

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directie Openbaar Vervoer en Spoor  
T.a.v. de heer ir. W.H.B. Aarnink  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum	24 januari 2022	Behandeld door	Leendert Makkinga
Uw kenmerk	IENW/BSK-2022/305627		
Ons kenmerk	RGLGVNG-2072940504-347	Telefoonnummer	088 231 6460
Bijlage(n)	1		
Onderwerp	Reactie op verzoek tot uitvoeren HUF-toets wijzigingsbesluit Bsv en Rsv		

Geachte heer Aarnink,

**Raad van Bestuur**

**Bezoekadres**

Moreelsepark 3  
3511 EP Utrecht

**Postadres**

Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

Per brief van 22 december 2022 met bovengenoemd kenmerk verzocht u ProRail een toets te verrichten inzake handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF-toets) op het concept wijzigingsbesluit Bsv (Besluit Spoorverkeer) en Rsv (Regeling Spoorverkeer).

Deze brief bevat de gevraagde HUF-toets. Als **bijlage 1** bij deze brief treft u de concept-regelgeving aan met daarin de opmerkingen van ProRail verwerkt. ProRail acht de voorgestelde wijzigingen uitvoerbaar mits rekening gehouden wordt met de opmerkingen van ProRail die in deze HUF-toets worden gemaakt. ProRail stelt ook voor om meerdere bepalingen uit het Bsv (met name uit paragraaf 7) te schrappen om samenhang met andere regelgeving op het gebied van het gebruik van emplacementen te verbeteren.

De hoofdpunten van de HUF-toets licht ProRail hieronder toe.

- Handhaafbaarheid

U geeft aan dat sprake is van overtreding van de TSI Exploitatie en verkeersleiding (verder TSI OPE, dit is de gangbare Engelse afkorting) als wordt geconstateerd dat het veiligheidsbeheersysteem (VBS) onvoldoende wordt nageleefd. Deze redenering is niet correct en behoeft nuancering. Het VBS regelt immers veel meer dan de TSI OPE. Ook betekent de niet naleving van TSI OPE of van het VBS niet per definitie dat dan ook gelijk sprake is van een gebrek in het VBS zelf. Het verdient aanbeveling om de toelichting op dit punt nader te verduidelijken.

- Definities artikel 1

De definities van de begrippen trein en treinstel uit artikel 1 sluiten niet aan bij de definities in de TSI OPE. In de TSI OPE wordt trein gedefinieerd als: "Een of meer tractievoertuigen met of zonder aangekoppelde voertuigen, die tussen twee of meer bepaalde punten rijden en waarvoor treingegevens beschikbaar zijn." De definitie van trein uit het Bsv noemt een spoorvoertuig of

samenstel van spoorvoertuigen. Een losse wagen is bijvoorbeeld een spoorvoertuig, maar een losse wagen is op zichzelf geen trein. ProRail verzoekt om deze aan te passen en in overeenstemming te brengen met de TSI OPE.

#### - Paragraaf 7 Gebruik van hoofdspoorwegen uitsluitend binnen spoorwegemplacements

ProRail verzoekt om artikel 29 Bsv te schrappen en de verdere paragraaf daarop aan te passen. De gehanteerde definities zijn niet in lijn met wat feitelijk gebeurt op emplacements binnen hoofdspoorwegen en wat in de sector wordt verstaan onder deze activiteiten. Treinen worden bijvoorbeeld niet geparkeerd, maar opgesteld. En er is in de sector bijvoorbeeld niet al sprake van opstellen onmiddellijk na het laten in- of uitstappen van reizigers. Op spoorwegemplacements binnen hoofdspoorwegen is geen sprake van het laden of lossen van goederen in of uit een trein. Het laden en lossen van goederen gebeurt over het algemeen op het bedrijfsterrein van een verlader, buiten de begrenzing van hoofdspoorwegen. En dus ook buiten de werking van deze paragraaf.

Er vinden op emplacements rangeerbewegingen plaats met treinen (tractievoertuigen met of zonder aangekoppelde voertuigen). Zie ook de opmerkingen bij de definities in artikel 1. In Aanhangsel I van TSI OPE worden 'rangeerbewegingen' genoemd als gebied voor nationale voorschriften. Het verdient de voorkeur om daarbij aan te sluiten.

De definities uit paragraaf 7 leiden in voorkomende gevallen tot verkeerde inzichten bij derden, waaronder het ministerie van SZW. Dat leidt tot veel discussie in de uitvoering en speelt zelfs een rol in rechtszaken omtrent omgevingsregelgeving. Bovendien zijn ze niet nodig binnen deze paragraaf, zie de volgende voorstellen.

In artikel 31 kunnen de termen parkeren en rangeren worden vervangen door '*het gebruik van hoofdspoorwegen uitsluitend binnen spoorwegemplacements*'. Een doorgaande trein die over een emplacement rijdt wordt door deze definitie niet geraakt. Gelet op de titel van de paragraaf zou zelfs alleen kunnen opgenomen kunnen worden dat de regels met betrekking tot geluidsinstallaties, verlichting en sluitseinen uit de TSI OPE buiten toepassing worden gelaten. De werking van artikel 31 is door de titel van de paragraaf immers al beperkt tot het gebruik van hoofdspoorwegen uitsluitend binnen spoorwegemplacements.

In artikel 32 kan '*het rangeren*' vervangen worden door '*rangeerbewegingen*', zoals gehanteerd door de TSI OPE.

Artikel 34 kan worden vervangen door: "Een trein is tijdens een rangeerbeweging *uitsluitend binnen een spoorwegemplacement* aan de voor- en achterzijde voorzien van tenminste een brandend wit licht." Daarbij kan het schuingedrukte deel van de zin ook worden weggelaten, zie de bovenstaande redenering bij artikel 31.

#### - Schrappen artikel 8 Rsv

ProRail onderschrijft de noodzaak van het verwijderen van artikel 8 uit de Rsv. De TSI OPE biedt naar de mening van ProRail voldoende aanknopingspunten voor het juridisch bindend vastleggen van afspraken over rijden en remmen tussen de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen. Bovendien maakt het schrappen van artikel 8 het mogelijk om de remafstand bij 40 km/uur te verlagen en remafstanden beneden de 40 km/uur toe te voegen. Artikel 8 van de Regeling Spoorverkeer staat dat nu nog in de weg.

#### - Rode meetgebied

In het voorstel wordt artikel 20 Bsv gewijzigd en worden artikel 40a en bijlage 8 van de Rsv geschrapt. Het rode meetgebied kan volgens ProRail niet geschrapt worden in de regelgeving. Voor spoorvoertuigen met een vaste vorm geldt het referentieprofiel uit de TSI's. Voor bijzondere objecten (bijvoorbeeld vervoer van hout, tanks, landbouwvoertuigen) geldt het rode meetgebied waar de lading binnen moet blijven. Indien een beladen spoorvoertuig groter is dan het aangegeven

(van toepassing zijnde) statisch referentieprofiel dient de vervoerder de aanwijzingen van de beheerder op te volgen. Een voertuig inclusief lading mag nooit groter zijn dan de contour van het Rode Meetgebied. Bijlage 8 (rode meetgebied) kan niet in het Register of INFrastructure (RINF) worden opgenomen omdat het geen internationale parameter is die in de TSI's wordt gebruikt. Het rode meetgebied wordt ook gebruikt voor het Normenkader Veilig Werken (NVW) en als veiligheidsgebied op perrons.

## - European Instructions

Om het internationaal spoorvervoer te bevorderen wordt gewerkt aan het toepassen van Europese standaarden. De TSI OPE (2019/773) bevat regels over de communicatie tussen treindienstleider en machinist. Aanhangsel C van de TSI OPE bevat daarvoor zogenaamde European Instructions die moeten worden toegepast. Aanhangsel C van de TSI OPE (2019/773) moet uiterlijk per 16 juni 2024 worden geïmplementeerd. In het kader van de invoering van ERTMS wensen ProRail en spoorwegondernemingen deze European Instructions in te voeren per 1 mei 2023. Personeel van spoorwegondernemingen moet hierop zijn voorbereid. Machinisten moeten gaan starten met ervaringsrijden en machinisten dienen te maken te krijgen met uniforme verkeersregels. ProRail zal de European Instructions opnemen in het formulierenboek. Spoorwegondernemingen dienen daarop het handboek machinist aan te passen. Op dit moment wordt in Europa gewerkt aan een wijziging van aanhangsel C. Het staat nog niet vast dat deze aanpassing van kracht zal worden voor 1 mei 2023. In de praktijk is het echter niet haalbaar en leidt het tot veiligheidsrisico's om eerst het spoorwegpersoneel op te leiden om te communiceren via de vigerende versie van aanhangsel C van de TSI OPE en om korte tijd later over te stappen op de gewijzigde versie van aanhangsel C van de TSI OPE. Medewerkers van uw Ministerie hebben gesproken met DG Move en DG Move heeft aangegeven begrip te hebben voor het Nederlandse initiatief om de European Instructions op basis van TSI OPE 2023 in te voeren (eventueel vooruitlopend op de publicatie van die TSI) en hier niet handhavend op te gaan treden. ProRail begrijpt dat er nu door uw Ministerie aan ILT gevraagd is of ILT zich ook kan vinden in toepassing van het gewijzigde aanhangsel C vanaf 1 mei 2023. Om verwarring te voorkomen, is het van cruciaal belang dat de nationale regels in de Regeling Spoorverkeer per 1 mei 2023 zijn aangepast. ProRail zal u hiervoor separaat een verzoek doen toekomen. Een aantal daarvoor benodigde wijzigingen zijn reeds in deze HUF-toets opgenomen.

## **Conclusie**

Het concept wijzigingsbesluit BSV en RSV is uitvoerbaar mits met deze HUF-toets rekening wordt gehouden. Wat betreft de handhaafbaarheid via het VBS hecht ProRail veel waarde aan afstemming met de ILT hierover. Naar de mening van ProRail zou handhaving omslachtiger kunnen worden dan thans het geval is omdat het indirecter gaat geschieden.

ProRail gaat, indien gewenst, over de uitkomsten van deze HUF-toets gaarne met u in overleg.

