



## Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 18 mei 2015, nr. IENM/BSK2015/74417, houdende vaststelling van regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen (Regeling lokaal spoor)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 6, derde en vierde lid, 9, zesde lid, 19, derde lid, 28, derde lid, 32, zesde lid, 33, vierde lid, 37, vierde lid, 38, derde lid, en 42, negende lid, van de Wet lokaal spoor.

BESLUIT:

### HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

#### Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

*besluit*: Besluit lokaal spoor;

*kinematisch omgrenzingsprofiel*: profiel waarbinnen de spoorvoertuigen met alle daaraan bevestigde losse delen, bij een gelijkmatig verdeelde, volle belasting, in bogen met een straal gelijk aan of groter dan een vastgestelde referentieboog blijven;

*profiel van vrije ruimte*: de vrij te houden ruimte boven en naast een spoor waarbinnen zich geen vaste voorwerpen mogen bevinden, om een ongehinderde doorgang van de spoorvoertuigen te waarborgen;

*referentieboog*: boog met een vastgestelde straal aan de hand waarvan het kinematisch omgrenzingsprofiel en het profiel van vrije ruimte worden vastgesteld;

*werkmaterieel*: spoorvoertuigen, niet bestemd voor het vervoer van personen, die gebruikt kunnen worden voor het verrichten van werkzaamheden in het kader van aanleg en beheer van een lokale spoorweg.

### HOOFDSTUK 2. TUNNELVEILIGHEID

#### Artikel 2

1. Een risicoanalyse als bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de wet, bestaat uit een kwantitatieve risicoanalyse en een scenarioanalyse. Door gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur wordt aan de toezichthouder meegedeeld welke methodieken voor de kwantitatieve analyse en de scenarioanalyse toegepast worden.
2. De aspecten die in ieder geval bij de risicoanalyse betrokken worden, zijn:
  - a. het ontwerp van de tunnel, inclusief de daarin gelegen stations en nooduitgangen;
  - b. de aan te leggen lokale spoorweginfrastructuur in de tunnel;
  - c. de aan te leggen energievoorziening in de tunnel;
  - d. de wijze waarop het gebruik van de lokale spoorweg in de tunnel zal worden beheerst en beveiligd;
  - e. of er sprake zal zijn van uitsluitend personenvervoer of personenvervoer samen met goederenvervoer;
  - f. het ontwerp van de spoorvoertuigen die gebruik zullen maken van de lokale spoorweginfrastructuur in de tunnel;
  - g. het maximaal aantal spoorvoertuigen dat zich gelijktijdig in de tunnel kan bevinden;
  - h. indien er sprake is van goederenvervoer, de aard van de te vervoeren goederen;
  - i. het aantal reizigers dat zich maximaal in een spoorvoertuig zal bevinden;
  - j. het aantal reizigerskilometers en, indien er sprake is van goederenvervoer, het aantal tonkilometers dat jaarlijks in de tunnel zal worden afgelegd;
  - k. de gebruiksvoorschriften, inclusief calamiteitenplannen van de aan te leggen tunnel;
  - l. de onderhoudsvoorschriften van de tunnel, van de lokale spoorweginfrastructuur in de tunnel en van de spoorvoertuigen die gebruik zullen maken van de lokale spoorweginfrastructuur in de tunnel; en
  - m. de opleidingen en vaardigheden van het personeel dat dienst zal doen in de tunnel.



3. De Deconorm, bedoeld in artikel 6, derde lid, van de wet, is voor het groepsrisico gelijk aan de kans van optreden van  $0,03/N^2$  per kilometer traject gelegen in tunnels per jaar, waarbij N de groeps grootte in personen is.

### HOOFDSTUK 3. INDIENSTELLING LOKALE SPOORWEGINFRASTRUCTUUR

#### Artikel 3

Een informatiedossier als bedoeld in artikel 9, vijfde lid, van de wet bevat in ieder geval:

- a. een kaart met daarop aangegeven de tracés en de ligging van de lokale spoorwegen, kunstwerken, tunnels, overwegen en overpaden, en de stations en haltes;
- b. overzichten van:
  - 1°. de toegelaten maximumsnelheid per baanvak;
  - 2°. de beweegbare bruggen, de overwegen en overpaden en de beveiliging daarvan;
  - 3°. de eindpunten, rangeerterreinen en opstelsporen, met uitzondering van sporen op de terreinen van werkplaatsen en remises;
  - 4°. de situering van de lichtseinen;
- c. informatie over de technische specificaties van de lokale spoorweginfrastructuur, waaronder:
  - 1°. de spoorwijdte met gehanteerde marges;
  - 2°. de railprofielen;
  - 3°. de maximaal toelaatbare asdruk per baanvak;
  - 4°. de systemen die gebruikt worden bij het bedienen van wissels;
  - 5°. de vereiste afmetingen van de wielen;
  - 6°. de vereiste wielprofielen, zowel nieuw als toelaatbaar gebruikt;
  - 7°. de horizontale en verticale geometrie, inclusief horizontale en verticale boogstralen en het maximaal toelaatbare verkantingsverschil;
  - 8°. het kinematisch omgrenzingsprofiel;
  - 9°. het profiel van vrije ruimte;
  - 10°. de werking van seinen en op welke baanvakken deze geplaatst zijn;
  - 11°. het type treinbeïnvloedingssysteem en de daartoe vereiste voorzieningen in de spoorvoertuigen;
  - 12°. de energievoorziening voor de spoorvoertuigen, waaronder de gebruikte spanning en stroomsoort;
  - 13°. het type en de wijze van bevestiging van een stroomgeleider alsmede een ruimtelijke tekening van het rijvlak van de geleider ten opzichte van het kinematisch omgrenzingsprofiel;
  - 14°. de afmetingen van de perrons, waaronder de lengte, de breedte en de hoogte gemeten vanaf de bovenkant van de spoorstaaf, alsmede de afstand van de perronrand tot het hart van het meest nabijgelegen spoor; en
- d. tekeningen van de aanwezige tunnels, waarop de locaties en afmetingen van de vluchtwegen zijn aangegeven, alsmede de uitgangen naar de openbare ruimte.

### HOOFDSTUK 4. INDIENSTELLING SPOORVOERTUIG

#### Artikel 4

1. Om te voldoen aan artikel 32, tweede lid, aanhef en onderdelen a tot en met d, van de wet, beschikt een spoorvoertuig bestemd voor het vervoer van personen in ieder geval over de volgende eigenschappen:
  - a. de maatvoering is zodanig dat aan de eisen van het kinematisch omgrenzingsprofiel wordt voldaan;
  - b. de wielen, assen, veren en dempers zijn zo op elkaar en op het spoor afgestemd dat een veilig en ongestoord gebruik van de lokale spoorweg gewaarborgd is;
  - c. het is wat betreft de brandveiligheid ontworpen volgens de stand van de techniek die geldt ten tijde van het verlenen van de opdracht tot bouw van het spoorvoertuig;
  - d. het is zo uitgevoerd dat personen:
    - 1°. tijdens het rijden niet uit het spoorvoertuig kunnen leunen of vallen;
    - 2°. kunnen voorkomen dat zij in het spoorvoertuig ten val komen;
    - 3°. indien met het spoorvoertuig gebruik wordt gemaakt van een lokale spoorweg die samenloopt met een voor het openbaar verkeer openstaande weg, niet meer dan een minimale kans hebben om onder het spoorvoertuig en onder de wielen te komen;
  - e. het is voorzien van:
    - 1°. een noodremvoorziening die door de reizigers te bedienen is en die door de bestuurder buiten werking gesteld kan worden;
    - 2°. aan de voorzijde, achterzijde en iedere zijkant het wagennummer;
    - 3°. een voorziening om het spoorvoertuig automatisch tot stilstand te brengen als er geen



activiteit van de bestuurder meer wordt waargenomen;

- 4°. ten minste twee onafhankelijk van elkaar werkende remsystemen, waarvan er ten minste een ook bij het wegvallen van de tractie of externe energievoorziening het spoorvoertuig tot stilstand kan brengen;
  - 5°. een toestel voor het afgeven van geluidssignalen;
  - 6°. ten minste twee wit stralende lichten aan de voorzijde;
  - 7°. ten minste twee rood stralende lichten aan de achterzijde;
  - 8°. indien met het spoorvoertuig gebruik gaat worden gemaakt van een lokale spoorweg die samenloopt met een voor het openbaar verkeer openstaande weg, twee rode of ambergele remlichten aan de achterzijde, twee witte of ambergele richtingaanwijzers aan de voorzijde, twee rode of ambergele richtingaanwijzers aan de achterzijde en ten minste een ambergele of rode richtingaanwijzer aan iedere zijkant.
2. Spoorvoertuigen zonder eigen tractie die worden getrokken hoeven niet te voldoen aan het eerste lid, onderdeel e, aanhef en onder 3, 5 en 6.

#### Artikel 5

1. Om te voldoen aan artikel 32, tweede lid, onderdelen a tot en met d, van de wet, beschikt een historisch spoorvoertuig waarmee incidenteel vervoer wordt verricht in ieder geval over de volgende eigenschappen:
  - a. de maatvoering is zodanig dat aan de eisen van het kinematisch omgrenzingsprofiel wordt voldaan;
  - b. de wielen, assen, veren en dempers zijn zo op elkaar en op het spoor afgestemd dat een veilig en ongestoord gebruik van de lokale spoorweg gewaarborgd is;
  - c. het is voorzien van:
    - 1°. aan de voorzijde, achterzijde en iedere zijkant het wagennummer;
    - 2°. ten minste één remsysteem, dat ook bij het wegvallen van de tractie of externe energievoorziening het spoorvoertuig tot stilstand kan brengen;
    - 3°. een toestel voor het afgeven van geluidssignalen;
    - 4°. ten minste één wit stralend licht aan de voorzijde; 5. ten minste één rood stralend licht aan de achterzijde.
2. Historische spoorvoertuigen zonder eigen tractie die worden getrokken hoeven niet te voldoen aan het eerste lid, onderdeel c, aanhef en onder 2°, 3°, en 4°.

#### Artikel 6

1. Om te voldoen aan artikel 32, tweede lid, onderdelen a tot en met d, van de wet, beschikt een spoorvoertuig niet bestemd voor het vervoer van personen, in ieder geval over de volgende eigenschappen:
  - a. de maatvoering is zodanig dat aan de eisen van het kinematisch omgrenzingsprofiel wordt voldaan;
  - b. de wielen, assen, veren en dempers zijn zo op elkaar en op het spoor afgestemd dat een veilig en ongestoord gebruik van de lokale spoorweg gewaarborgd is;
  - c. het is voorzien van:
    - 1°. ten minste één remsysteem, dat ook bij het wegvallen van de tractie of externe energievoorziening het spoorvoertuig tot stilstand kan brengen;
    - 2°. een toestel voor het afgeven van geluidssignalen;
    - 3°. ten minste twee wit stralende lichten aan de voorzijde en twee rood stralende lichten aan de achterzijde;
    - 4°. indien met het spoorvoertuig gebruik gaat worden gemaakt van een lokale spoorweg die samenloopt met een voor het openbaar verkeer openstaande weg, twee rode of ambergele remlichten aan de achterzijde, twee witte of ambergele richtingaanwijzers aan de voorzijde, twee rode of ambergele richtingaanwijzers aan de achterzijde en ten minste een ambergele of rode richtingaanwijzer aan iedere zijkant.
2. Spoorvoertuigen niet bestemd voor het vervoer van personen zonder eigen tractie hoeven niet te voldoen aan het eerste lid, onderdeel c.

#### Artikel 7

Een informatiedossier als bedoeld in artikel 32, vierde lid, van de wet bevat in ieder geval:

- a. een beschrijving van de wijze waarop wordt voldaan aan de eisen, bedoeld in artikelen 4, 5 of 6;
- b. gegevens over het totale gewicht bij volle belading, het ledig gewicht, het maximum laadvermogen, de asdruk, en de aslastverdeling van het spoorvoertuig;



- c. gegevens over het remvermogen inclusief te verwachten remvertragingen van het spoorvoertuig bij normale bedrijfsremming en bij noodremming;
- d. gegevens over de maximumsnelheid die het spoorvoertuig kan bereiken;
- e. indien het een spoorvoertuig betreft bestemd voor het vervoer van personen, de aantallen zit- en staanplaatsen;
- f. indien het een spoorvoertuig betreft bestemd voor het vervoer van goederen, het draagvermogen;
- g. tekeningen van elk aanzicht van het spoorvoertuig en relevante doorsneden;
- h. een plattegrond, ten minste op schaal 1:50, met daarop weergegeven:
  - 1°. indien het een spoorvoertuig betreft bestemd voor het vervoer van personen, de positionering van zitplaatsen in elke afdeling en op elk balkon; en
  - 2°. indien het een spoorvoertuig betreft bestemd voor het vervoer van goederen, de uitvoering van de laadruimte.

#### **Artikel 8**

Een informatiedossier als bedoeld in artikel 33, eerste lid, onderdeel a, van de wet bevat in ieder geval een constructietekening van de wijziging.

### **HOOFDSTUK 5. VEILIGHEIDSBEHEERSYSTEEM**

#### **Artikel 9**

In het veiligheidsbeheersysteem, bedoeld in artikel 19 van de wet, zijn in ieder geval opgenomen:

- a. het kinematisch omgrenzingprofiel;
- b. het profiel van vrije ruimte;
- c. de aanleg-, interventie- en afkeurnormen van de lokale spoorweginfrastructuur;
- d. de technische specificaties waarover een spoorvoertuig moet beschikken om veilig en betrouwbaar gebruik te kunnen maken de lokale spoorweg; en
- e. een beschrijving van de seinen, verkeersregels en verkeerstekens die gelden voor het spoorverkeer op de lokale spoorweg.

#### **Artikel 10**

In het veiligheidsbeheersysteem, bedoeld in artikel 28 van de wet, zijn in ieder geval opgenomen:

- a. een beschrijving van het veilig gebruik van een spoorvoertuig;
- b. de interventie- en afkeurnormen van spoorvoertuigen; en
- c. een beschrijving van de verkeersregels die een bestuurder van een spoorvoertuig in acht neemt.

### **HOOFDSTUK 6. PERSONEEL**

#### **Artikel 11**

1. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur stellen, ten behoeve van het onderzoek, bedoeld in artikel 37, eerste lid, onderdeel c, van de wet, eisen van medische en psychologische geschiktheid vast.
2. Het onderzoek resulteert in een verklaring van medische respectievelijk psychologische geschiktheid, als blijkt dat de keurling voldoet aan de eisen, bedoeld in het eerste lid.
3. Het onderzoek vindt plaats volgens een door gedeputeerde staten onderscheidenlijk dagelijks bestuur goedgekeurd keuringsprotocol.

#### **Artikel 12**

Een bedrijfspas als bedoeld in artikel 38 van de wet is in ieder geval voorzien van:

- a. de naam, geboortedatum, veiligheidsfunctie en een goedgeijkende pasfoto van de houder;
- b. de naam of het logo van de werkgever;
- c. de lokale spoorwegen waarop de veiligheidsfunctie mag worden uitgeoefend;
- d. indien het een bestuurder betreft, het type spoorvoertuigen waarop de veiligheidsfunctie mag worden uitgeoefend;
- e. de datum van afgifte; en
- f. de datum waarop de pas zijn geldigheid verliest.



---

## HOOFDSTUK 7. SLOTBEPALINGEN

### Artikel 13

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop de hoofdstukken 2 tot en met 10 van de Wet lokaal spoor in werking treden.

### Artikel 14

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling lokaal spoor.

Deze regeling zal met toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld*



## TOELICHTING

### I. Algemeen deel

#### 1. Inleiding

De Wet lokaal spoor (hierna: de wet), het daarop gebaseerde Besluit Lokaal spoor (hierna: het besluit) en deze regeling moderniseren de wet- en regelgeving over de lokale spoorwegen.<sup>1</sup> Deze regeling is van toepassing op de lokale spoorwegen als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de wet. Dit zijn lokale spoorwegen die niet onder het toepassingsbereik van Europese spoorrichtlijnen vallen.<sup>2</sup> Deze regeling bevat bepalingen die zich richten tot decentrale overheden, vervoerders, beheerders en de toezichthouder. In de bepalingen is aandacht besteed aan tunnelveiligheid, de eisen waaraan infrastructuur en spoorvoertuigen moeten voldoen, het informatiedossier ten behoeve van de indienststelling van spoorvoertuigen, en de eisen aan de veiligheidsbeheerssystemen van beheerders en vervoerders. Ook komt aan bod de invulling die de decentrale overheden geven aan de medische en psychologische keuringen van personeel dat veiligheidsfuncties uitoefent en zijn regels gesteld over de uitvoering van de bedrijfspas. Deze onderwerpen zijn in de artikelsgewijze toelichting toegelicht.

De regeling heeft hetzelfde uitgangspunt als de wet en het besluit: de bevoegdheden ten aanzien van de aanleg, het beheer, het gebruik en de integrale veiligheid van de lokale spoorwegen liggen bij decentrale overheden. In deze regeling staan, waar mogelijk, doelvoorschriften die door de decentrale overheden, dan wel door de beheerder en de vervoerder ingevuld kunnen worden. Door deze terughoudende regelgeving wordt meer ruimte geboden voor de kennis en kunde van de sector.

#### 2. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

De conceptregeling is aan de beoogde toezichthouder, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), voorgelegd met de vraag het concept te onderwerpen aan een handhaafbaarheid-, uitvoerings- en fraudebestendigheidstoets. Naar aanleiding van deze toets is de conceptregeling op enkele punten aangepast. Het gaat om de volgende aanpassingen.

De reikwijdte van het Besluit tot aanwijzing van lokale spoorwegen, het Besluit lokaal spoor en de Regeling lokaal spoor zijn wat betreft de invulling van het begrip 'spoorweginfrastructuur' met elkaar in overeenstemming gebracht.

De toelichting bij artikel 3 van de regeling is zodanig gewijzigd dat duidelijk is dat de toezichthouder de decentrale overheid niet in algemene zin adviseert, maar dat hij een schriftelijke verklaring aan de decentrale overheid afgeeft.

