

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van,
nr. IENW/BSK , houdende vaststelling van regels voor de beveiliging van
treinen die door de Kanaaltunnel rijden (Regeling beveiliging treinen
Kanaaltunnel)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 27a van de Spoorwegwet;

BESLUIT:

Artikel 1 (definities)

In deze regeling wordt verstaan onder:

- beveiligingspersoneel: personen in dienst van een met de uitvoering van de beveiliging belaste particuliere beveiligingsorganisatie, waaraan door de Minister van Justitie en Veiligheid een vergunning is verleend als bedoeld in artikel 3 van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus;
- minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;
- spoorwegonderneming: spoorwegonderneming die treinen door de Kanaaltunnel laat rijden;
- trein: trein die bestemd is om door de Kanaaltunnel te rijden;
- zones: als bedoeld in artikel 2.

Artikel 2 (zones rondom trein)

Een spoorwegonderneming stelt rondom de trein afgesloten zones in die alleen toegankelijk zijn voor personen en goederen als er voldaan is aan de artikelen 3 tot en met 5.

Artikel 3 (controle passagiers)

Een spoorwegonderneming draagt er zorg voor dat de trein alleen toegankelijk is voor passagiers die in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs voor de trein.

Artikel 4 (controle van bagage en goederen)

Een spoorwegonderneming draagt ten behoeve van een veilige rit door de Kanaaltunnel zorg voor de controle van de kleding van de passagiers en hun bagage, en overige goederen die aan boord van de trein worden gebracht.

Artikel 5 (pas voor personeel en inhuur)

Een spoorwegonderneming draagt er zorg voor dat haar personeel en door haar ingehuurde personen in het bezit zijn van een pas waaruit blijkt dat zij bevoegd zijn om in de trein en binnen de zones aanwezig te zijn.

Artikel 6 (geschiktheid beveiligingspersoneel)

Een spoorwegonderneming draagt er zorg voor dat het beveiligingspersoneel voldoende is opgeleid voor het uitvoeren van de taken, bedoeld in de artikelen 3 en 4.

Artikel 7 (stand der techniek)

1. Een spoorwegonderneming houdt bij de uitvoering van de verplichtingen, bedoeld in de artikelen 2 tot en met 6, rekening met de stand der techniek en de

binnen de bedrijfstak aanwezige kennis en binnen de bedrijfstak gebruikelijke maatregelen.

Nummer
IENW/BSK

2. Een spoorwegonderneming die vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling treinen door de Kanaaltunnel liet rijden, zal bij de uitvoering van deze regeling geen maatregelen nemen die een achteruitgang betekenen ten opzichte van de maatregelen die die spoorwegonderneming nam vóór dat tijdstip.

Artikel 8 (melden incidenten)

Onverminderd het bepaalde in artikel 26, derde lid, van het Besluit spoorverkeer meldt een spoorwegonderneming incidenten rondom de uitvoering van de artikelen 2 tot en met 6 onverwijld aan de minister.

Artikel 9 (informer en ILT)

1. Een spoorwegonderneming zendt de minister jaarlijks vóór 1 december de informatie waaruit blijkt op welke wijze die spoorwegonderneming het komende kalenderjaar aan de artikelen 2 tot en met 6 van deze regeling zal voldoen.
2. Een spoorwegonderneming, die voornemens is om na het tijdstip van de inwerkingtreding van deze regeling te starten met het door de Kanaaltunnel laten rijden van treinen, zendt onverminderd het bepaalde in het eerste lid de informatie, bedoeld in het eerste lid, ten minste drie maanden voor de start van de treindienst door de Kanaaltunnel aan de minister. Het bepaalde in de vorige volzin geldt ook indien een spoorwegonderneming voornemens is de frequentie van de treindienst te wijzigen.
3. Een spoorwegonderneming meldt aan de minister het voornemen om bij de uitvoering van de artikelen 2 en 6 wijzigingen door te voeren ten opzichte van de informatie die krachtens het eerste of tweede lid aan de minister is gezonden.
4. De minister kan naar aanleiding van de informatie, bedoeld in het eerste tot en met derde lid, instructies geven aan een spoorwegonderneming met het doel om die spoorwegonderneming te laten voldoen aan het bepaalde in de artikelen 2 tot en met 7 van deze regeling.

Artikel 10

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2022.

Artikel 11

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling beveiliging treinen Kanaaltunnel.

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

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

Toelichting

Nummer
IENW/BSK

1. Algemeen

Aanleiding

Om een directe treinverbinding tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk te realiseren hebben de betrokken landen (Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, België en Nederland) middels een verdrag afspraken gemaakt over de beveiliging (security) van de treinen die door de Kanaaltunnel naar het Verenigd Koninkrijk rijden. Dit verdrag is een uitbreiding van een reeds bestaand tripartiet verdrag tussen het Verenigd Koninkrijk, België en Frankrijk over de beveiliging (security) van treinen die door de Kanaaltunnel rijden. Daarnaast hebben de betrokken landen ook een verdrag gesloten over grenscontroles. Als verdragspartij van het beveiligingsverdrag moet Nederland waarborgen dat in de beveiliging van de treinen, die door de Kanaaltunnel rijden, voldoende is voorzien en voldoende is georganiseerd en dat de verantwoordelijkheden helder zijn gedefinieerd en worden uitgevoerd om de veiligheid van de treinen en de Kanaaltunnel te garanderen. Om aan dit beveiligingsverdrag te voldoen is in artikel 27a van de Spoorwegwet¹ bepaald dat een spoorwegonderneming, die een passagiersvervoersdienst naar het Verenigd Koninkrijk exploiteert, voldoet aan de eisen die gelden voor de beveiliging van treinen die door de Kanaaltunnel rijden.

Momenteel rijdt Eurostar, in samenwerking met NS, als enige vervoerder vanuit Nederland door de Kanaaltunnel. Vóór de inwerkingtreding van deze regeling namen NS en Eurostar de maatregelen ter beveiliging van de treinen, die door de Kanaaltunnel rijden, op basis van het jaarlijkse vervoerplan. Dat vervoerplan moet door NS op grond van de concessie voor het hoofdrailnet jaarlijks worden opgesteld. Door deze regeling zijn de beveiligingseisen ook van toepassing op andere vervoerders dan NS die een directe treindienst tussen Nederland en Londen willen aanbieden.

In het derde lid van artikel 27a van de Spoorwegwet staat dat bij ministeriële regeling de eisen voor de beveiliging van treinen die door de Kanaaltunnel rijden, zijn vastgesteld. In het tweede lid van artikel 27a van de Spoorwegwet is bepaald dat een spoorwegonderneming jaarlijks de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (in de praktijk is dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT)) informeert over de wijze waarop een spoorwegonderneming voldoet aan de beveiligingseisen.

In die ministeriële regeling, op grond van het derde lid van artikel 27a van de Spoorwegwet, kunnen tevens regels worden opgenomen over de wijze waarop een spoorwegonderneming de minister moet informeren. Met onderhavige regeling is uitvoering gegeven aan het bepaalde in het tweede en derde lid van artikel 27a van de Spoorwegwet.

Beveiligingseisen

In de onderhavige regeling zijn de eisen opgenomen die gelden voor de beveiliging van treinen die door de Kanaaltunnel gaan rijden. Het voornaamste doel van deze maatregelen is om te voorkomen dat er personen of goederen in de trein aanwezig zijn die de veiligheid in de trein en daarmee uiteindelijk de veiligheid in de Kanaaltunnel in gevaar kunnen brengen. Daartoe is het

¹ Artikel V, onderdeel F, van Verzamelwet IenW 2020, Stb. 2021, 286.

noodzakelijk dat de trein en de omgeving rondom het vertrekpunt van de trein (het perron) vóór vertrek is afgesloten en dat personen en goederen die in de trein komen, worden gecontroleerd.

In deze regeling zijn de eisen beknopt beschreven en veelal zijn het doelvoorschriften. Het is van belang dat de wijze waarop een spooronderneming uitvoering geeft aan deze beveiligingseisen vertrouwelijk blijft. Daarom is in de regeling bijvoorbeeld niet beschreven hoe de zones rondom de trein moeten worden afgesloten en hoe de zones moeten worden bewaakt.

In de regeling staat wel dat een spoorwegonderneming bij de uitvoering van deze beveiligingseisen rekening dient te houden met de stand der techniek, de binnen de bedrijfstak aanwezige kennis en binnen de bedrijfstak gebruikelijke maatregelen. Hierbij kan gedacht worden aan zowel de spoorbranche als de beveiligingsbranche.

Toezicht

De ILT is op grond van artikel 69 van de Spoorwegwet belast met het toezicht op de naleving van de onderhavige regeling.

Regeldruk

Op dit moment rijdt Eurostar, in samenwerking met NS, als enige vervoerder vanuit Nederland door de Kanaaltunnel. Sinds de start van de directe verbinding neemt NS/Eurostar al de noodzakelijke beveiligingsmaatregelen. NS heeft zich via het jaarlijkse vervoerplan, dat zij opstelt op grond van de concessie voor het hoofdrailnet, eraan geëngelijkt dat de vereiste beveiligingsmaatregelen door NS/Eurostar worden genomen. Hierover informeert NS jaarlijks de ILT. De ILT kan toezicht houden op de naleving door NS van het vervoerplan voor wat betreft het nemen van de beveiligingsmaatregelen. Door de inwerkingtreding van deze regeling gaan er voor NS/Eurostar geen nieuwe verplichtingen gelden. De regeling leidt daarom niet tot een toename van administratieve lasten en nalevingskosten voor NS/Eurostar. De regeling resulteert daarom niet in nieuwe regeldruklasten.

Andere spoorwegondernemingen zouden in de toekomst ook vanuit Nederland door de Kanaaltunnel kunnen gaan rijden. Als zij een dergelijke treindienst willen gaan rijden, dan dienen zij te voldoen aan alle regels die op grond van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 gelden voor het uitvoeren van (openbaar personen-)vervoer per trein. Eén van die eisen is het melden aan de Autoriteit Consument en Markt en aan ProRail van het voornemen om een nieuwe passagiersvervoersdienst per trein in/vanuit Nederland te gaan verrichten. Die melding dient 18 maanden voor de start van dienstregeling, waarin de treindienst is opgenomen, te worden gedaan². Op het moment van inwerkingtreding van deze regeling is niet bekend dat er andere partijen, dan NS/Eurostar, voornemens zijn om personenvervoer per trein door de Kanaaltunnel te gaan verrichten. Gezien de beschikbare spoorcapaciteit is het aannemelijk dat het aantal spoorwegondernemingen op deze verbinding ook in de toekomst beperkt zal blijven.

Op grond van artikel 27a van de Spoorwegwet dient een spoorwegonderneming jaarlijks aan de ILT informatie te verstrekken over de maatregelen die de onderneming ter uitvoering van deze regeling neemt. De wijze waarop de informatie aan de ILT moet worden verstrekt is vormvrij. De ILT zal naar

² Artikel 57, vierde lid, van de Spoorwegwet.

aanleiding van de schriftelijke informatie altijd ter plaatse gaan controleren of de vereiste maatregelen zijn genomen.

Nummer
IENW/BSK

ATR-toets PM (parallel aan de internetconsultatie)

Uitvoering en handhaving

Een concept van deze regeling is aan ILT en ProRail voorgelegd om deze te toetsen op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid.

Internetconsultatie

De internetconsultatie heeft plaatsgevonden van tot en met . In totaal zijn X reacties binnengekomen, waarvan X openbaar. Het betreft hier PM.

2. Artikelsgewijs

Artikelen 2 tot en met 5

Het voornaamste doel van de in de artikelen 2 tot en met 5 beschreven maatregelen is het voorkomen dat er personen of goederen in de trein aanwezig zijn die de veiligheid in de trein, en daarmee uiteindelijk de veiligheid in de Kanaaltunnel, in gevaar kunnen brengen. Daartoe is het noodzakelijk dat de trein en de omgeving rondom het vertrekpunt van de trein (het perron) vóór vertrek is afgesloten en dat personen en goederen die de trein gaan betreden, worden gecontroleerd. Bij passagiers wordt gecontroleerd of zij in het bezit zijn van een geldig vervoersbewijs en of zij geen 'gevaarlijke' goederen bij zich hebben. De bepalingen in deze regeling zijn gericht tot de spooronderneming en niet tot de passagiers van de trein. De spoorwegonderneming moet er daarom voor zorgen dat de controle van het vervoersbewijs, het fouilleren van de passagiers en het controleren van hun bagage kan worden uitgevoerd. De spoorwegonderneming kan daartoe in de reisvoorwaarden opnemen dat passagiers alleen toegang tot de trein krijgen indien zij toestaan dat zij en hun bagage worden gecontroleerd. Indien een passagier deze controle niet toestaat of indien bij de controle blijkt dat het vervoersbewijs niet geldig is, kan de passagier op grond van de reisvoorwaarden de toegang tot de trein (en de zone rondom de trein) worden geweigerd. Die toegang kan uiteraard ook worden geweigerd indien in de bagage van de passagier goederen worden aangetroffen die de veiligheid in de trein en in de Kanaaltunnel in gevaar kunnen brengen (wapens en explosieven).

De Koninklijke Marechaussee zal op de plek van vertrek van de trein, die door de Kanaaltunnel gaat rijden, ook controleren of de passagiers in het bezit zijn van een geldig reisdocument omdat de treindienst naar het Verenigd Koninkrijk (een niet-Schengenland) gaat.

Personeel dat in dienst is bij de spoorwegonderneming of in opdracht van de spoorwegonderneming werkt en in de afgesloten zones komt, dient in het bezit te zijn van een pas waarmee zij kunnen aantonen dat zij bevoegd zijn de zone te betreden.

Artikel 6

Het beveiligingspersoneel dat de passagiers en hun bagage gaat controleren, dient daarvoor gekwalificeerd te zijn. In artikel 1 van deze regeling staat dat het

bij beveiligingspersoneel moet gaan om personen die in dienst zijn van een met de uitvoering van de beveiliging belaste particuliere beveiligingsorganisatie, waaraan door de Minister van Justitie en Veiligheid een vergunning is verleend als bedoeld in artikel 3 van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus. In artikel 37a, tweede lid, van de Luchtvaartwet wordt dezelfde omschrijving voor beveiligingspersoneel gebruikt.

Artikel 7

De spoorwegonderneming dient op grond van deze regeling de beveiligingsmaatregelen te nemen die in de spoorsector gebruikelijk zijn. Zoals al is beschreven in het algemeen deel van deze toelichting verricht Eurostar, in samenwerking met NS, voorafgaand aan de inwerkingtreding van deze regeling, al een directe treindienst door de Kanaaltunnel en ze nemen daarbij de vereiste maatregelen. Voor een eventuele nieuwe vervoerder die een treindienst door de Kanaaltunnel gaat verrichten, geldt dat de vervoerder maatregelen moet nemen die op zijn minst hetzelfde veiligheidsniveau opleveren. De te nemen maatregelen moeten tevens aansluiten bij de stand der techniek binnen de beveiligingsbranche.

Artikel 8

In artikel 8 van deze regeling is bepaald dat spoorwegondernemingen incidenten die zich voordoen bij de uitvoering van de artikelen 2 tot en met 6 van de regeling moeten melden aan de ILT. Bij incidenten gaat om onregelmatigheden bij de uitvoering van de in deze regeling opgenomen maatregelen, waardoor de veiligheid in de Kanaaltunnel in gevaar is gekomen of had kunnen komen. Gedacht kan worden aan het betreden door onbevoegde personen van de afgesloten zones rondom de trein of de vondst van wapens of explosieven bij de controle van passagiers en hun bagage. Uiteraard dient bij de constatering van strafbare feiten tijdens de uitvoering van de maatregelen in deze regeling de politie te worden ingeschakeld.

De meldplicht voor incidenten omtrent de beveiligingsmaatregelen, opgenomen in artikel 8, staat los van de meldplicht die voor spoorwegondernemingen geldt op grond van artikel 26, derde lid, van het Besluit spoorverkeer. Op grond van dat artikel van het Besluit spoorverkeer geldt de verplichting voor een spoorwegonderneming om onverwijld melding te doen aan de ILT van storingen of andere onregelmatigheden die een veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorweg in gevaar brengen of kunnen brengen.

Artikel 9

Een spoorwegonderneming moet de minister (de ILT) jaarlijks vóór 1 december informatie vertrekken over de wijze waarop de spoorwegonderneming het komende kalenderjaar aan deze regeling gaat voldoen. Die informatie dient een beschrijving te bevatten van de precieze maatregelen die ter uitvoering van de artikelen 2 tot en met 6 van deze regeling worden genomen. Omdat deze informatie gaat over beveiligingsmaatregelen zal deze informatie gevoelig van aard zijn en moet daarom vertrouwelijk geleverd en behandeld worden.

Zoals al is beschreven in het algemeen deel van deze toelichting rijdt alleen Eurostar, in samenwerking met NS, op het moment van inwerkingtreding van deze regeling door de Kanaaltunnel. Een eventuele nieuwe vervoerder die ook een treindienst vanuit Nederland door de Kanaaltunnel willen gaan rijden, zal

onverminderd het bepaalde in het eerste lid van artikel 9 de vereiste informatie over de te nemen beveiligingsmaatregelen ten minste drie maanden voor de start van de treindienst aan de ILT moeten verstrekken. Een spoorwegonderneming die al een treindienst door de Kanaaltunnel uitvoert, dient de ILT ook te informeren over een wijziging van de beveiligingsmaatregelen of van de frequentie van de treindienst. Een spoorwegonderneming die een beveiligingsmaatregel wil gaan wijzigen of anders wil gaan uitvoeren, dient het voornemen om die wijziging door te voeren kenbaar te maken aan de ILT. Daarna kan die wijziging door de spoorwegonderneming worden doorgevoerd. De ILT kan beslissen om naar aanleiding van deze informatie over een voorgenomen wijziging een inspectie ter plaatse uit te voeren. Bij wijzigingen van de frequentie dient de spoorwegonderneming dat ten minste drie maanden voor de start van de frequentiewijziging te doen.

Nummer
IENW/BSK

De ILT kan naar aanleiding van de informatie die is verstrekt, instructies geven aan de spoorwegonderneming met het doel om de spooronderneming te laten voldoen aan het bepaalde in de artikelen 2 tot en met 7 van deze regeling.

Artikel 10

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2022. Het beleid omtrent de vaste verandermomenten voor regelgeving en de verplichte invoeringstermijn van twee maanden worden daarbij in acht genomen.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen