



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 5 maart 2012, nr. IENM/BSK-2012/23596, tot wijziging van de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur in verband met de implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op richtlijn nr. 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PbEU L 191) en artikel 2, eerste lid, van het Besluit spoorweginfrastructuur;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

actief beveiligde overweg: spoorwegovergang die voorzien is van een treinaankondigingsinstallatie;

bewaakte overweg: actief beveiligde spoorwegovergang waarbij de daarnaar toe leidende seinen pas uit de stand 'stop' kunnen komen als de overwegbomen gesloten zijn;

wet: Spoorwegwet.

B

De artikelen 2 tot en met 4, 6 tot en met 9 en 13 tot en met 24 vervallen.

C

De artikelen 10 tot en met 12 worden vernummerd tot artikelen 2 tot en met 4.

D

De artikelen 25 en 26 worden vernummerd tot artikelen 6 en 7.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop artikel 8 van de wet van 16 december 2010 tot wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG (Stb. 218) in werking treedt.

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

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*



TOELICHTING

Inleiding

Deze herziening van de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur houdt verband met de omzetting van richtlijn nr. 2008/57/EG¹ (interoperabiliteitsrichtlijn) en de daarop gebaseerde technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's). Vanwege de implementatie van deze Europese regelgeving in de nationale spoorregelgeving zijn een aantal bepalingen uit de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur overbodig geworden. Deze ministeriële regeling heeft tot doel die overbodige bepalingen te schrappen.

Interoperabiliteitsrichtlijn (richtlijn nr. 2008/57/EG)

Het doel van de Interoperabiliteitsrichtlijn is het verwezenlijken van de interoperabiliteit van het spoorwegstelsel binnen de Europese Unie. Daartoe bevat de Interoperabiliteitsrichtlijn regels met betrekking tot:

- de toelating van nieuwe, verbeterde of vernieuwde spoorvoertuigen tot het spoorverkeer binnen de Europese Unie;
- de indienststelling van nieuwe, verbeterde of vernieuwde spoorweginfrastructuur; en
- het op de markt brengen van interoperabiliteitsonderdelen.

TSI's

Uit de Interoperabiliteitsrichtlijn volgt onder meer dat de technische eisen waaraan nieuwe, verbeterde of vernieuwde spoorweginfrastructuur bij de indienststelling moet voldoen, zoveel mogelijk zijn opgenomen in de zogenaamde 'Technische specificaties inzake interoperabiliteit' (TSI's). TSI's zijn besluiten van de Europese Commissie die overeenkomstig de Interoperabiliteitsrichtlijn tot stand komen. TSI's bevatten technische voorschriften ter uitwerking van de volgende in de richtlijn algemeen verwoorde eisen: veiligheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid, gezondheid, bescherming van het milieu en technische comptabiliteit; deze eisen noemt de richtlijn 'essentiële eisen'.² De volgende voor de spoorweginfrastructuur relevante TSI's zijn gebaseerd op de Interoperabiliteitsrichtlijn:

- TSI INF (infrastructuur);³
- TSI ENE (energievoorziening);⁴
- TSI CR CCS (beveiliging conventioneel);⁵
- TSI HS CCS (beveiliging hogesnelheidslijn);⁶
- TSI PRM (minder validen);⁷
- TSI SRT (tunnels).⁸

Hoofdlijnen van het voorstel

Een werkgroep met vertegenwoordigers van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail, NS Reizigers, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Lloyd's Register heeft onderzocht hoe het

¹ Richtlijn nr. 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PbEU L 191).

² Zie hoofdstuk II van de Interoperabiliteitsrichtlijn.

³ Besluit nr. 2011/275/EU van de Commissie van 26 april 2011 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem 'infrastructuur' van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PbEU L 126).

⁴ Besluit nr. 2011/274/EU van de Commissie van 26 april 2011 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem 'Energie' van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PbEU L 126).

⁵ Beschikking nr. 2006/679/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 2006 betreffende de technische specificaties van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PbEU L 284).

⁶ Beschikking nr. 2006/860/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 7 november 2006 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem Besturing en seingeving van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem en tot wijziging van bijlage A bij Beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem „Besturing en seingeving” van het conventionele trans-Europees spoorwegsysteem (PbEU L 342).

⁷ Beschikking nr. 2008/164/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 21 december 2007 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit „personen met beperkte mobiliteit” voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (PbEU L 64).

⁸ Beschikking nr. 2008/163/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 20 december 2007 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit met betrekking tot veiligheid in spoorwegtunnels voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (PbEU L 64).



Besluit spoorweginfrastructuur en de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur in overeenstemming kunnen worden gebracht met de interoperabiliteitsrichtlijn en de daarop gebaseerde TSI's.

De werkgroep heeft bij haar onderzoek de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de Europese regelgeving is leidend. Vigerende nationale regels blijven slechts behouden en nieuwe nationale bepalingen worden slechts vastgesteld, indien deze noodzakelijk zijn met het oog op de spoorwegveiligheid en de interoperabiliteit tussen de hoofdspoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen;
- met het oog op die interoperabiliteit is consistentie vereist tussen de regels met betrekking de hoofdspoorweginfrastructuur en die met betrekking tot spoorvoertuigen.

Uit het onderzoek is gebleken dat het merendeel van de bepalingen uit de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur kunnen vervallen.

Verhouding tot bestaande regelgeving

Zoals hierboven beschreven, houdt deze ministeriële regeling verband met de omzetting van de interoperabiliteitsrichtlijn en de daarop gebaseerde TSI's in Nederlandse regelgeving. Die richtlijn en TSI's zijn geïmplementeerd door middel van:

- wijzigingen van de Spoorwegwet, het Besluit spoorverkeer en het Besluit spoorweginfrastructuur;⁹
- de intrekking van het Besluit keuring spoorverkeer en de Regeling keuring spoorvoertuigen;¹⁰
- de vaststelling van de Regeling spoorvoertuigen; en door middel van deze ministeriële regeling.

Uitvoering en handhaving

Een ontwerp van deze regeling is voorgelegd aan ProRail en aan de ILT met het verzoek een Uitvoerings- en Handhavingstoets uit te voeren.

ProRail heeft enkele opmerkingen gemaakt bij de bepalingen met betrekking tot overwegen en hoofdspoorweginfrastructuur buiten overwegen. Het gaat voor wat betreft de overwegen om de artikelen 10 tot en met 12 van de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur die door middel van deze regeling vernummerd worden tot artikelen 2 tot en met 4. Voor de hoofdspoorweginfrastructuur buiten overwegen gaat het om artikel 5. Deze ministeriële regeling brengt geen inhoudelijke wijzigingen in die bepalingen aan.

ProRail is van mening dat deze eisen – met uitzondering van het nieuwe artikel 2, onderdeel a – kunnen vervallen. Het voorschrijven van schrikhekken, verlichting, bellen, informatieborden en verlichte, reflecterende overwegbomen voor openbare overwegen is volgens ProRail niet noodzakelijk, omdat de veiligheid op overwegen gewaarborgd wordt door middel van ProRails veiligheidsprocedures. Verder is ProRail van mening dat in de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur beter tot uitdrukking gebracht moet worden dat de spoorwegbeheerder verplicht is tot de plaatsing van de voor het wegverkeer essentiële tekens, zoals Andreaskruisen¹¹ en rode lichten. Dit zou ook aansluiten bij de praktijk: de Andreaskruisen en rode lampen zijn bevestigd aan de overweginstallatie.

ProRail is verder van mening dat ook op openbare niet-actief beveiligde hoofdspoorwegen waarover minder dan eenmaal per week een spoorvoertuig rijdt Andreaskruisen zouden moeten worden geplaatst, opdat op die overwegen dezelfde verkeersregels gaan gelden als op de overige overwegen. De volgende verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 gelden slechts voor kruisingen van een weg en een spoorweg die wordt aangeduid door middel van een Andreaskruis:

- weggebruikers mogen een overweg opgaan, indien zij direct kunnen doorgaan en de overweg geheel kunnen vrijmaken;
- bij overwegen laten weggebruikers een spoorvoertuig voorgaan en laten daarbij de overweg geheel vrij.¹²

Daarnaast heeft ProRail een opmerking gemaakt bij de categorisering van overwegen die uit de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur volgt. ProRail vindt deze categorisering achterhaald en niet in overeenstemming met de Kadernota Railveiligheid.

Verder heeft ProRail opgemerkt dat het mogelijk is dat ProRail het beheer krijgt over voormalige stamlijnen met overwegen waarvan de inrichting niet overeenkomt met de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur.

⁹ Zie Stb. 2011, 218 en Stb. 2011, 240.

¹⁰ Zie Stb. 2011, 240.

¹¹ Borden J12 en J13 van bijlage 1 bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

¹² Zie artikelen 15a en 1, onderdeel aab, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.



Naar aanleiding van de bovengenoemde opmerkingen vindt momenteel overleg plaats tussen vertegenwoordigers van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de ILT en ProRail. Besluitvorming over het al dan niet wijzigen van de eisen met betrekking tot overwegen moet dus nog plaatsvinden.

De ILT heeft opgemerkt dat voor handhaving nodig zijn: concrete verbindende normen, strafbaarstelling van de overtreding van die normen en de bevoegdheid om sancties op te leggen in geval van overtreding. De ILT is er daarom voorstander van dat in de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur aanvullende nationale eisen worden opgenomen met betrekking tot aspecten van de hoofdspoorweginfrastructuur waarover de Europese TSI's niets bepalen.

De ILT vindt dat de spoorwegveiligheid onvoldoende gewaarborgd is, indien de eisen waaraan in gebruik genomen hoofdspoorweginfrastructuur voortdurend aan moet voldoen, slechts volgen uit het veiligheidszorgsysteem van de beheerder. De ILT is van mening dat er – om de veiligheid op de hoofdspoorwegen te garanderen – te weinig handhavingsmiddelen zijn met betrekking tot dat veiligheidszorgsysteem. In geval dat veiligheidszorgsysteem niet meer voldoet aan de eisen, kan de veiligheidsvergunning van de beheerder ingetrokken worden en mag de beheerder zijn beheerstaken niet meer uitoefenen.

Naar aanleiding van dit fundamentele commentaar van de ILT is er nader overleg tussen vertegenwoordigers van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de ILT en ProRail. Besluitvorming over het al dan niet aanvullen van de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur zal dus nog plaatsvinden.

Gevolgen

Deze ministeriële regeling heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten en bedrijfseffecten van burgers en bedrijven.

Advisering en consultatie

Deze ministeriële regeling is tot stand gekomen in samenwerking met vertegenwoordigers van ProRail, NS Reizigers, de ILT en Lloyd's Register.

Inwerkingtreding

Met het oog op de veiligheid op het spoor dienen de regels betreffende de hoofdspoorweginfrastructuur te allen tijde in overeenstemming te zijn met de regels met betrekking tot spoorvoertuigen. Deze ministeriële regeling treedt daarom op hetzelfde moment in werking als de hiermee samenhangende wijziging van de Spoorwegwet (Stb. 2011, 218) en de nieuwe Regeling spoorvoertuigen. Met dit pakket aan nieuwe regels wordt onder meer richtlijn nr. 2008/57/EG geïmplementeerd in de nationale regelgeving. Regelgeving ter implementatie hoeft niet op een zogenaamd vast verandermoment – 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober – in werking te treden. Daarom is voor deze ministeriële regeling een afwijking van die vaste verandermomenten aan de orde.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdelen A en B

Richtlijn nr. 2008/57/EG en de daarop gebaseerde TSI's zijn geïmplementeerd in de Spoorwegwet.¹³ Als gevolg van deze implementatie kan een groot aantal artikelen van de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur vervallen. Als gevolg daarvan kan ook een aantal begripsbepalingen vervallen. Verder is van de gelegenheid gebruik gemaakt om in artikel 1 de letters voor de begripsbepalingen te schrappen.

Artikel I, onderdeel C

Dit onderdeel verplaatst drie bepalingen met betrekking tot de plaatsing van verkeerstekens, verkeerslichten en/of overwegbomen bij spoorwegovergangen. Deze bepalingen betreffen regels voor overwegen. Hiervoor bestaan (nog) geen uniforme Europese regels. De huidige regels worden ongewijzigd gehandhaafd. Wel zal nader onderzoek plaatsvinden om

¹³ Zie de wet van 16 december 2010 tot wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG (Stb. 2011, 218).



voldoende beeld te krijgen of deze regels geheel of gedeeltelijke aanpassing behoeven.

Artikel I, onderdeel D

Dit onderdeel vernummert twee slotbepalingen.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*