Artikel 4, eerste lid, onderdeel c, is ten aanzien van het referentiemoment voor de stand van de techniek ten aanzien van brandveiligheid zodanig gewijzigd dat als referentiemoment geldt het moment van het verlenen van een opdracht tot de bouw van een spoorvoertuig.

De eis dat een spoorvoertuig aan iedere zijkant moet zijn voorzien van de naam of het logo van de vervoerder is komen te vervallen omdat dit vanuit oogpunt van handhaving niet nodig is.

#### 3. Advisering en consultatie

De regeling heeft via de Overlegorganen IenM ter consultatie voorgelegd bij de decentrale overheden, de vervoerders en de beheerders. Deze consultatie heeft een gezamenlijke reactie van Stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden en een reactie van Bestuursregio Utrecht (BRU) opgeleverd.

De stadsgewesten Den Haag en Rotterdam melden dat de regeling voor hen voldoende werkbaar is, en doen een voorstel voor twee wijzigingen. Voorgesteld werd om toe te voegen dat in het informatiedossier van de beheerder de plaatsing van de seinen per baanvak wordt opgenomen. Dit voorstel is overgenomen, in artikel 3, onderdeel c, onder 10°. Daarnaast zien deze partijen graag geluidsnormen voor spoorvoertuigen opgenomen in de regeling. Deze suggestie is niet overgenomen, omdat geluidsnormen reeds in andere regelgeving zijn opgenomen. Bovendien ziet artikel 32 van de wet, waarop artikel 4 van deze regeling is gebaseerd, op veiligheid en toegankelijkheid, niet op geluid.

Naar aanleiding van de opmerking van BRU zijn de artikelen 4, 5 en 6 zodanig aangepast dat de technische eigenschappen in het contact tussen het spoorvoertuig en het spoor tot veilig gebruik van de spoorweg leidt. De zinsnede 'hoogst toegestane snelheid' is weggelaten omdat dit tot verwarring zou kunnen leiden. Uit de woorden 'veilig gebruik' volgt al dat dit bij iedere snelheid het geval is.

Voorts meldt BRU dat de eisen die gesteld worden aan het personeel (artikel 11) een verantwoordelijk-

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 2011/12, 33 324, nr. 3, blz. 1 en 2.

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 2011/12, 33 324, nr. 3, blz. 4, 5 en 28.



heid van de vervoerder zijn en niet van de beheerder. Echter, zowel de wet als de regeling leggen de bevoegdheid voor het stellen van eisen ten aanzien van medische en psychologische geschiktheid bij de betrokken decentrale overheid. Die overheid is eindverantwoordelijk voor de veiligheid en stelt daarom de eisen aan het personeel vast. In het geval dat de decentrale overheid een beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur aanwijst die deel uitmaakt van de eigen organisatie stelt zij die eisen vast vanuit haar rol als verantwoordelijke overheid, niet vanuit haar rol als beheerder.

BRU stelt dat de uitvoering van de bedrijfspas (artikel 12) aan de vervoerder overgelaten kan worden. Er is voor gekozen om uniforme regels voor de bedrijfspas op te nemen in het belang van het toezicht dat landelijk door één toezichthouder wordt verricht. Zo kan de toezichthouder bijvoorbeeld zien of de pashouder bevoegd is tot het besturen van een bepaald type spoorvoertuig.

De regeling heeft via het Bestuurlijk Overleg Ruimte en Mobiliteit ter consultatie voorgelegd bij de decentrale overheden. Deze consultatie heeft een reactie van het Inter Provinciaal Overleg (IPO) opgeleverd.

Het IPO geeft namens de provincies aan zich te kunnen vinden in deze regeling, waarbij men twee tekstuele aanpassingen suggereert.

Het IPO doet de suggestie om de tekst van artikel 2, derde lid, aan te passen door de risicoanalyse te beperken tot de trajecten gelegen in tunnels. Deze suggestie is overgenomen. Tevens doet het IPO de suggestie om in de tekst van artikel 3, bij de afmetingen van de perrons, de afstand van de perronwand tot het hart van het spoor op te nemen. Deze suggestie is eveneens overgenomen.

Daarnaast geeft het IPO aan dat zij onvoldoende mogelijkheden ziet in wet, besluit en regeling om het instrumentarium voor het bevoegd gezag te organiseren vanuit een integrale beschouwing van voertuig, infrastructuur (aanleg en beheer) en exploitatie. Het instrumentarium zou voorbij gaan aan het feit dat een veilig vervoersysteem een interactie is van deze onderdelen. Volgens het IPO zullen de decentrale overheden dit ondervangen in nadere eisen aan de vergunningen. Liever ziet men dat de Wet lokaal spoor deze integraliteit regelt. Hierop wordt geantwoord dat de wet juist voorziet in deze integraliteit. In artikel 28, tweede lid, onderdeel g, staat dat de vervoerder zijn veiligheidsbeheersysteem moet afstemmen op het veiligheidsbeheersysteem van de beheerder en dat, indien de vervoerder tevens beheerder is, kan worden volstaan met een integraal veiligheidsbeheersysteem voor zowel het vervoer als het beheer.

Daarnaast stelt de Regeling in de artikelen 4, 5 en 6, dat de wielen, assen, veren en dempers van een spoorvoertuig zijn zo op elkaar en op het spoor afgestemd zijn dat een veilig en ongestoord gebruik van de lokale spoorweg gewaarborgd is.

#### **4. Administratieve lasten**

Uit deze regeling volgen geen administratieve lasten, anders dan die reeds zijn beschreven en gekwantificeerd in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel dat leidde tot de Wet lokaal spoor (Kamerstukken 2011/12, 33 324, nr. 3, p. 21 e.v.) (hierna: de memorie van toelichting).

#### **5. Bedrijfs- en markteffecten**

In de memorie van toelichting is in paragraaf 12 aangegeven dat de sociaal-culturele en economische effecten van het wetsvoorstel gering zijn. Deze regeling blijft binnen dat kader.

#### **6. Financiële gevolgen voor de decentrale overheden**

In paragraaf 13 van de memorie van toelichting wordt aangegeven dat de kosten die voortvloeien uit de wet een zeer gering deel uitmaken van de kosten die decentrale overheden per jaar aan het openbaar vervoer besteden. Uit deze regeling vloeien geen financiële gevolgen voor de decentrale overheden voort.

#### **7. Notificatie**

Enkele bepalingen uit deze regeling zijn te beschouwen als technische voorschriften in de zin van richtlijn 98/34/EG<sup>3</sup>. Om te voldoen aan de notificatieverplichting uit artikel 8, eerste lid, van die richtlijn is de regeling in ontwerp op 7 januari 2015 gemeld aan de Europese Commissie (notificatienummer

<sup>3</sup> Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG 1998, L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG 1998, L 217).



2015/0004/nl). Naar aanleiding van deze notificatie hebben noch de Europese Commissie, noch de andere EU-lidstaten opmerkingen gemaakt.

## **8. Andere regelingen**

In de Regeling ademanalyse en de Regeling bloed- en urineonderzoek staan ademhalingsanalyses en onderzoeken naar bloed en urine beschreven. Met deze onderzoeken kan worden gesteld of er sprake is van overtreding van het verbod uit artikel 41 van de wet. Bijregeling van de minister van Veiligheid en Justitie zullen beide genoemde regelingen gewijzigd worden, zodat ook veiligheidsfunctionarissen in het lokale spoorwegsysteem onder het toepassingsbereik van die regelingen vallen.

## **II. Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel 1**

Artikel 1 voorziet in de vaststelling van een aantal begrippen. Alleen de begrippen die verdere uitleg behoeven worden hier behandeld.

Het kinematisch omgrenzingsprofiel geeft maximale maten aan die een spoorvoertuig mag bezitten in gebruikstoestand. Dit profiel wordt bepaald aan de hand van een zogenoemde referentieboog. Bij de bepaling van het kinematisch omgrenzingsprofiel wordt ervan uitgegaan, dat de hartlijn van dit profiel samenvalt met de hartlijn van het spoor, waarbij deze hartlijn loodrecht staat op het vlak door de bovenkant van de spoorstaven. Bij de bepaling wordt voorts rekening gehouden met slijtage aan spoorvoertuig en infrastructuur en met het de belasting en zijdelingse bewegingen van het voertuig tijdens de rit. De ruimte die het spoorvoertuig inneemt, verandert door slijtage aan de infrastructuur en aan de onderdelen van het voertuig zelf en verandert, los van de slijtage, door verschillen in belasting en door het overhellen van het voertuig, bijvoorbeeld in bogen. Hierdoor is de ruimte die het spoorvoertuig inneemt steeds verschillend, bijvoorbeeld als gevolg van het schommelen tijdens de rit of als gevolg van het 'in verkanting' liggen van het spoor in bogen. Hierbij wordt, bij een spoorwijdte van 1.435 mm, in de regel een verkanting van maximaal 150 mm aangehouden. Op grond van het kinematisch omgrenzingsprofiel kan, rekening houdend met de benodigde marges, vastgesteld worden hoe groot het spoorvoertuig maximaal mag zijn, opdat het niet met objecten langs de spoorweg in aanraking komt.

Het profiel van vrije ruimte geeft aan binnen welke ruimte langs de lokale spoorweg zich geen voorwerpen mogen bevinden. Dit dient om te voorkomen dat een spoorvoertuig in botsing zou kunnen komen met een voorwerp. Het kinematisch omgrenzingsprofiel bepaalt de maximale afmetingen van een spoorvoertuig. Tussen beide profielen zit enige marge, zodat zeker is dat het spoorvoertuig niet onbedoeld met objecten langs de spoorweg in aanraking komt.

De referentieboog is in de praktijk de krapste horizontale boog die in de lokale spoorweg voorkomt; met andere woorden de krapste bocht die een spoorvoertuig zal moeten kunnen nemen.

### **Artikel 2**

Tunnels voor lokale spoorwegen en de stations die zich in deze tunnels bevinden, moeten voldoen aan de eisen uit het Bouwbesluit. De veiligheid van het gebruik van tunnels is echter van meer dan alleen de bouwweisen afhankelijk. Ook de spoorweginfrastructuur, de spoorvoertuigen en de competenties van het personeel zijn van invloed op de veiligheid van het spoorbedrijf in een tunnel. Hieraan zal bij het uitvoeren van een risicoanalyse aandacht besteed moeten worden.

Het eerste lid van artikel 2 geeft een nadere uitwerking van artikel 6, vierde lid, van de wet. Het gaat om nadere regels over het uitvoeren van een risicoanalyse van een tunnelontwerp. Om aan te tonen dat het spoorwegbedrijf in de tunnel aan de in het derde lid gestelde veiligheidsnorm voldoet, worden een kwantitatieve risicoanalyse en een scenarioanalyse voorgeschreven. Een kwantitatieve risicoanalyse is een risicoanalyse waarbij de nadruk ligt op het bepalen van de kans van optreden van gebeurtenissen en de mogelijke gevolgen van incidenten. Bij een scenarioanalyse ligt de nadruk op het verloop van een gebeurtenis en de processen die plaatsvinden in reactie op een incident. Mogelijk moeten, naar aanleiding van de analyses, maatregelen worden bepaald die gevolgen van een eventueel ongeval zullen inperken. Voor beide groepen van risicoanalyses zijn verschillende methodieken voorhanden; deze regeling schrijft daarin geen standaard voor. Als gekozen is voor een bepaalde methodiek wordt door gedeputeerde staten respectievelijk het dagelijks bestuur aan de toezichthouder meegedeeld hoe die keuze luidt.

Het tweede lid geeft ook uitwerking aan artikel 6, vierde lid, van de wet. Hierin is een aantal aspecten opgesomd dat in elk geval betrokken moet worden in de risicoanalyse. Het gaat bijvoorbeeld om de uitvoering van de spoorweginfrastructuur, de brandveiligheid van de spoorvoertuigen en de opleiding van het personeel dat dienst doet in de tunnel, zoals bestuurders, conducteurs, perronopzichters en kaartverkopers. De informatie die nodig is voor het uitvoeren van de risicoanalyses is onder andere te ontlenen aan vervoerwaardeprognoses, dienstregelingmodellen, technische ontwerpen van de





spoorweginfrastructuur en de veiligheidszorgsystemen van beheerder en vervoerder.

Uit de wet volgt dat de aanleg van een tunnel uitsluitend plaats mag vinden als uit een risicoanalyse blijkt dat het risico lager is dan de bij ministeriële regeling vastgelegde norm. Het derde lid van artikel 2 van deze regeling bevat de waarde van die norm. De norm die gehanteerd wordt is ontleend aan regeringsbeleid op basis van de nota Nuchter omgaan met risico's<sup>4</sup>, en op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen<sup>5</sup>.

Het maximaal toelaatbaar niveau van het groepsrisico per activiteit (het in één keer overlijden van een groep van twee of meer personen bij calamiteiten) is afhankelijk van de groepsgrootte (N) en is gesteld op  $0,03/N^2$  per kilometer trajectlengte in tunnels langer dan 250 meter per jaar, waarbij N de groepsgrootte in personen is. Door de norm per kilometer trajectlengte in tunnels aan te houden is deze lengte mede van invloed op de te nemen maatregelen. Deze norm komt overeen met de Europese norm die geldt voor spoorwegtunnels.

Aan de hand van een rekenvoorbeeld is aan te geven hoe de norm uitpakt. Als de groep twee mensen groot is, dan mag de kans op overlijden van de hele groep in één keer ( $0,03/4$ ) zijn, hetgeen neerkomt op een kans van  $0,0075$  (1:133) per kilometer. Is de groep 1.000 mensen groot dan is de uitkomst ( $0,03/1.000.000$ ) hetgeen neerkomt op een kans van  $0,0000003$  per kilometer of wel 1:33 miljoen). Hieruit blijkt dat er meer maatregelen getroffen moeten worden om de kans op overlijden van een groep beheersbaar te houden naarmate de groep groter is.

Omdat het bij het openbaar vervoer om het vervoeren van groepen personen gaat, is, ten aanzien van de risiconorm, het groepsrisico en niet het individuele risico maatgevend. Daarbij is gekozen voor een norm die ligt tussen de groepsrisiconorm die geldt voor onvrijwillige blootstelling aan een activiteit ( $0,01/N^2$ ) en voor vrijwillige blootstelling ( $0,1/N^2$ ). Bij gebruik van openbaar vervoer door tunnels is immers enerzijds sprake van vrijwilligheid, maar anderzijds van het niet kunnen beïnvloeden van het risico. De norm ligt op 30% van het toelaatbare risico bij geheel vrijwillige blootstelling en geeft daarmee invulling aan wat reeds langere tijd in dit soort situaties in Nederland gebruikelijk is.

### **Artikel 3**

Artikel 3 vormt een uitwerking van de delegatiegrondslag in artikel 9, zesde lid, van de wet en beschrijft welke informatie er minimaal moet worden opgenomen in een informatiedossier van de beheerder. De beheerder levert een informatiedossier aan gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur, de vervoerder en de toezichthouder. Om te bepalen of de verantwoordelijke decentrale overheid een vergunning voor de indienststelling van infrastructuur kan afgeven, baseert zij zich op de gegevens uit het informatiedossier. De toezichthouder verstrekt aan de overheid een schriftelijke verklaring waaruit blijkt in hoeverre de infrastructuur voldoet aan de wettelijke eisen. De toezichthouder heeft dus ook baat bij een compleet informatiedossier. Ook een vervoerder heeft gegevens nodig over de infrastructuur. Een vervoerder moet namelijk kunnen weten aan welke eisen zijn spoorvoertuigen moeten voldoen om compatibel te zijn met de lokale spoorweginfrastructuur.

### **Artikelen 4, 5 en 6**

Artikel 4, 5 en 6 geven nadere invulling aan de eisen die in artikel 32, tweede lid, van de wet aan spoorvoertuigen worden gesteld. Het artikel bestaat uit een opsomming van voorgeschreven voorzieningen en eigenschappen die de spoorvoertuigen moeten bezitten, opdat een vergunning voor indienststelling kan worden afgegeven.

Een aantal voorschriften geldt zowel voor spoorvoertuigen die voor het vervoer van personen bestemd zijn als voor spoorvoertuigen die dat niet zijn, denk aan werkmaterieel en spoorvoertuigen bestemd voor goederenvervoer. Het gaat dan met name om voorschriften die betrekking hebben op het samenspel van het spoorvoertuig en de spoorweginfrastructuur.

Enkele voorschriften gelden alleen voor spoorvoertuigen die bestemd zijn voor het vervoer van personen. Die voorschriften duiden op voorzieningen die aanwezig moeten zijn, of maatregelen die getroffen moeten worden om reizigers te behoeden voor onveilige situaties, zoals ten val komen of naar buiten leunen. Echter, niet alle eisen te stellen aan spoorvoertuigen bestemd voor het vervoer van personen zijn voorgeschreven voor historische spoorvoertuigen, vanwege de aard en het gebruik van deze voertuigen. Het kan bijvoorbeeld, uit oogpunt van het behoud van het authentieke karakter van historische spoorvoertuigen of gedwongen door technische eigenschappen van zo'n spoorvoertuig, noodzakelijk zijn om bepaalde eisen achterwege te laten. Voor werkmaterieel en spoorvoertuigen voor het vervoer van goederen gelden eveneens minder eisen. Het is bijvoorbeeld niet nodig dat de aantallen zit- en staanplaatsen aangeduid worden, aangezien die niet aanwezig zullen zijn. Uit de artikelen 5 en 6 is af te leiden aan welke eisen historische spoorvoertuigen die ingezet worden voor incidenteel vervoer van personen, werkmaterieel en materieel bestemd voor het vervoer van goederen moeten voldoen. In het tweede lid van de artikelen 4, 5 en 6 is telkens bepaald dat ook voor

<sup>4</sup> Kamerstukken II, 1988/89, 21 137, nr. 5.

<sup>5</sup> Besluit van 27 mei 2004, houdende milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid van inrichtingen milieubeheer, Stb. 2004, nr. 250.



spoorvoertuigen zonder eigen tractie (getrokken spoorvoertuigen) een aantal zaken niet geldt, die voor spoorvoertuigen met eigen tractie wel gelden. Hieronder worden de afzonderlijke eisen nader toegelicht.

In de aanhef en onderdelen a van de artikelen 4, 5 en 6, is bepaald dat de maten van een spoorvoertuig zodanig moeten zijn dat wordt voldaan aan het kinematisch omgrenzingsprofiel. In de aanhef en onderdelen b van de artikelen 4, 5 en 6, onderdelen b is bepaald dat diverse onderdelen van een spoorvoertuig op elkaar en op de spoorweg waarvan gebruik gemaakt gaat worden moeten zijn afgestemd. Die afstemming zorgt ervoor dat er veilig en ongestoord gereden kan worden. In artikel 4, onderdeel c, is de eis neergelegd dat men bij het ontwerp van een spoorvoertuig gebruik moet maken van de stand van de techniek op het gebied van brandveiligheid. Als peildatum wordt het moment van opdrachtverlening tot de bouw van het spoorvoertuig genomen. Omdat tussen de opdrachtverlening tot de bouw en de indienststelling van het spoorvoertuig geruime tijd kan zitten, kunnen en hoeven ontwikkelingen op het gebied van brandveiligheid die tijdens de bouw van het spoorvoertuig plaatsvinden niet meegenomen te worden. Met deze eis wordt bereikt dat er in de loop der tijd een voortdurende verbetering optreedt ten aanzien van de brandveiligheid van spoorvoertuigen. Hiermee is ook de brandveiligheid in tunnels van lokale spoorwegen gediend.

Artikel 4, onderdeel d, geeft voorschriften die tot doel hebben reizigers en personen in de omgeving van de lokale spoorweg te beschermen. Zo geldt dat zo veel als mogelijk voorkomen moet worden dat personen in en buiten het spoorvoertuig letsel oplopen. De regeling laat de technische invulling hiervan vrij.

Artikel 4, onderdeel e, bevat enkele detailvoorschriften. Een van de eisen aan spoorvoertuigen bestemd voor het vervoer van personen is dat er twee remsystemen zijn die onafhankelijk van elkaar kunnen functioneren. Dat wil zeggen dat als het ene remsysteem uitvalt, dit geen invloed mag hebben op de werking van het andere remsysteem. Ook bij het wegvallen van de tractie of energievoorziening moet geremd kunnen worden. In spoorvoertuigen bestemd voor het vervoeren van personen moet een van de remsystemen in geval van nood door reizigers in werking gesteld kunnen worden. In bijzondere gevallen, waarbij de activering van de noodremvoorziening juist een negatief effect op de veiligheid heeft moet het voor de bestuurder mogelijk zijn om de noodremming op te heffen. Dit is met name van belang op delen van de lokale spoorweg waar reizigers in geval van nood het spoorvoertuig niet kunnen verlaten, zoals in tunnels. Het is in die gevallen beter door te rijden naar het eerstvolgende station of halte, zodat de reizigers daar het spoorvoertuig veilig kunnen verlaten. Voor het geval de bestuurder van het spoorvoertuig niet meer in staat is het spoorvoertuig te bedienen, moet er een voorziening zijn die automatisch voor beremming zorgt; zo'n voorziening staat ook wel bekend als dodemansinrichting. Een spoorvoertuig moet in situaties die gevaar kunnen opleveren een akoestisch signaal kunnen afgeven. Dit kan door middel van een bel, fluit, claxon of luchthoorn.

Ten aanzien van de verlichting van de spoorvoertuigen is zoveel mogelijk aangesloten bij de huidige praktijk en de wegenverkeerswetgeving. Voor de spoorvoertuigen die de openbare weg delen met overig verkeer is opgenomen dat zij over richtingaanwijzers en remlichten moeten beschikken. Dit geldt bijvoorbeeld voor trams, maar een spoorvoertuig dat op trajecten rijdt waar geen ander verkeer is toegestaan hoeft niet aan die eis te voldoen. Ook getrokken materieel, zoals goederenwagens en werkwagens hoeven niet aan de eisen voor richtingaanwijzers, remlichten en voor- en achterlichten te voldoen. Deze spoorvoertuigen zullen immers altijd in combinatie rijden met een spoorvoertuig dat wel over die zaken beschikt en bovendien zal het voertuig nooit voorop een trein lopen.

In artikel 4, onderdeel e, onder 2°, is voorgescreven dat elk individueel spoorvoertuig van een wagennummer aan de voorzijde, de achterzijde en beide zijkanten voorzien moet zijn, zodat, bijvoorbeeld in geval van een incident, eenvoudig te zien is om welk spoorvoertuig het gaat.

### **Artikel 7 en 8**

De vervoerder levert een informatiedossier aan waarin de technische specificaties van het spoorvoertuig worden beschreven en waaruit blijkt dat het spoorvoertuig voldoet aan de eisen van de lokale spoorweginfrastructuur. Hiermee kan de beheerder van de infrastructuur constateren of het spoorvoertuig geschikt is om veilig dienst te doen op de infrastructuur ter plaatse en kan de toezichthouder schriftelijk verklaren in hoeverre het spoorvoertuig voldoet aan de eisen die in artikel 32, tweede lid, van de wet worden gesteld. Vervolgens kan de verantwoordelijke decentrale overheid een vergunning afgeven voor de indienststelling van het nieuwe of aanmerkelijk gewijzigde spoorvoertuig, als deze over de eigenschappen beschikt om veilig over de lokale spoorweg te rijden. Beheerder, toezichthouder en decentrale overheid hebben daarom allen baat bij dit informatiedossier. De omschrijving van de procedure voor indienststelling van nieuwe en aanmerkelijk gewijzigde spoorvoertuigen is te vinden in de memorie van toelichting bij het eerdergenoemde wetsvoorstel, in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 32 respectievelijk artikel 33.

Aan het informatiedossier dat aangeleverd wordt voor nieuwe spoorvoertuigen worden andere eisen gesteld dan aan het informatiedossier dat geleverd wordt voor spoorvoertuigen die 'slechts' aanmerkelijk gewijzigd worden. Bij verbouwing van een bestaand spoorvoertuig worden namelijk alleen die



onderdelen beschreven die wijzigen ten opzichte van het tijdstip van de meest recente vergunningverlening.

Voor nieuwe spoorvoertuigen vormt artikel 32, zesde lid, van de wet de grondslag om nader uit te werken aan welke aspecten het informatiedossier in elk geval aandacht moet besteden. Artikel 7 geeft hier invulling aan. Er wordt gevraagd om technische specificaties van het spoorvoertuig en enige maatschetsen; hoe de gevraagde gegevens worden beschreven wordt aan de vervoerders zelf gelaten. Waar nodig wordt onderscheid gemaakt tussen de spoorvoertuigen bestemd voor het vervoer van personen en spoorvoertuigen die daar niet voor bestemd zijn.

In aanvulling op artikel 33 van de wet is in artikel 8 van deze regeling aangegeven dat in een informatiedossier dat wordt aangeleverd om aanmerkelijk gewijzigde spoorvoertuigen in dienst te laten stellen, in ieder geval een constructietekening van de wijziging moet zijn opgenomen. Het informatiedossier wordt aangeleverd zodat nagegaan kan worden of het veiligheidsniveau behouden blijft of verbeterd wordt. Aan de hand van het informatiedossier kan door de toezichthouder aangegeven worden of de wijziging aanvaardbaar is.

### **Artikel 9 en 10**

Een veiligheidsbeheersysteem omvat voornamelijk procedures die binnen de vervoer- en beheerbedrijven worden gehanteerd om het lokale spoorbedrijf veilig te laten functioneren. De wet kent twee soorten veiligheidszorgsystemen: die van de beheerder, waarvan de eisen vervat zijn in artikel 19 van de wet, en die van de vervoerder, waarvan de eisen te vinden zijn in artikel 28 van de wet. De artikelsgewijze toelichting bij die artikelen en paragraaf 5.3.3. van het algemeen deel van de memorie van toelichting geven een meer uitgebreide uitleg over deze systemen.

Artikel 9 geeft aan dat een veiligheidsbeheersysteem van een beheerder, naast de in de wet genoemde procedures, een aantal normen moet bevatten. Dit zijn normen ten aanzien van de infrastructuur, zoals de aanlegspecificaties, de werking van de seinen en specificaties ten behoeve van het onderhoud. Bij het onderhoud worden twee normen toegepast: afkeurnormen die aangeven bij welke toestand een onderdeel van de infrastructuur niet meer gebruikt mag worden, en interventienormen die aangeven wanneer in elk geval tot reparatie moet worden overgegaan. Daarnaast moeten de relevante verkeersregels en -tekens in kaart worden gebracht. Bovendien gaat het om technische specificaties waarover een spoorvoertuig moet beschikken om veilig en betrouwbaar over de lokale spoorweg te kunnen rijden. Hiermee geeft de beheerder aan welke eigenschappen de spoorvoertuigen moeten hebben om compatibel te zijn met de infrastructuur, maar hiermee is uitdrukkelijk niet bedoeld de beheerder regelgevende bevoegdheid te geven.

Aan het veiligheidsbeheersysteem van de vervoerder worden nadere eisen gesteld in artikel 10. Als een vervoerder spoorvoertuigen met verschillende technische eigenschappen in gebruik heeft, bijvoorbeeld tramvoertuigen en metrovoertuigen, dan moeten er voor elk soort spoorvoertuig gebruikseisen en reparatie- en afkeurnormen zijn. Hierbij kan gedacht worden aan de maximaal toelaatbare slijtage van het wielprofiel. Ook moeten in dit veiligheidsbeheersysteem de relevante verkeersregels terugkomen.

### **Artikel 11**

Een veiligheidsfunctionaris mag op grond van artikel 37, eerste lid, onderdeel c, van de wet geen lichamelijke of geestelijke beperkingen hebben die er aan in de weg zouden kunnen staan dat deze persoon zijn functie goed uitoefent. Om vast te stellen of dit het geval is, wordt een onderzoek uitgevoerd, waarover in dit artikel nadere regels worden gesteld. Het artikel vormt daarmee een uitwerking van artikel 37, vierde lid, van de wet.

De geschiktheid blijkt uit een verklaring die afgegeven wordt door een deskundige die door de desbetreffende decentrale overheid is aangewezen. Deze deskundige werkt volgens een keuringsprotocol. Om te waarborgen dat de keuring van veiligheidsfunctionarissen binnen het geografisch gebied waar de decentrale overheid verantwoordelijk is op dezelfde wijze plaatsvindt, geeft de desbetreffende decentrale overheid haar goedkeuring aan het keuringsprotocol.

### **Artikel 12**

In dit artikel wordt invulling gegeven aan het derde lid van artikel 38 van de wet, op grond waarvan eisen aan de bedrijfspas van een veiligheidsfunctionaris kunnen worden gesteld. De toezichthouders moeten de persoon die een veiligheidsfunctie uitoefent kunnen identificeren en kunnen vaststellen welke veiligheidsfunctie die persoon mag uitoefenen. Vandaar dat op de bedrijfspas de naam, de geboortedatum en de veiligheidsfunctie van de functionaris vermeld worden, en de pas voorzien is van een goedgelijkende pasfoto. Op de pas staat voorts aangegeven wie de werkgever is en op welk netwerk van lokale spoorwegen de veiligheidsfunctie mag worden uitgeoefend. Dit heeft te maken met de wegbekendheid. De lokale spoorwegnetwerken verschillen onderling in structuur en gebruik. Daarom is het niet wenselijk dat veiligheidsfunctionarissen op andere netwerken gaan werken dan het



---

netwerk waarop ze bekend zijn. Voor bestuurders van spoorvoertuigen wordt eveneens op de pas vermeld welke typen spoorvoertuigen zij mogen besturen. Het besturen van stadstrams vereist andere vaardigheden dan het besturen van metrovoertuigen of zware spoorvoertuigen. Bovendien kunnen tram- of metrovoertuigen onderling verschillen in hun bediening. De geldigheidsduur van de pas is weergegeven door vermelding van ingangsdatum en einddatum. Hiermee kan in één oogopslag worden gezien of de pas nog geldig is.

### **Artikel 13**

Artikel 13 regelt de inwerkingtreding van de regeling, die aansluit bij de inwerkingtreding van het besluit en de hoofdstukken 2 tot en met 10 van de wet, zodat alle regelingen gelijktijdig in werking treden. Zie voor verdere toelichting de toelichting op artikel 68 van de wet.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld*