



Beleidsregel vernieuwingen of verbeteringen aan spoorvoertuigen Spoorwegwet 2017

Kenmerk: ILT-2018/32498

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 37b, tweede, derde en zesde lid, van de Spoorwegwet en artikel 4:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht;

BESLUIT:

Artikel 1

Een wijziging als bedoeld in bijlage 1, is geen vernieuwing of verbetering waarvoor een informatie-dossier als bedoeld in artikel 37b, tweede lid, van de Spoorwegwet, hoeft te worden ingediend, tenzij het tevens een wijziging als bedoeld in bijlage 2 betreft.

Artikel 2

1. Met betrekking tot verbeteringen of vernieuwingen waarvan de aanvrager weet of verwacht dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een nieuwe vergunning voor indienststelling als bedoeld in artikel 37b, derde lid, van de Spoorwegwet, respectievelijk een nieuwe aanvullende vergunning voor indienststelling als bedoeld in artikel 37b, zesde lid, van de Spoorwegwet, zal eisen, kan de aanvrager beslissen direct een vergunning aan te vragen. De voor de beoordeling van deze vergunning in te dienen informatie geldt als informatiedossier als bedoeld in artikel 37b, tweede lid, van de Spoorwegwet.
2. Bij indiening van een aanvraag als bedoeld in het eerste lid is het tarief, bedoeld in artikel 11, eerste lid, van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012, niet verschuldigd.

Artikel 3

De Beleidsregel vernieuwingen en verbeteringen spoorvoertuigen Spoorwegwet van 14 juli 2014 (Stcrt. 2014, 20650) wordt ingetrokken.

Artikel 4

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin deze wordt geplaatst

Artikel 5

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel vernieuwingen of verbeteringen aan spoorvoertuigen Spoorwegwet 2017.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Namens deze,
De inspecteur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport,
J.A. van den Bos*



BIJLAGE 1, BEHORENDE BIJ ARTIKEL 1

Gevallen waarvoor geen informatiedossier hoeft te worden ingediend:

1. Standaard onderhoud, waarbij onderdelen één op één worden uitgewisseld;
2. Vervanging van onderdelen door een onderdeel met gelijke functionaliteit en eigenschappen. Het nieuwe onderdeel moet voorzien zijn van een EG-keuringsverklaring van de leverancier ten aanzien van de van toepassing zijnde TSI's. Het nieuwe onderdeel dient dezelfde interfaces en raakvlakken te hebben met andere componenten in het spoorvoertuig als het te vervangen onderdeel. Met name voeding, overspanningsbeveiliging en EMC eigenschappen zijn hierbij relevant. Aantallen mogen niet wijzigen;
3. Wijzigingen in de software of firmware van diagnose systemen. Diagnose systemen bieden informatieverzameling ten behoeve van de machinist of de storingsherstelling door de werkplaats, op basis waarvan deze een niet veiligheidsrelevante beslissing neemt;
4. Wijzigingen in de software of firmware van klimaat of CCTV (Closed-Circuit Television) systemen;
5. Het aanbrengen, verwijderen, wijzigen van bedrading of bekabeling, inclusief connectoren en klemmenstroken, die niet leiden tot functionele wijzigingen;
6. Het isoleren van leidingen en pijpen (pneumatiek of airconditioning);
7. Wijziging van de buitenbeschildering, bestickering of grafiek, waarbij de kleurstelling van de buitendeuren ten behoeve van reizigers en hun directe omgeving op de bakwand (50 cm om een deur) niet wordt gewijzigd;
8. Het aanbrengen of wijzigingen van transfers (bijvoorbeeld stickers met aanduidingen als: eerste klas, toilet, etc.);
9. Wijzigingen in de software of de content van het reizigersinformatiesysteem;
10. Wijzigen van de hoeveelheid koelvloeistof in airco installatie;
11. Wijzigingen, waarvoor door een erkende keuringsinstantie (of Gutachter) een verklaring van non-regressie voor de compatibiliteit met de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur is afgegeven, voor zover het interoperabele spoorvoertuigen met buitenlandse landcode betreft, waarvoor reeds een vergunning voor inzet op de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur is afgegeven;
12. Aanbrengen of verwijderen van een Tag (treinidentificatie) op een spoorvoertuig;
13. Twee treinstellen, ieder bestaand uit 2 rijtuigen, die geherconfigureerd moeten worden als gevolg van bijvoorbeeld een ongeluk. In dit geval kan het mogelijk zijn 1 nieuw treinstel te vormen uit 2 rijtuigen van verschillende treinstellen. De rijtuigen houden de Europese Voertuig Nummers en er is geen nieuwe vergunning vereist. Wel moet het onderhoudsschema van het resulterende treinstel worden aangepast;
14. Vervanging van een component van een elektrische tractie motor (zoals een lager), door een betrouwbaardere variant;
15. Vervanging van de hoofd lucht compressor door een betrouwbaardere variant met het zelfde gewicht, afmetingen, bevestiging en brandwerendheid (aangetoond met EN 45545-2 certificaat) als de bestaande.

Wijzigingen zoals hierboven beschreven, worden beoordeeld door degene die een wijziging aanbeesteedt. Deze moet zelf beoordelen (aan de hand van het Veiligheidsbeheersysteem) of nadere analyse door keuringsinstantie noodzakelijk is. De wijzigingen moeten worden gedocumenteerd en op verzoek beschikbaar zijn voor de Minister.

Voor alle wijzigingen geldt dat na de wijziging moet worden voldaan aan van toepassing zijnde wettelijke eisen (TSI's en nationale regelgeving).



BIJLAGE 2, BEHORENDE BIJ ARTIKEL 1

In de volgende gevallen moet in elk geval een informatiedossier worden ingediend (deze gevallen zullen veelal leiden tot een (nieuwe) vergunning voor indienststelling):

1. Alle wijzigingen die invloed kunnen hebben op de (passieve) veiligheid;
2. Alle wijzigingen die invloed kunnen hebben op de infracompatibiliteit;
3. Alle wijzigingen die invloed kunnen hebben op de werkbelasting en mogelijke afleiding van de machinist;
4. Wijzigingen die gevolgen hebben voor de fundamentele ontwerpkenmerken¹ van het systeem.
5. Als een of meer type gegevens in de lijst van ERATV moeten worden herzien.

Voorbeelden:

- Toevoegingen of wijzigingen aan ICT-hulpmiddelen in de cabine voor de machinist;
- Wijziging in de functionaliteit van de treinbeïnvloeding (klasse A en B systemen);
- Wijziging in de detectie-eigenschappen;
- Wijziging van de EMC en het stroomgedrag;
- Wijziging in het stroomdetectiesysteem of de instelling daarvan;
- Wijziging aan de reminstallatie (inclusief remblokken, -voeringen of -schijven e.d.);
- Wijziging van het wielprofiel, wieldiameter of wijziging van de equivalente coniciteit;
- Wijziging van de soort of het type stootbuffers;
- Wijziging in de besturing of installatie van de tractie;
- Wijziging in hoofd- en hulpverbruikers die invloed hebben op het stroomgedrag van het materieel, met uitzondering van voertuigen met dieselhydraulische of dieselelektrische tractie;
- Wijziging aan de stroomafnemer of schuitje of koolsleepstukken;
- Wijziging van wiel(stel) of draaistel of luchtvering of hoogteregeling of lastafhankelijke remming;
- Wijziging van de besturing of vergrendeling van de passagiersdeuren;
- (cumulatieve) wijziging van de ontwerp massa van het type > 500 kg;
- Vervanging van tractiemotoren door tractiemotoren met andere tractie curvesvermogen, gewicht of afmetingen;
- Vervanging van de hoofd luchtcompressor door een nieuwe met een ander gewicht of afmetingen of die wordt geplaatst in een ander deel van het spoorvoertuig;
- Herontwerp interieur om te voldoen aan de TSI-PRM² (toiletten, carrosserie en deuren aangepast om toegangsniveau aan te passen);
- Installatie van aanvullende apparatuur zoals HVAC, reizigersinformatiesystemen;
- Een gewijzigde bestuurdersstoel.

¹ In elke TSI zijn de fundamentele ontwerpkenmerken aangegeven. Fundamentele ontwerpkenmerken staan ook in Bijlage II bij het ERATV-Besluit 2011/665/EU. Let op: in Bijlage II bij het ERATV-Besluit 2011/665/EU is per parameter en per voertuigcategorie aangegeven of de parameter wel of niet vereist is.

² De technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem in de Unie voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit.



TOELICHTING BELEIDSREGEL VERNIEUWINGEN OF VERBETERINGEN AAN SPOORVOERTUIGEN

1. Inleiding

Voor het vernieuwen of verbeteren van spoorvoertuigen die reeds eerder zijn toegelaten, is in de Spoorwegwet in artikel 37b een aparte procedure beschreven. In 2014 ontstond de behoefte een beleidsregel op te stellen bij deze procedure. In de toelichting op de beleidsregel is destijds aangegeven dat deze regelmatig zal worden geactualiseerd. Dit is de eerste actualisatie. De beleidsregel uit 2014 liet ruimte voor discussie over de interpretatie en daarnaast zijn er nieuwe inzichten met betrekking tot het toepassingsbereik.

2. Doel

Artikel 37b, tweede lid van de Spoorwegwet zegt: 'Degene die de verbetering of vernieuwing bij een spoorvoertuig aanbesteedt dient bij Onze Minister een informatiedossier in, waarin het project beschreven wordt'.

De bevoegdheden in artikel 37b van de Spoorwegwet worden namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (voorts: ILT).

Nergens is gedefinieerd wat precies een verbetering of vernieuwing is, wat ruimte laat voor interpretatie. Als gevolg hiervan worden door bepaalde partijen relatief veel informatiedossiers ingediend, waar anderen juist helemaal geen informatiedossiers indienen. Beide situaties zijn ongewenst. In het eerste geval leidt dit ertoe dat zowel de aanvrager als ILT onnodig worden belast. Het tweede geval heeft tot gevolg dat wijzigingen die door ILT misschien als vergunningsplichtig zouden worden aangemerkt, nu helemaal niet bekend zijn bij ILT.

Het doel van de beleidsregel is dan ook te verduidelijken wat een verbetering of vernieuwing is, zodanig dat een aanvrager kan beoordelen wanneer het noodzakelijk is een informatiedossier in te dienen.

3. Toelichting beleidsregel

3.1 Algemeen

Dit is een beleidsregel in de zin van artikel 4:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

In artikel 37b van de Spoorwegwet wordt het verplicht gesteld om voor verbeteringen en vernieuwingen van spoorvoertuigen een informatiedossier in te dienen. Op basis van het informatiedossier besluit de ILT of een vergunning voor het indienststellen van het vernieuwde of verbeterde spoorvoertuig op de hoofdspoorweginfrastructuur nodig is. In de Memorie van Toelichting³ staat dat het bij een verbetering of vernieuwing om belangrijke werkzaamheden gaat. Als voorbeelden worden genoemd:

- (structurele) wijzigingen van het casco, de draaistelconstructie en het draaisteltype;
- (structurele) wijzigingen van de tractie-installatie of reminstallatie, en
- wijziging van het systeem van treinbeïnvloeding.

3.2 Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Om het doel van de beleidsregel te realiseren zijn twee bijlagen bijgevoegd. In de eerste bijlage zijn de gevallen benoemd die niet worden aangemerkt als verbetering of vernieuwing. Komt een wijziging overeen met een van deze gevallen, dan hoeft in principe geen informatiedossier te worden ingediend.

Omdat het denkbaar is dat een wijziging, overeenkomend met een geval uit bijlage 1, een grotere impact heeft dan waarvoor deze beleidsregel is bedoeld, is een tweede bijlage bijgevoegd. Bij een wijziging die overeenkomt met de situaties en voorbeelden uit bijlage 2 dient in elk geval een informatiedossier te worden ingediend, zelfs als deze overeenkomen met een geval uit bijlage 1.

³ Wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG, Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010, 32 289, nr. 3

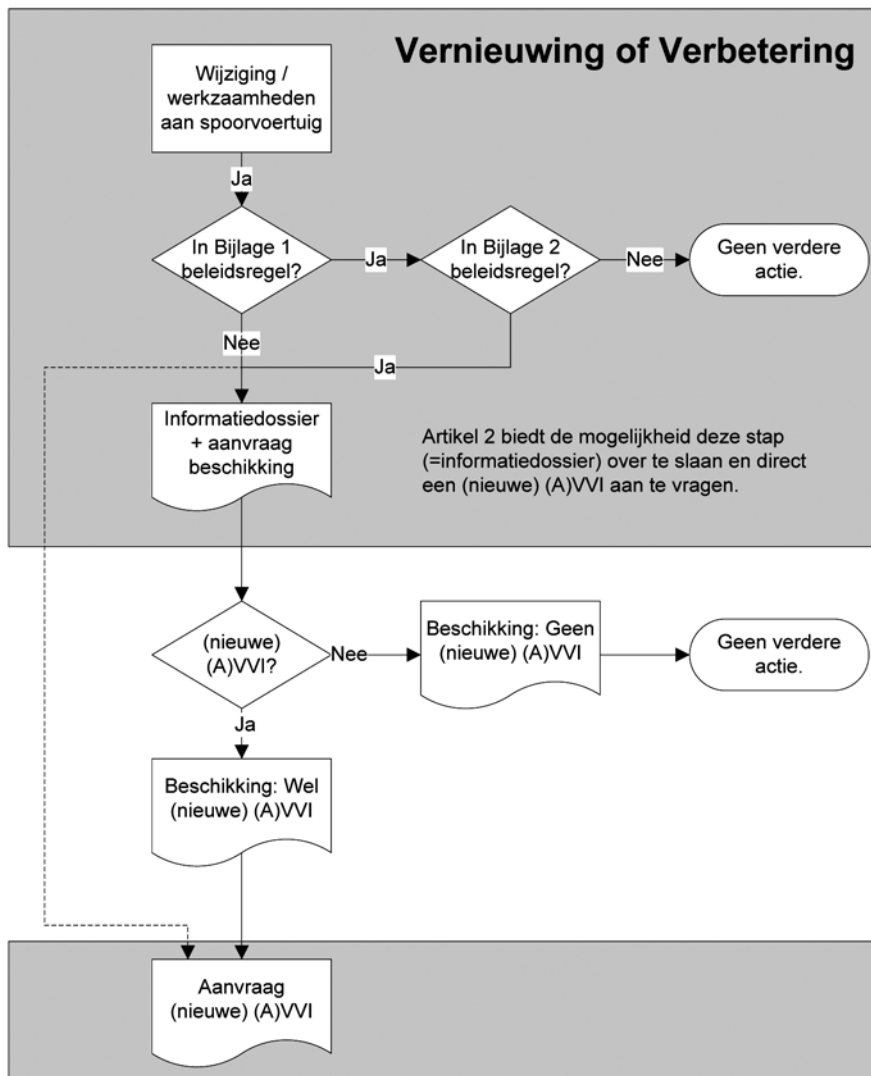
Los van deze beleidsregel blijft de verplichting tot het beschrijven en documenteren van de veiligheidsrelevantie van de vernieuwing of verbetering op grond van de CSM-verordening⁴ onverkort bestaan, ook als er geen informatiedossier hoeft te worden ingediend. ILT zal in het kader van het toezicht op de naleving toetsen of de documentatie voldoende is.

Artikel 2

In veel gevallen is voor degene die een wijziging van een spoorvoertuig doorvoert of wil doorvoeren op voorhand duidelijk dat bij een voorgenomen verbetering of vernieuwing een (nieuwe) vergunning voor indienststelling zal worden geëist. Het is dan omslachtig, kostenverhogend en tijdrovend eerst een informatiedossier in te dienen en na het besluit dat een vergunning noodzakelijk is, alsnog een vergunningsaanvraag met alle bijbehorende documenten in te dienen. Artikel 2 biedt de aanvrager de mogelijkheid zelf te besluiten de stap van het informatiedossier over te slaan en direct een (nieuwe) vergunning aan te vragen.

Als de aanvrager er voor kiest om direct een (nieuwe) vergunning aan te vragen hoeft logischerwijs niet betaald te worden voor een aanvraag tot beoordelen van een informatiedossier.

In figuur 1 is de werking van artikel 1 en artikel 2 van de beleidsregel schematisch weergegeven⁵.



Figuur 1: schematische weergave gebruik beleidsregel.

⁴ 352/2009 en 402/2013

⁵ De schematische weergave zegt alleen iets over het gebruik van de beleidsregel. Daar waar staat 'Geen verdere actie', wordt bedoeld dat er geen verdere actie in het kader van de beleidsregel noodzakelijk is.



4. Toelichting wijzigingen

In het algemeen is de tekst van de beleidsregel aangepast om beter leesbaar te zijn. En om verschil van interpretatie van de beleidsregel weg te nemen, is de formulering van de bepalingen in de beleidsregel gewijzigd. De beleidsregel gaat specifiek over het al dan niet moeten indienen van een informatiedossier.

Voor het al dan niet eisen van een nieuwe vergunning voor indienststelling hanteert de Minister de criteria uit artikel 37b derde en zesde lid van de Spoorwegwet.

De bepalingen in bijlage 1 en in bijlage 2 zijn toegevoegd, geherformuleerd of verwijderd op basis van de ervaringen die ILT met de in te trekken beleidsregel. Hierbij is gelet op een heldere, eenduidige formulering en is aansluiting gezocht bij de Europese regelgeving.

5. Proces

Tijdens het opstellen van deze beleidsregel heeft afstemming plaats gevonden met de Designated Bodies, Notified Bodies en Assessment Bodies. Dit zijn partijen die meestal zijn betrokken bij aanvragen om vergunningen voor indienststelling van spoorvoertuigen. Ook is NS / Nedtrain als grootste partij om een reactie gevraagd. De input is verwerkt. ProRail is geïnformeerd over de wijzigingen.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Namens deze,
De inspecteur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport,
J.A. van den Bos*