

23-10-2025

1.

Het nieuwe lid 2 van artikel 30 staat niet meer toe dat de 2020 versie van de TSI LOC&PAS wordt gecombineerd met de 2024 versie van de RIS2020. Volgens ons is dit in een aantal situaties te beperkend en kan, afhankelijk van de scope van het project, deze combinatie wel worden toegepast zonder concessies te doen aan de veiligheid en technische compatibiliteit. Wij adviseren om de geconstateerde tekortkomingen van deze combinatie te repareren en niet in plaats hiervan een generieke bepaling op te nemen. Meerdere aanvragers hebben voor september 2023 een contract afgesloten met een NoBo om de 2020 versie van de TSI LOC&PAS de komende jaren te kunnen blijven toepassen. Diverse lopende DeBo projecten zijn in 2024 geswitcht van de 2022 versie van de RIS2020 naar de 2024 versie en begin volgend jaar zal opnieuw een switch gemaakt moet worden in de tegenovergestelde richting. Dat brengt zowel voor de aanvrager als de DeBo extra werk met zich mee.

De aanvrager krijgt niet de mogelijkheid om eisen die in de 2024 van de RIS2020 zijn verbeterd of verduidelijkt te mogen toepassen. Een nieuwe versie van de TSI LOC&PAS biedt altijd de mogelijkheid om voor lopende projecten de vorige versie te blijven gebruiken, maar de nieuwe versie mag ook gedeeltelijk of in zijn geheel op vrijwillige basis worden toegepast.

ERA heeft in het project “cleaning up of national rules” aangegeven dat een aantal eisen geschrapt moesten worden, o.a. omdat bepaalde eisen gecontroleerd moeten worden als onderdeel van de routecompatibiliteitscheck in plaats van door een DeBo. Deze eisen komen via lid 2 nu weer terug in het toetskader, terwijl dat lang niet in alle gevallen noodzakelijk is.

2.

Het nieuwe artikel 24 lid 2 (a, b en c) geeft een verplichting voor het aanleveren van een aantal ERTMS implementatie documenten aan de beheerder ten behoeve van de aanvraag van een tijdelijke vergunning voor testen. Daarbij wordt verwezen naar artikel 26r uit de wet. Het is ons niet duidelijk of deze aangeleverde gegevens beoordeeld gaan worden door de beheerder alvorens een vergunning voor testen af te geven. Artikel 26r uit de wet lijkt hiervoor niet helemaal bedoeld.

In lid 2.a wordt verwezen naar TSI CCS artikel 9, waarin is vermeld dat de beoogde foutcorrecties door ERA moeten worden geanalyseerd en gepubliceerd. Na publicatie door ERA geldt het transitie regime volgens appendix B van de TSI CCS, dat aangeeft dat de door ERA gepubliceerde error-correcties pas later hoeven te worden geïmplementeerd. Hierdoor is het reëel er dat testritten worden uitgevoerd zonder implementatie deze error correcties.

In Lid 2.b staat “de specificatiereeks waarop de beoordeling plaatsvindt”. Deze beschrijving is niet duidelijk, omdat niet verwezen wordt naar een bepaalde regeling voor de definitie van de specificatiereeks en ook niet wordt vermeld welke beoordeling is bedoeld.

In lid 2.c van het nieuw artikel wordt verwezen naar de aanvraag van de voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26k van de wet. Op het moment van het aanvragen van een vergunning voor

testritten volgens artikel 26r van de wet, is er normaliter nog geen volledige aanvraag van de voertuigvergunning beschikbaar of ingediend. Daarom is Lid 2.c praktisch niet goed uitvoerbaar.

Indien de beoordeling door de beheerder deel uit maakt van het aanvraagproces voor een tijdelijke vergunning voor testen wordt dit -nog verder te definiëren- aanvraagproces complexer en mogelijk langduriger. Dit is nadelig voor de snelheid en flexibiliteit in testprojecten.