

Reactie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) op de internetconsultatie

Regeling aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen

Openbare internetconsultatie van 25 maart tot en met 22 april 2016

Momenteel bereidt het ministerie van Infrastructuur en Milieu onderhavige regeling voor. De Spoorwegveiligheidsrichtlijn (nr. 2004/49/EG) bevat de eis dat spoorwegondernemingen die op het Trans-Europese Transport Netwerk goederen of personen vervoeren, over een veiligheidscertificaat beschikken. Voorts moet een spoorwegonderneming die wordt vrijgesteld van de verplichting om een veiligheidscertificaat te hebben, een veiligheidsbeheersysteem toepassen.

Doel van de regeling is om er voor te zorgen dat een spoorwegonderneming die gebruik maakt van de vrijstelling van de verplichting om over een veiligheidscertificaat te beschikken, een veiligheidsbeheersysteem toepast dat aan bepaalde regels voldoet. Met die regels moet een bepaald veiligheidsniveau zijn gewaarborgd.

De regeling bevat eisen aan het veiligheidsbeheersysteem in het geval van vrijstelling van de verplichting tot het hebben van een veiligheidscertificaat. De spoorwegondernemingen die gebruik kunnen maken van die vrijstelling moeten op dit moment nog over een veiligheidscertificaat beschikken en daartoe ook een veiligheidsbeheersysteem toepassen dat moet voldoen aan bepaalde stringente EU-regelgeving. Met de regeling wordt tevens de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen ingetrokken. Er bestaat een rechtstreeks werkende EU-verordening (1158/2010/EG) met inhoudelijke eisen aan het veiligheidscertificaat. Vanwege deze EU-verordening zijn soortgelijke eisen in nationale regelgeving niet toegestaan. Om deze reden wordt de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen ingetrokken door de onderhavige regeling.

Dit verslag bevat een weergave op hoofdlijnen van de ontvangen reacties op de internetconsultatie, en licht toe op welke wijze de reacties in de regeling zijn verwerkt. Publicatie was op 7 juni 2016. Inwerking treden is op het tijdstip waarop artikel 20 van het Besluit bijzondere spoorwegen in werking treedt.

De internetconsultatie

Er zijn 4 reacties binnengekomen, waarvan 3 openbaar. De reacties zijn afkomstig van een wetenschappelijk instituut, NS, KNV Spoorgoederenvervoer (KNV) en Historisch Railvervoer Nederland (HRN). De commentaren worden per artikel gegeven. De reacties gaan met name over artikel 4.

Algemeen beeld

Het beeld is overwegend positief. KNV spreekt over een nieuwe stap in het kader van uniformering van de nationale regelgeving richting de Europese regelgeving, en NS wijst erop dat de oude

regeling geen toegevoegde waarde meer had. HRN geeft aan dat de regeling weliswaar een vooruitgang betekent, maar nog niet alle problemen wegneemt.

Artikel 1

NS stelt voor in artikel 1 ook de spoorwegveiligheidsrichtlijn 2004/49-EG te definiëren, aangezien deze richtlijn in artikel 2 diverse malen terugkomt.

Reactie ministerie van IenM:

Dit voorstel van NS is niet overgenomen. De regeling is krachtens de Spoorwegwet vastgesteld. In die wet is reeds een definitie van de spoorwegveiligheidsrichtlijn opgenomen. Die definitie uit de wet werkt door in de regeling

Artikel 3

NS merkt op dat artikel 3 voor de eisen aan het veiligheidsbeheersysteem verwijst naar de rechtstreeks werkende EU-Verordening 1158/2010/EG. Strikt genomen is volgens NS een verwijzing niet nodig, maar NS onderschrijft dat dit om redenen dat de gemiddelde gebruiker toch als eerste de nationale regelgeving raadpleegt, is vastgelegd. NS en KNV vragen waarom uitsluitend naar bijlage II van 1158/2010/EG wordt verwezen en niet ook naar bijlage III over het nationale B-certificaat.

Reactie ministerie van IenM:

Er is niet naar bijlage III van de genoemde verordening verwezen, omdat daarvoor een grondslag in het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen ontbreekt. Artikel 3 van de regeling dient ter uitwerking van artikel 16a derde lid, van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen waarin is bepaald dat een adequaat veiligheidsbeheersysteem ten minste de bij regeling met inachtneming van bijlage III, van richtlijn 2004/49/EG, vastgestelde bedrijfsprocessen moet bevatten. Die bijlage van de richtlijn 2004/49/EG gaat over het veiligheidscertificaat deel A. Het besluit biedt geen mogelijkheid om bij regeling regels te stellen over het veiligheidscertificaat deel B.

Artikel 4

Een wetenschappelijk instituut stelt voor een nieuwe alinea aan het eind van dit artikel toe te voegen, namelijk dat bij de invulling van het veiligheidsbeheersysteem gebruik kan worden gemaakt van OHSAS 18001:2007 'Occupational Health and Safety Assessment Series' (dit is een internationaal veel gebruikte norm voor Arbo- en veiligheidsmanagementsystemen).

Reactie ministerie van IenM:

Dit voorstel is niet overgenomen. IenM acht het niet noodzakelijk om naar de genoemde norm te verwijzen. Het staat een spoorwegonderneming vrij om bij de invulling van het veiligheidsbeheersysteem gebruik te maken van de genoemde norm. De spoorwegonderneming zal echter wel, om gebruik te maken van de vrijstellingen op grond van de artikelen 16 b en c van het besluit, moeten beoordelen of het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de eisen in artikel 4 van de regeling.

NS en KNV verzoeken een aantal punten uit de nieuwe regeling te verduidelijken.

Reactie ministerie van IenM:

Op een aantal punten is de regeling en de toelichting verduidelijkt. Voor wat betreft de terminologie sluit de regeling, zoveel als mogelijk is, aan de bij de terminologie van de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen. De opmerkingen van NS en KNV over de onderdelen e en f van artikel 4 van de regeling, zoals voorgelegd voor openbare internetconsultatie, zijn uit de onderhavige regeling geschrapt, zie nota van toelichting .

HRN brengt naar voren dat de in artikel 4 van de Regeling voorgestelde eisen aan een veiligheidsbeheersysteem redelijk en uitvoerbaar lijken, maar dat hetgeen de toelichting omtrent de eisen aan veiligheidspersoneel stelt, principiële problemen oproept. HRN merkt op dat, zoals nu in de regeling is voorzien, een HRN-lid dat gebruik wil maken van de vrijstelling voor het veiligheidscertificaat alsnog bij de ILT op basis van artikel 54a van de Spoorwegwet ontheffing zou moeten vragen voor de in hoofdstuk 5 van de wet opgenomen eisen, zodat een aanmerkelijk deel van de mogelijke voordelen van de vrijstelling van het veiligheidscertificaat wegvalt. Ook voor het huidige voertuigpark van de HRN-leden speelt volgens deze participant een soortgelijke situatie; ook hier zal degene die de vrijstelling wil benutten, voor de door hem te gebruiken voertuigen ontheffing aan moeten vragen. HRN verzoekt dan ook de beleidsregel zodanig aan te passen dat deze problemen kunnen worden voorkomen. HRN merkt hiernaast op dat in artikel 27 lid 3 Spoorwegwet de vrijstelling van de bedrijfsvergunning wordt genoemd. Zij is van mening dat met de voorgestelde regeling de beoogde vrijstelling alleen recht doet aan haar doelstelling als de beperkte bedrijfsvergunning alsnog wordt vervangen door een rechtstreekse verzekeringsplicht.

Reactie ministerie van IenM:

De onderhavige regeling is enkel bedoeld om eisen aan het veiligheidbeheersysteem te stellen voor het geval een spoorwegonderneming gebruik wil maken van de vrijstellingen op grond van de artikelen 16 b en c van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen. De door HRN geconstateerde knelpunten worden niet veroorzaakt door de onderhavige regeling. Met deze regeling kunnen de door HRN genoemde knelpunten niet worden opgelost.

Voor IenM is de uitvoerbaarheid van regelgeving een voortdurend aandachtspunt. IenM zal met HRN in separaat overleg treden over de geconstateerde knelpunten.

Naar aanleiding van de reactie van HRN is er voor gekozen om de onderdelen e en f van artikel 4 van de regeling, zoals voorgelegd voor openbare internetconsultatie, te schrappen. Vanwege die onderdelen zou een veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in de artikelen 16b, onderdeel c, en 16c, onderdeel c, van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen ook procedures moeten bevatten voor het opleiden en geschikt houden van personeel voor de taken die de spoorveiligheid raken en voor het onderhoud van de gebruikte spoorvoertuigen. Zoals HRN in haar reactie aangeeft blijven de eisen ten aanzien van personeel en de spoorvoertuigen, ongeacht een eventuele vrijstelling, onverkort gelden. Er is daarom voor gekozen om in de definitieve regeling niet voor te schrijven dat in het veiligheidbeheersysteem de procedures omtrent het personeel en de voertuigen moeten zijn beschreven.

Artikel 5

NS merkt op dat artikel 5 overbodig is, het niet helder is aan wie deze bepaling is gericht, en dat een toelichting op dit artikel ontbreekt.

[Reactie ministerie van IenM:](#)

IenM onderschrijft die overbodigheid niet. Een soortgelijke bepaling is ook in de Regeling veiligheidscertificaat opgenomen. Artikel 5 is naar aanleiding van de opmerking voor wat betreft de geadresseerde aangepast en de toelichting op dit artikel is aangevuld.

Overig

HRN verzoekt om nader overleg met alle betrokkenen over de verschillende onderwerpen die met de vrijstelling samenhangen, en verzoekt tevens om in de toelichting bij de aangepaste Regeling de beleidslijnen hiervoor helder te beschrijven.

[Reactie ministerie van IenM:](#)

Zoals hierboven aangekondigd zal IenM met HRN in gesprek gaan over de door HRN genoemde knelpunten.

KNV merkt op dat in de Regeling Aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen diverse verwijzingen worden gemaakt naar andere Nederlandse regelgeving, en dat het daardoor voor spoorwegondernemingen lastig is om het overzicht te behouden. KNV vraagt het ministerie dan ook een overzicht te geven van de samenhangen tussen in werking zijnde regels en verordeningen.

[Reactie ministerie van IenM:](#)

KNV doelt op verwijzingen naar artikelen van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen die op het moment van de internetconsultatie nog niet in werking zijn getreden. Die artikelen bieden de wettelijke grondslag voor deze regeling en zullen op het tijdstip van de inwerkingtreding van de onderhavige regeling ook in werking zijn getreden.

IenM is van mening dat in de toelichting uitvoerig is ingegaan op de samenhang tussen de regeling en de Europeesrechtelijke verordeningen.