

Memo

NS Techniek

Aan Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Datum 28 oktober 2025

Kenmerk TVI-Ser-25186

Onderwerp Herziening Regeling Indienststelling Spoorvoertuigen 2020

Geachte heer/mevrouw,

Hieronder treft u aan het standpunt van NS t.a.v. de voorgenomen herziening van de Regeling Indienststelling Spoorvoertuigen 2020. Onze commentaren betreffen de overgangsbepalingen in artikel 30 en de toelichting op paragraaf 2.2 van Bijlage 3.

Hoogachtend,

NS Techniek

1. Overgangsbepalingen RIS2020 art.30

Herzieningen RIS2020

Op 1 mei 2020 is de RIS2020 van kracht is geworden, kort daarop (op 19 augustus 2020) gevolgd door een kleine correctie. Deze (gecorrigeerde) versie wordt in het vervolg aangeduid als RIS2020. Op 1 juli 2022 is de RIS2020 beperkt herzien met enkele aanvullende correcties. Deze versie wordt in het vervolg aangeduid als RIS2022.

In 2024 is de RIS2020 herzien n.a.v. het oordeel van ERA op de notificatie. Deze herziening is op 1 augustus 2024 van kracht geworden. Diverse artikelen moesten op last van ERA komen te vervallen, omdat deze reeds afgedekt zijn in de op dat moment geldende TSI's L&P, WAG en CCS, namelijk die van 2023. Daarnaast zijn enkele artikelen en bijlagen verduidelijkt. Deze versie wordt in het vervolg aangeduid als RIS2024.

Herziening TSI's in 2023, nieuw overgangsregime

Na de inwerkingtreding van de RIS2020 is in de TSI's van 2023 (van kracht geworden op 28 september 2023) nieuwe procesregelgeving i.v.m. met het EG-certificaat¹ van type- of ontwerpkeuring van toepassing geworden². Op basis hiervan is het toegestaan om voor een bepaalde periode (7 jaar, tot 28 september 2030) conformiteit tegen de voorgaande versie van die TSI's aan te tonen (die van 2020). Bepalend hierbij is of de ontwerpfase van het project (gedefinieerd door het moment van contracteren van de NoBo) voor of na de inwerkingtreding van de TSI's 2023 is gestart.

EG-certificaten van type- of ontwerpkeuring afgegeven op basis van de TSI's 2023 zijn (in principe) niet langer in geldigheidsduur beperkt: het beoordelingskader als totaal heeft niet langer een algemene maximale geldigheidsduur van 7 jaar op basis van de toegepaste TSI-versie. In plaats daarvan wordt vanaf nu per eis uit de TSI's bepaald hoe lang de voorgaande versie van die eis nog mag worden toegepast (generiek: 7 jaar), of specifiek bepaald per wanneer de nieuwe (versie van die) eis verplicht moet worden toegepast. Voor eisen waarvoor niet een generieke of specifieke overgangstermijn is aangegeven, geldt dat conformiteit met de eis uit de voorgaande TSI's tevens conformiteit aantoon met dezelfde eis uit de 2023 TSI's.

Toepassing van de RST³ TSI's 2023 is evenwel niet verplicht voor projecten die zich op 28 september 2023 in de ontwerp- of productiefase bevonden volgens de definities van de voorgaande TSI's (laatste herziening uit 2020). Voor projecten die ervoor kiezen om de RST TSI's uit 2020 te blijven toepassen, geldt dat de EG-certificaten van type- of ontwerpkeuring maximaal 7 jaar geldig zijn.

Sinds 27 april 2025 is een herziene versie van TSI L&P van kracht. De wijzigingen hierin hebben echter geen betrekking op de overgangsbepalingen uit TSI L&P 2023, maar zien op

¹ In de NL vertaling van de TSI's L&P en WAG staat hier 'verklaring', maar dat is incorrect, het gaat om het certificaat afgegeven door de NoBo, niet om de verklaring afgegeven door de aanvrager/EMC. In TSI CCS staat het wel correct.

² TSI 2023 L&P (incl. NOI en PRM) 7.1.3, TSI 2023 WAG 7.2.3.1 en TSI 2023 CCS 7.2.4.1, de strekking waarvan echter gelijk is.

³ RST (Rolling Stock) TSI's: L&P, PRM, NOI en WAG.

toevoeging van een nieuwe categorie spoorvoertuigen ‘personeelsvoertuigen’, gericht op militaire mobiliteit.

Overgangsbepalingen RIS2024

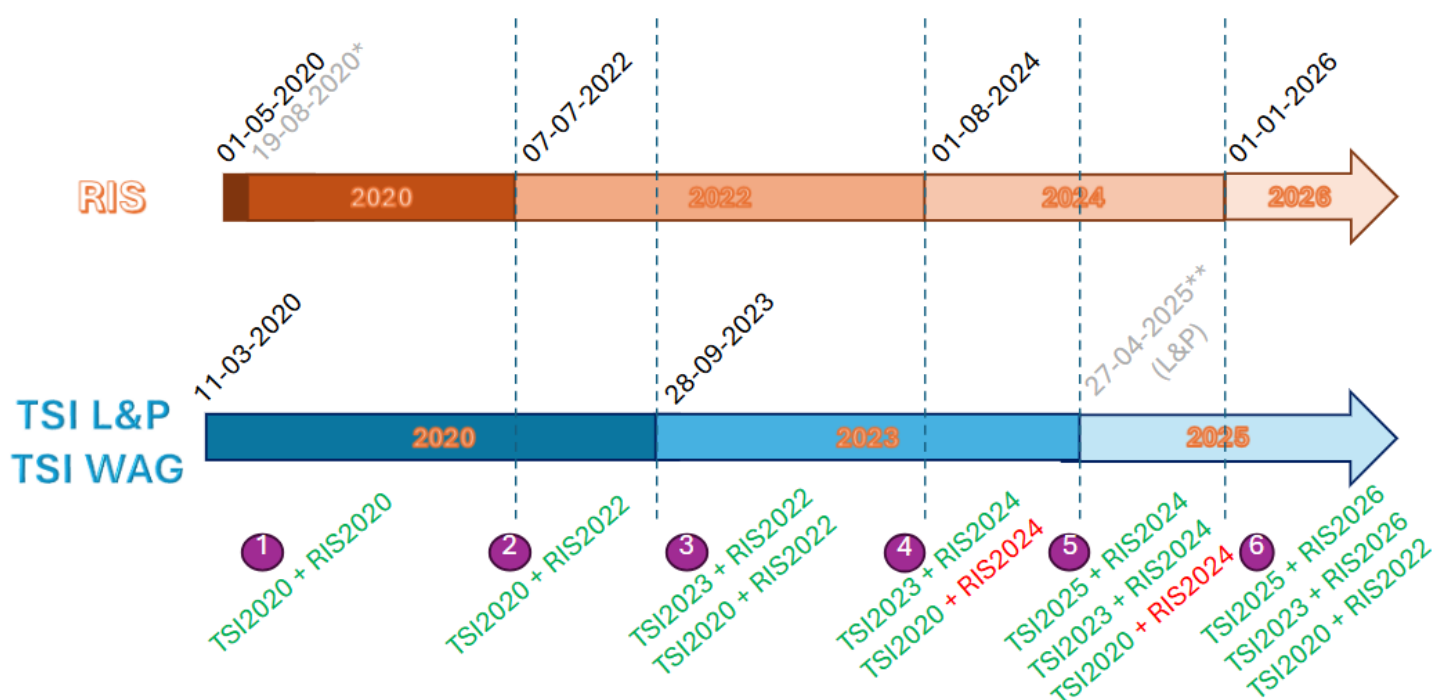
Voor projecten die de RIS2024 toepassen geldt artikel 19 lid 3 voor wat betreft het bepalen van de geldigheidsduur van de certificaat van typeonderzoek of ontwerp onderzoek van de DeBo, doordat een directe koppeling wordt gemaakt naar het daarover bepaalde in de 2023 TSI's L&P, WAG en CCS zoals hierboven uiteengezet.

De enige overgangsbepaling die in de RIS2024 is opgenomen, staat in artikel 30. Hierin is bepaald dat voor projecten die reeds waren gestart voordat de RIS2020 van kracht werd en die dat beoordelingskader wensen te handhaven, de geldigheidsduur van het beoordelingskader voor de DeBo beperkt blijft tot maximaal 7 jaar, op basis van de koppeling in het voormalige artikel 22 in de RIS2022 met het daartoe bepaalde in de 2020 TSI's L&P en WAG.

Er zijn echter geen verdere bepalingen opgenomen over toepassing van RIS2022 na de inwerkingtreding van RIS2024 en onder welke voorwaarden dat zou mogen. Vanwege het feit dat de RIS2024 ‘minder streng’ was dan de RIS2022 (alleen eisen verwijderd of verduidelijkt, niets erbij) is deze herziening met directe ingang op 1 augustus 2024 in werking getreden, zonder een overgangsregime zoals in de 2023 TSI's.

Issue

Het is van belang dat er altijd een complementair beoordelingskader van TSI's en RIS geldt. Dat geldt met name voor de combinatie tussen TSI L&P en TSI WAG enerzijds en RIS anderzijds, omdat met name de eisen t.a.v. infracompatibiliteit hiertussen consistent moeten zijn. Bij de RIS2024 herziening zijn een aantal situaties niet voorzien die men in de



* Correctie van RIS2020 van 19-08-2020 betrof herstel van een omissie van een figuur, geen significante aanpassing van de RIS2020

** De herziening van TSI L&P van 27-04-2025 had geen betrekking op de overgangsbepalingen, die zijn ongewijzigd t.o.v. TSI L&P 2023

aankomende RIS2026 herziening wil herstellen. Zie onderstaande figuur, waarin de verschillende situaties zijn geschetst.

1. Situatie 1 schetst het mogelijke beoordelingskader op het moment van inwerkingtreding van de RIS2020, namelijk TSI2020 in combinatie met RIS2020. In TSI2020 stonden nog de oude procesbepalingen t.a.v. het EG-certificaat van type- of ontwerpkeuring en de geldigheidsduur van het beoordelingskader (maximaal 7 jaar). Er was slechts 1 mogelijke beoordelingskadercombinatie:
 - a. TSI2020 + RIS2020
2. Dit is de situatie na de inwerkingtreding van de RIS2022. Hierin zijn geen wijzigingen geweest t.a.v. regels m.b.t. de ontwerpkeuring of geldigheidsduur van het beoordelingskader. Door de directe inwerkingtreding van RIS2022 (geen overgangsregime) was vanaf dit moment de enig mogelijke beoordelingskadercombinatie:
 - a. TSI2020 + RIS2022
3. Op 28 september 2023 zijn de 2023 TSI's in werking getreden. Deze TSI's staan voor een bepaalde periode toepassing van eisen uit TSI2020 nog toe. Hierdoor ontstaan twee mogelijke combinaties in het beoordelingskader:
 - a. TSI2023 + RIS2022
 - b. TSI2020 + RIS2022
4. De genotificeerde en door ERA beoordeelde nationale technische eisen zijn die in RIS2020 tegen die in TSI2020. Op basis daarvan kreeg Nederland opdracht om de een aantal eisen te schrappen. Dit leidde tot de RIS2024. In deze herziening is tevens rekening gehouden met de wijzigingen in RIS2022 alsook in TSI2023. Zoals hierboven aangegeven zijn er geen overgangsbepalingen t.a.v. toepassing van RIS2022 in de RIS2024 opgenomen na inwerkingtreding daarvan, waardoor dit niet is toegestaan. Dit resulteert in de volgende beoordelingskadercombinaties:
 - a. TSI2023 + RIS2024
 - b. TSI2020 + RIS2024

Situatie 4b is waar het mis gaat. In de RIS2024 zijn eisen komen te vervallen die echter nog niet in de TSI2020 werden afgedekt. O.a. het vervallen artikel 12 lid c m.b.t. de pantograafhoogte, wat als specifiek geval in punt 7.3.2.13 in de 2023 TSI L&P is opgenomen.

Een bijzonder geval betreft oudere spoorvoertuigen (m.n. RIC rijtuigen, mogelijk ook locomotieven) waarvoor buitenlandse spoorwegondernemingen met een uitbreiding van het gebruiksgebied toegang tot het Nederlandse spoor aanvragen, in het bijzonder tot HSL-Zuid. Voor een dergelijke aanvraag is veelal geen wijziging van het voertuig nodig, waardoor ook geen conformiteitsbeoordeling hoeft plaats te vinden. Op basis van grandfather rights worden rechten ontleend aan het feit dat deze voertuigen eerder al voor het gebruiksgebied in Nederland waren toegelaten. Dat gebruiksgebied omvatte toen echter nog niet HSL-Z.

In de RIS2022 werd dit ondervangen met artikel 16, specifiek bedoeld voor de aanvraag van uitbreiding van het gebruiksgebied naar HSL-Z. In de RIS2024 is dit artikel komen te vervallen, waardoor deze beoordeling ook is komen te vervallen. ILT merkt dat het aantal van dit soort aanvragen toeneemt en heeft bij het Ministerie van IenW aangegeven dat dit een onwenselijke situatie is.

Een ander voorkomend geval is dat veel aanvragers graag gebruik maken van de verbeterde eisen in de RIS2024, bijvoorbeeld de vernieuwde bijlage 5. Zij hebben

daarbij nog steeds de mogelijkheid om op basis van de overgangsbepalingen in TSI2023 de voorgaande TSI2020 toe te passen. Met het risico dat eisen die in RIS2024 zijn komen te vervallen, maar nog niet waren afgedekt in TSI2020, tussen wal en schip raken.

5. Situatie 5 is wat betreft overgangsbepalingen niet heel onderscheidend van situatie 4. Er ontstaat nu echter nog een combinatie van TSI2025 en RIS2024 voor projecten m.b.t. personeelsvoertuigen. De knelpunten zoals geschetst bij situatie 4 zijn hetzelfde.
 - a. TSI2025 + RIS2024
 - b. TSI2023 + RIS2024
 - c. TSI2020 + RIS2024
6. Het voornemen is om de knelpunten genoemd in situatie 4 (en 5) te herstellen in een aankomende RIS2026 per 1 januari 2026. Het tekstvoorstel voor een 2e lid in artikel 30 luidt daartoe:

‘De conformiteitsbeoordeling, die overeenkomstig het bepaalde in de TSI CCS, de TSI LOC&PAS of de TSI WAG, gebruikmaakt van een eerdere versie van diezelfde TSI zoals die luidde op 31 juli 2024, vindt plaats in overeenstemming met de beoordelingseisen uit deze regeling zoals die luiden op 31 juli 2024.’

In meer leesbare taal: de conformiteitsbeoordeling, die overeenkomstig TSI2023 gebruikmaakt van TSI2020, vindt plaats in overeenstemming met de beoordelingseisen uit RIS2022. Dit resulteert dan in de volgende mogelijke combinaties:

- a. TSI2025 + RIS2026
- b. TSI2023 + RIS2026
- c. TSI2020 + RIS2022

Dit lost inderdaad het eerder beschreven knelpunt deels op, maar sluit tegelijkertijd het gebruik van de verbeterde eisen in RIS2024 in combinatie met TSI2020 uit, welke laatste nog door projecten wordt of zal kunnen worden toegepast tot 2030 op basis van het overgangsrecht in TSI2023 (en 2025). Bij NS loopt momenteel tenminste één project die op dit moment de combinatie van TSI2020 en RIS2024 toepast als beoordelingskader.

Ook zien wij nog niet in hoe dit de situatie oplost voor uitbreiding van het gebruiksgebied van met name RIC rijtuigen die al eerder een toelating in Nederland hebben gehad en voor welke uitbreiding geen wijziging aan het spoorvoertuig nodig is. Er is dan immers ook geen conformiteitsbeoordeling.

Voorstel

Ons voorstel is om toch ook de combinatie TSI2020 + RIS2024 mogelijk te maken zolang TSI2020 nog mag worden toegepast (dit is vanuit TSI2023 tot uiterlijk 28 september 2030). Dit onder toepassing van het specifiek geval in punt 7.3.2.13 uit de TSI2023 L&P. Dit stelt wijzigings- en nieuwbouwprojecten waarvan de ontwerpfase reeds was gestart voor 28 september 2023 in staat om de verbeterde eisen en bijlagen uit de RIS2024 toe te passen in combinatie met TSI2020.

Een oplossing voor het geval van uitbreiding van het gebruiksgebied van met name RIC rijtuigen tot HSL-Z kunnen wij niet direct geven, anders dan op een of andere manier artikel 16 uit RIS2022 verplicht te stellen. De vraag is of ERA daarmee akkoord zal gaan.

Tenslotte

De vraag is in hoeverre het tekstvoorstel in de conceptregeling RIS2026 alsook de hierboven voorgestelde aanvulling daarop toekomstvast zijn met het oog op aankomende wijzigingen in zowel de nationale regelgeving (herziening Spoorwegwet en lagere regelgeving) als de Europese (er zitten meerdere TSI herzieningen in het verschiet). Wat doet dat met de mogelijke combinaties van TSI en RIS, wat zijn daarvan de gevolgen?

De essentie is echter dat het beoordelingskader altijd een complementaire en consistente set van TSI's en RIS eisen bevat, en er geen eisen tussen wal en schip raken. In TSI2023 L&P 7.1.3.1.2(4) is de volgende bepaling opgenomen:

‘Het is altijd toegestaan (maar niet verplicht) om de recentste versie van een TSI te gebruiken, als geheel of voor wat betreft bepaalde punten, tenzij uitdrukkelijk anderszins is aangegeven bij de revisie van die TSI's; wanneer de toepassing beperkt blijft tot bepaalde punten, moet de aanvrager rechtvaardigen en schriftelijk bewijzen dat de toepasselijke eisen consistent blijven, en dit moet worden goedgekeurd door de aangemelde instantie.’

2. Toelichting op paragraaf 2.2. van Bijlage 3 bij de RIS2020:

NS heeft geen problemen met de voorgestelde aanpassing van paragraaf 2.2. van Bijlage 3. Wel heeft NS een opmerking over de toelichting bij de wijziging. In de toelichting op paragraaf 2.2. in Bijlage 3 staat de volgende zin:

“In Nederland wordt het tonen van de planningsinformatie als cruciaal gezien voor de veiligheid, vandaar dat de mogelijkheid van het kunnen tonen van de planningsinformatie via de RIS2020 verplicht wordt gesteld.”

NS heeft twijfel bij deze constatering. Wat NS opvalt is dat er zoveel opgehangen wordt aan veiligheid als het gaat om de planning-area. Deze area geeft de machinist inzicht in de rijweg over een langere afstand, maar garandeert hem niet dat hij daarmee veilig handelt. Andersom handelt hij niet onveiliger zonder planning-area; zijn uiteindelijke opdracht staat rondom de snelheidsmeter, daaraan heeft hij te voldoen. Anticiperen wordt lastiger, maar voor bijvoorbeeld verkeer voor de trein op de baan heeft de machinist ook nog de beschikking over routeinformatie via TimTimPro. Het nut om de planning-area **verplicht te stellen** ontgaat NS daarmee.