diverse verklaringen kan worden gevoegd. In de toelichting daarbij wordt aangegeven voor welke eigenschappen onderzoek nodig is of kan zijn.

ficaat voor het type afgegeven. Andere voertuigen van hetzelfde type mogen zonder verdere formaliteiten op de betrokken grensbaanvakken worden ingezet.

9.4 Ingrijpende wijziging of modernisering van een voertuig, met inbegrip van inbouw van ATB/ERTMS

Op ingrijpende wijzigingen en modernisering van alle voertuigen zijn de Interoperabiliteitsrichtlijnen van toepassing. IVW beslist op basis van een informatie-dossier of de Richtlijn en TSI's toegepast moeten worden. Hierbij gaat het om belangrijke werkzaamheden waarbij ingrijpende structurele wijzigingen worden aangebracht in hoofdcomponenten, in het bijzonder het casco, draaistelconstructie of- type, de tractie- of reminstallatie en het systeem van treinbeïnvloeding.

Net als bij nieuwbouw kan de toelating plaatsvinden op basis van prototype-beoordeling en conformiteit van de serie.

Bij toepasselijkheid dient de - alleen voor de veranderende onderdelen en eigenschappen - dezelfde procedure als bij nieuwbouw te worden doorlopen (voorbeeld 9.1). De certificaten en verklaring hebben het karakter van een deelcertificaat. Zij vermelden dat zij alleen gelden voor wat veranderd is en verwijzen voor het overige naar de eerdere toelating. Ook hier is beoordeling van het type het uitgangspunt.

De registratie van voertuigen wordt alleen gewijzigd als dit vanwege het nummersysteem nodig is. Wel wordt in het NVR de verwijzing naar het toelatingsdocument gewijzigd naar de nieuwe machtiging tot ingebruikname.

Bij buitenlands geregistreerde voertuigen is een Nederlandse herbeoordeling alleen noodzakelijk indien de voor de infracompatibiliteit relevante eigenschappen (zie specifieke paragraaf in de RKS) wijzigen of er wijzigingen zijn in ATB/ERTMS.

Bij wijziging van een serie voertuigen zal vaak een periode verlopen tussen eerste en laatste exemplaar. De werkwijze waarbij voor latere exemplaren volstaan wordt met een verklaring dat zij overeenkomen met het beoordeelde type, geldt ook hier. Dan volstaat de wijziging van de verwijzing naar de toelatingsdocumenten in het NVR.

9.5 Niet-ingrijpende wijziging of modernisering van een voertuig, herstel van schade

Bij een niet-ingrijpende wijziging is geen EG-keuringsprocedure nodig. De voertuighouder is ervoor verantwoordelijk dat het voertuig ook daarna aan de ervoor geldende regelgeving voldoet. Indien de wijziging of modernisering gevolgen kan

hebben voor de infracompatibiliteit moet zowel voor de in Nederland als elders geregistreerde voertuigen worden vastgesteld dat deze niet wordt aangetast. De registratie van voertuigen wordt alleen gewijzigd als dit vanwege het nummersysteem nodig is.

Bij herstel van structurele schade moet wel de conformiteit met het oorspronkelijke type worden vastgesteld. Het is de verantwoordelijkheid van de voertuighouder om zich hiervan te vergewissen. Hij kan hiervoor gebruik maken van een keuringsinstantie. Een nieuwe EG-keuringsprocedure is niet verplicht.

9.6 Bestand of nieuw type goederenwagen (gebouwd onder Interoperabiliteitsrichtlijn)

Goederenwagens onderscheiden zich door het bestaan van de TSI WAG (Wagens). Zij kunnen daardoor geheel volgens de Richtlijnprocedure worden behandeld (zie 9.1). Bijzonder is dat goederenwagens alleen een machtiging tot ingebruikname nodig hebben van het land van eerste registratie. Deze geldt volgens de TSI automatisch in alle EU-landen.

De TSI WAG bevat nog enkele open punten. Deze open punten worden zolang zij bestaat ingevuld door de regels zoals die onder het RIV golden, en als het RIV geen regeling bevat de desbetreffende paragrafen van de RKS.

Voor rijtuigen bestaat nog geen TSI. In afwachting daarvan worden de bestaande RIC-regels gehanteerd. Het RIC geldt dan als nationale regels bij ontstentenis van een TSI.

9.7 Bestaande buitenlandse goederenwagen en rijtuigen (pré-Interop)

In andere landen toegelaten en geregistreerde goederenwagens en rijtuigen die voldoen aan RIV, RIC of TSI WAG zijn zonder onderzoek toegelaten in Nederland. Voor een verzoek om registratie in het Nederlandse NVR volstaat het overleggen van een verklaring van de houder dat zij voldoen aan RIC of RIV of van de machtiging tot ingebruikname die is afgegeven door het land van eerste registratie. Het voertuig kan hierna worden geregistreerd. Een machtiging tot ingebruikname wordt alleen afgegeven door het land van eerste registratie. Er wordt dus geen Nederlands machtiging tot ingebruikname of inzetcertificaat afgegeven.

Rijtuigen kennen volgens het RIC wel een systeem van toelating per afzonderlijk land, zichtbaar in het RIC-raster²⁵. De eigenschappen die bepalend zijn voor het RIC-raster hebben onder meer betrekking op het energiesysteem voor de trein-

²⁵ Een dergelijk toelatingsraster wordt soms ook toegepast bij goederenwagens die geen algemene internationale toelating hebben en bij aangedreven voertuigen.

verwarming. Dit is geen aspect van infracompatibiliteit²⁶. Het is aan de gebruikers van rijtuigen om zich te vergewissen van de inpasbaarheid van rijtuigen in hun treinsamenstellingen.

Indien een goederenwagen of rytuig niet geheel voldoet aan RIV, RIC of TSI WAG, wordt bij het verzoek om toelating een verklaring gevoegd waaruit blijkt wat de afwijking is. Alleen als de afwijking betrekking heeft op een onder de infracompatibiliteitsparagraaf van de RKS vallende eigenschap of daarbuiten afwijkende eigenschappen heeft voor de infracompatibiliteit is een compatibiliteitsverklaring nodig. Andere afwijkingen kan het voertuig zonder meer worden geregistreerd in het NVR. Veelal wordt dit gedaan bij bilaterale toelatingen. Meestal hebben de afwijkende voertuigeigenschappen dan geen effect op de infracompatibiliteit. De gebruiker van de voertuigen moet bij de inzet van de voertuigen rekening houden met de afwijkende eigenschappen.

9.8 Onderhoudsvoertuigen

Voor de toelating is de gebruikswijze de eerste bepalend factor. Onderhoudsvoertuigen die op of nabij de werklokatie in een buitendienstgesteld spoor worden geplaatst, en daar niet buiten komen, hebben geen toelating volgens de Spoorwegwet nodig. Zij vallen onder het certificeringsstelsel voor rollend gereedschap dat bij de Stichting TCVT²⁷ is ondergebracht.

Andere onderhoudsvoertuigen hebben wel een toelating nodig. Voorzover niet anders aangegeven, geldt de werkwijze van 9.1 en 9.2 ook voor hen.

Afwijkend is dat onderhoudsvoertuigen thans niet volgens een TSI maar volgens Europese Normen worden beoordeeld. Voor de toelatingsprocedure worden deze normen op dezelfde wijze gebruikt als nationale voorschriften volgens de Interoperabiliteitsrichtlijnen. Voor bestaande voertuigen geldt artikel 14 Spoorwegveiligheidsrichtlijn. Dit geldt zowel voor als normaal spoorvoertuig gebouwde onderhoudsvoertuigen als voor rail/wegvoertuigen. Voor beide gelden aparte normen.

²⁶ Vooral bij oudere rijtuigen is deze afgestemd op de spanning en stroomsoort die standaard was voor de nationale spoorwegmaatschappij in een land. Door de komst van vermogenslektronica en nieuwe locomotieftypen, met wellicht andere eigenschappen, ook bij nieuwe vervoerders, is dit geen onderscheidend criterium voor internationale inzet meer. Het is aan de vervoerders om na te gaan wat hier de (on)mogelijkheden voor opname van voertuigen in hun treinen zijn.

²⁷ Stichting Toezicht Certificatie Verticaal transport, www.tcv.nl

9.9 Voertuigen bestemd voor gebruik op spoorwegen buiten het hoofdspoorwegnet

Deze paragraaf heeft alleen betrekking voorzover deze voertuigen op het hoofdspoorwegnet worden ingezet. De toelating van voertuigen op andere spoorwegen wordt niet in deze gids besproken. IVW kan hierover op verzoek nadere Informatie verstrekken.

9.9.1 Industrielocomotieven voor rangers op plaatselijke sporen

Vrijwel alle industri locomotieven zijn uit het buitenland afkomstig. Nieuwbouw in Nederland is zeer incidenteel.

Als industri locomotieven van oorsprong zijn gebouwd als hoofdspoorlocomotieven, zijn de daarvoor gegeven voorbeelden 9.1 en 9.2 toepasbaar.

Voor speciale industri locomotieven bestaan in Nederland geen uitgebreide voorschriften. Als zij al in een ander land als industri locomotief zijn toegelaten, zijn zij gewoonlijk niet onder de Interoperabiliteitsrichtlijnen gebouwd, en geldt het principe van artikel 14 Spoorwegveiligheidsrichtlijn. Beoordeling van de infra-compatibiliteit volstaat dan.

Voor hybride rangeervoertuigen die buiten het spoor kunnen rijden (zoals rangeer-Unimogs e.d.) bestaan vrijwel geen voorschriften. Het principe van artikel 14 Spoorwegveiligheidsrichtlijn geldt ook hier voor elders al toegelaten hybride voertuigen.

Bij een verzoek om toelating van een geheel nieuw type ontbreekt een geschikt beoordelingskader. Op functioneel niveau kan dan een verklaring voor geschiktheid voor gebruik worden gevraagd, te vergelijken met de werkwijze daarvoor onder de Interop-richtlijnen

Industri locomotieven en hybride rangeervoertuigen hebben vaak een beperkt eigen gewicht. Dit kan problemen met detectie op spoorstroomlopen opleveren. Voor elk type is hier steeds een individuele beoordeling nodig. Dit is alleen relevant als ook op sporen met ingeschakelde beveiliging wordt gereden.

Voor alle industri locomotieven en dergelijke geldt de beoordeling op typebasis en de registratie van individuele voertuigen in het NVR.

Van vóór de inwerking van de Spoorwegwet toegelaten voertuigen zijn slechts in incidentele gevallen formele toelatingsdocumenten beschikbaar. Zij vallen onder de overgangsbepaling van de Spoorwegwet.

9.9.2 Transporten van voertuigen op eigen wielen, proefritten

Zowel normaal spoorwegmaterieel als voertuigen voor tram- en metro-achtig verkeer worden soms op eigen wielen of zelfs op eigen kracht vervoerd, zonder dat deze verder op het hoofdspoorwegnet gebruikt worden.

Deze voertuigen hebben gewoonlijk geen formele toelatingsprocedure volgens de Interoperabiliteitsrichtlijnen doorlopen. Wel zijn zij gewoonlijk op andere basis beoordeeld op hun geschiktheid voor het railverkeer.

Voor al deze voertuigen is een VGB benodigd. Voor de afgifte daarvan moet de infracompatibiliteit verzekerd zijn. Voor het vervoer moeten bij de aard van het voertuig passende maatregelen worden genomen om dat veilig te laten verlopen.

9.9.3 Historische voertuigen

Historische voertuigen van Nederlandse houders die geregeld op het hoofdspoorwegnet dienstdoen, zijn op dezelfde wijze als ander bestaand materieel toegelaten. Zij krijgen administratief een 12-cijferig nummer, dat niet op het voertuig hoeft te worden aangebracht.

Historische voertuigen van Nederlandse houders die niet geregeld op het hoofdspoorwegnet dienstdoen, en geen normale toelating hebben, benodigen per inzet een VGB. Bij deze voertuigen is de infracompatibiliteit gewoonlijk wel aanwezig, maar kunnen nadere voorwaarden worden gesteld aan de voertuigconditie en de wijze van inzet.

Historische voertuigen van buitenlandse houders die geregeld worden ingezet, worden op dezelfde wijze als normale buitenlandse voertuigen toegelaten, met een inzetcertificaat. Voor eenmalige inzetten volstaat een VGB.

Een VGB voor historische voertuigen kan betrekking hebben op de gezamenlijke voertuigen die bij een eenmalige gelegenheid worden ingezet.

BIJLAGE 1 - NVR-nummerreeksen

Uit de TSI OPE - Annex P:

Het eerste cijfer van het 12-cijferig nummer voor tractie- bijbehorende voertuigen is altijd een 9.

Het tweede cijfer is, conform de Annex P:

- | | |
|---|--|
| 0 | Diversen (o.a. voor stoomtractie, railwegvoertuigen die niet onder 9 vallen) |
| 1 | Elektrische locomotief |
| 2 | Diesellocomotief |
| 3 | Elektrisch motormaterieel (hogesnelheid) [motor- of aanhangwagen] |
| 4 | Elektrisch motormaterieel (m.u.v. hogesnelheid) [motor- of aanhangwagen] |
| 5 | Dieseltreinstel (motor- of aanhangwagen) |
| 6 | Speciale aanhangwagen (b.v. <i>stuurstandvoertuigen die vast bij een tractievoertuig horen</i>) |
| 7 | Elektrische rangeerlocomotief |
| 8 | Dieselrangeerlocomotief |
| 9 | Onderhoudsvoertuig |

Het vijfde cijfer is altijd gelijk aan het tweede cijfer.

Diesellocomotieven

- analoog aan het Duitse systeem is het 6e cijfer altijd "2"
- 01 - 79 als 7e+8e cijfer worden gebruikt voor ook in Duitsland onder die aanduiding geregistreerde types
- Voor Nederland specifieke (vaak kleine) series: 7e cijfer altijd "8", 8e cijfer altijd aantal assen
- 9/10/11e cijfer is volgnummer. Reeksen van 10 of 100 volgnummer worden gehanteerd om op verzoek aan te sluiten bij "korte" interne nummers van houders

Elektrische locomotieven

- analoog aan de Duitse systematiek is het 6e cijfer altijd "1"
- 7e/8e cijfer: 81 - 89 wordt gebruikt voor ook in Duitsland onder die aanduiding geregistreerde locomotieven, die tot nu toe altijd multicourante zijn
- Voor Nederland specifieke series: 7e+8e cijfer is eerste twee cijfer huidig nummer
- 9/10/11e cijfer is volgnummer. Reeksen van 10 of 100 volgnummer worden gehanteerd om op verzoek aan te sluiten bij "korte" interne nummers van houders

Treinstellen

- NS-types: 6/7/8e cijfer = NS-bakcode
- niet-NS-type: typevolgnummer vanaf 6e/7e cijfer voor 01-99; 8e cijfer bakaanduiding binnen een type

Hogesnelheidstreinstellen PBA, PBKA en ICE-3 maken deel uit van een internationale voertuigpool, en volgen de nummeringsystemen van de landen die met de grootste inbreng in de pool met als enige verschil de landcode (84 NL in plaats van 80 D of 87 F).

Bijzondere voertuigen

Het 6e cijfer wordt bij bijzondere voertuigen bepaald volgens de tabel uit Annex P van de TSI Operations. Ter voorkoming van overmatige detaillering wordt alleen het 7de cijfer volgens de TSI bepaald en het 8e cijfer altijd op 0 gesteld. Alleen op uitdrukkelijk verzoek van een voertuighouder wordt voor het 8e cijfer de verfijning volgens de TSI gebruikt.

Betekenis 7de cijfer

- 1 Voertuig voor werken aan de spoorbaan en bovenbouw, met uitzondering van stop-, schift-, verdicht- slijp- en dergelijke machines (spoorvernieuwing, ballastreiniging e.d.)
- 2 Voertuigen voor het onderhouden van de spoorligging (stoppen, schiften, verdichten e.d.)
- 3 Voertuigen voor werken aan de bovenleiding
- 4 Voertuigen voor werken in en aan kunstwerken (b.v. tunnelonderhoudsvoertuigen)
- 5 Voertuigen voor vervoeren, laden en lossen (b.v. Robeltrein, mosi, ravot)
- 6 Meetvoertuigen (b.v. ATB-meetrijuig, Ultrasoonmeetrijtuig)

- 7 Voertuigen voor hulpverlening en calamiteiten
- 8 Voertuigen voor tractie en energielevering (b.v. speciale locomotieven speciaal ingericht voor werkzaamheden)
- 9 Voertuigen ten behoeve van milieu-omstandigheden (b.v. sneeuwplougen, spoorstaafreiniging)
- 0 Rail/weg-voertuigen die ook buiten buitendienstgestelde sporen kunnen (behoudens lokale infrabeperkingen (b.v. stormobil), ongeacht hun inzetdoel)

Het 9e, 10e en 11e cijfer vormt een volgnummer..

Ter vereenvoudiging van het beheer van het register zijn vaste nummerreeksen toegekend aan spoorbouwaannemers met een veiligheidsattest.

Bij deze nummerreeksen is het 9e cijfer als volgt toegekend:

- | | |
|-----------|-----------------------|
| 1-4, 9, 0 | niet toegekend |
| 5 | Strukton, Eurailscout |
| 6 | Volker Rail |

7 BAM
8 Spitzke

= = =

Tabel voor het 6e cijfer bij bijzondere voertuigen (uit de TSI Operations)

Toegestane snelheid van bijzondere rijtuigen (cijfer 6)

Classificatie		Rijsnelheid zelfaandrijvend			
		≥ 100 km/u	< 100 km/u	0 km/u	
Kan bijgeplaatst worden	V ≥ 100 km/u	Zelfaandrijvend	1	2	
		Niet-zelfaandrijvend			3
	V < 100 km/u en/of beperkingen ^a	Zelfaandrijvend		4	
		Niet-zelfaandrijvend			5
Kan niet bijgeplaatst worden		Zelfaandrijvend		6	
		Niet-zelfaandrijvend			7
Zelfaandrijvend rail-wegvoertuig dat bijgeplaatst kan worden ^b			8		
Zelfaandrijvend rail-wegvoertuig dat niet bijgeplaatst kan worden ^b			9		
Niet-zelfaandrijvend rail-wegvoertuig ^b				0	

- a. "Beperkingen" betekenen in dit verband een bijzondere plaats in de treinsamenstelling (bijv. sluitpositie, verplichte onderloper o.i.d.)
b. Voor bijplaatsing moet aan speciale voorwaarden worden voldaan.

BIJLAGE 2 - Voorbeelden van formulieren en documenten

A. VOORBEELD Verklaring van Conformiteit voor een subsysteem of voertuig

Declaration of Conformity

Declaration Number: NNNN / 6 / M / YR / SSS / C1C2/#

in accordance with Council Directive 96/48/EC of 23rd July 1996 on the interoperability of the trans-European high-speed rail system, and implemented in national law by the Railways (Interoperability)(High-Speed) Regulations (*Legal reference*)

The following Subsystem(s) (as detailed in the attached schedule):
(*DESCRIPTION*)

of Applicant:
(*NAME & ADDRESS*)

has been assessed by:
(*NB NAME & APPOINTED ADDRESS*)

in respect of compliance with the applicable requirements of the above Directive and Regulations. The Subsystem was shown to comply*, subject to any restrictions listed on the attached schedule, which forms part of this certificate.

The attached schedule details the content of the Technical Documentation and Specified Standards, and information relating to other Directives.

The EC Conformity Assessment has been performed by application of Module *AE/DE/SD/SF/ G/SH2* of the relevant TSI (as defined in the Regulations) adopted pursuant to the Directive.

This certificate is valid for the (*DESCRIPTION*), the design, ratings and operational parameters of which are described in the schedule.

Date of Issue: (*DATE*)

Identification Number of Notified Body: *xxxx*

Signature: _____

Name: _____

Title: _____

*(Note that the Essential Requirements have been assessed as being met by virtue of compliances to relevant Standards).

Declaration of Conformity Page 1 of 3

Schedule to Declaration of Conformity

Number NNNN / 6 / M / YR / SSS / C1C2 / #

Subsystem
(DESCRIPTION)

of Applicant:
(NAME & ADDRESS)

Technical File reference number xxxx revision xxxx has been examined.

Details of associated Interoperability Constituents: (references to Declarations – date, reference, Notified body etc)

{For module SG The range of approval for the Interoperability Constituent/ Subsystem is: List the key characteristics, example line speed, voltage etc.

The following Restrictions apply to the approval: List any restrictions or detail the section in the technical file where the list of restrictions can be found. }

{For module SF The following Reservations are in addition to the Restrictions listed on the EC Certificate of Type Examination) List any reservations or detail the section in the technical file where the list of reservations can be found }

{For modules SG, SH2, AE only List of Standards (or the section of the technical file where the list can be found)

Standard Number	Title	Revision
------------------------	--------------	-----------------

List of Approved Documents (or the section of the technical file where the list can be found)

Title	Reference	Revision
--------------	------------------	-----------------

Date of Issue: (DATE)

Identification Number of Notified Body: xxxx

Signature: _____

On behalf of (Notified Body)

Name: _____

Title: _____

Declaration of Conformity Page 2 of 3

Schedule to Declaration of Conformity

Number NNNN / 6 / M / YR / SSS /C1C2/ #

List of Technical Approvals and other certification (This list would include any Interoperability Constituents or other relevant certificates, Supervisory Authority letters of no objection, Certification regarding compliance to other Directives etc.) (or the section of the technical file where the list can be found)

Title	Origin	Ref. No./Date	Validity/Expiry
--------------	---------------	----------------------	------------------------

(Where applicable) The applicant has included information within their application affirming compliance of the "interoperability constituent/sub-system" with the following Directives of the European Parliament, in addition to Directive 96/48/EC:

Information supplied by the applicant has been included in section XX of the Technical File.

Date of Issue: (DATE)

Identification Number of Notified Body: xxxx

Signature: _____

On behalf of (Notified Body)

Name: _____

Title: _____

Declaration of Conformity Page 3 of 3

Toelichting:

Dit certificaat is slechts een voorbeeld, samengesteld door NB Rail, het internationale overlegforum van de keuringsinstanties. De exacte opmaak van een certificaat is de verantwoordelijkheid van de betrokken keuringsinstantie. De in het certificaat op te nemen gegevens kunnen verschillen, afhankelijk van de toepasselijke TSI's, beoordelingsmodules en normen.

Ook zijn er variaties als een certificaat is bestemd voor een deel-beoordeling, een type-beoordeling en de beoordeling van conformiteit met een type. Een certificaat kan betrekking hebben op een enkel subsysteem of voertuig of op een serie voertuigen ineens.

B. Voorbeeld EG-Keuringsverklaring

Friese Spoorweg Maatschappij B.V.

EC Declaration of Verification

Declaration Reference : FSM/2008-01

in accordance with Council Directive 96/48/EC of 23rd July 1996 on the interoperability of the trans-European high-speed rail system, and implemented in national law by the Spoorwegwet and Besluit Keuring Spoorvoertuigen (*Legal reference*)

The following Subsystem(s)
(*DESCRIPTION*)

has been assessed by:
(*Notified Body, name & address*)

in respect of compliance with the applicable requirements of the above Directive and Regulations. The Subsystem was shown to comply*, subject to any restrictions listed on the attached schedule, which forms part of this declaration.

The attached schedule details the content of the Technical Documentation and Specified Standards, and information relating to other Directives.

This declaration is valid for the (*DESCRIPTION*), the design, ratings and operational parameters of which are described in the schedule and. This declaration is valid (*perpetually/until date*)

Date of Issue: (*DATE*)

Friese Spoorweg Maatschappij B.V.
Lokaoltjsewei 15, Dokkum

Signature: _____

Name: Jelle Steensga
Title: Chief Engineer

Toelichting: dit is slechts een voorbeeld. De opsteller van de EG-Keuringsverklaring mag zelf de opmaak bepalen, mits deze aan de eisen van de Richtlijnen voldoet:

De EG-keuringsverklaring en de bijgevoegde documenten moeten gedateerd en ondertekend worden.

Deze verklaring moet in dezelfde taal als die van het technische dossier worden opgesteld en moet de volgende gegevens bevatten:

- de referenties van de richtlijn, naam en adres van de aanbestedende dienst of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde (firmanaam en volledig adres en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de firmanaam van de aanbestedende dienst);
- een beknopte beschrijving van het subsysteem;
- naam en adres van de aangemelde instantie die de in artikel 18 bedoelde EG-keuring heeft uitgevoerd;
- de referenties van de documenten in het technische dossier;
- alle voorlopige of definitieve relevante bepalingen waaraan het subsysteem moet voldoen, met name, in voorkomend geval, exploitatiebepalingen of -voorwaarden;
- de geldigheidsduur van de EG-verklaring (*verder aangeduid als: verklaring van conformiteit*) indien deze voorlopig is;
- . de identiteit van de ondertekenaar.

Uit de voorbeeldtekst blijkt dat inhoud en opmaak sterke overeenkomst vertonen met de Verklaring van Conformiteit, en gebruik maken van dezelfde bijlagen. Het is aan opdrachtgever en keuringsinstantie om, als zij dat nuttig vinden, af te spreken dat de keuringsinstantie een concept-tekst voor de EG-keuringsverklaring bijvoegt bij de Verklaring van Conformiteit.

In de Richtlijn 2008 wordt benadrukt dat ook de fabrikant opdrachtgever van de keuringsinstantie kan zijn. Dat kan er toe leiden dat de Verklaring van Conformiteit en EG-keuringsverklaring in andere talen dan de Nederlandse zijn gesteld.

Nederland accepteert deze documenten behalve in het Nederlands ook in het Engels en Duitse. Als zij in een andere taal zijn gesteld, dient bij de aanvraag van de machtiging een vertaling te worden gevoegd.

BIJLAGE 3 - DEFINITIES

A. Categorie, Type, Versie, Serie, Prototype, Voertuig

In de komende Richtlijn die de bestaande Interoperabiliteitsrichtlijnen zal vervangen zijn de volgende definities opgenomen

type: een voertuigtype dat beantwoordt aan de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuig, aangegeven in een enkele verklaring van EG-typeonderzoek zoals omschreven in module B van Besluit 93/465/EEG;
serie: een aantal identieke voertuigen van een typeontwerp;

= = =

In Annex 3 van het interim rapport van het Europees Spoorwegagentschap aan de Europese Commissie, opgesteld in 2006 met aanbevelingen voor de inrichting van het "Register of Rolling Stock" is de navolgende tekst opgenomen.

European Railway Agency

Explanatory note on vehicle type

1. Introduction

This document has been drafted on the basis of existing EU and OTIF legislation.

The following documents were used:

- Directive 96/48/EC, in particular Article 18.2 and Annex I.2
- Directive 2001/16, in particular Annex I.2
- Directive 2004/49/EC, in particular Articles 10.5 and 14.2 and Annex IV
- Decision 93/465/EC, in particular Module B EC type examination
- HS RST TSI – Annex F, in particular Module SB EC type examination
- CR WAG TSI – Annex AA, in particular Module SB EC type examination
- COTIF 1999, in particular its annex G - ATMF

The need for this explanatory note is raised since several levels of definition of vehicle type appeared in the above-mentioned documents.

The purpose of this explanatory note is to propose a common definition of a vehicle type illustrated with examples supplied by both manufacturers and NSA.

The following classifications were identified and each of them has been defined:

- Category
- Type
- Versions

- Series
- Prototype
- Vehicle

This document is part of the deliverables of the Registration of Rolling Stock working party to the European Commission.

2. Possible definitions as per referenced documents

Name:	Definition	Examples
Category	As listed in Annex 1.2 of Directives 96/48 and 2001/16	Freight wagon - Passenger carriage - Traction unit -Train set - Infrastructure and maintenance vehicle - HS train over 250Km/h - HS train over 190 Km/h and under 250 km/h
Type	A vehicle type defines the basic design characteristics of the vehicle as covered by a single type-examination certificate described in module B of EC Decision 93/465. New technical file= new type	For tank wagon: 4 axle, length, steel tank, ... = specific technical file (description and drawing) + type examination certificate (Id-numbered)
Version	A design type may cover several versions provided that the differences between the versions do not affect the requirements concerning the performance of the vehicle. In particular mandatory characteristics required in the TSI in force (refer to EC Decision 93/465) Changes in the technical file=new version	See examples given in section 3
Series	A number of identical vehicles of a design type/version	
Prototype/Specimen	As specified in Decision 93/465/EC, in particular Module B EC type examination. A specimen representative of the production envisaged and on which the ap-	

	proval tests are performed	
Vehicle	Any single item of rolling stock for example a locomotive, passenger carriage or freight wagon as defined in OPE TSI	When approved to be placed in service, vehicle numbering according to Annex P of OPE TSI

3. Development of the definitions

Type

A vehicle type is the base configuration of a specimen vehicle as covered by a single type-examination certificate described in module B of EC Decision 93/465. The application of this Decision on rolling stock is contained in module SB of the related TSI.

A design type may cover several versions provided that the differences between the versions do not affect the requirements concerning the performance of the vehicle. In particular mandatory characteristics required in the TSI in force.

Version

A vehicle type may have several specified versions of the same base configuration, provided that the differences between the versions and the base configuration do not affect the essential requirements and the key performances listed in the base configuration certification. All versions must share, as a minimum, the same body shell structure, running gear and transmission system (difference between diesel electric and electric), if any, as the base configuration.

All versions must be identified by individual unique version ID-number related to the type examination certificate ID-number of the base configuration. It is anticipated that version differentiations will relate mainly to traction supply interfaces (mono, duo and multi system traction supply¹), cab signalling installations² and the deployment of nationally specific safety equipment (such as obstacle deflectors, horns and lights³). Some 'versions' may combine variations to two or more of these differentiations⁴.

Series

The first vehicle of a series has to be approved completely and the second and all following vehicles are to be approved in conformity.

The first vehicle of a series, which is to a large extent conform to a preceding series, is to be accepted on the basis of the documents of the first series which continue to be valid plus the altered documents for the second series. The acceptance of this first vehicle is documented by a complete document set and the second and all following vehicles of this second series are then accepted in conformity to the first vehicle of this second series.

So each vehicle having properties relevant to approval which differ from existing ones is a new version.

Footnotes

- 1) See as an example the base configured ICE3 for use on the 15kV 16.2/3Hz only, and the four system version.
- 2) See the example of the ICE1 fitted with ETCS for use in Switzerland.
- 3) There are multiple versions of the UK base configuration GM-EMD Class 66 that have been modified to meet specific Dutch, Swedish and German national requirements.
- 4) The Bombardier TRAXX family has the German BR 185 and Swiss Re 484 as its basic configuration but includes versions capable or interfacing with the French, Italian, Austrian, Belgian and Luxembourgish networks with all their signalling and traction supply variations.

B. Definities uit andere bronnen

Ontleend aan EU-Richtlijnen, TSI's en de Nederlandse wetgeving.

BIJLAGE 4 - TARIEVEN

In Artikel 6 van de Regeling Tarieven Spoorwegwet zijn de tarieven opgenomen die IVW in verband met de voertuigtoelating en het voertuigregister in rekening brengt.

Hieronder zijn de tariefbepalingen voor **2008** opgenomen. De tarieven worden jaarlijks aangepast.

Artikel 6

1. Voor de behandeling van een aanvraag tot verlening of wijziging van een inzetcertificaat voor spoorvoertuigen als bedoeld in artikel 36, vierde lid, van de wet, is een tarief verschuldigd als opgenomen in onderstaande tabel:

Inzetcertificaat	
Inzetcertificaat of het op aanvraag wijzigen hiervan, indien het een spoorvoertuig betreft waarvan voor eenzelfde type niet eerder een inzetcertificaat is verleend	€ 4.430,-
Inzet certificaat of het op aanvraag wijzigen hiervan, indien het een spoorvoertuig betreft waarvoor van eenzelfde type al eerder een inzetcertificaat is verleend	€ 202,-

2. In afwijking van het eerste lid is voor een wijziging van het certificaat in verband met het toekennen van een identificatiecode als bedoeld in artikel 28, vijfde lid, van het Besluit keuring spoorvoertuigen voor de eerste inschrijving van een voertuig een tarief verschuldigd van € 25,-. Hierbij wordt bij samengestelde voertuigen elke voertuigbak als een afzonderlijk voertuig aangemerkt.

3. Het in het tweede lid bedoelde tarief wordt bij het in één aanvraag in één keer inschrijven van een reeks identieke voertuigen voor het zesde en alle daarop volgende voertuigen verminderd tot €15,- per voertuig.

4. Voor wijzigingen met betrekking tot de gemeenschappelijke specificaties van het nationaal voertuigregister, bedoeld in beschikking nr. 2007/756/EG van de Europese Commissie van 9 november 2007 tot vaststelling van de gemeenschappelijke specificatie van het nationaal voertuigenregister als bedoeld in de artikelen 14, leden 4 en 5, van de richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG, is een tarief van € 2,- verschuldigd voor elk op 1 januari 2008 geregistreerd of te registreren voertuignummer.

5. Het tarief, bedoeld in het vierde lid, is niet verschuldigd voor spoorvoertuigen met een andere landcode dan "NL".

Artikel 12a

In afwijking van de genoemde bedragen (.....) bedraagt het tarief voor de behandeling van een aanvraag die uitsluitend betrekking heeft op een administratieve aanpassing, € 125,-.

Ter toelichting:

- Voor een inzetcertificaat gelden de bedragen van het eerste lid, en bij administratieve aanpassingen die van artikel 12a.
- Voor het voor het eerst met een 12-cijferig NL-nummer geldt eenmalig het bedrag van het tweede, en bij series het derde, lid.
- Per ingeschreven voertuig met een 12-cijferig NL-nummer worden alle verdere aanpassingen in het register verwerkt in een vast jaarbedrag per voertuig.

Datum
1 september 2008
Rapport
TOELATINGSGIDS

Pagina
58 van 58

Colofon

Uitgever Inspectie Verkeer en Waterstaat
 Toezichteenheid Rail
Datum 1 september 2008
Contactpersoon mr. A.A. Wedzinga
Doorkiesnummer 030 - 236 3101
E-mail andres.wedzinga@ivw.nl