Met vriendelijke groet,  
namens de Raad van Bestuur,



Ir. J. Voppen  
CEO

## **Bijlage 1** (de concept regelgeving met daarin de opmerkingen van ProRail verwerkt) **Besluit van**

**tot wijziging van het Besluit Spoorverkeer in verband met enige verordeningen, behorende bij Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138), en Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138) en in verband met technische wijzigingen**

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-2022/253049, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op Verordening (EU) nr. 321/2013 van de Commissie van 13 maart 2013 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel — goederenwagens” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Beschikking 2006/861/EG (PbEU 2013, L 104), Verordening (EU) nr. 1299/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem infrastructuur van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2014, L 356), Verordening (EU) nr. 1302/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende een technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel — locomotieven en reizigerstreinen” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2014, L 356) (hierna: de TSI L&P), Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU (PbEU 2019, LI 139), en Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 van de Commissie van 16 mei 2019 inzake de gemeenschappelijke specificaties voor het register van de spoorweginfrastructuur en tot intrekking van Uitvoeringsbesluit 2014/880/EU (PbEU 2019, LI 139) en artikel 65, eerste lid, van de Spoorwegwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr. );  
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

### **ARTIKEL I**

Het Besluit spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3 vervalt.

B

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

In eerste lid vervalt ‘de bestuurder’.

1. In het tweede lid wordt ‘melding’ vervangen door ‘toestemming’.

2. Het derde lid komt te luiden:
3. De aanwijzingen, bedoeld in het tweede lid, worden opgevolgd.

In het eerste lid "melding" ook vervangen door "toestemming" zoals in het tweede lid geschiedt. Wat betreft lid 4 geldt dat als infra (b.v. een NCBG) niet is voorzien van seinen maar wel van ERTMS ("shunting") dan hoort lid 1 wel te gelden.
---

C

Artikel 5 wordt als volgt aangepast:

1. In het eerste lid vervalt 'de bestuurder'
2. Het derde lid komt te luiden:
3. De aanwijzingen van de rangeerder worden onverwijld opgevolgd.

D

Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt 'de bestuurder'.
2. Het derde lid komt te luiden:
3. De aanwijzingen van de beheerder worden opgevolgd.

Deze wijziging moet op dezelfde wijze worden verwerkt in artikel 26 Besluit Spoorverkeer.
---

E

Artikel 8 vervalt.

F

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt 'bij ministeriële regeling vastgestelde'.
2. Het tweede lid komt te luiden:
  2. Het eerste lid is niet van toepassing indien
    - a. aan de beheerder voorafgaande aan dat gebruik daarvan melding is gedaan; en
    - b. de aanwijzingen worden opgevolgd die door de beheerder in het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de hoofdspoorweg zijn gegeven.
3. Het derde lid komt te luiden:
  3. De aanwijzingen van de beheerder worden opgevolgd.
4. Het vierde lid vervalt.

G

Het Rode Meetgebied kan niet vervallen.
---

ProRail stelt voor artikel 10 lid 1 als volgt te laten luiden: " <i>Het is verboden met een spoorvoertuig van een hoofdspoorweg gebruik te maken dan wel gebruik te laten maken indien de lading daarvan buiten het <del>bij ministeriële regeling</del> <b>in het infrastructuurregister (als bedoeld in artikel 26 bb Spoorwegwet)</b> vastgestelde <del>omgrenzingreferentie</del>profiel voor spoorvoertuigen uitsteekt. De maximaal toegestane afmetingen, inclusief alle voertuig en infra-effecten mogen niet groter zijn dan de buitencontour van het Rode Meetgebied zoals opgenomen in bijlage 8 van de Regeling Spoorverkeer.</i> "
--

Het gestelde onder sub a van lid 2 artikel 10 houdende een verwijzing naar het Rode Meetgebied in bijlage 8 van de Regeling Spoorverkeer moet blijven. Het rode meetgebied staat niet in het RINF. Een treindienstleider kan niet per geval aanwijzingen geven.
---

In het tweede lid van artikel 10 moet worden toegevoegd na het eerste lid: eerste volzin. Immers de lading mag nooit buiten het rode meetgebied komen.

De artikelen 12, 15 en 17 vervallen.

Artikel 12: Het lijkt erop dat dit artikel er van uit gaat dat een evenwichtige treinsamenstelling qua belading geregeld werd via de ILT vergunning, dat is in het algemeen niet het geval, er zijn alleen beperkingen vanuit vergunningen voor onderhoudsmachines, die alleen op een bepaalde plaats in een trein mogen worden opgenomen.

Artikel 17 handhaven. In de toelichting bij het vervallen van artikel 17 wordt verwezen naar TSI WAG tabel C.3 voetnoten 2, 3 en 4. Deze tabel gaat over de beladingscondities om de remwerking van een goederenwagen vast te stellen voor toelating en zegt niets over belading in de praktijk na indienststelling.

Wel zou de vergunning en ERATV de maximale belaadbaarheid moeten weergeven, zowel bij goederenwagens als reizigerstreinen, maar dan zou moeten worden uitgezocht of deze info eenduidig is voor vervoerders.

Hierbij is dan ook een link naar de baanvakbelastingscategorie, op goederenwagens staat er daarom een beladingsraster voor o.a. C2 en D4 baanvakken.

Conclusie: artikel 17 niet laten vervallen. Eerst dient zeker gesteld te zijn dat de juiste informatie voor spoorwegondernemingen beschikbaar is zodat dat in het VBS van de spoorwegonderneming geborgd kan worden.

H

Artikel 19, eerste lid, komt te luiden:

1. Onverminderd artikel 18 en de door de seinen aangegeven maximumsnelheid is de snelheid op de hoofdspoorweg niet hoger dan de door de betrokken spoorwegonderneming voor de trein vastgestelde maximumsnelheid.

I

Artikel 20 komt te luiden:

#### **Artikel 20**

1. Onverminderd artikel 18 is de snelheid op de hoofdspoorweg niet hoger dan de snelheid waarmee de trein tot stilstand kan worden gebracht binnen de afstand waarover de spoorweg te overzien en vrij is, indien:
  - a. wordt gereden op een gedeelte van de hoofdspoorweg waar het verkeer niet wordt geregeld door lichtseinen;
  - b. op aanwijzing van de beheerder een lichtsein dat een rood licht uitstraalt en is voorzien van een onderbord met het opschrift P als bedoeld in bijlage 4 van de Regeling spoorverkeer wordt gepasseerd;
  - c. wordt gereden op een gedeelte van de hoofdspoorweg dat buiten dienst is gesteld; of
  - d. via de voorgeschreven communicatiemiddelen een alarmsignaal is ontvangen, met dien verstande dat de snelheid ten hoogste 40 kilometer per uur bedraagt.
2. Onze Minister kan gedeelten van de hoofdspoorweg als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, aanwijzen waarop het eerste lid niet van toepassing is.

In artikel 20 lid 1 staat onder a een omissie. Dit zou betekenen dat op ERTMS only baanvakken maximaal 30 km/h gereden mag worden.

J

Artikel 21 komt te luiden:

## Artikel 21

1. Indien gereden wordt over hoofdspoorwegen als bedoeld in bijlage 2 bij het besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, die gelegen zijn in een kruising of een samenloop met een voor het openbaar verkeer openstaande weg als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994, en die niet worden aangeduid als een overweg door middel van de borden J12 en J13 van bijlage 1 bij RVV 1990:
  - a. wordt de snelheid verminderd en wordt zo nodig gestopt als de veiligheid van het verkeer dat verlangt;
  - b. wordt de weggebruikers voorrang verleend;
  - c. worden de aanwijzingen 1 tot en met 7 van bijlage 2, behorende bij RVV 1990, opgevolgd;
  - d. worden aan de weggebruikers de voor het rijden van de trein en voor de veiligheid van het verkeer benodigde stoptekens, bedoeld in artikel 82, vierde lid, van RVV 1990, en andere aanwijzingen gegeven.
2. Wanneer de stoptekens en aanwijzingen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel d, niet door de bestuurder kunnen worden gegeven, worden deze gegeven door de rangeerder.

K

De artikelen 27 en 28 vervallen.

L

In artikel 32 vervalt 'de bestuurder'.

TSI OPE hanteert de term rangeerbeweging. Kan artikel 33 niet ook vervallen, bevat artikel 33 niet hetzelfde als de operationele instructie uit de TSI OPE?

M

In artikel 35 wordt 'artikel 10, tweede lid, onderdeel c', vervangen door 'artikel 10, tweede lid, onderdeel b'.

N

Artikel 38 vervalt.

Artikel 12 BSV wordt nog genoemd in het Besluit mandaat volmacht en machtiging ProRail Spoorwegwet. Dit besluit moet nodig geactualiseerd worden en aangepast worden i.v.m. de komst van de Omgevingswet.

O

In artikel 39 wordt 'de artikelen 22 en 27' vervangen door 'artikel 22'.

P

Artikel 40 komt te luiden:

## **Artikel 40**

Overtreding van de artikelen 4, eerste en derde lid, 5, eerste en derde lid, 6, eerste en derde lid, 10, eerste en derde lid, 13, 18, 19, eerste lid, 20, eerste lid, 21, 26, 32, 33 en 37, vormt een beboetbaar feit in de zin van artikel 77, eerste lid, van de wet.

Toezicht en handhaving van artikelen 4, 5 en 6 verschuift van de bestuurder naar een algemeen verbod. Maar dit komt in feite op hetzelfde neer, want wie gebruikt /rijdt/zet terug? Toch de bestuurder.
---

Q

In artikel 43 vervalt '10, 12,'.

## **ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2023.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.



## Nota van Toelichting

### A. Algemeen deel

#### 1. Inleiding

Dit besluit wijzigt het Besluit spoorverkeer in verband met de rechtstreekse werking van enige uitvoeringsverordeningen, behorende bij Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138) (hierna: de interoperabiliteitsrichtlijn) en Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138) (hierna: de spoorwegveiligheidsrichtlijn).

Het Besluit spoorverkeer is gebaseerd op de Spoorwegwet. Naast het Besluit spoorverkeer wordt de Regeling spoorverkeer gewijzigd in verband met aanpassing aan bepaalde uitvoeringsverordeningen.

De uitvoeringsverordeningen in verband waarmee het Besluit spoorverkeer is gewijzigd zijn:

- a. Verordening (EU) nr. 321/2013 van de Commissie van 13 maart 2013 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel — goederenwagens” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Beschikking 2006/861/EG (PbEU 2013, L 104), (hierna: de TSI WAG),
- b. Verordening (EU) nr. 1299/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem infrastructuur van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2014, L 356) (hierna: de TSI INF),
- c. Verordening (EU) nr. 1302/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende een technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel — locomotieven en reizigerstreinen” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2014, L 356) (hierna: de TSI L&P),
- d. Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU (PbEU 2019, L 139) (hierna: de TSI OPE), en
- e. Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/777 van de Commissie van 16 mei 2019 inzake de gemeenschappelijke specificaties voor het register van de spoorweginfrastructuur en tot intrekking van Uitvoeringsbesluit 2014/880/EU (PbEU 2019, L 139) (hierna: uitvoeringsverordening (EU) 2019/777).

In de bijlage bij deze toelichting is een transponeringstabel over de uitvoeringsverordeningen opgenomen. Daarin is per uitvoeringsverordening aangegeven welke bepaling uit het Besluit spoorverkeer in verband met welke bepaling van die uitvoeringsverordening is geschrapt of aangepast.

Het Besluit spoorverkeer is aangepast naar aanleiding van overleg met het Spoorwegbureau van de Europese Unie, dat zijn taken uitvoert overeenkomstig artikel 13, vijfde lid, van de Uitvoeringsverordening (EU) 2016/786 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van de Verordening (EG) nr. 881/2004, Pb EU L 138. Uit dat overleg kwam naar voren dat de Nederlandse regelgeving meer in lijn gebracht zou moeten worden met de uitvoeringsverordeningen die hierboven zijn genoemd. Het Spoorwegbureau adviseert de Europese Commissie overeenkomstig artikel 4, onderdeel a, van deze Uitvoeringsverordening. Uit het overleg kwam ook naar voren dat het Spoorwegbureau

van de Europese Unie de Europese Commissie positief zou adviseren als het meer in lijn brengen van de regelgeving zou geschieden op de wijze waarop dat met dit wijzigingsbesluit en de wijziging van de Regeling spoorverkeer geschiedt. De Europese Commissie volgt de adviezen van het Spoorwegbureau van de Europese Unie. Dat maakte aanpassing noodzakelijk.

Daarnaast is het Besluit spoorverkeer op enkele punten technisch aangepast. Dat gaat om aanpassingen die niet nodig zijn om aan de Europese verplichtingen te voldoen. In paragraaf 3 is aangegeven welke aanpassingen dat betreft.

## 2. TSI's en Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777

De interoperabiliteitsrichtlijn beschrijft de essentiële eisen voor de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem. De essentiële eisen worden uitgewerkt in door de Europese Commissie vastgestelde technische specificaties inzake interoperabiliteit: de TSI's. Dit zijn uitvoeringsverordeningen. De uitvoeringsverordeningen werken rechtstreeks. Hetzelfde geldt voor Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777. Deze uitvoeringsverordening is niet als TSI aan te merken, omdat het geen technische specificatie is, maar een grotendeels procesmatige beschrijving van het railinfrastructuurregister van de Europese Unie (hierna: het RINF).

De TSI's en Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 zijn gedetailleerde voorschriften, die vanwege de rechtstreekse werking ervan niet in nationale regelgeving mogen blijven staan (aanwijzing 9.9, Aanwijzingen voor de regelgeving). Daarnaast is een belangrijk principe achter de TSI's dat de veiligheid van het spoorverkeer geborgd moet zijn in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming en van de infrastructuurbeheerder. Het veiligheidsbeheersysteem is afgestemd op de aard en omvang van de activiteiten van de betreffende spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder. De nationale veiligheidsinstantie, in Nederland de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de ILT),

Dit is toch pas na de invoering van de Modernisering het geval?
---

ziet erop toe dat de activiteiten van de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder conform het veiligheidsbeheersysteem worden uitgevoerd. Voor nationale voorschriften is geen plaats, behalve daar waar de TSI's de lidstaten expliciet de ruimte laten, omdat in de TSI's (nog) geen regels zijn gesteld of omdat lokale situaties regels nodig maken. De ruimte die de TSI's laten is per TSI aangegeven als 'open punt'. In geval van een 'open punt' staat het iedere lidstaat vrij om dat met nationale voorschriften in te vullen. In geval van genoemde lokale situatie staat het een bepaalde lidstaat vrij om voor die situatie nationale voorschriften te stellen.

In verband met het voorgaande is de Regeling spoorverkeer eveneens aangepast. Dit is geschied met een aparte wijzigingsregeling.

In dit wijzigingsbesluit is uitgegaan van de TSI's, zoals genoemd in de inleiding. Momenteel worden de TSI's op onderdelen gewijzigd. Het is nog niet duidelijk hoe die wijzigingen uiteindelijk luiden en wanneer deze ingaan. Om een infractieprocedure te voorkomen is meegegaan in de dringende wens van het Spoorwegbureau van de Europese Unie om het Besluit spoorverkeer nu aan te passen en niet de gewijzigde TSI's af te wachten. Vanwege het proces dat met de aanpassing van het Besluit spoorverkeer is gemoed, zijn wijzigingen in de TSI's die zich na 1 januari 2023 hebben voorgedaan, niet meegenomen in dit wijzigingsbesluit. Het verwerken van die wijzigingen wordt opgepakt wanneer deze definitief zijn.

## 3. Inhoud van besluit

In het Besluit spoorverkeer zijn de artikelen 10, vierde lid, 15 en 17 geschrapt, omdat de TSI's of de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 daar al in voorzien. In verband met het vervallen van deze artikelen is artikel 40 aangepast.

Voorts zijn in het Besluit spoorverkeer de artikelen 3, 8, 12 en 28 geschrapt, omdat uit het systeem van de Europese spoorwegveiligheidsregelgeving volgt dat de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder ter zake moeten voorzien in hun veiligheidsbeheersysteem of anderszins onderling afspraken moeten maken over deze aspecten van spoorwegveiligheid. Hiermee is de bevoegdheid van de lidstaat om daar algemeen verbindende voorschriften over op te stellen, ingeperkt. In verband met het vervallen van artikel 3 is artikel 40 aangepast. In verband met het vervallen van artikel 12 is artikel 38 geschrapt en is artikel 43 aangepast.

Daarnaast zijn de artikelen 4, eerste en derde lid, 5, 6, eerste en derde lid, 10, tweede en derde lid, 19, eerste lid, 20, eerste lid, 21 en 32, aangepast, omdat niet langer de bestuurder van de trein de normadressaat is. In plaats daarvan zijn deze artikelen algemene verplichtingen geworden voor eenieder die gebruik maakt van het spoor, in het systeem van de Europese spoorwegveiligheidsregelgeving aangeduid als actor (artikel 1, onderdeel b, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). De actor – in de meeste gevallen de spoorwegonderneming – is uiteindelijk verantwoordelijk voor een veilig gebruik van de spoorweg. In verband met de aanpassing van artikel 10 zijn ook de artikelen 35 en 43 aangepast.

De artikelen 4, 5 en 6 gebruiken echter nog steeds termen als gebruiken/rijdt/zet terug. Dat duidt op de feitelijke gebruiker, niet de partij die daartoe instrueert of opdracht geeft.

Het Besluit spoorverkeer is daarnaast op enkele punten technisch aangepast. Dat gaat om aanpassingen die niet nodig zijn om aan de Europese verplichtingen te voldoen. In artikel 21, tweede lid, vervalt een overbodige zinsnede in verband met het feit dat de taak van de rangeerder altijd het begeleiden van treinen is. Artikel 27, waarin de regel over het verbod op het zonder noodzaak gebruiken van de noodreminrichting van een trein was opgenomen, is geschrapt omdat dit verbod al volgt uit artikel 72 van de Wet personenvervoer 2000 jo artikel 52, eerste lid, onderdeel a, van het Besluit personenvervoer 2000. In verband daarmee is artikel 39 aangepast.

#### **4. Notificatie**

Het ontwerpbesluit is ingevolge de artikelen 14, vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn en 8, vierde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn op **DATUM** voorgelegd aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie. Het Spoorwegbureau van de Europese Unie heeft **REACTIE BESCHRIJVEN**

#### **5. Financiële gevolgen, kwalitatieve regeldruk, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid**

##### *5.1. Financiële gevolgen*

De financiële gevolgen voor het bedrijfsleven zijn verwaarloosbaar. Het wijzigingsbesluit leidt derhalve niet tot extra nalevingskosten voor de spoorsector, waaronder ProRail en de NS.

##### *5.2 Kwalitatieve regeldruk*

De regeldruk voor spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder neemt af, omdat er minder nationale regels komen. Verder wordt er meer eigen verantwoordelijkheid bij de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder belegd voor zover zij regels over het verkeer op de spoorweg moeten opnemen in hun veiligheidsbeheersysteem. De veiligheidsbeheersystemen worden eens in de vijf jaar via een audit gekeurd en jaarlijks gecheckt door de ILT. Omdat dit nu ook al gebeurt, zijn geen extra lasten voor de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder voorzien.

Voor andere bedrijven of burgers verandert de regeldruk niet.

## 5.2. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Deze wijziging van het Besluit spoorverkeer is aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) en ProRail voorgelegd voor een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets.

### VERDER INVULLEN

#### 5.2.1. ILT

#### 5.2.2. ProRail

## 6. Advies en consultatie

### REACTIES BESCHRIJVEN

## 7. Vaste verandermomenten en inwerkingtreding

De regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2023. Dit is in overeenstemming met de vaste verandermomenten, bedoeld in aanwijzing 1.17, Aanwijzingen voor de regelgeving.

## Artikelsgewijze toelichting

### Artikel I

#### Onderdeel A (artikel 3)

In artikel 3, eerste lid, van het Besluit spoorverkeer was bepaald dat de spoorwegonderneming maatregelen moest nemen om te voorkomen dat de machinist zou worden afgeleid. Voor zover deze te nemen maatregelen niet al volgen uit de bijlage van de TSI OPE, punt 4.2.2.9., hoort deze regel thuis in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming, aangezien de regel als veiligheidsvoorschrift is aan te merken.

Artikel 3, tweede lid, van het Besluit spoorverkeer bevatte het verbod om zich in de bestuurderscabine van een trein te bevinden zonder voorafgaande toestemming van de betrokken spoorwegonderneming. Ook deze regel dient als veiligheidsvoorschrift deel uit te maken van het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming.

Van overtreding van de TSI OPE is sprake indien wordt geconstateerd dat het veiligheidsbeheersysteem onvoldoende wordt nageleefd.

Het VBS regelt meer dan hoe te voldoen aan de vereisten uit TSI OPE. Het 'indien wordt geconstateerd dat het veiligheidsbeheersysteem onvoldoende wordt nageleefd' klopt daarom niet (is te ruim). Ook hoeft de niet naleving van het VBS niet te betekenen dat er iets schort aan het VBS zelf.

Dit kan leiden tot de opdracht aan de spoorwegonderneming of andere actoren om het veiligheidsbeheersysteem alsnog in orde te maken, of de activiteiten op te schorten of te beperken (artikel 34 van de Spoorwegwet) of leiden tot intrekking van het veiligheidscertificaat van de spoorwegonderneming (artikel 33, tweede lid, onderdeel a jo artikel 32, eerste lid, onderdeel a, van de Spoorwegwet). Overtreding van de TSI OPE, punt 4.3.3.4.3, kan daarnaast worden beboet op grond van artikel 77, tweede lid, van de Spoorwegwet en artikel 35, derde lid, onderdeel a, van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen.

Verwijzing naar artikel 77 tweede lid, moet eerste lid zijn. Artikel 35 derde lid onderdeel a verwijst niet naar 4.3.3.4.4 maar naar 4.2.3.4.3. Kun je in een ministeriele regeling een overtreding van een uitvoeringsverordening als beboetbaar feit aanmerken?

Handhaving van de TSI OPE vindt aldus plaats aan de hand van de constatering dat het veiligheidsbeheersysteem niet wordt nageleefd.

Het VBS regelt meer dan hoe te voldoen aan de vereisten uit TSI OPE. Het 'indien wordt geconstateerd dat het veiligheidsbeheersysteem niet wordt nageleefd' klopt daarom niet (is te ruim).

*Onderdelen B, C, D, F, H, I, J en L (artikelen 4, eerste en derde lid, 5, eerste en derde lid, 6, eerste en derde lid, 10, derde lid, 19, 20, eerste lid, 21, eerste lid, en 32)*

In het systeem van de Europese spoorwegveiligheidsregelgeving gelden de regels voor het veilig gebruik van het spoor voor eenieder die gebruik maakt van het spoor en is ten aanzien van de onderhavige bepalingen niet de bestuurder van de trein, maar de spoorwegonderneming – of een daarmee vergelijkbare gebruiker van het spoor, zoals de rangeerder - aan te spreken op het veilig gebruik van de spoorweg. De machinist die zich niet aan deze bepalingen houdt, wordt op zijn beurt door de spoorwegonderneming aangesproken. Het aanspreken geschiedt door de ILT en aan de hand van het veiligheidsbeheersysteem van de betreffende actor. In verband hiermee is in de artikelen 4, eerste en derde lid, 5, eerste en derde lid, 6, eerste en derde lid, 10, derde lid, 19, 20, eerste lid, 21 en 32, de bestuurder als normadressaat vervallen.

*Onderdeel B (artikel 4, eerste en tweede lid)*

In artikel 4, eerste lid, stond dat voor het gebruik van bedoelde spoorweg, een melding aan de beheerder voldeed. Omwille van de spoorwegveiligheid is de melding vervangen door toestemming. Dit betekent dat voor het gebruik van dat spoor toestemming van de verkeersleiding is vereist. Artikel 4, tweede lid, is aangepast in verband met de wijziging van artikel 4, eerste lid.

Hiervoor is ook aanpassing van lid 1 nodig (melding vervangen door toestemming).

*Onderdeel E (artikel 8)*

In artikel 8 van het Besluit spoorverkeer was bepaald dat de bestuurder die een trein onbeheerd achterliet op een hoofdspoorweg, ervoor moest zorgen dat de trein niet uit zichzelf in beweging kon komen. Deze regel hoort thuis in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming, aangezien de regel als veiligheidsvoorschrift is aan te merken. Het veiligheidsvoorschrift is gericht op het gedrag van de machinist.

Handhaving van deze regel vindt niet langer plaats aan de hand van overtreding van dit specifieke wettelijk voorschrift, maar op basis van niet-naleving van het veiligheidsbeheersysteem.

*Onderdeel F (artikel 10, eerste, tweede en vierde lid)*

In artikel 10, eerste lid, was onder meer bepaald dat het omgrenzingsprofiel bij ministeriële regeling werd vastgesteld. De bepaling was geëffectueerd met Bijlage 8 van de Regeling spoorverkeer. De zinsnede 'bij ministeriële regeling vastgestelde' vervalt omdat het omgrenzingsprofiel niet meer bij ministeriële regeling, maar in het RINF wordt vastgesteld, gelet op artikel 1, tweede lid, van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777.

Dit klopt niet. Bijlage 8 bij de Regeling Spoorverkeer is het rode meetgebied. De omgrenzingsprofielen stonden voorheen in bijlage 8 van de Regeling keuring spoorvoertuigen. "Omgrenzingsprofiel" vervangen door "referentieprofiel". In het RINF worden de van toepassing zijnde referentieprofielen vermeld.

Artikel 10, tweede lid, aanhef, is aangepast in verband met het vervallen van artikel 38 van het Besluit spoorverkeer. Artikel 10, tweede lid, onderdeel a, vervalt omdat de eis dat de afmetingen van de lading binnen een bepaald profiel blijven, al is geregeld in de bijlage van de TSI INF, punt 4.2.1., tabellen 2 en 3. In bijzondere gevallen mag de lading buiten dit profiel steken, onder de voorwaarde dat de aanwijzingen van de infrastructuurbeheerder worden opgevolgd. In het railinfrastructuurregister is aangegeven welke maten dan moeten worden aangehouden (het zogenaamde rode meetgebied). Handhaving van de TSI vindt plaats met een last onder bestuursdwang of last onder dwangsom op grond van artikel 35, tweede lid, van de Regeling

interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen, respectievelijk artikel 5:32, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

ProRail wenst lid 2 en bijlage 8 handhaven. Voor spoorvoertuigen met een vaste vorm, geldt het referentieprofiel uit de TSI's. Voor bijzondere objecten (bijvoorbeeld vervoer van hout, tanks, landbouwvoertuigen) geldt het rode meetgebied waar de lading binnen moet blijven. Bijlage 8 (rode meetgebied) kan niet in het RINF worden opgenomen omdat het geen internationale parameter is die in de TSI's wordt gebruikt. In artikel 2.1 van de TSI WAG staat : *De overige in deel 2 van bijlage I bij Richtlijn 2016/797/EG genoemde voertuigen vallen buiten het toepassingsgebied van deze TSI. dit geldt in het bijzonder voor: a) .., b) .., c) voertuigen die:*

- *langer worden in geladen toestand, en*
- *waarvan de lading zelf deel uitmaakt van de structuur van het voertuig.*

In artikel 10, vierde lid, stond dat het verboden was om met een spoorvoertuig van een hoofdspoorweg gebruik te maken of te laten maken tenzij de lading zodanig was vastgezet of afgedekt dat deze tijdens het rijden de spoorwegveiligheid niet in gevaar zou brengen. Dit artikellid vervalt in verband met het feit dat dit exploitatievoorschrift is opgenomen in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming, gelet op de bijlage van de TSI L&P, punt 4.4., onder 2 en TSI OPE, punt 4.2.3.3.1. Handhaving van deze verplichtingen vindt plaats aan de hand de constatering dat het veiligheidsbeheersysteem niet wordt nageleefd.

#### *Onderdeel G (artikelen 12, 15 en 17)*

In artikel 12 van het Besluit spoorverkeer stond dat door de minister aan te wijzen spoorvoertuigen binnen een trein een door de minister bepaalde plaats kenden. De ministeriële regels dienden een evenwichtige belading te verzekeren, met inachtneming van de eigenschappen van een spoorvoertuig en compatibiliteit met de spoorweginfrastructuur waar het overheen reed. Voor zover de plaatsing van spoorvoertuigen in een trein niet al is geregeld in de bijlage van de TSI OPE, de punten 4.2.2.5.2. en 4.2.3.4.3., moeten regels over een dergelijke plaatsing in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming worden opgenomen, aangezien deze als veiligheidsvoorschriften zijn aan te merken. De ruimte die de TSI OPE biedt hangt af van de specifieke omstandigheden van het geval. Gelet op de Guidance van de TSI OPE moet daarbij mede rekening worden gehouden met de stoffen die worden vervoerd.<sup>1</sup> Ter zake is met name Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008, betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (*PbEU 2008, L 260*) relevant.

Handhaving van de plaatsingsregels vindt niet langer plaats aan de hand van overtreding van dit specifieke wettelijk voorschrift, maar op basis van niet-naleving van het veiligheidsbeheersysteem.

In artikel 15 van het Besluit spoorverkeer was bepaald dat een spoorwegonderneming niet een trein mocht laten vertrekken als de TSI OPE niet in acht was genomen. In verband met de rechtstreekse werking van de TSI kan artikel 15 vervallen.

In artikel 17 was bepaald dat het verboden is om met een spoorvoertuig over een hoofdspoor te rijden of te laten rijden als de lading het maximum laadvermogen overschrijdt (TSI WAG, tabel C.3, voetnoten 2, 3 en 4). De TSI WAG geeft geen ruimte voor een afwijking als deze. In verband daarmee vervalt artikel 17. Handhaving van de TSI vindt plaats met een last onder bestuursdwang

<sup>1</sup> Guide for the application of the TSI OPE in accordance with Article 19(3) of Regulation (EU) 2016/796 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016, d.d. 12 juni 2019, paragraaf 1.2.3., nr 1.2..

of last onder dwangsom op grond van artikel 35, tweede lid, van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen, respectievelijk artikel 5:32, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

In verband met de gewijzigde formulering van artikel 20, eerste lid, vervallen de woorden 'verbod, bedoeld in dat lid'.

#### *Onderdeel J (artikel 21, tweede lid)*

De wijziging van artikel 21, tweede lid, van het Besluit spoorverkeer bestaat uit het vervallen van de zinsnede 'die de trein begeleidt'. Deze zinsnede wordt als overbodig beschouwd, aangezien het begeleiden van treinen de kerntaak is van de rangeerder.

#### *Onderdeel K (de artikelen 27 en 28)*

In artikel 27 van het Besluit spoorverkeer stond het verbod op het zonder noodzaak gebruiken van de noodremrichting van een trein. Dit verbod was gericht tot de passagiers die gebruik maken van personenvervoer. Deze bepaling hoort niet thuis in een regeling die regels stelt voor het uitoefenen van veilig spoorverkeer door spoorwegondernemingen, beheerders en andere actoren. Bovendien volgt het verbod al uit artikel 72 van de Wet personenvervoer 2000 en artikel 52, eerste lid, onderdeel a, van het Besluit personenvervoer 2000. Op grond hiervan kan het artikel vervallen.

In artikel 28 van het Besluit spoorverkeer was bepaald dat het de bestuurder verboden is om tijdens het vertrek van een trein een noodremming te onderbreken. Voor zover deze niet al voortvloeien uit de rechtstreeks werkende TSI OPE, Aanhangsel B, punt 16, dienen deze te worden opgenomen in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming. In verband hiermee kan dit artikel vervallen. Handhaving van deze regel vindt niet langer plaats aan de hand van overtreding van dit specifieke wettelijk voorschrift, maar op basis van niet-naleving van het veiligheidsbeheersysteem.

#### *Onderdeel M (artikel 35)*

In artikel 35 van het Besluit spoorverkeer werd onder meer verwezen naar artikel 10, tweede lid, onderdeel c. Dit artikelonderdeel wordt herletterd vanwege het vervallen van artikel 10, tweede lid, onderdeel a. In verband hiermee is de verwijzing aangepast naar artikel 10, tweede lid, onderdeel b.

#### *Onderdeel N (artikel 38)*

In artikel 38 van het Besluit spoorverkeer was bepaald dat ontheffing of vrijstelling kan worden verleend van het bij of krachtens artikel 12 bepaalde. Nu artikel 12 vervalt, vervalt artikel 38 ook.

#### *Onderdeel O (artikel 39)*

Artikel 39 van het Besluit spoorverkeer, waarin onder meer het oneigenlijk gebruik van de noodrem strafbaar is gesteld, is aangepast aan het vervallen van artikel 27. Het oneigenlijk gebruik van de noodrem is als strafbaar feit aangemerkt op grond van artikel 101, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000.

#### *Onderdeel P (artikel 40)*

Artikel 40 is aangepast in verband met het vervallen van de artikelen 3, 10, vierde lid, 12, 15 en 17.

#### *Onderdeel Q (artikel 43)*

Artikel 43 van het Besluit spoorverkeer is aangepast in verband met het vervallen van de delegatiegrondslag in artikel 10, eerste lid, en in verband met het vervallen van artikel 12.

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van .....,  
nr. IENW/BSK-2022/253051, tot wijziging van de Regeling spoorverkeer in verband met enige uitvoeringsverordeningen, behorende bij Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138) en Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138) en in verband met herstel van enige omissies;

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 9 en 36 van het Besluit spoorverkeer;

BESLUIT:

## ARTIKEL I

## ARTIKEL I

De Regeling spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

De verwijzingen in artikel 1 bij "ECTS-cabinesein" zijn verwijzingen naar oude TSI's. Deze moeten worden geactualiseerd.

A

Artikel 3 komt te luiden:

### Artikel 3

De spoorwegonderneming meldt het gebruik van zandstrooiers op stroomspoorkringen die overwegen of overpaden activeren, onverwijld aan de beheerder.

ProRail ontraadt deze wijziging. Zandstrooien in deze situatie dient zoveel mogelijk voorkomen te worden. Zoals het er nu staat mag het zolang het maar gemeld wordt. De toelichting op deze wijziging is ook te beperkt - zandstrooien gebeurt niet alleen bij optrekken, maar mogelijk ook bij noodremmingen. Een negatief gevolg van te veel zand t.a.v. werking van overwegen is verder dan mogelijk niet merkbaar voor de trein die zandstrooit, maar voor de treinen die daarop volgen.

De in de toelichting genoemde bepaling in TSI OPE annex B2 punt 1 dekt deze situatie expliciet niet, daarom is ProRail het niet eens met het ERA-standpunt.

Conclusie: huidig artikel 3 handhaven en eerst binnen branche helderheid krijgen hoe hiermee nu in de praktijk wordt omgegaan.

B

Artikel 8 vervalt.

C



Artikel 23 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid vervalt, onder vernummering van het derde en vierde lid tot tweede en derde lid.
2. Het tweede lid (nieuw) komt te luiden:
  2. De beheerder stelt de interne richtlijnen voor de veiligheidskritieke handelingen van de treindienstleider bij de bediening van seinen die de handelwijze van de bestuurder raken, vast na raadpleging van de spoorwegondernemingen en de Minister.
3. In het derde lid (nieuw) wordt 'Het eerste, tweede en derde lid,' vervangen door 'Het eerste en tweede lid,'.

“**Veiligheidskritische**” handelingen en niet **veiligheidskritieke**. Gaarne huidige terminologie handhaven, anders dienen veel procedures en opleidingsdocumenten aangepast te worden. Idem voor VVRV voor examendocumenten.

Huidig artikel 24 lid 2: Het huidige artikel 24 lid 2 is in 2015 in de RSV verschenen. De toenmalige Annex A van TSI OPE kende wel een 5.1.6 maar geen 5.31.2. Echter 5.1.6 lijkt niet een juiste verwijzing te zijn gezien de aard van artikel 24 lid 2.

Artikel 24 lid 2 is bij de diverse RSV revisies aangepast. In 2010 verwees het naar artikelen van de Annex A van TSI OPE waarin voor de machinist bepalingen voor Level 1 stonden waarvan we in Nederland vonden dat die ook voor Level 2 van toepassing waren. In de jaren daarna zijn in Annex A van TSI OPE de bepalingen voor Level 1 en Level 2 steeds meer samengevoegd. Eigenlijk zijn er in de huidige Annex A van TSI OPE nauwelijks verschillen meer tussen Level 1 en Level 2. Op de aspecten waar de Annex A van TSI OPE nog wel verschillen tussen Level 1 en Level 2 kent, zijn geen aanvullende regels in Nederland nodig.

ProRail is van mening dat Artikel 24 lid 2 verwijderd kan worden uit de RSV.

D

Artikel 27 vervalt.

E

Artikel 30 komt te luiden:

#### Artikel 30

1. Een door een sein opgedragen snelheidsverlaging wordt ingezet zodra het eerste spoorvoertuig van de trein dat sein heeft bereikt.
2. Een snelheidsverhoging mag worden ingezet, zodra:
  - a. het laatste spoorvoertuig van de trein het sein, bedoeld in het eerste lid, is gepasseerd, of
  - b. het eerste spoorvoertuig van de trein een door een sein toegestane snelheidsverhoging heeft bereikt.

Tekst van lid 2 klopt niet:

- a. verwijst naar sein in lid 1. Dit is een sein dat een snelheids**VERLAGING** opdraagt terwijl lid 2 over een snelheids**VERHOOGING** gaat.
- b. houdt geen rekening dat de trein zich b.v. nog in een wissel bevindt dat in de kromme stand wordt bereden. Dan mag de snelheid pas worden verhoogd nadat laatste spoorvoertuig het wissel is gepasseerd.

Zie ook de tekst onder 1.2 van Bijlage 4

Lid 2 artikel 8 (en bijlage 4) is overigens thans ook onduidelijk want welk sein wordt bedoeld? Afgaande op het oude SR 1990 van NS wordt waarschijnlijk bedoeld: "Een snelheidsverhoging aangegeven door een sein 314, 316 of 313 mag worden uitgevoerd als het laatste voertuig het bord helemaal is gepasseerd." Het verdient aanbeveling om lid 2 in overeenstemming te brengen met het oude SR 1990.

Tekstvoorstel:

- 1) Een door een sein opgedragen snelheidsverlaging wordt ingezet zodra het eerste spoorvoertuig van de trein dat sein heeft bereikt.
- 2) Een snelheidsverhoging mag worden ingezet, zodra:  
het laatste spoorvoertuig van de trein het sein dat de snelheidsverhoging toestaat, is gepasseerd.

## F

Artikel 31 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid komt de tweede zin te luiden: Daarbij worden geboden of toestemmingen van de specifieke snelheidsborden, zoals opgenomen in bijlage 4, in acht genomen.
2. In het tweede lid wordt 'nummer 214' vervangen door 'nummer 214 a/b'.
3. Het derde, vierde en vijfde lid komen te luiden:
  3. Bij gebruik van een hoofdspoorweg geldt in afwijking van het tweede lid, een in dat lid bedoelde toestemming tot het tijdstip waarop een ETCS-cabinesein wordt getoond indien dat tijdstip voor het tijdstip van het passeren van het eerstvolgende hoofdsein is gelegen.
  4. Onverminderd het tweede lid kan bij dag en goed zicht de snelheid meteen worden verhoogd indien:
    - a. het eerste hoofdsein dat wordt voorbijgereden, toestaat om te rijden met een hogere snelheid dan waarmee de trein rijdt;
    - b. er tussen dit hoofdsein en de trein geen wissels zijn;
    - c. de trein in zijn geheel de wisselbogen is gepasseerd; en
    - d. het punt van de toegestane snelheidsverhoging is gepasseerd.
  5. Onverminderd het tweede lid mag de snelheid worden verhoogd naar een door een specifiek snelheidsbord aangegeven snelheid hoger dan 40 kilometer per uur, indien het voorafgaande lichtsein groen licht uitstraalde.

Lid 1: Wat is er zo specifiek aan snelheidsborden?

Lid 3: Het is onduidelijk wat er staat.

Lid 4: In de Stuurgroep STS is al meermaals besproken dat artikel 31 in de praktijk verwarring oproept en inhoudelijk aangepast moet worden. Wat is bijvoorbeeld "bij dag en goed zicht"? Lid 4 is bovendien bedoeld voor treinen zonder ATB, en legt onnodige beperkingen op aan treinen met ATB.

Lid 6 en 7: ProRail gaat ervanuit dat de leden 6 en 7 van artikel 31 gehandhaafd blijven. De verwijzing in lid 7 is niet correct. 6.10 moet 6.11 zijn en tekst "van het document" moet worden verwijderd (Annex A is dat document).

## G

Artikel 32 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, aanhef en onderdeel a, komen te luiden:
  1. De trein stopt zodra in een hoofdsein, met uitzondering van een P-sein, gedooft of onjuist licht wordt waargenomen en:
    - a. sprake is van een aanwijzing stoptonend sein als bedoeld in artikel 36, eerste lid;

2. In het eerste lid wordt 'begrenst de bestuurder de snelheid' vervangen door 'wordt de snelheid begrensd'.
3. Het tweede en derde lid komen te luiden:
  2. Zodra in een P-sein gedooft of onjuist licht wordt waargenomen, wordt de snelheid begrensd tot 40 kilometer per uur om op elke plaats achter dit sein waar een belemmering voor het verder rijden aanwezig is te kunnen stoppen.
  3. Indien in een voorsein gedooft of onjuist licht wordt waargenomen, wordt gehandeld alsof dit sein overeenkomstig voorsein nummer 219 a/b, zoals opgenomen in bijlage 4, geel licht uitstraalt.

Lid 1: De trein stopt niet vanzelf, daar is een machinist voor nodig. Voorstel: "De trein moet worden gestopt zodra....."

Lid 1a: ProRail heeft op een voorstel voor een aanpassing van de Regeling Spoorverkeer aan lenW voorgelegd. De verwijzing in lid 1 a naar aanwijzing stoptonend sein en artikel 36, eerste lid moet komen te vervallen als overgaan wordt naar European Instructions. Vervangen door: een aanwijzing voor het passeren van een stoptonend sein.

## H

Artikel 33 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt 'de bestuurder van' en wordt 'gekregen' vervangen door 'gegeven'.
2. In het tweede lid vervalt 'de bestuurder' en wordt 'brengen' vervangen door 'worden gebracht'.
3. In het derde lid vervalt 'de bestuurder' en wordt 'voorbijrijden' vervangen door 'voorbijgereden worden'.
4. Het vierde lid wordt als volgt gewijzigd:
  - a. In de aanhef wordt 'is de bestuurder verplicht' vervangen door 'wordt'.
  - b. In onderdeel a wordt 'te rijden' vervangen door 'gereden' en wordt 'hij' vervangen door 'de trein'.
  - c. In onderdeel b wordt 'te houden' vervangen door 'gehouden'.

Lid 1: ProRail heeft een voorstel voor een aanpassing van de Regeling Spoorverkeer aan lenW voorgelegd. De verwijzing in lid 1 naar aanwijzing stoptonend sein en artikel 36, eerste lid moet komen te vervallen als overgegaan wordt naar European Instructions. ProRail gaat de nieuwe European Instructions per mei 2023 invoeren, die de meeste aanwijzingen gaan vervangen. Vervangen door: een aanwijzing voor het passeren van een stoptonend sein.

## I

In artikel 34 vervalt '7, tweede lid'.

ProRail heeft een voorstel voor een aanpassing van de Regeling Spoorverkeer aan lenW voorgelegd. De verwijzing naar de aanwijzingen in artikel 10 en 20 Besluit Spoorverkeer ontbreken daarnaast.

## J

In artikel 36 wordt in het vierde lid na onderdeel b een zin ingevoegd, luidende:

Bij de aanwijzing Overwegen (OVW) kan de snelheid worden hernomen, indien de voorzijde van de trein de overweg of het overpad is gepasseerd.

Op uiterlijk 16 juni 2024 moeten de European Instructions als bedoeld in bijlage C2 van de TSI OPE worden geïntroduceerd. ProRail is in overleg met lenW om artikel 36 Regeling

Spoorverkeer te schrappen om het introduceren van de European Instructions en het testrijden door machinisten mogelijk te maken. ProRail stelt voor om artikel 36 Regeling Spoorverkeer te schrappen op het moment dat de sector overgaat op de European Instructions. Dit om verwarring te voorkomen.  
De bij lid 4 voorgestelde invoeging is ook al beschreven in TSI OPE aanhangsel B2 7.2 lid 3 en mitsdien niet nodig.

K

Artikel 37 vervalt.

L

In artikel 38 wordt 'genoemd' vervangen door 'als bedoeld'.

M

Artikel 40: infrastructuurbeheerder vervangen door beheerder.

Artikel 40a vervalt.

ProRail wil dit artikel handhaven omdat het rode meetgebied niet in het RINF kan worden opgenomen.

N

In bijlage 4, behorende bij artikel 24 van de Regeling spoorverkeer, komt hoofdstuk 7. Seinen met stopopdrachten, rij Nr. 301 te luiden:

*Nr. 301  
stopbord*

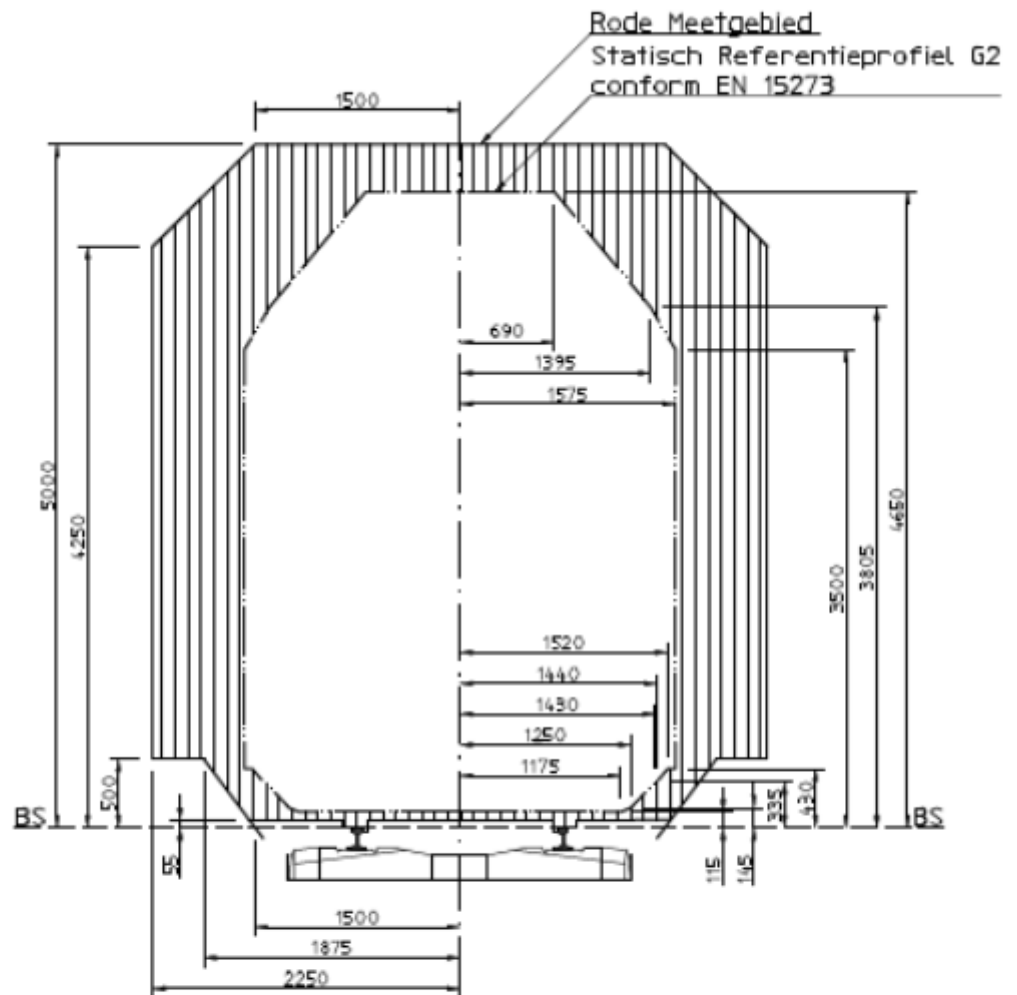


Stoppen vóór het bord en de opdracht die op het onderbord staat vermeld, uitvoeren. Als geen opdracht wordt vermeld, mag na het stoppen verder worden gereden.

O

Bijlage 8, behorende bij artikel 40a van de Regeling spoorverkeer, vervalt.

Bijlage 8 gaat over het rode meetgebied en moet gehandhaafd blijven, omdat dat dit profiel niet in het RINF opgenomen kan worden.  
ProRail wenst het plaatje in bijlage 8 te vervangen door dit plaatje:



Conform:

- Infranorm: EN 15273-3 - D.3.2.3. voor de bovenzijde (statisch G2) en D.3.1.3.1. voor de onderzijde (statisch G12),
- Materieelnorm: EN 15273-2 - E.1.1 voor de bovenzijde (Statisch G2) en A.2.2.2. voor de onderzijde (statisch G12).

## ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2023.

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

## TOELICHTING

### Algemeen

#### 1. Inleiding

Deze regeling wijzigt de Regeling spoorverkeer in verband met de rechtstreekse werking van enige uitvoeringsverordeningen, behorende bij Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138) (hierna: de interoperabiliteitsrichtlijn) en Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138) (hierna: de spoorwegveiligheidsrichtlijn).

De Regeling spoorverkeer is gebaseerd op het Besluit spoorverkeer. Beide zijn gewijzigd in verband met aanpassing aan bepaalde uitvoeringsverordeningen. De Regeling spoorverkeer is voorts gewijzigd om deze in lijn te brengen met het gewijzigde Besluit spoorverkeer. Tot slot is de Regeling spoorverkeer aangepast in verband met herstel van enige omissies.

De uitvoeringsverordeningen in verband waarmee de Regeling spoorverkeer is aangepast zijn:

- a. Verordening (EU) nr. 1302/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende een technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel — locomotieven en reizigerstreinen” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2014, L 356) (hierna: de TSI L&P),
- b. Verordening (EU) nr. 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU (PbEU 2019, L 139) (hierna: de TSI OPE), en
- c. Verordening (EU) nr. 2019/777 van de Commissie van 16 mei 2019 inzake de gemeenschappelijke specificaties voor het register van de spoorweginfrastructuur en tot intrekking van Uitvoeringsbesluit 2014/880/EU (PbEU 2019, L139) (hierna: Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777).

In de bijlage bij deze toelichting is een transponeringstabel over de Uitvoeringsverordeningen opgenomen, waarin per uitvoeringsverordening is aangegeven welke bepaling uit de Regeling spoorverkeer in verband met welke bepaling van die uitvoeringsverordening is geschrapd of aangepast.

De Regeling spoorverkeer is aangepast naar aanleiding van overleg met het Spoorwegbureau van de Europese Unie, dat zijn taken uitvoert overeenkomstig artikel 13, vijfde lid, van de Uitvoeringsverordening (EU) 2016/786 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van de Verordening (EG) nr. 881/2004, Pb EU L 138. Uit dat overleg kwam naar voren dat de Nederlandse regelgeving meer in lijn gebracht zou moeten worden met de uitvoeringsverordeningen die hierboven zijn genoemd. Het Spoorwegbureau adviseert de Europese Commissie overeenkomstig artikel 4, onderdeel a, van deze Uitvoeringsverordening. Uit het overleg kwam ook naar voren dat het Spoorwegbureau van de Europese Unie de Europese Commissie positief zou adviseren als het meer in lijn brengen van de regelgeving zou geschieden op de wijze waarop dat met deze wijzigingsregeling en de wijziging van het Besluit spoorverkeer geschiedt. De Europese Commissie volgt de adviezen van het Spoorwegbureau van de Europese Unie. Dat maakte aanpassing noodzakelijk.

Daarnaast is de Regeling spoorverkeer op enkele punten technisch aangepast. Dat gaat om aanpassingen die niet nodig zijn om aan de Europese verplichtingen te voldoen. In paragraaf 3 is aangegeven welke aanpassingen dat betreft.

## 2. TSI's en Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777

De interoperabiliteitsrichtlijn beschrijft de essentiële eisen voor de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem. De essentiële eisen zijn uitgewerkt in door de Europese Commissie vastgestelde technische specificaties inzake interoperabiliteit (hierna: TSI's). Dit zijn uitvoeringsverordeningen. Uitvoeringsverordeningen werken rechtstreeks. Hetzelfde geldt voor Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777. Deze verordening is niet als TSI aan te merken, omdat het geen technische specificatie is, maar een grotendeels procesmatige beschrijving van het railinfrastructuurregister van de Europese Unie (hierna: het RINF).

De TSI's en Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 zijn gedetailleerde voorschriften, die vanwege de rechtstreekse werking ervan niet in die regelgeving mogen blijven staan (aanwijzing 9.9, Aanwijzingen voor de regelgeving). Daarnaast is een belangrijk principe achter de TSI's dat de veiligheid van het spoorverkeer geborgd moet zijn in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming en van de infrastructuurbeheerder. Het veiligheidsbeheersysteem is afgestemd op de aard en omvang van de activiteiten van betreffende spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder. De nationale veiligheidsinstantie, in Nederland de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), ziet erop toe dat de activiteiten van de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder conform het veiligheidsbeheersysteem worden uitgevoerd. Voor wettelijke gedragsregels is met dit principe geen plaats, behalve daar waar de TSI's de lidstaat ruimte laten, omdat in de TSI's (nog) geen regels zijn gesteld of omdat lokale situaties regels nodig maken. Een aantal regels uit de Regeling spoorverkeer zijn aangepast of vervallen, omdat deze nu in de TSI L&P, de TSI OPE of de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 zijn geregeld. Dat geschiedt met deze wijzigingsregeling.

In deze wijzigingsregeling is uitgegaan van de TSI L&P en de TSI OPE zoals genoemd in de inleiding. Momenteel worden deze TSI's op onderdelen gewijzigd. Het is nog niet duidelijk hoe die wijzigingen uiteindelijk luiden en wanneer deze ingaan. Om een infractieprocedure te voorkomen is meegegaan in de dringende wens van het Spoorwegbureau van de Europese Unie om het Besluit spoorverkeer en de Regeling spoorverkeer nu aan te passen en niet de gewijzigde TSI's af te wachten. Vanwege het proces dat met de aanpassing van het Besluit spoorverkeer en de Regeling spoorverkeer is gemoeid, zijn wijzigingen in de TSI's die zich na 1 januari 2023 hebben voorgedaan, niet meegenomen in deze wijzigingsregeling. Het verwerken van die wijzigingen wordt opgepakt wanneer deze definitief zijn.

## 3. Inhoud van regeling

Artikel 3 is aangepast opdat het niet meer in strijd is met de TSI OPE. Met deze wijzigingsregeling wordt daarnaast artikel 27 uit de Regeling spoorverkeer geschrapt omdat de TSI OPE er al in voorziet.

Artikel 8 is aangepast omdat de daarin vermelde remtabel in het RINF dient te zijn opgenomen. Dat gebeurt zo spoedig mogelijk.

Dit is naar de mening van ProRail verwarrend en op onderdelen ook niet correct. Zoals eerder met ministerie, ILT en Spoorwegondernemingen besproken wil ProRail op de volgende wijze na het schrappen van Artikel 8 informatie beschikbaar stellen:
---

- a. ProRail stelt via de RINF per spoor “aanvullende informatie” conform 4.2.2.6.2 – 2 van de TSI OPE beschikbaar in een document waarnaar wordt verwezen in veld 1.1.1.3.11.3 van de RINF (met item 1.1.1.3.11.2=ja).
- b. In deze documenten stelt ProRail aanvullende informatie beschikbaar in twee vormen:
  - i. In de vorm van tabellen met minimale seinafstanden die zijn of worden gehanteerd bij het ontwerp van het betreffende spoor
  - ii. In de vorm van hierbij passende remtabel
    - Voor bestaande seinsituaties is dit steeds de oorspronkelijke remtabel uit voormalig bijlage 2 Regeling spoorverkeer
    - Voor nieuwe seinsituaties waar verkorte remafstanden worden toegepast wordt verwezen naar bovenstaande tabel met minimale seinafstanden, waarbij ter informatie is aangegeven dat deze tabel is gebaseerd op een remtabel met een minimum remvermogen van 54 rem% voor het snelheidsgebied van 40 km/uur en lager. Als SO's menen dat deze niet correct is, kunnen zij de minimum-seinafstandentabel gebruiken om het juiste vereiste remvermogen naar eigen inzicht vast te stellen. ProRail legt op deze wijze geen expliciete beremmingseis op.
- c. Zolang bovenstaande nog niet is ingeregeld zal ProRail de oorspronkelijke remtabellen in de Netverklaring publiceren.

ProRail wijst er op dat de oorspronkelijke remtabellen al lange tijd niet zijn onderhouden, en dat veiligheidsinzichten t.a.v. remmen van de laatste decennia hierin niet zijn verwerkt. ProRail acht op basis van de TSI OPE actualisatie van de remmethodiek echter een taak van de spoorwegondernemingen en niet van ProRail.

Voorts zijn in de regeling de artikelen 23, tweede en derde lid, en 30 aangepast omdat uit het systeem van de Europese spoorwegveiligheidsregelgeving volgt dat de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder ter zake moeten voorzien in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder, of anderszins onderling afspraken moeten maken over deze aspecten van spoorwegveiligheid. Hiermee is de bevoegdheid van de lidstaat om daar algemeen verbindende voorschriften over op te stellen, ingeperkt.

Daarnaast zijn de artikelen 30, 31, 32 en 33 aangepast, omdat niet langer de bestuurder van de trein normadressaat is. In plaats daarvan zijn deze artikelen algemene verplichtingen geworden voor eenieder die gebruik maakt van het spoor, in het systeem van de Europese spoorwegveiligheidsregelgeving aangeduid als actor (artikel 1, onderdeel b, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). De actor – in de meeste gevallen de spoorwegonderneming – is uiteindelijk verantwoordelijk voor een veilig gebruik van de spoorweg. Artikel 31 is tevens aangepast in verband met het herstel van enige omissies.

Van de Regeling spoorverkeer zijn de artikelen 8, 27, 37 en 40a en bijlage 8 vervallen. De artikelen 34, 36 en 38 zijn om wetstechnische redenen aangepast. Tot slot is met een wijziging van bijlage 4 beoogd een omissie te herstellen. Verwezen wordt naar de artikelsgewijze toelichting.

#### 4. Notificatie

Het ontwerp van de wijzigingsregeling is ingevolge de artikelen 14, vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn en 8, vierde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn op **DATUM** voorgelegd



aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie. Het Spoorwegbureau van de Europese Unie heeft **REACTIE BESCHRIJVEN**

## 5. Financiële gevolgen, kwalitatieve regeldruk, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

### 5.1. Financiële gevolgen

De financiële gevolgen voor het bedrijfsleven zijn verwaarloosbaar. De wijzigingsregeling leidt derhalve niet tot extra nalevingskosten voor de spoorsector, waaronder ProRail en de NS.

### 5.2 Kwalitatieve regeldruk

De regeldruk voor spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder neemt af, omdat er minder nationale regels komen. Verder wordt er meer eigen verantwoordelijkheid bij de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder belegd voor zover zij regels over het verkeer op de spoorweg moeten opnemen in hun veiligheidsbeheersysteem. De veiligheidsbeheersystemen worden eens in de vijf jaar via een audit gekeurd en jaarlijks gecheckt door de ILT. Omdat dit nu ook al gebeurt, zijn geen extra lasten voor de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder voorzien.

Voor andere bedrijven of burgers verandert de regeldruk niet.

### 5.2. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Deze wijziging van de Regeling spoorverkeer is aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) en ProRail voorgelegd voor een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets. **VERDER INVULLEN**

#### 5.2.1. ILT

#### 5.2.2. ProRail

## 6. Advies en consultatie

**REACTIES BESCHRIJVEN**

## 7. Vaste verandermomenten en inwerkingtreding

De regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2023. Dit is in overeenstemming met de vaste verandermomenten, bedoeld in aanwijzing 1.17, Aanwijzingen voor de regelgeving.

### Artikelsgewijze toelichting

#### Artikel I

##### Onderdeel A (artikel 3)

In artikel 3 van de Regeling spoorverkeer stond dat in aanvulling op de TSI CCS, aanhangsel B, onder B2, punt 1, de bestuurder indien mogelijk het gebruik van zandstrooiers moest vermijden op de spoorstroomkringen die overwegen of overpaden activeren. Deze bepaling was niet in overeenstemming met de TSI OPE, aanhangsel B, onder B2, punt 1. In overleg met het Spoorwegbureau van de Europese Unie is het vermijden van het gebruik van zandstrooiers op stroomspoorstroomkringen en overpaden vervangen door een meldingsplicht van het gebruik van

zandstrooiers aan de infrastructuurbeheerder. De meldingsplicht is een open punt als bedoeld in de TSI OPE, aanhangsel I. Dat betekent dat ter zake nationale voorschriften kunnen worden gesteld. Bij de introductie van de meldingsplicht is het volgende overwogen. Zandstrooiers worden gebruikt als een spoorvoertuig bij het weggrijden onvoldoende grip op de sporen heeft. Zand strooien op spoorstroomkringen die in de overwegen en overpaden liggen, bergt het risico in zich dat overwegen of overpaden niet meer worden geactiveerd. Dat kan gevaarlijke situaties opleveren. In de praktijk echter komt de combinatie van weggrijden en de aanwezigheid van stroomkringlopen die overwegen of overpaden activeren maar op enkele plaatsen voor. Bovendien kan de machinist in dat geval de overweg of het overpad zien en kan hij constateren of de overweg of het overpad gesloten is. Het gevaar voor de spoorwegveiligheid is daarmee beperkt. Met de meldplicht aan de infrastructuurbeheerder – met name de treindienstleiding – wordt de spoorwegveiligheid voldoende gewaarborgd.

#### *Onderdeel B (artikel 8)*

In artikel 8 van de Regeling spoorverkeer stond een tabel met de noodremprestaties van een trein. Deze dienen echter in het RINF te staan, gelet op de bijlage, punt 2.2, bij de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777. De remtabel geeft de vereiste noodremmingsprestaties weer en vormt een onderdeel van de lijnkaracteristieken. De karakteristieken van de spoorlijn worden onder meer gevormd door de onderlinge afstand van de seinen en inherente veiligheidsmarges - die ook in het RINF staan - (Bijlage, Tabel 1, punten 1.1.1.3.11.2. en 1.1.1.3.11.3 van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 en TSI OPE punt 4.2.2.6.2.). Naar deze remtabel kan worden verwezen in de netverklaring, die informatie bevat over de aard van het gebruik en de aard van de hoofdspoorweginfrastructuur (artikel 58, tweede lid, van de Spoorwegwet). De remtabel is opgesteld op basis van de eigenschappen van de lijn: het seingevingssysteem, de maximumsnelheid waarmee over de lijn kan worden gereden, de hellingen en de veiligheidsmarges – bij een lage maximumsnelheid bijvoorbeeld is de veiligheidsmarge doorgaans groter - (TSI Loc&Pas, punt 4.2.4.1.). Het is aan de spoorwegonderneming om het remvermogen te berekenen en dit in het veiligheidsbeheersysteem op te nemen, gelet op de TSI OPE, punt 4.2.2.6.2.

ProRail onderschrijft de noodzaak van het verwijderen van artikel 8 uit de Regeling Spoorverkeer. De TSI Operations biedt naar de mening van ProRail voldoende aanknopingspunten voor het juridisch bindend vastleggen van afspraken over rijden en remmen tussen de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen. Bovendien maakt het schrappen van artikel 8 het mogelijk om de remafstand bij 40 km/uur te verlagen en remafstanden beneden de 40 km/uur toe te voegen. Artikel 8 van de Regeling Spoorverkeer staat dat nu nog in de weg.

De tekst onder Artikelsgewijze toelichting, Onderdeel B (artikel 8) eerste alinea is naar de mening van ProRail verwarrend en op onderdelen ook niet correct. Zoals eerder met ministerie, ILT en Spoorwegondernemingen besproken wil ProRail op de volgende wijze na het schrappen van Artikel 8 informatie beschikbaar stellen:

- a. ProRail stelt via de RINF per spoor “aanvullende informatie” conform 4.2.2.6.2 – 2 van de TSI OPE beschikbaar in een document waarnaar wordt verwezen in veld 1.1.1.3.11.3 van de RINF (met item 1.1.1.3.11.2=j).
- b. In deze documenten stelt ProRail aanvullende informatie beschikbaar in twee vormen:
  - i. In de vorm van tabellen met minimale seinafstanden die zijn of worden gehanteerd bij het ontwerp van het betreffende spoor
  - ii. In de vorm van hierbij passende remtabel
    - Voor bestaande seinsituaties is dit steeds de oorspronkelijke remtabel uit voormalig bijlage 2 Regeling spoorverkeer

- Voor nieuwe seinsituaties waar verkorte remafstanden worden toegepast wordt verwezen naar de tabel met minimale seinafstanden, waarbij ter informatie is aangegeven dat deze tabel is gebaseerd op een remtabel met een minimum remvermogen van 54 rem% voor het snelheidsgebied van 40 km/uur en lager. Als spoorwegondernemingen menen dat deze niet correct is, kunnen zij de minimum-seinafstandentabel gebruiken om het juiste vereiste remvermogen naar eigen inzicht vast te stellen. ProRail legt op deze wijze geen expliciete beremmingseis op.

c. Zolang bovenstaande nog niet is ingeregeld zal ProRail de oorspronkelijke remtabellen via de Netverklaring blijven publiceren (zoals nu ook al gebeurt).

ProRail wijst er nogmaals op dat de oorspronkelijke remtabellen al lange tijd niet zijn onderhouden, en dat veiligheidsinzichten t.a.v. remmen van de laatste decennia hierin niet zijn verwerkt. ProRail acht op basis van de TSI OPE actualisatie van de remmethodiek echter een taak van de spoorwegondernemingen en niet van ProRail.

Van overtreding van de TSI OPE is sprake indien geconstateerd wordt dat het veiligheidsbeheersysteem onvoldoende wordt nageleefd.

Het VBS regelt meer dan hoe te voldoen aan de vereisten uit TSI OPE. Het 'indien geconstateerd wordt dat het veiligheidsbeheersysteem onvoldoende wordt nageleefd' klopt daarom niet (is te ruim).

Dit kan leiden tot de opdracht aan de spoorwegonderneming of andere actoren om het veiligheidsbeheersysteem alsnog in orde te maken, of de activiteiten op te schorten of te beperken (artikel 34 van de Spoorwegwet) of leiden tot intrekking van het veiligheidscertificaat van de spoorwegonderneming (artikel 33, tweede lid, onderdeel a jo artikel 32, eerste lid, onderdeel a, van de Spoorwegwet). Handhaving van de TSI OPE vindt aldus plaats op basis van niet-naleving van het veiligheidsbeheersysteem.

#### *Onderdeel C (artikel 23)*

In artikel 23, tweede lid, van de Regeling spoorverkeer was bepaald dat de bediening van de seinen de spoorwegveiligheid moet dienen. Een dergelijke regel hoort in het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder thuis, op grond van artikel 18 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen jo artikel 9, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. In verband daarmee is dit artikellid vervallen.

In artikel 23, derde lid, van de Regeling spoorverkeer was bepaald dat de beheerder interne richtlijnen voor veiligheidskritieke handelingen vaststelde. Dit diende in het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder te worden opgenomen op grond van artikel 18 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen jo artikel 9, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. In artikel 23, derde lid, van de Regeling Spoorverkeer was bovendien bepaald dat voor het vaststellen van de interne richtlijnen voor veiligheidskritieke handelingen de spoorwegondernemingen en de Minister worden gehoord. Dit is veranderd in geraadpleegd om het te onderscheiden van het 'horen' in bestuursrechtelijke procedures. In verband hiermee is het derde lid (oud) vervallen en als tweede lid (nieuw) geherformuleerd.

Het derde lid (nieuw) is aangepast in verband met de vernummering van het derde en vierde lid tot tweede en derde lid.

#### *Onderdeel D (artikel 27)*

In artikel 27 van de Regeling spoorverkeer was bepaald dat seinen zichtbaar moesten zijn. Dit volgt echter al uit de TSI OPE, punt 4.2.2.8. In verband daarmee is dit artikel vervallen.

## *Onderdeel E (artikel 30)*

Artikel 30 van de Regeling spoorverkeer is opnieuw geformuleerd, zodat de normadressaat niet meer de bestuurder is. In het systeem van de Europese spoorwegveiligheidsregelgeving gelden de regels voor het veilig gebruik van het spoor voor eenieder die gebruik maakt van het spoor en is ten aanzien van de onderhavige bepalingen niet de bestuurder van de trein, maar de spoorwegonderneming – of een daarmee vergelijkbare gebruiker van het spoor, zoals de rangeerder – door de nationale veiligheidsinstantie aan te spreken op het veilig gebruik van de spoorweg. De machinist die zich niet aan deze bepalingen houdt, wordt conform dat systeem op zijn beurt door de spoorwegonderneming aangesproken.

## *Onderdeel F (artikel 31)*

Artikel 31, eerste en vierde lid, van de Regeling spoorverkeer is opnieuw geformuleerd, zodat de normadressaat niet meer de bestuurder is. Voor een nadere toelichting daarop wordt verwezen naar de toelichting op onderdeel E (artikel 30).

Daarnaast is een aantal omissies hersteld. In het tweede lid van artikel 31 is de aanduiding van lichtsein 214 aangepast aan de huidige aanduiding daarvan, zijnde 214 a/b. Het derde lid van artikel 31 is aangepast aan het feit dat voor bedoelde spoorvoertuigen sinds de aanpassing van de Spoorwegwet aan het Vierde Spoorwegpakket<sup>2</sup> geen vergunning voor indienststelling, aanvullende vergunning voor indienststelling of inzetcertificaat meer wordt afgegeven. Tot slot zijn in het derde lid de verwijzingen vervallen naar het gewijzigde artikel 36 van de Spoorwegwet, het vervallen artikel 37a van de Spoorwegwet en het vervallen artikel 41 van het Besluit spoorverkeer.

## *Onderdelen G en H (artikelen 32 en 33)*

De artikelen 32 en 33 zijn opnieuw geformuleerd, zodat de normadressaat niet meer de bestuurder is, maar de spoorwegonderneming. Voor een nadere toelichting daarop wordt verwezen naar de toelichting op onderdeel E (artikel 30).

## *Onderdeel I (artikel 34)*

Artikel 34 van de Regeling spoorverkeer is aangepast aan het feit dat artikel 7 van het Besluit spoorverkeer, waarnaar werd verwezen, is vervallen.

## *Onderdelen J en K (artikelen 36 en 37)*

In artikel 37, eerste lid, van de Regeling spoorverkeer was bepaald dat de aanwijzingen van artikel 36, eerste, tweede en zesde lid, schriftelijke aanwijzingen waren in de zin van de TSI OPE, Aanhangsel B. Dit volgt echter al uit genoemd aanhangsel van de TSI OPE. Daarom is het eerste lid van artikel 37 vervallen.

Omwille van de leesbaarheid is het tweede lid van artikel 37 van de Regeling spoorverkeer in artikel 36 opgenomen.

## *Onderdeel L (artikel 38)*

In artikel 38 van de Regeling spoorverkeer stond dat als spoorwegemplacementen, genoemd in artikel 30 van het Besluit spoorverkeer, waren aangewezen de spoorwegemplacementen, opgenomen in bijlage 6 bij die regeling. In artikel 30 van het Besluit spoorverkeer worden de spoorwegemplacementen zelf echter niet genoemd. Artikel 30 van het Besluit spoorverkeer biedt alleen een delegatiegrondslag. Met de wijziging van 'genoemd' in 'als bedoeld' in artikel 38 van de Regeling spoorverkeer is deze wetstechnische omissie hersteld.

## *Onderdelen M en O (artikel 40a en bijlage 8)*

---

<sup>2</sup> Stb. 2019, 61.

In artikel 10, eerste lid, van het Besluit spoorverkeer is de zinsnede 'bij ministeriële regeling vastgestelde' vervallen omdat het omgrenzingsprofiel niet meer bij ministeriële regeling, maar in RINF is vastgesteld, gelet op artikel 1, tweede lid, van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777. In artikel 40a van de Regeling spoorverkeer stond dat dat profiel was opgenomen in bijlage 8 van de Regeling spoorverkeer. In verband hiermee zijn artikel 40a en bijlage 8 van de Regeling spoorverkeer vervallen.

*Onderdeel N (bijlage 4)*

Het stopbord van rij nummer 301 van Bijlage 4 was per abuis aangeduid als S-bord in plaats van als stopbord. Deze omissie is hierbij hersteld.

In de toelichting staat dat dit bord per abuis is aangeduid als S-bord en dat deze omissie hersteld is. De naam S-bord wordt echter al decennia gebruikt als naam voor sein 301.

Advies is om sein 301 "S-bord" te blijven noemen totdat dit bord is uit gefaseerd (vervangen door RS300 of RS301b) door het USB project.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen