
665

Besluit van 3 december 2004, houdende bepalingen met betrekking tot de spoorweginfrastructuur (Besluit spoorweginfrastructuur)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 december 2003, nr. HDJZ/S&W/2003-1876, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 6, 8 tot en met 12, 23, en 87 van de Spoorwegwet; De Raad van State gehoord (advies van 2 maart 2004, nr. W09.03.0543/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 november 2004, nr. HDJZ/S&W/2004-2894, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

§ 1. Algemeen

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. wet: Spoorwegwet;
- b. hoofdspoorweg: hoofdspoorweg als bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de wet;
- c. gebruik van een hoofdspoorweg: met een spoorvoertuig rijden over of stilstaan op een hoofdspoorweg.

§ 2. Eigenschappen en keuring van de hoofdspoorweginfrastructuur

Artikel 2

1. Bij ministeriële regeling worden eisen gesteld waaraan hoofdspoorweginfrastructuur moet voldoen.
2. Deze eisen hebben onder meer betrekking op aspecten als bedoeld in artikel 6 van de wet.

Artikel 3

1. Onze Minister kan ontheffing verlenen van de eisen, bedoeld in artikel 2.
2. De beheerder legt bij zijn aanvraag voor een ontheffing de bescheiden over en verstrekt de inlichtingen die Onze Minister noodzakelijk acht.
3. Onze Minister vermeldt in de beschikking tot ontheffingverlening in ieder geval:
 - a. de eisen waarvan ontheffing is verleend;
 - b. de beperkingen waaronder de ontheffing is verleend en de voorschriften die aan de ontheffing zijn verbonden;
 - c. de datum van afgifte;
 - d. de geldigheidsduur.

Artikel 4

1. De keuringsinstantie keurt op aanvraag:
 - a. hoofdspoorweginfrastructuur voor de afgifte van een goedkeuringscertificaat als bedoeld in bijlage G van het Verdrag;
 - b. ingevolge het Verdrag als zodanig aangemerkte onderdelen van de hoofdspoorweginfrastructuur voor de afgifte van een goedkeuringscertificaat als bedoeld in bijlage G van dat Verdrag.
2. De keuring betreft het ontwerp, de beproeving en de aanleg of de productie van de hoofdspoorweginfrastructuur of de onderdelen.
3. De keuring van een onderdeel als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, kan geschieden van een type onderdeel of van een afzonderlijk onderdeel.

Artikel 5

1. De aanvraag voor een keuring als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onderdeel a, wordt ingediend door degene, die zorg draagt voor de aanleg van hoofdspoorweginfrastructuur.
2. De aanvraag voor een keuring als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onderdeel b, wordt ingediend door de fabrikant, de eigenaar of de houder van het onderdeel.
3. Bij de aanvraag wordt een informatiedossier overgelegd.
4. Onze Minister kan besluiten dat voor een aanpassing van bestaande hoofdspoorweginfrastructuur een keuring als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onderdeel a, wordt aangevraagd.
5. Onder aanpassing van bestaande hoofdspoorweginfrastructuur wordt voor de toepassing van dit artikel verstaan het uitvoeren van ingrijpende werkzaamheden tot wijziging van deze infrastructuur die van invloed zijn op de prestaties daarvan.

Artikel 6

Betreft de keuring hoofdspoorweginfrastructuur dan geeft de keuringsinstantie daarvoor een goedkeuringscertificaat af indien deze infrastructuur in overeenstemming is met het informatiedossier en deze voldoet aan de bij ministeriële regeling gestelde eisen.

Artikel 7

1. Betreft de keuring een type van een ingevolge het Verdrag als zodanig aangemerkt onderdeel dan geeft de keuringsinstantie daarvoor een certificaat van overeenstemming af indien het onderdeel in overeenstemming is met het informatiedossier en het voldoet aan de bij ministeriële regeling gestelde eisen.

2. Voor elk overeenkomstig dit type geconstrueerd onderdeel dat vergezeld gaat van een verklaring van de fabrikant waarin deze overeenstemming wordt bevestigd, geeft de keuringsinstantie op aanvraag zonder nadere keuring een goedkeuringscertificaat af.

3. Betreft de keuring een afzonderlijk onderdeel dan geeft de keuringsinstantie daarvoor een goedkeuringscertificaat af indien dit onderdeel in overeenstemming is met het informatiedossier en het voldoet aan de bij ministeriële regeling gestelde eisen.

Artikel 8

1. In afwijking van de artikelen 6 en 7, eerste en derde lid, mag de keuringsinstantie in geval van hoofdspoorweginfrastructuur of onderdelen waarin technologieën of concepten zijn verwerkt, die wegens hun specifieke aard niet aan een of meer van de in die artikelen bedoelde eisen kunnen voldoen, van die eisen afwijken, indien deze technologieën of concepten tenminste dezelfde waarborgen bieden voor de veiligheid of de interoperabiliteit van het verkeer over de hoofdspoorwegen als die eisen.

2. De afwijking wordt afzonderlijk vermeld in het betrokken certificaat van overeenstemming of in het betrokken goedkeuringscertificaat.

3. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over het eerste lid.

Artikel 9

1. Aan een certificaat van overeenstemming als bedoeld in artikel 7, eerste lid, en aan een goedkeuringscertificaat als bedoeld in artikel 6 of artikel 7, derde lid, kunnen voorschriften worden verbonden of deze documenten kunnen onder beperkingen worden afgegeven.

2. Het is verboden in strijd met deze voorschriften of beperkingen de betrokken onderdelen in de handel te brengen of te gebruiken.

Artikel 10

1. De keuringsinstantie stelt van keuringen als bedoeld in de paragrafen twee en drie telkens een technisch dossier samen.

2. Nadat het besluit van de keuringsinstantie met betrekking tot deze keuring onherroepelijk is geworden, stelt de keuringsinstantie het betrokken technische dossier aan de aanvrager van de keuring ter beschikking.

3. De keuringsinstantie zendt een afschrift van elk technisch dossier toe aan Onze Minister.

Artikel 11

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de vorm en inhoud van:

- 1°. het informatiedossier, bedoeld in artikel 5, derde lid;
- 2°. het certificaat van overeenstemming, bedoeld in artikel 7, eerste lid;
- 3°. de goedkeuringscertificaten, bedoeld in de artikelen 6 en 7, derde lid;
- 4°. het technisch dossier, bedoeld in artikel 10, eerste lid.

Artikel 12

Indien hoofdspoorweginfrastructuur die overeenkomstig de wet voor het verkeer daarover is goedgekeurd een ernstige beschadiging heeft ondergaan, kan Onze Minister bepalen dat deze hoofdspoorweginfrastructuur na herstel door de keuringsinstantie gekeurd wordt.

Artikel 13

1. De aanvraag voor een keuring als bedoeld in artikel 12 wordt door de beheerder ingediend.
2. Bij de aanvraag wordt een informatiedossier overgelegd.

Artikel 14

1. De keuringsinstantie keurt de herstellende hoofdspoorweginfrastructuur goed indien deze voldoet aan de eisen gesteld bij de ministeriële regeling, bedoeld in artikel 2, eerste lid, of artikel 6.
2. Na goedkeuring verstrekt de keuringsinstantie voor de herstellende hoofdspoorweginfrastructuur een keuringscertificaat.

Artikel 15

Indien de keuringsinstantie de herstellende hoofdspoorweginfrastructuur afkeurt, vervalt de geldigheid van de met betrekking tot die infrastructuur verleende goedkeuring als bedoeld in artikel 12 op het tijdstip waarop het besluit van de keuringsinstantie onherroepelijk wordt.

§ 4. Intrekking en verval geldigheid goedkeuringscertificaat

Artikel 16

1. Indien de keuringsinstantie vaststelt, dat een onderdeel waarvoor deze instantie een goedkeuringscertificaat als bedoeld in artikel 7 heeft afgegeven, niet langer voldoet aan de bij ministeriële regeling als bedoeld in dat artikel gestelde eisen, stelt deze instantie de beheerder, die het onderdeel gebruikt, of de eigenaar of houder daarvan in de gelegenheid het gebrek te herstellen binnen een door deze instantie te stellen termijn.
2. Indien de beheerder, eigenaar of houder niet voldoet aan het eerste lid, doet de keuringsinstantie daarvan melding aan Onze Minister, die het betrokken goedkeuringscertificaat kan intrekken.

Artikel 17

De geldigheid van een goedkeuringscertificaat als bedoeld in artikel 6 vervalt van rechtswege bij de definitieve buitengebruikstelling van de betrokken hoofdspoorweginfrastructuur.

§ 5. Registratie en bewaring van gegevens of documenten

Artikel 18

1. De keuringsinstantie voert een deugdelijke registratie terzake van de krachtens dit besluit verrichte keuringen en afgegeven, ingetrokken of geweigerde certificaten.
2. De keuringsinstantie bewaart afschriften van technische dossiers als bedoeld in artikel 10, eerste lid.

3. Bij ministeriële regeling kunnen over het eerste of het tweede lid, nadere regels worden gesteld.

4. De gegevens, bedoeld in het eerste lid, en de bescheiden, bedoeld in het tweede lid, worden gedurende de gehele levensduur van de betrokken hoofdspoorweginfrastructuur bewaard.

§ 6. EG-verklaringen

Artikel 19

1. Een EG-keuringsverklaring als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onderdeel a of b, van de wet wordt afgegeven door degene, die de aanleg van nieuwe of de aanpassing van bestaande hoofdspoorweginfrastructuur aanbesteedt of door diens in Nederland gevestigde gemachtigde.

2. Een EG-keuringsverklaring voldoet aan bijlage V van richtlijn 2001/16/EG respectievelijk bijlage V van richtlijn 96/48/EG.

3. Onder aanpassing van bestaande hoofdspoorweginfrastructuur wordt voor de toepassing van dit artikel verstaan het uitvoeren van ingrijpende werkzaamheden tot wijziging van deze infrastructuur die van invloed zijn op de prestaties daarvan.

Artikel 20

1. Een EG-verklaring van conformiteit of van geschiktheid voor gebruik als bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdelen a of b, van de wet wordt afgegeven door:

a. de fabrikant van de betrokken onderdelen of diens in Nederland gevestigde gemachtigde, of

b. degene die deze onderdelen van diverse herkomst of delen daarvan assembleert dan wel voor eigen gebruik vervaardigt.

2. In afwijking van het eerste lid wordt de daar bedoelde verklaring afgegeven door degene die deze onderdelen in Nederland in de handel brengt indien de personen, genoemd in het eerste lid, onderdelen a en b, artikel 10, eerste lid, van de wet niet naleven.

3. Een EG-verklaring van conformiteit voldoet aan bijlage IV van richtlijn 2001/16/EG respectievelijk bijlage IV van richtlijn 96/48/EG.

§ 7. Bescherming van de hoofdspoorweg en zijn omgeving

Artikel 21

1. Een vergunning als bedoeld in artikel 19 van de wet, wordt in ieder geval geweigerd indien de in het eerste lid van dat artikel bedoelde verrichtingen:

a. ernstige hinder of gevaar opleveren of kunnen opleveren voor een veilig en doelmatig gebruik of beheer van de hoofdspoorwegen;

b. ernstige hinder of gevaar opleveren of kunnen opleveren voor reeds aanwezige objecten.

2. Voorschriften als bedoeld in artikel 19, tweede lid, van de wet kunnen onder meer betrekking hebben op:

a. de werkwijze, de te nemen maatregelen en de te gebruiken materialen;

b. het tracé, de markering en de gronddekking van kabels en leidingen;

c. de te nemen maatregelen bij het beëindigen van de handelingen, bedoeld in artikel 19, eerste lid, van de wet;

d. de duur van de handelingen, bedoeld in artikel 19, eerste lid, van de wet.

Artikel 22

1. De aanvrager van een vergunning als bedoeld in artikel 19 van de wet legt, onverminderd artikel 4:2 van de Algemene wet bestuursrecht, een situatietekening schaal 1:1000 met een exacte plaatsaanduiding en indien het een aanvraag betreft als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onderdeel a, van de wet, een tekening van het dwarsprofiel schaal 1:100 over.

2. In de tekening van het dwarsprofiel bij een vergunningaanvraag met betrekking tot kabels of leidingen, worden de volgende gegevens vermeld:

- a. de diepte van de kabel of leiding, dan wel de diepte van de beschermbuis ten opzichte van de bovenkant van de spoorstaven;
- b. het soort materiaal en de in- en uitwendige diameter van de kabel of leiding en van de beschermbuis;
- c. de maximum werkdruk in bar voor mediumvoerende leidingen;
- d. de wijze van geleiding van de beschermbuis, de verbindingen van de mediumvoerende leiding en de wijze van eventuele kathodische bescherming;
- e. de situering van een verklikkerinstallatie bij vloeistofvoerende leidingen;
- f. de ontstoppingsputten of het ontvang- en stortbed van een vrijverval rioolleiding indien de spoorstaven door de leiding worden gekruist.

3. In door Onze Minister te bepalen gevallen kan worden afgeweken van de verplichting tot het verstrekken van de in het eerste en tweede lid bedoelde gegevens.

Artikel 23

Onze Minister kan een vergunning als bedoeld in artikel 19 van de wet wijzigen of intrekken:

- a. indien de door de aanvrager verstrekte gegevens zodanig onjuist of onvolledig blijken te zijn, dat op de aanvraag anders zou zijn beslist indien de juiste gegevens bij de beoordeling van de aanvraag bekend zouden zijn geweest;
- b. indien binnen de in de vergunning bepaalde termijn geen begin met de in de vergunning vermelde werkzaamheden is gemaakt;
- c. indien de werkzaamheden gedurende een langere dan de in de vergunning bepaalde termijn zijn gestaakt;
- d. indien de aan de vergunning verbonden voorschriften of beperkingen niet in acht worden genomen;
- e. in het belang van een veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorwegen;
- f. in verband met de wijziging van bestaande of de aanleg van nieuwe hoofdspoorweginfrastructuur.

Artikel 24

De artikelen 21, eerste lid, onderdeel a, 22, eerste en derde lid, en 23 zijn van overeenkomstige toepassing op het verlenen van een ontheffing als bedoeld in artikel 21, tweede lid, van de wet.

§ 8. Spoorwegbruggen

Artikel 25

1. Onze Minister bepaalt:
 - a. voor welke beweegbare bruggen door hem vaste openingstijden worden vastgesteld;

b. welke beweegbare bruggen op verzoek van de schipper worden geopend volgens een door hem goed te keuren regeling van de beheerder;

c. welke beweegbare bruggen als regel geopend zijn, en alleen gesloten zijn als er een trein moet passeren;

d. bij welke beweegbare bruggen door hem voor te schrijven communicatiemiddelen ten behoeve van de scheepvaart aanwezig moeten zijn;

e. ten aanzien van welke bruggen de beheerder door hem goed te keuren voorwaarden voor de doorvaart vaststelt, voor zover dit in verband met de uit de afmetingen van schepen voortvloeiende gevaren en beperkingen en met het oog daarop te nemen maatregelen nodig is.

2. Onze Minister hoort, alvorens hij zijn bevoegdheden ingevolge het eerste lid uitoefent, de beheerder, de vaarwegbeheerder en vertegenwoordigers uit de scheepvaart.

3. Onze Minister kan bepalen hoe lang voordat een trein een brug, als bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, moet passeren, met het sluiten van de brug kan of moet worden aangevangen.

4. Indien in een vaarweg ter plaatse van een beweegbare brug de scheepvaart is gestremd, kan in afwijking van hetgeen in of krachtens de vorige leden is bepaald, de brug gesloten blijven.

Artikel 26

1. De beheerder draagt er zorg voor, dat bij de bruggen tekens worden getoond overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 6.25 en 6.26, vierde en vijfde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement, met dien verstande dat het teken, bedoeld in artikel 6.26, vierde lid, onderdeel f, van het Binnenvaartpolitiereglement, alleen wordt gebruikt indien Onze Minister zulks bepaalt of goedkeurt.

2. In het geval van gestoorde lichttekens toont de beheerder een bord als bedoeld in artikel 6.26, zesde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement.

3. Artikel 6.26 van het Binnenvaartpolitiereglement is van overeenkomstige toepassing, voor zover in dit besluit daar niet van wordt afgeweken.

§ 9. Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 27

1. Vergunningen die ingevolge artikel 15 van het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen (Stb. 1977, 152) en ontheffingen die ingevolge artikel 39 van de Spoorwegwet (Stb. 1875, 67) zijn verleend van de artikelen 36, eerste lid, 37 en 38 van de Spoorwegwet (Stb. 1875, 67) en gelden op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, worden vanaf de dag waarop dit besluit in werking treedt, aangemerkt als verleend op grond van artikel 19 van de wet.

2. Ontheffingen die ingevolge artikel 39 van de Spoorwegwet (Stb. 1875, 67) zijn verleend van artikel 36, tweede lid, van de Spoorwegwet (Stb. 1875, 67) en gelden op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, worden vanaf de dag waarop dit besluit in werking treedt, aangemerkt als verleend op grond van artikel 21 van de wet.

Artikel 28

Overtreding van artikel 9, tweede lid, vormt een strafbaar feit in de zin van artikel 87, eerste lid, van de wet.

Artikel 29

Het besluit van 5 februari 1925, tot vaststelling van een reglement ter voorkoming van aantasting van metalen voorwerpen in den bodem door zwerfstromen, afkomstig van de spoorstaven van elektrische spoor- en tramwegen (Stb. 29) is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 30

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit spoorweginfrastructuur.

Artikel 31

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 11 januari 2005, nr. 7.

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

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

's-Gravenhage, 3 december 2004

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Uitgegeven de *eenentwintigste* december 2004

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Het voorliggende besluit strekt tot uitvoering van de Spoorwegwet (Wet van 23 april 2003, Stb. 264) met name waar het gaat om de keuring, certificering, onderhoud en herstel van hoofdspoorweginfrastructuur en de bescherming van de hoofdspoorweg en zijn omgeving. Dit besluit heeft uitsluitend betrekking op de infrastructuur van hoofdspoorwegen als bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de Spoorwegwet omdat die wet vooralsnog alleen is uitgewerkt voor hoofdspoorweginfrastructuur. Waar in het hierna volgende wordt gesproken over spoorweginfrastructuur wordt hiermede bedoeld hoofdspoorweginfrastructuur als hiervoor vermeld.

Zoals in de memorie van toelichting bij de Spoorwegwet al is uiteengezet, brengt het spoorwegsysteem met zich dat nauwkeurige technische eisen moeten worden gesteld aan de infrastructuur en aan het rollend materieel. Deze beide elementen vormen een combinatie waarbij geldt dat zij compatibel aan elkaar moeten zijn. Voor een niet onbelangrijk deel dragen deze eisen een internationaal karakter om de onderlinge uitwisseling (interoperabiliteit) van rollend materieel tussen de diverse landen mogelijk te maken. Naast bevordering van de interoperabiliteit strekken deze eisen tot bevordering van de veiligheid van alle bij het spoorvervoer betrokkenen. Dit kunnen zijn reizigers en personeel van de spoorwegondernemingen, doch ook spoorwegondernemingen, weggebruikers, omwonenden of eigenaars van transportleidingen. Daartoe zijn in de Spoorwegwet allerhande bepalingen opgenomen. In dit besluit wordt de verdere toepassing van die bepalingen met betrekking tot de spoorweginfrastructuur geregeld.

Uit de Spoorwegwet en de memorie van toelichting blijkt, dat voor wat betreft de technische eisen van de spoorweginfrastructuur en onderdelen daarvan drie verschillende rechtsregimes van toepassing zijn.

- In de eerste plaats is dat het nationale regime, geregeld in de artikelen 6 en 7 van die wet.
- Daarnaast is er het regime van de Europese Unie. Dit regime maakt onderscheid tussen eisen voor het hoge-snelheidsspoorwegsysteem, vervat in richtlijn 96/48/EG, en eisen voor het conventionele spoorwegsysteem, vervat in richtlijn 2001/16/EG. Deze beide regimes zijn uitgewerkt in de artikelen 8 tot en met 15 en 93 van de Spoorwegwet.
- Tenslotte is er het regime van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegverkeer, hierna COTIF (Trb. 2002, 25). Dit verdrag ziet alleen op het conventionele spoorwegsysteem. Ook dit regime is uitgewerkt in de artikelen 8 tot en met 15 en 93 van de Spoorwegwet.

Bij de spoorweginfrastructuur moet onderscheid gemaakt worden tussen de functionaliteit en de beschikbaarheid enerzijds en de technische eisen anderzijds. De technische eisen waaraan de spoorweginfrastructuur dient te voldoen zijn deels geregeld in de Spoorwegwet zelf (de EG-regels) en deels bij en krachtens dit besluit (nationale eisen en COTIF-eisen).

De technische eisen gelden als de minimum eisen, waaraan de infrastructuur moet voldoen. De beide EG-richtlijnen bepalen dit uitdrukkelijk. Zij laten toe, dat de lidstaten aanvullende regels opstellen, doch deze mogen dan niet in strijd komen met de EG-regels.

Omdat de EG-eisen nagenoeg dezelfde zullen zijn als de nationale en de COTIF-eisen geldt dit minimum-principe eveneens voor beide laatstgenoemde categorieën.

De functionaliteit en de beschikbaarheid zullen hun uitwerking vinden in de beheersconcessie (artikelen 16 en 17 van de Spoorwegwet).

Nationale regime

Het nationale regime omvat voorschriften uit het verdrag «Technische Eenheid der Spoorwegen», uit de betreffende normbladen (de zogenaamde UIC-fiches) van de Internationale Spoorweg Unie (UIC) en van andere binnen de EU erkende norminstituten en tenslotte uit specifieke Nederlandse voorschriften.

Voor wat betreft de technische eisen waaraan de spoorweginfrastructuur ingevolge artikel 6 van de Spoorwegwet moet voldoen, is verwezen naar een ministeriële regeling. Dit is gedaan omdat deze eisen zeer technisch en gedetailleerd zijn en omdat het is te voorzien dat zij regelmatig aangepast moeten worden. Deze aanpassingen zijn enerzijds het gevolg van technische ontwikkelingen en anderzijds van het steeds verder gereed komen van hierna te vermelden TSI's en regels op basis van het COTIF. Hierdoor komen de nationale regels steeds verder te vervallen.

EU-regime

Het EU regime voor het conventionele spoorwegsysteem is in Nederland van toepassing op de spoorlijnen die voorkomen op een kaart die als bijlage bij richtlijn 2001/16/EG is gevoegd. Op dit moment wordt echter een wijziging van die richtlijn voorbereid waarbij de reikwijdte ervan wordt uitgebreid. Hierdoor wordt deze richtlijn in Nederland op nagenoeg het gehele spoorweganet van toepassing.

Beide genoemde richtlijnen bepalen, dat de betrokken spoorwegsysteem aan essentiële eisen moeten voldoen en dat deze essentiële eisen nader ingevuld moeten worden door de zogenaamde technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's). Zolang deze TSI's niet gereed of niet volledig gereed zijn, moeten deze vervangen of aangevuld worden door nationale voorschriften. Dit is dan ook de hoofdreden voor het voorlopig gehandhaafd blijven van het hiervoor vermelde pakket van nationale regels.

Voor het hoge-snelheidsspoorwegsysteem zijn de specifieke TSI's gereed. Deze zijn inmiddels in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen van 12 september 2002, L 245, gepubliceerd. De voorschriften voor dit spoorwegsysteem zijn echter pas volledig indien ook de TSI's voor het conventionele spoorwegsysteem gereed zijn. De TSI's voor het conventionele spoorwegsysteem tezamen met de TSI's voor het hoge-snelheidsspoorwegsysteem vormen het totale pakket voorschriften voor laatstbedoeld systeem.

De TSI's voor het conventionele systeem zijn nog niet gereed.

De technische eisen en de keuringsprocedures voor het verkrijgen van de EG-verklaringen of -certificaten zijn geregeld in beide voornoemde richtlijnen. Door de verwijzing in de Spoorwegwet naar beide richtlijnen worden deze eisen en procedurevoorschriften van toepassing verklaard.

Daaromtrent behoeft dan ook niets in het voorliggende besluit geregeld te worden.

COTIF-regime

Het COTIF-regime is in Nederland van toepassing op de spoorweginfrastructuur waarop internationaal verkeer plaats vindt.

Internationaal is overeengekomen dat de technische eisen van dit regime inhoudelijk gelijk zullen zijn aan die van het EU-regime voor conventioneel spoor.

De technische eisen voor het verkrijgen van certificaten op basis van het COTIF worden in dat verdrag geregeld. De procedure voor de keuring en voor het verkrijgen van zodanige certificaten moeten de staten die partij zijn bij dat verdrag zelf in hun nationale wetgeving regelen met inachtneming van het verdrag. De in dit besluit geregelde keuringsprocedure heeft dan ook uitsluitend betrekking op deze COTIF-procedure.

Voor deze procedure is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de betreffende procedures op basis van beide eerdergenoemde EG-richtlijnen. Van belang is dat de keuringen voor de verschillende regimes door één keuringsinstantie geschieden, zodat eenheid in toepassing van de voorschriften en in keuringsbeleid gewaarborgd is.

Voor wat betreft de eisen waaraan de spoorweginfrastructuur en de onderdelen daarvan ingevolge het COTIF moeten voldoen, is verwezen naar een ministeriële regeling. Deze eisen zijn zeer technisch en gedetailleerd en het is te voorzien dat zij regelmatig aan de technische ontwikkelingen zullen worden aangepast. Daarnaast moeten deze technische eisen nog tot stand worden gebracht. Zodra dit het geval is, kunnen deze door middel van een verwijzing in die ministeriële regeling worden opgenomen en behoeven noch de Spoorwegwet noch het voorliggende besluit gewijzigd te worden. Voor wat betreft de technische eisen zij korthedshalve voorts verwezen naar punt 5.3 van de memorie van toelichting bij de Spoorwegwet¹.

Het COTIF is inmiddels door het Nederlandse parlement stilzwijgend goedgekeurd. Op 11 september 2002 is dit verdrag door Nederland geratificeerd.

Het EU-regime en het COTIF-regime zijn gelijkwaardige regimes in die zin dat er geen hiërarchische verhouding tussen beide bestaat. Wel is het zo, dat tussen de lidstaten van de EU onderling het EU-regime geldt.

Ter vermijding van misverstand zij er op gewezen, dat de hiervoor vermelde technische voorschriften voor de spoorweginfrastructuur in beginsel alleen gelden voor nieuw aan te leggen infrastructuur, althans voor zover het gaat om inrichtings- en uitrustingseisen. De minimale -uit het oogpunt van veiligheid- onderhoudseisen voor bestaande infrastructuur worden neergelegd in een ministeriële regeling. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft echter de bevoegdheid om te bepalen, dat ook ingrijpende wijzigingen van bestaande spoorweginfrastructuur die van invloed zijn op de prestaties van die infrastructuur via een keuring aan deze technische voorschriften getoetst moeten worden.

Voor de bestaande spoorweginfrastructuur is voorzien in een overgangsregeling in artikel 121 van de Spoorwegwet.

Zowel het EU-regime als het COTIF-regime bepalen dat voor de infrastructuur en voor onderdelen daarvan verklaringen of certificaten moeten worden afgegeven ten bewijze dat zij voldoen aan de technische eisen. Het onderzoek of aan deze eisen wordt voldaan, moet worden uitgevoerd door de lidstaten onderscheidenlijk de staten die partij zijn bij het COTIF aangewezen onafhankelijke en onpartijdige keuringsinstanties.

Lasten voor het bedrijfsleven

In dit besluit worden mede onder bedrijfsleven verstaan de keuringsinstanties, zijnde private ondernemingen.

¹ Kamerstukken II 2000/2001, 27 482, nr. 3, pg. 16 tot en met 19.

De informatieverplichtingen op basis van het voorliggende besluit die lasten voor het bedrijfsleven doen ontstaan zijn de volgende:

- overleggen van een informatiedossier bij de keuring van infrastructuur of onderdelen daarvan op grond van het COTIF. Een dergelijke keuring is nodig in geval van toelating in de zin van dit verdrag en in geval van herstel van de infrastructuur na een ernstige beschadiging. Het informatiedossier bevat gegevens betreffende het te keuren object.
- verstrekken van informatie in verband met de aanvraag van een vergunning als bedoeld in artikel 19 of een ontheffing als bedoeld in artikel 21 van de Spoorwegwet.
- voeren van een deugdelijke registratie door de keuringsinstantie van verrichte keuringen en afgegeven, ingetrokken of geweigerde certificaten.
- opstellen en bewaren door de keuringsinstantie van een technisch dossier van elke keuring.

Deze informatieverplichtingen zijn opgelegd door het COTIF. Voor de wijziging van dit verdrag in 1999 bestonden deze verplichtingen niet. Om de kosten voor het bedrijfsleven te beperken worden voor het informatiedossier en het technische dossier modellen vastgesteld. Wat het technisch dossier betreft komen daar de gegevens in die krachtens het COTIF worden voorgeschreven.

Omdat deze verplichtingen voorheen niet bestonden, is het niet mogelijk een deugdelijke raming van de daaraan verbonden kosten te maken.

Artikelen

Artikel 2

Dit artikel bevat de grondslag voor de ministeriële regeling waarin de technische eisen op grond van het nationale regime voor de spoorweginfrastructuur zijn opgenomen. Het tweede lid geeft ter uitvoering van artikel 6 van de Spoorwegwet aan op welke aspecten deze technische eisen onder meer betrekking hebben.

Artikel 3

Dit artikel geeft de minister de mogelijkheid om een ontheffing te verlenen van de op grond van artikel 2 gestelde eisen.

Artikelen 4 tot en met 20

Deze artikelen regelen de procedure op grond van het COTIF van de keuring van spoorweginfrastructuur of onderdelen daarvan door de keuringsinstantie. Welke onderdelen onder de keuringsprocedure vallen bepaalt het COTIF.

Artikelen 4 tot en met 7

De keuring gaat als volgt in zijn werk.

De aanvraag voor de keuring wordt ingediend door degene, die zorg draagt voor de aanleg van de betreffende infrastructuur (artikel 5). Bij deze aanvraag wordt een informatiedossier overgelegd, waarin alle gegevens worden vermeld die van belang zijn voor de keuring en voor de beoordeling van de vraag of de betreffende infrastructuur aan de technische eisen van het COTIF voldoet (artikel 5). Voor dit dossier kan bij ministeriële regeling een model worden voorgeschreven (artikel 11).

De keuringsprocedure vangt aan in het stadium van het ontwerp en deze strekt zich verder uit over de gehele constructieperiode, met inbegrip van alle uit te voeren testen (artikel 4).

Indien de keuringsinstantie constateert dat de betreffende infrastructuur overeenstemt met de gegevens uit het informatiedossier en dat deze ook verder voldoet aan de technische eisen van het COTIF, dan zal deze instantie een goedkeuringscertificaat afgeven (artikel 6).

Enigszins afwijkend is de keuring van onderdelen van de infrastructuur. Het COTIF zal sommige delen van de infrastructuur als onderdeel aanwijzen waarvoor bijzondere technische eisen gelden. Dit omdat zij van bijzonder belang zijn voor de veiligheid en de interoperabiliteit van de infrastructuur. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de spoorstaven of de dwarsliggers.

De aanvraag voor een keuring van een zodanig onderdeel wordt ingediend door de fabrikant, de eigenaar of de houder ervan (artikel 5). Ook in dat geval wordt een informatiedossier overgelegd (artikel 5).

De keuring van onderdelen kan geschieden in de vorm van een typekeuring of in de vorm van een keuring van een individueel onderdeel (artikel 3). Typekeuring is bijvoorbeeld van belang voor de fabrikant die een onderdeel in serie wil gaan vervaardigen. Elk overeenkomstig het goedgekeurde type gefabriceerd onderdeel behoeft dan niet ook nog eens een keuring voor het verkrijgen van een goedkeuringscertificaat.

Indien de keuringsinstantie constateert dat het betreffende onderdeel overeenstemt met de gegevens uit het informatiedossier en dat dit ook verder voldoet aan de technische eisen van het COTIF, dan zal deze instantie voor een type onderdeel een certificaat van overeenstemming afgeven en voor elk individueel gekeurd onderdeel een goedkeuringscertificaat. Voor elk overeenkomstig het type gefabriceerd onderdeel geeft de keuringsinstantie indien daarbij een verklaring van de fabrikant is gevoegd dat dat onderdeel overeenstemt met het type, een goedkeuringscertificaat af (artikel 7).

Artikel 8

De bepaling van artikel 8, die rechtstreeks voortvloeit uit het COTIF (artikel 7, § 3, van bijlage G, ATMF), is van belang om technische ontwikkelingen die een verbetering voor de veiligheid en de interoperabiliteit van het spoorverkeer bewerkstelligen, niet tegen te houden. Deze bepaling komt ook voor in beide eerdergenoemde EU-richtlijnen.

Voor de beantwoording van de vraag of de toegepaste technologieën of concepten dezelfde waarborgen bieden als de technische eisen waarvan wordt afgeweken, wordt in het COTIF een speciale regeling getroffen.

Op grond van artikel 7, § 4, van bijlage G van dit verdrag moet het verzoek om te mogen afwijken worden toegezonden aan de Algemeen Secretaris van het OTIF. Deze zendt het verzoek naar alle staten die partij zijn bij het COTIF. Deze staten hebben de bevoegdheid het orgaan binnen het OTIF dat belast is met technische vraagstukken om advies ter zake te vragen. Dit orgaan beslist binnen drie maanden. Omdat het COTIF nog niet in werking is getreden, is het nog niet mogelijk daarnaar te verwijzen. Derhalve wordt voornoemde materie opgenomen in een ministeriële regeling. Het derde lid van dit artikel biedt daartoe de mogelijkheid.

Artikel 9

Dit artikel biedt de mogelijkheid om aan een certificaat van overeenstemming of aan een goedkeuringscertificaat voorschriften te verbinden of om deze documenten onder beperkingen af te geven. Zolang de interoperabiliteit van het spoorverkeer als bedoeld in het COTIF niet is gerealiseerd, zal het voorschrift van dit artikel niet gemist kunnen worden. Het besluit bevat geen verbod op het gebruik van delen van de hoofdspoorweginfrastructuur als zodanig waarvoor geen goedkeurings-

certificaat is afgegeven. Indien de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur niet voldoet aan de wettelijke voorschriften, kan hij daarvoor op basis van de beheerconcessie worden aangesproken.

In Europa bestaan bijvoorbeeld infrastructuursystemen met verschillende spoorbreedten, verschillende energie voorzieningssystemen en verschillende soorten van treinbeveiliging. In het certificaat van overeenstemming of in het goedkeuringscertificaat moet dan aangegeven worden voor welk systeem het document geldig is.

Het besluit bevat geen verbod op het gebruik van delen van de hoofdspoorweginfrastructuur als zodanig waarvoor geen goedkeuringscertificaat is afgegeven. Indien de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur niet voldoet aan de wettelijke voorschriften, kan hij daarvoor op basis van de beheerconcessie worden aangesproken.

Artikel 10

Het is van belang dat gedurende de levensduur van een gekeurd object steeds kan worden nagegaan wat de feitelijke gegevens daarvan waren ten tijde van de keuring. Internationaal wordt dan ook voorgeschreven dat de keuringsinstantie van elke keuring een technische dossier samenstelt en dit na het onherroepelijk worden van haar beslissing op het keuringsverzoek aan de aanvrager van de keuring ter hand stelt. Zelf dient de keuringsinstantie gedurende de levensduur van het object een afschrift van dit dossier te bewaren. En tenslotte zendt de keuringsinstantie een afschrift van het dossier aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Artikel 11

Bij de verschillende vormen van keuringen in het voorliggende besluit is steeds sprake van informatiedossiers en certificaten.

Informatiedossiers strekken er toe de keuringsinstantie informatie te verstrekken omtrent de te keuren spoorweginfrastructuur of onderdeel. Deze dossiers behoren derhalve volledig te zijn.

Certificaten zijn van belang voor het bewijs dat de betreffende spoorweginfrastructuur of onderdeel is gekeurd en aan de technische eisen voldoet. Tevens geeft dit certificaat aan tot hoever de geldigheid daarvan zich uitstrekt.

Bedoelde dossiers en certificaten hebben derhalve een belangrijke functie. Dit is de reden dat daaromtrent bij ministeriële regeling nadere regels kunnen worden gesteld, indien blijkt dat daaraan behoefte bestaat. Overigens vormen deze regels een uitwerking van de betrokken internationale regelgeving.

Artikelen 12 tot en met 15

Indien spoorweginfrastructuur op enigerlei wijze ernstig is beschadigd, is het aan de minister om te bepalen of het in verband met de veiligheid en de interoperabiliteit van het spoorverkeer noodzakelijk is om deze infrastructuur na herstel aan een keuring te onderwerpen. De keuring in dat geval uitgevoerd door de keuringsinstantie op verzoek van de beheerder. Bij een ernstige beschadiging moet gedacht worden aan een zodanige beschadiging, dat een daadwerkelijk en veilig gebruik niet meer mogelijk is.

Herstel zal in dergelijke gevallen vaak stapsgewijs plaats vinden. Daarbij zal het op een gegeven moment mogelijk zijn om de infrastructuur weer veilig te gebruiken, eventueel onder het treffen van passende verkeersmaatregelen. De beoordeling hiervan geschiedt door de beheerder. Eerst na een algehele voltooiing van de herstelwerkzaamheden zal de keuring plaats vinden. Er vindt dan al wel weer verkeer plaats.

Artikel 13 schrijft voor dat bij deze keuring een informatiedossier wordt overgelegd. Dit dossier is met name bedoeld om de keuringsinstantie inzicht te geven in aard en omvang van de beschadiging, zodat de keuringsinstantie daaraan bijzondere aandacht kan besteden. Dit informatiedossier heeft derhalve een ander karakter dan het informatiedossier bij de andere in dit besluit opgenomen keuringen.

Blijkt na de keuring dat de infrastructuur weer geheel voldoet aan de eisen, zal de keuringsinstantie voor het bewijs daarvan een keuringscertificaat afgeven. Keurt de keuringsinstantie de infrastructuur af, dan vervalt daarmee van rechtswege de geldigheid van de in het verleden voor deze infrastructuur op enigerlei wijze verleende goedkeuring.

Artikelen 16 en 17

De in deze artikelen opgenomen bevoegdheden van de keuringsinstantie zijn overgenomen uit de betrokken internationale regelgeving. De bevoegdheid tot intrekking van het goedkeuringscertificaat is neergelegd bij de minister.

Artikel 18

Deze bepaling is overgenomen uit de betrokken internationale regelgeving.

Artikelen 19 en 20

Beide artikelen geven uitvoering aan artikel 12, eerste lid, van de Spoorwegwet, dat een regeling van de aanvraag, afgifte, vorm en inhoud van EG-keuringsdocumenten voorschrijft.

Artikelen 21 tot en met 23

Deze artikelen geven uitvoering aan artikel 23 juncto artikel 19 van de Spoorwegwet. Het gaat hier om de weigering, wijziging of intrekking van een vergunning als bedoeld in artikel 19 van de Spoorwegwet voor het verrichten van handelingen binnen de begrenzing van de hoofdspoorweg. Daarnaast gaat het om het overleggen van documenten bij de aanvraag van zodanige vergunning.

Artikel 24

Artikel 21 van de wet verbiedt het bouwen, neerleggen, oprichten of aanleggen van zaken met een hoogte van één meter of meer boven het maaiveld nabij spoorwegovergangen. De minister van Verkeer en Waterstaat kan ontheffing van dit verbod verlenen. Omdat deze aangelegenheid vergelijkbaar is met die geregeld in artikel 19 van de wet, waarvan een nadere uitwerking is opgenomen in de artikelen 21, 22 en 23 van het voorliggende besluit, wordt het bepaalde in onderdeel a van het eerste lid van artikel 21, het eerste en derde lid van artikel 22 en artikel 23 van overeenkomstige toepassing verklaard.

Artikelen 25 en 26

In de artikelen 25 en 26 is de materie van het Besluit spoorwegbruggen opgenomen. Verouderde bepalingen uit dit besluit zijn geschrapt en waar mogelijk is verwezen naar artikelen van het Binnenvaartpolitiereglement. Zo is artikel 6.26 van het BPR van overeenkomstige toepassing verklaard, dat onder meer aan de bevoegde autoriteit, in dit geval tevens de brugwachter, de mogelijkheid geeft om verkeersaanwijzingen te geven. De regeling is aanzienlijk bekort, zonder dat er sprake is van inhoudelijke

wijzigingen. Volledigheidshalve zij vermeld, dat voor spoorwegbruggen die geen onderdeel vormen van hoofdspoorwegen, het Besluit spoorwegbruggen van kracht blijft.

Artikel 27

Dit artikel bevat een overgangsbepaling voor de op basis van het RDHL en de oude Spoorwegwet verleende vergunningen respectievelijk ontheffingen.

Artikel 28

Het voorliggende besluit bevat voor het merendeel bepalingen die naar hun aard in geval van overtreding geen aanleiding geven tot het toepassen van een strafsanctie. Vaak is sanctionering reeds door de Spoorwegwet zelf voorzien. In andere gevallen biedt de Algemene wet bestuursrecht voldoende soulaas. Als voorbeeld van dit laatste kan gewezen worden op artikel 4, derde lid. Wordt geen informatiedossier overgelegd, dan zal de aanvraag niet in behandeling kunnen worden genomen.

Resteert derhalve de artikelen 9, tweede lid, waarvan de overtreding voor een strafsanctie in aanmerking komt.

Artikel 29

Met dit artikel wordt bewerkstelligd, dat de regeling met betrekking tot zwerfstromen blijft gelden voor hoofdspoorwegen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs