



276

Besluit van 10 juli 2023 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

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 15 mei 2023, nr. IenW/BSK-2023/103384, 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), 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 14 juni 2023, nr. No. W17.23.00117/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 28 juni 2023, nr. IENW/BSK-2023/166972, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. «trein: spoorvoertuig of samenstel van spoorvoertuigen;» vervalt.

2. «treinstel: spoorvoertuig met eigen voortbeweginginrichting, bestemd voor het vervoer van personen en goederen, niet zijnde een spoorvoertuig met eigen voortbeweginginrichting, hoofdzakelijk bestemd en ingericht om andere spoorvoertuigen voort te bewegen;» vervalt.

B

Artikel 3 vervalt.

C

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt «de bestuurder».

2. In het eerste lid wordt de zinsnede «zonder voorafgaande melding daarvan aan de beheerder» vervangen door «zonder voorafgaande toestemming daarvoor van de beheerder».

3. Het tweede en derde lid komen te luiden:

2. In het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de hoofdspoorweg kan de beheerder aanwijzingen verbinden aan de toestemming.

3. De aanwijzingen, bedoeld in het tweede lid, worden opgevolgd.

D

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 opgevolgd.

E

Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt «de bestuurder».

2. In het eerste lid wordt de zinsnede «zonder voorafgaande melding daarvan aan de beheerder» vervangen door «zonder voorafgaande toestemming daarvoor van de beheerder».

3. Het tweede en derde lid komen te luiden:
2. In het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de hoofdspoorweg kan de beheerder aanwijzingen verbinden aan de toestemming.
3. De aanwijzingen, bedoeld in het tweede lid, worden opgevolgd.

F

Artikel 8 vervalt.

G

Artikel 10 komt te luiden:

Artikel 10

1. Het is verboden met een spoorvoertuig van een hoofdspoorweg gebruik te maken dan wel gebruik te laten maken indien de lading daarvan buiten het in het infrastructuurregister vermelde referentieprofiel voor spoorvoertuigen uitsteekt.
2. Het eerste lid is niet van toepassing indien:
 - a. de afmetingen van de lading blijven binnen het in de netverklaring vastgestelde profiel; en
 - b. de beheerder voorafgaand aan het gebruik daarvoor toestemming heeft verleend.
3. In het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de hoofdspoorweg kan de beheerder aanwijzingen verbinden aan de toestemming.
4. De aanwijzingen, bedoeld in het derde lid, worden opgevolgd.

H

De artikelen 12, 15 en 17 komen te vervallen.

I

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.

J

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 hoofdein 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.

K

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 begeleider van de trein.

L

De artikelen 27 en 28 vervallen.

M

In artikel 32 vervalt «de bestuurder».

N

In artikel 35 wordt «als bedoeld in de artikelen 4, tweede lid, 6, tweede lid, en 10, tweede lid, onderdeel c», vervangen door «als bedoeld in de artikelen 4, tweede lid, 6, tweede lid en 10, derde lid».

O

Artikel 38 vervalt.

P

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

Q

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 vierde 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.

R

In artikel 43 vervalt »12,».

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2023, met uitzondering van artikel I, onderdeel G, dat in werking treedt met ingang van 1 september 2023. Indien het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 1 juli 2023, treedt het met inachtneming van genoemde uitzondering in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, en werkt het terug tot en met 1 juli 2023.

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

's-Gravenhage, 10 juli 2023

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

Uitgegeven de *zevende* augustus 2023

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D. Yeşilgöz-Zegerius

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) 2016/786.¹ Het Spoorwegbureau van de Europese Unie adviseert de

¹ Uitvoeringsverordening 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.

Europese Commissie overeenkomstig artikel 4, onderdeel a, van deze Uitvoeringsverordening. Uit dat overleg kwam naar voren dat de Nederlandse regelgeving meer in lijn gebracht zou moeten worden met de uitvoeringsverordeningen die hierboven zijn genoemd. 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. Laatstgenoemde uitvoeringsverordening is niet als TSI aan te merken, omdat het geen technische specificatie is, maar een grotendeels procesmatige beschrijving van het infrastructuurregister van de Europese Unie.

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), 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 twee definities in artikel 1 en de artikelen 15 en 17 geschrapt, omdat de TSI's of de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 daar al in voorzien. In verband hiermee zijn de artikelen 40 en 43 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 12 is artikel 38 geschrapt en is artikel 43 aangepast. In verband met het vervallen van de artikelen 3, 8, 12, 28 en 38 is artikel 40 aangepast.

Daarnaast zijn de artikelen 4, eerste en derde lid, 5, 6, eerste 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.

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 24 februari 2023 voorgelegd aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie. Het Spoorwegbureau van de Europese Unie heeft op 15 maart 2023 aangegeven zich in de voorgenoemde wijzigingen te kunnen vinden.

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.

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

5.3. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Deze wijziging van het Besluit spoorverkeer is aan ILT en ProRail voorgelegd voor een uitvoerbaarheids-, handhaafbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (hierna: HUF-toets).

5.3.1. ILT

De ILT geeft in de HUF-toets aan dat het geheel of gedeeltelijk vervallen van artikelen tot onduidelijkheid kan leiden omdat de regelgeving die in de gehele Europese Unie geldt, meer open normen kent dan de nationale regelgeving. De beoogde handhaving aan de hand van het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming of aan de hand van afspraken tussen de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder, leiden in de praktijk mogelijk tot interpretatieverschillen van deze regelgeving, van de veiligheidsbeheersystemen en van de afspraken. Deze interpretatieverschillen betreffen niet alleen de ILT, een spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder, maar ook opleidings- en exameninstututen. Volgens de ILT kan de interpretatieruimte de uitvoerbaarheid van de regelgeving bemoeilijken, meer ruimte geven om de grenzen op te zoeken en zodoende de spoorwegveiligheid negatief beïnvloeden.

Hierover wordt opgemerkt dat handhaving aan de hand van het veiligheidsbeheersysteem in plaats van bepaalde nationale voorschriften, voortvloeit uit het in de Europese Unie geldende principe achter de TSI's dat de veiligheid van het spoorverkeer geborgd moet zijn in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming en van de infrastructuurbeheerder. Dit betekent dat de nationale wetgever niet van dit principe kan afwijken en de nationale regelgeving aan dit principe dient aan te passen.

De ILT geeft daarnaast aan dat een veiligheidsbeheersysteem – meer dan nationale regelgeving – aan verandering onderhevig is. Voor de inspecteur is het onmogelijk om steeds op de hoogte te zijn van de laatste versie van elke spoorwegonderneming. Dit vertraagt het handelen bij onveilige situaties en kan in de weg staan aan het anticiperen op onveilige situaties. Voorts dient ieder veiligheidsbeheersysteem op zijn merites worden bekeken. Inspecteurs hebben zodoende meer tijd nodig om hun rol te vervullen. Tot slot kunnen de verschillende veiligheidsbeheersystemen leiden tot verschillen in de benadering van de ondertoezichtstaanden. De verschillende veiligheidsbeheersystemen beïnvloeden ook de uniformiteit bij opleidingen en examinering.

Hierover wordt opgemerkt dat een veiligheidsbeheersysteem is afgestemd op de aard en omvang van de spoorwegonderneming. Dit leidt aan de ene kant tot minder eenduidigheid, maar leidt aan de andere kant tot maatwerk omdat de spoorwegonderneming zijn veiligheidsprocessen aanpast aan het vervoer dat deze verricht. Eventuele interpretatieverschillen worden gemitigeerd door de gedetailleerdheid van de TSI's, door

de uitvoeringsverordening (EU) 2018/762 en door de toelichtingen op de uitvoeringsverordening en de TSI's in de vorm van Guidances.^{2 3} Over wijziging van veiligheidsbeheersystemen wordt opgemerkt dat deze plaatsvinden in verband met wijziging van het gebruiksgebied van de spoorwegonderneming, toepasselijke regelgeving of de vervoeractiviteiten van de spoorwegonderneming. Deze leiden tot aanpassing van het veiligheidscertificaat. Wijziging van het veiligheidscertificaat behoeft de goedkeuring van de ILT. Dit betekent dat de ILT wordt geïnformeerd over voorgenomen wijziging van een veiligheidsbeheersysteem en aan die wijziging goedkeuring verleent voordat de wijziging kan worden geëffectueerd.

De ILT geeft daarnaast aan dat met het vervallen van grondslagen voor het opleggen van een bestuurlijke boete in artikel 40 van het Besluit spoorverkeer, overtreding van die bepalingen niet meer bestuurlijk beboetbaar is.

Hierover wordt opgemerkt dat de vervallen grondslagen worden vervangen door handhaving aan de hand van het veiligheidsbeheersysteem. Handhaving ten aanzien van het niet-hebben of niet-naleven van een veiligheidsbeheersysteem kan geschieden met het weigeren, beperken of intrekken van het veiligheidscertificaat van de spoorwegonderneming, het opleggen van een last onder bestuursdwang of een last onder dwangsom.⁴ Handhaving van de inhoudelijke eisen die aan het veiligheidsbeheersysteem worden gesteld, kan geschieden met het opleggen van een last onder bestuursdwang of een last onder dwangsom.⁵ Ook handhaving van de eis dat een veiligheidsbeheersysteem moet voldoen aan de uitvoeringsverordening (EU) 2016/762 kan geschieden met het opleggen van een last onder bestuursdwang of een last onder dwangsom.⁶

5.3.2. ProRail

ProRail raadt in de HUF-toets aan om de toelichting te nuanceren, zodat duidelijk wordt dat niet-naleving van het veiligheidsbeheersysteem niet altijd een overtreding van de TSI OPE inhoudt. Dit punt is ter harte genomen. De toelichting is daar op aangepast.

ProRail geeft aan dat het schrappen van de term «bestuurder» niet veel verschil maakt omdat het de bestuurder is die het vervoer voor zijn rekening neemt. Met het schrappen van genoemde term wordt echter duidelijk gemaakt dat de normadressaat verschuift van bestuurder naar (doorgaans) de spoorwegonderneming.

Tot slot wenst ProRail duidelijkheid over de handhavingmogelijkheden inzake het veiligheidsbeheersysteem. Hierover wordt opgemerkt dat deze

² Gedelegeerde verordening (EU) 2018/762 van de Commissie van 8 maart 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden inzake de eisen voor veiligheidsbeheersystemen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EU) nr. 1158/2010 en (EU) nr. 1169/2010.

³ Een voorbeeld van een Guidance is de Leidraad Eisen aan veiligheidsbeheersystemen voor veiligheidscertificering of veiligheidsvergunning, V.1.3.

⁴ De artikelen 32, eerste lid, onderdeel a, 33, tweede lid, onderdeel a, 74a en 76, eerste lid, van de Spoorwegwet en artikel 5:32, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

⁵ De artikelen 76, eerste lid, en 77, eerste lid, van de Spoorwegwet, artikel 23 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen en artikel 5:32, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

⁶ De artikelen 6, zesde lid, en 27, eerste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn jo uitvoeringsverordening (EU) 2016/762, artikel 81, eerste lid, van de Spoorwegwet jo artikel 35, eerste lid, van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen en artikel 69, eerste lid, van de Spoorwet jo het Besluit aanwijzing toezichthouders spoorwegen, de artikelen 76, 77, eerste lid, en 81, tweede lid, van de Spoorwegwet en artikel 5:32, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

handhavingsmogelijkheden reeds in de huidige regelgeving staan. Verwezen wordt naar paragraaf 5.3.1 van deze toelichting.

6. Advies en consultatie

De aan het NS-concern verbonden spoorwegondernemingen (hierna: NS) gaan er van uit dat het Besluit spoorverkeer binnen afzienbare tijd nogmaals moeten worden aangepast, ditmaal in verband met de te herziene TSI OPE. Hierover wordt opgemerkt dat het Spoorwegbureau van de Europese Unie hierin geen aanleiding zag om in te stemmen met een latere wijziging van het Besluit spoorverkeer. NS onderschrijft het uitgangspunt dat niet langer de machinist de normadressant is, maar de spoorwegonderneming die dit in zijn veiligheidsbeheersysteem moet inrichten. Dat lijkt voor de spoorwegveiligheid, het realiseren van een «just culture» en ook in het kader van handhaving een juistere methodiek dan het (bestuurlijk) bestraffen van individuele werknemers. NS gaat ervan uit dat de hele spoorwegwetgeving hierop wordt aangepast in het kader van de voorgenomen modernisering van de spoorwegregelgeving. Hierover wordt opgemerkt dat dat inderdaad het geval is.

Voorts vraagt NS zich af waarom veiligheidsvoorschriften niet (ook) in publiekrechtelijke regelingen zouden kunnen worden opgenomen, nu in genoemd concept-wetsvoorstel een apart hoofdstuk aan spoorwegveiligheid wordt gewijd. Hierover wordt opgemerkt dat ook uit het spoorwegveiligheidshoofdstuk in het concept-wetsvoorstel volgt dat veiligheidsvoorschriften die niet als nationale voorschriften worden aangemerkt, in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder worden opgenomen. Dit is conform de Europese spoorwegveiligheidssystematiek.

Spoorwegonderneming Keolis heeft aangegeven dat het efficiënter is en dat de administratieve lasten voor spoorwegondernemingen worden beperkt als het Besluit spoorverkeer pas wordt gewijzigd op het moment dat de nieuwe Spoorwegwet in werking treedt. Dit is juist. Opgemerkt wordt dat het gaat om een concept-wetsvoorstel van een geheel nieuwe Spoorwegwet, dat nog niet aan de Tweede Kamer is aangeboden. Het Spoorwegbureau van de Europese Unie heeft echter aangedrongen op een spoedige aanpassing van het Besluit spoorverkeer. Om een infractieprocedure te voorkomen is besloten niet te wachten met wijziging van het Besluit spoorverkeer tot het moment waarop de nieuwe Spoorwegwet eventueel in werking treedt.

Spoorgoederenvervoeradviseur RailGood heeft in de internetconsultatie aangegeven dat met het vervallen van bepaalde artikelen niet meer duidelijk is waar een veiligheidsbeheersysteem van een spoorwegonderneming aan moet voldoen. Hierover wordt opgemerkt dat het veiligheidsbeheersysteem van een spoorwegonderneming moet voldoen aan de regels ter zake in de Spoorwegwet, het Besluit spoorverkeer, de Regeling spoorverkeer, de TSI OPE en uitvoeringsverordening (EU) 2018/762, overeenkomstig het Europese stelsel inzake spoorwegveiligheid.

Koepelorganisatie Historisch Railvervoer Nederland (hierna: HRN) heeft in de internetconsultatie aangegeven dat het in de loop der tijd veelvuldig wijzigen van het Besluit spoorverkeer heeft geleid tot een inconsistent geheel, dat op zichzelf een bron van veiligheidsrisico's kan vormen. HRN heeft de inconsistenties echter niet nader geëvalueerd, zodat op dit argument niet inhoudelijk kan worden ingegaan. Ook heeft HRN aangegeven het Besluit spoorverkeer bij voorkeur pas gewijzigd te zien op het moment dat de nieuwe Spoorwegwet in werking treedt. Voor het antwoord hierop wordt verwezen naar het antwoord op hetgeen Keolis hierover heeft aangegeven.

ProRail, NS en HRN wijzen op een discrepantie tussen de definitie van trein in artikel 1 van het Besluit spoorverkeer en de definitie van trein in de TSI OPE, Aanhangsel J. Het voorstel is hier aan aangepast. Daarbij is er

van uitgegaan dat de definitie in de TSI OPE ook stilstaande treinen omvat. Omdat het begrip treinstel al in de TSI LOC&PAS is omschreven in punt 2.2.2, onder (1), vervalt in het Besluit spoorverkeer ook de definitie van treinstel.

De NS geeft ook aan dat de toelichting op artikel 3 ten onrechte verwijst naar punt 4.2.2.9 van de bijlage van de TSI OPE. De toelichting is daar op aangepast. NS, ProRail en HRN raden bovendien aan om in de artikelen 4, eerste lid, 6, eerste en tweede lid, en 10, tweede lid, onderdeel b. «melding» door «toestemming» te vervangen zodat de samenhang in en tussen artikelen behouden blijft. Deze suggestie is overgenomen.

Over artikel 4, vierde lid, geeft ProRail aan dat in niet centraal bediend gebied het eerste lid wel geldt. Deze zienswijze wordt ondersteund met het gebruik van «hoofdspoorweginfrastructuur» in het vierde lid. RailGood heeft gevraagd wat wordt bedoeld met «aanwijzingen» als bedoeld in artikel 4, derde lid, (nieuw). Omdat artikel 4, derde lid, op dit punt niet wordt gewijzigd, wordt daar niet op ingegaan. RailGood heeft tevens een opmerking gemaakt over het (ongewijzigde) vierde lid. Omdat dat artikellid niet wordt gewijzigd, wordt daar niet op ingegaan. HRN acht door de voorgestelde tekst de betekenis van het artikel niet meer duidelijk en wenst uitgebreide artikelen over alle mogelijke situaties. In artikel 4 verdwijnt de bestuurder als normadressaat, op instigatie van het Spoorwegbureau van de Europese Unie. Artikel 4 wordt verder niet gewijzigd, zodat niet op deze opmerkingen wordt ingegaan.

In de voorgestelde artikelen 5, derde lid, en 6, derde lid, staat de term «onverwijld». In de voorgestelde artikelen 4, derde lid, 6, derde lid, en 10, derde lid, staat het woord «onverwijld» niet, zodat volgens de NS a contrario zou kunnen afgeleid dat deze aanwijzingen kennelijk niet onverwijld opgevolgd hoeven te worden. Dat is echter niet de bedoeling. In de voorgestelde artikelen 5, derde lid, en 6, derde lid, is de term «onverwijld» geschrapt omdat bij nader inzien uit de aard van de daarin opgenomen verplichting – het opvolgen van aanwijzingen van de beheerder – volgt dat dit onverwijld moet geschieden. Voorts valt het HRN op dat de rangerder nog wel uitdrukkelijk in artikel 5 wordt genoemd, terwijl de taken die hem in het artikel worden toebedeeld, ook door een andere functionaris kunnen worden uitgeoefend. HRN geeft in overweging artikel 5 te schrappen omdat ook dit in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming kan worden opgenomen. Hierover wordt opgemerkt dat dit niet onjuist is, maar dat het Spoorwegbureau van de Europese Unie heeft volstaan met de opmerking dat de bestuurder als normadressaat vervalt. Mogelijk wordt de opmerking van HRN verwerkt in de regelgeving die op de gemoderniseerde Spoorwegwet is gebaseerd.

Over artikel 10 vragen de NS en HRN zich af of het volledig kan worden geschrapt in verband met de TSI OPE, punt 4.2.2.5.. ProRail geeft aan dat op dat artikel gebaseerde «rode meetgebied» (een nationaal referentieprofiel) niet kan vervallen. Het rode meetgebied kan echter worden opgenomen in de netverklaring van ProRail. In verband hiermee wordt in het voorgestelde artikel 10 naar de netverklaring verwezen. Uit de opmerkingen van RailGood over artikel 10 kan worden opgemaakt dat RailGood niet is uitgegaan van de meest recente versie van het Besluit spoorverkeer. Omwille van de eenvoud wordt daarom niet nader ingegaan op deze opmerkingen bij het artikel.

Over artikel 17 geeft ProRail aan dat het gehandhaafd moet blijven totdat zeker is gesteld dat de juiste informatie voor spoorwegondernemingen beschikbaar is zodat dat in het veiligheidsbeheersysteem van de

spoorwegonderneming geborgd kan worden. Hierover wordt opgemerkt dat de informatie voor de spoorwegondernemingen beschikbaar wordt gesteld in het infrastructuurregister zodat deze in het veiligheidsbeheersysteem kan worden geborgd. Op aanraden van HRN en de ILT is de toelichting op het vervallen van artikel 17 aangepast.

ProRail geeft over artikel 20, eerste lid, aan dat dat betekent dat op ERTMS-baanvakken niet sneller mag worden gereden dan 30 kilometer per uur, aangezien dat artikellid het heeft over «baanvakken die niet door lichtseinen worden geregeld». De NS geeft over artikel 20, eerste lid, aan dat de aanwijzing in de praktijk neerkomt op toestemming en dat een aanwijzing als deze binnen afzienbare tijd deel uitmaakt van de TSI OPE, Aanhangsel A, dat binnenkort waarschijnlijk in werking treedt. De opmerkingen van de NS leiden niet tot een andere tekst omdat de aanwijzing nauw verbonden is met de verkeersleidingstaak van ProRail. Dat dit artikel binnenkort wellicht overbodig wordt in verband met de inwerkingtreding van genoemd Aanhangsel, wordt ter kennisgeving aangenomen. HRN doet een tekstsuggestie voor artikel 20, tweede lid. Deze wordt echter niet overgenomen, omdat de huidige opbouw van het artikellid duidelijk maakt dat er vier situaties zijn waaronder op zicht wordt gereden. RailGood geeft over artikel 20, eerste lid, onderdeel b, aan dat de tekst door het gebruik van het woord «aanwijzing» niet op bestaande regelgeving aansluit en geeft «toestemming» als suggestie. Opgemerkt wordt dat in het huidige artikelonderdeel ook het woord «aanwijzing» wordt gebruikt. Met dit besluit wordt de term «melding» veranderd in «toestemming», maar het woord «aanwijzing» blijft steeds gehandhaafd.

Over artikel 21 geeft RailGood een tekstsuggestie. Deze wordt vanwege de beperkte toegevoegde waarde echter niet overgenomen. RailGood pleit voor algemeen geldende voorrang van treinen, ook als deze tussen het wegverkeer rijden. Hierover wordt opgemerkt dat de trein op de weg te gast is. Van het professioneel opgeleide treinpersoneel mag verwacht worden dat zij weten hoe te handelen als de trein op sporen rijdt in een weg die met ander verkeer wordt gedeeld. Van de ongeschoolde weggebruiker mag dit niet direct worden verwacht, te meer daar de situatie zich slechts op enkele locaties in het land voordoet en dus niet als algemeen bekend mag worden verondersteld. Algemeen geldende voorrang is daarom niet gewenst. HRN geeft aan dat ook een andere functionaris dan de rangeerder de trein kan begeleiden, zodat de verwijzing naar rangeerder kan vervallen. Deze suggestie wordt overgenomen.

Over artikel 28 geeft de NS aan dat de motivering voor het vervallen van het artikel niet juist is. Naar aanleiding hiervan is de motivering aangepast.

ProRail en HRN verzoeken om het schrappen van artikel 29. Volgens ProRail zijn de in artikel 29 gehanteerde definities niet in lijn met de daadwerkelijke activiteiten op emplacementen binnen hoofdspoorwegen, noch met de benaming van die activiteiten. Dit wordt niet weersproken. De artikelen 29 tot en met 34 betreffen echter alleen emplacementen, gelet op het kopje van paragraaf 7 van het Besluit spoorverkeer. Daarnaast geeft ProRail tekstvoorstellen voor de artikelen 31 tot en met 34 van het Besluit spoorverkeer. Voorts geeft HRN aan dat de inhoud van de artikelen 29 tot en met 34 in het veiligheidsbeheersysteem kan worden opgenomen met bedrijfsvoorschriften die aanvullend zijn op de TSI OPE, zodat de paragraaf kan vervallen. De suggesties van ProRail en HRN worden niet overgenomen in het kader van deze clean up, die alleen beoogt strijdigheid met EU-regelgeving te beperken. Mogelijk worden de suggesties geadresseerd bij de totstandkoming van lagere regelgeving bij de

gemoderniseerde Spoorwegwet. In artikel 38, eerste lid, – dat vervalt – werd verwezen naar artikel 12. ProRail heeft hierover opgemerkt dat artikel 12 nog wordt genoemd in het Besluit mandaat volmacht en machtiging ProRail Spoorwegwet. Omdat deze opmerking van ProRail niet dit wijzigingsbesluit betreft, wordt hier verder niet op ingegaan.

7. Vaste verandermomenten en inwerkingtreding

De regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2023, uitgezonderd artikel 10, dat per 1 september 2023 in werking treedt. Inwerkingtreding per 1 juli 2023 is in overeenstemming met de vaste verandermomenten, bedoeld in aanwijzing 4.17, Aanwijzingen voor de regelgeving. Inwerkingtreding per 1 september 2023 is daar niet mee in overeenstemming. Afwijking van genoemd aanwijzing wordt gerechtvaardigd met het gegeven dat de bevoegdheid om nationale voorschriften te stellen over bedoeld profiel op dit moment slechts indirect en begrensd valt op te maken uit de momenteel geldende TSI OPE, terwijl die bevoegdheid uitdrukkelijk wordt gegeven in de herziene TSI OPE die per 1 september 2023 in werking treedt.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A (artikel 1)

In artikel 1 van het Besluit spoorverkeer was trein gedefinieerd als: spoorvoertuig of samenstel van spoorvoertuig. Deze definitie wijkt af van de definitie van trein in de TSI OPE, Aanhangel J. In artikel 1 van het Besluit spoorverkeer was treinstel gedefinieerd als spoorvoertuig met eigen voortbeweginginrichting, bestemd voor het vervoer van personen en goederen, niet zijnde een spoorvoertuig met eigen voortbewegingsinrichting, hoofdzakelijk bestemd en ingericht om andere spoorvoertuigen voort te bewegen. Deze definitie komt niet helemaal overeen met die in de TSI L&P is omschreven in punt 2.2.2., onder (1). Omdat trein en treinstel al in deze TSI's zijn gedefinieerd, vervallen de definities in het Besluit spoorverkeer.

Onderdeel B (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. Deze regel hoort 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 kan sprake zijn indien wordt geconstateerd dat het veiligheidsbeheersysteem onvoldoende wordt nageleefd. 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

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

Onderdelen C, D, E, G, I, J, K en M (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, eerste lid, en 32, de bestuurder als normadressaat vervallen. Ten aanzien van artikel 20, eerste lid, onderdeel b, is tevens een kleine omissie hersteld die sinds 1 januari 2023 was ontstaan in verband met een wijziging van de definitie van P-bord in de Regeling spoorverkeer.⁷

Onderdeel C (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 in artikel 4 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.

Onderdeel F (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, overeenkomstig de TSI OPE, punt 7.1., 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 G (artikel 10)

Een trein en zijn lading moeten voldoen aan de eisen die gelden voor het gebruik van de spoorwegen waarover het spoorvoertuig rijdt (TSI OPE, punt 4.2.2.5.2), waaronder het referentieprofiel (TSI L&P, punt 4.2.3.1 en TSI INF, tabel 2 en tabel 3). Omdat het referentieprofiel al met de TSI L&P is bepaald, kan in het eerste lid de zinsnede «bij ministeriële regeling vastgestelde» worden geschrapt. Wat resteert is de bepaling dat het verboden is om met een spoorvoertuig van een hoofdspoorweg gebruik

⁷ Stcrt. 2022, Nr. 28278.

te maken dan wel gebruik te laten maken indien de lading daarvan buiten het in het RINF aangegeven referentieprofiel voor spoorvoertuigen uitsteekt (het huidige eerste lid). Dit verbod volgt in principe al uit de TSI OPE, punt 4.2.2.5.2 en uit de veilige beladingseisen van de vrij verkrijgbare UIC-richtlijnen. De UIC is de brancheorganisatie voor spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders. Op dringend verzoek van belanghebbenden is echter besloten deze bepaling te behouden. Voor het behoud van de bepaling is gebruik gemaakt van de ruimere mogelijkheid die de nieuwe TSI OPE, die naar verwachting per 1 september 2023 in werking treedt, biedt. Waar deze bevoegdheid slechts indirect en begrensd valt op te maken uit de momenteel geldende TSI OPE, is in de nieuwe TSI OPE in Aanhangsel I uitdrukkelijk bepaald dat «specifieke eisen voor de exploitatie van treinen voor gecombineerd vervoer die het laadprofiel overschrijden, maar wel binnen de codificatie van de lijn vallen» als open punt zijn aan te merken, zodat daarover nationale voorschriften kunnen worden gesteld.

Het referentieprofiel is een minimumprofiel binnen het «profiel van vrije ruimte» dat geldt voor de spoorweginfrastructuur (TSI INF, punt 4.2.1, onder 10 en TSI INF, punt 4.2.3.1). In Nederland wordt in de praktijk een deel van het profiel van vrije ruimte aangeduid als het rode meetgebied. Het rode meetgebied maakt uitzonderlijk vervoer over het spoor mogelijk. Uitzonderlijk vervoer is «Een voertuig en/of vervoerde lading die door de constructie/het ontwerp, de afmetingen of het gewicht niet voldoet aan de parameters van de route, een speciale toestemming vereist voor de treinbeweging en eventueel speciale voorwaarden vereist voor een deel van of de volledige reis.» (TSI OPE, Aanhangsel J). Een voorbeeld van dergelijk uitzonderlijk vervoer is het vervoer van militair materieel op een goederenwagen.

Het rode meetgebied staat afgebeeld in de ministeriële regeling waar in artikel 10, tweede lid, onderdeel a, naar wordt verwezen (artikel 40a van de Regeling spoorverkeer en Bijlage 8 bij die regeling). Het rode meetgebied wordt door de infrastructuurbeheerder bepaald. Het ligt daarom voor de hand om de afbeelding van het rode meetgebied in de netverklaring op te nemen. Artikel 10, tweede lid, onderdeel a, wordt daar aan aangepast. Daarnaast is in artikel 10, tweede lid, onderdeel b, «melding» vervangen door «toestemming». De toestemming dient voorafgaan aan het gebruik van het spoor te zijn verkregen van de infrastructuurbeheerder. De beheerder kan aanwijzingen geven.

Voorafgaand en tijdens de rit kan infrastructuurbeheerder ProRail aanwijzingen geven. Daar moeten spoorwegondernemingen aan voldoen. Dat de aanwijzingen moeten worden opgevolgd die ProRail voorafgaand geeft in het kader van het bepalen van de routecompatibiliteit, volgt in ieder geval impliciet uit de TSI OPE, punt 4.2.2.5., TSI INF punt 7.6 en TSI OPE, Bijlage D1. Dat de aanwijzingen die ProRail tijdens de rit geeft in het kader van de uitoefening van de verkeersleidingtaak, moeten worden opgevolgd, volgt uit de TSI OPE, aanhangsel C2, onder punt 3. In verband met het voorgaande zou artikel 10, tweede lid, onderdeel c en het derde lid, kunnen vervallen. Ten behoeve van eenvoudige handhaving is er voor gekozen om dit, kernachtiger verwoord, op te nemen in het voorgestelde artikel 10, derde lid. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de genoemde ruimte in de nieuwe TSI OPE.

Tot slot vervalt artikel 10, vierde lid. In dat artikellid was bepaald dat het verboden is met een spoorvoertuig van een hoofdspoorweg gebruik te maken dan wel te laten gebruiken tenzij de lading daarvan zodanig is vastgezet of afgedekt, dat deze tijdens het rijden de veiligheid van het spoorverkeer op de hoofdspoorweg, van de betrokken trein of van de

omgeving niet in gevaar brengt of kan brengen. Deze bepaling hoort in het veiligheidsbeheersysteem thuis (TSI L&P, punt 4.4 en TSI OPE, punt 4.2.3.3.1.) en hoeft daarom niet meer in het Besluit spoorverkeer te staan.

Onderdeel H (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. Van de mogelijkheid tot het stellen van ministeriële regels over dit onderwerp is geen gebruik gemaakt. 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. Gelet op de Guidance van de TSI OPE moet daarbij mede rekening worden gehouden met de stoffen die worden vervoerd.⁸ 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 eerste lid, was bepaald de spoorwegonderneming zorgdraagt voor het veilig vervoer van goederen en personen op het moment van vertrek en tijdens het rijden van de trein, als bedoeld in de geldende paragrafen in de TSI Exploitatie en verkeersleiding. Dit volgt echter al uit de TSI OPE, punt 4.2.2.4.2.. Artikel 17, eerste lid, kan daarom komen te vervallen.

In artikel 17, tweede lid, was het verbod opgenomen om met een spoorvoertuig over een hoofdspoorweg te rijden of te doen of laten rijden indien het gewicht van de lading daarvan het voor dat voertuig vastgestelde maximum laadvermogen overschrijdt. Bij het in de handel brengen van een spoorvoertuig wordt het maximum laadvermogen berekend aan de hand van de TSI WAG, tabel C.3, voetnoten 2, 3 en 4. Bij het gebruik van de trein heeft het maximum laadvermogen betrekking op de treinsamenstelling en de routecompatibiliteit. De treinsamenstelling en de routecompatibiliteit vallen ingevolge de TSI OPE, punten 4.2.2.5.1., onder A) en 4.2.2.5.2., onder d), onder de verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming en zijn uitgewerkt in de TSI L&P, onder meer in punt 4.2.4.5.2., en de TSI OPE, 4.2.2.5.2.. In verband hiermee vervalt artikel 17.

Onderdeel J (artikel 20, tweede lid)

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

⁸ 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.

Onderdeel K (artikel 21, tweede lid)

De wijziging van artikel 21, tweede lid, van het Besluit spoorverkeer bestaat uit het vervallen van de term «de rangeerder», zodat daarmee beter wordt aangesloten bij de bewoordingen van artikel 82, vierde lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Voorts kan ook een andere functionaris de trein begeleiden, al zal dat in de meeste gevallen de rangeerder zijn.

Onderdeel L (de artikelen 27 en 28)

In artikel 27 van het Besluit spoorverkeer stond het verbod op het zonder noodzaak gebruiken van de noodreminrichting 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. Dit veiligheidsvoorschrift dient deze te worden opgenomen in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming, overeenkomstig de TSI OPE, punt 7.1.. 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 N (artikel 35)

In artikel 35 van het Besluit spoorverkeer werd onder meer verwezen naar artikel 10, tweede lid, onderdeel c. Artikel 35 wordt aangepast aan het vervallen van artikel 10.

Onderdeel O (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 P (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 Q (artikel 40)

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

Onderdeel R (artikel 43)

Artikel 43 van het Besluit spoorverkeer is aangepast in verband met het vervallen van artikel 12.

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2023, met uitzondering van artikel 10, dat in werking treedt met ingang van 1 september 2023. Indien het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 1 juli 2023, treedt het in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, en werkt het terug tot en met 1 juli 2023.

Artikel II

Voor de toelichting op dit artikel wordt verwezen naar het algemeen deel van deze toelichting, onder paragraaf 7, «Vaste verandermomenten en inwerkingtreding».

C. Bijlage 1. Transponeringstabel

Met dit wijzigingsbesluit vervalt een aantal artikelen in het Besluit spoorverkeer wegens overlap of strijd met de in paragraaf 1 genoemde Uitvoeringsverordeningen. In onderstaande tabel is te zien in welke paragrafen of punten van de bijlage van welke Uitvoeringsverordening de onderwerpen van de vervallen artikelen van het Besluit spoorverkeer zijn opgenomen. De kolommen over beleidsruimte en de benutting daarvan zijn leeg gelaten omdat van zodanige ruimte geen sprake is, gezien de aanleiding voor dit besluit: het meer in lijn brengen van Nederlandse regelgeving met rechtstreeks werkende uitvoeringsverordeningen.

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling	Beleidsruimte	Invulling beleidsruimte
7.1 TSI OPE (Beginselen)	Artikel 3 Besluit spoorverkeer		
7.1 TSI OPE (Beginselen)	Artikel 8 Besluit spoorverkeer		
Artikel 1, tweede lid, Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 (Gemeenschappelijke specificaties voor het infrastructuurregister) 4.2.2.5.2 TSI OPE (treinsamenstelling) 4.2.3.1 TSI L&P (omgrenzingsprofiel)	Artikel 10, eerste lid, Besluit spoorverkeer		
4.2.1. TSI INF (TSI lijncategorieën), 4.2.3.1 TSI INF (Profiel van de vrije ruimte) Tabel 2 TSI INF (Prestatieparameters voor passagiersverkeer) Tabel 3 TSI INF (Prestatieparameters voor goederenverkeer)	Artikel 10, tweede lid Besluit spoorverkeer		
4.2.2.5 TSI OPE (Compatibiliteit met de route en treinsamenstelling) Aanhangsel C2 TSI OPE (Methode voor veiligheidsgerelateerde communicatie) 7.6 TSI INF (Controle van de compatibiliteit van de voertuigen met de trajecten voor het eerste gebruik van het vergunde voertuig)	Artikel 10, derde lid		

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling	Beleidsruimte	Invulling beleidsruimte
4.4. onder 2) TSI L&P (Exploitatievoorschriften) 4.2.3.3.1 TSI OPE (Controles en tests voorafgaand aan het vertrek)	Artikel 10, vierde lid, Besluit spoorverkeer		
4.2.2.5.2. TSI OPE (Treinsamenstelling) 4.2.3.4.3. TSI OPE (Gevaarlijke goederen)	Artikel 12, tweede lid Besluit spoorverkeer		
4.2.3.3.1. TSI OPE (Controles en testen voorafgaand aan het vertrek) 4.2.2.7.1. TSI OPE (Rijvaardigheidsborging, algemeen voorschrift)	Artikel 15, eerste tot en met vierde lid Besluit spoorverkeer		
Tabel C.3, voetnoten 2, 3 en 4 TSI WAG (Minimumremwerking voor de remmodi G en P) 4.2.2.4.2. TSI OPE (Veiligheid van reizigers) 4.2.2.5.1., onder A) TSI OPE (Compatibiliteit met de route) 4.2.2.5.2. TSI OPE (Treinsamenstelling) 4.2.4.5.2. TSI L&P (Noodremming)	Artikel 17 Besluit spoorverkeer		
7.1 TSI OPE (Beginselen)	Artikel 28 Besluit spoorverkeer		

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen