



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 13 december 2021, nr. IENW/BSK-2021/225278, tot wijziging van de Regeling spoorverkeer en de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen in verband met de rechtstreekse werking van 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, L 139I)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138), 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, L 139I), artikel 81 van de Spoorwegwet en de artikelen 9, 10, 30, 35, 36 en 37 van het Besluit spoorverkeer;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na '*lichtsein*: vast sein dat groen, geel, rood of wit licht kan uitstralen;' wordt een definitie ingevoegd: '*netverklaring*: netverklaring als bedoeld in artikel 3, onderdeel 26, van de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L343);'.

2. De begripsbepalingen voor 'P-sein' respectievelijk 'voorsein' komen te luiden:

P-sein: hoofdsein voorzien van een onderbord met het opschrift 'P';

voorsein: lichtsein dat aan een hoofdsein of bord met betekenis *stop* voorafgaat en geen rood licht kan uitstralen;

B

Artikel 3 komt te luiden:

Artikel 3

In aanvulling op de TSI Exploitatie en verkeersleiding, aanhangsel B, onder B2, punt 1, vermijdt de bestuurder indien mogelijk het gebruik van zandstrooiers op de spoorstroomkringen die overwegen of overpaden activeren.

C

In artikel 23, tweede lid, vervalt 'geplaatst en'.

D

Artikel 24, tweede lid, vervalt onder vernummering van het derde lid tot tweede lid.



E

Artikel 31, achtste lid, vervalt.

F

In artikel 34 wordt '26, derde lid,' vervangen door '26, eerste lid,'.

G

Artikel 39 komt te luiden:

Artikel 39

Tot een spoorwegemplacement behoren:

- a. alle sporen, aangeduid met een cijfer;
- b. de spoorgedeeltes van het wisselcomplex; en
- c. alle sporen die grenzen aan de sporen als bedoeld in onderdeel a en b, tot een maximale afstand van 200 meter voor het toeleidende sein van het bedoelde emplacement of tot de maximale afstand voor het toeleidende sein zoals aangegeven in de netverklaring.

H

Artikel 40 komt te luiden:

Artikel 40

Indien het veilige gebruik van de spoorweg dit vereist geeft de infrastructuurbeheerder met het bord nummer 302, genoemd in bijlage 4, op het spoorwegemplacement aan dat op dit spoor niet gerangeerd kan worden of dat beperkingen gelden ten aanzien van het rangeren.

I

Bijlage 6. behorende bij artikel 38 van de Regeling spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

1. In de tabel met de Lijst met Emplacementen, onder H, vervallen de rijen 'Hld Hoek van Holland' en 'Hlds Hoek van Holland Strand'.
2. In de tabel met de Lijst met Emplacementen, onder R, vervalt de rij 'Rmo Rotterdam Rechter Maasoever'.
3. In de tabel met de Lijst met Emplacementen, onder V, vervalt de rij 'Vdg Vlaardingens Centrum'.

ARTIKEL II

Aan artikel 35 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen worden twee leden toegevoegd, luidende:

3. Het tweede lid geldt niet ten aanzien van overtreding van de volgende punten van de bijlage van Uitvoeringsverordening 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 139I):
 - a. 4.2.1.2. en 4.2.3.4.3.;
 - b. 4.2.1.4.;
 - c. 4.2.1.5.;
 - d. 4.2.2.1.;
 - e. 4.2.2.2.2.;
 - f. 4.2.2.7.2.;
 - g. 4.2.3.6.1.;
 - h. aanhangsel B, onderdeel 4.
4. De punten, genoemd in het derde lid, vormen een beboetbaar feit in de zin van artikel 77, eerste lid, van de wet.



ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en werkt ten aanzien van artikel I, onderdeel D, terug tot en met 1 april 2021.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg*



TOELICHTING

A. Algemeen deel

1. Inleiding

Deze regeling wijzigt de Regeling spoorverkeer en de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen in verband met de inwerkingtreding van 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, L 139I) (hierna: Uitvoeringsverordening, of: TSI-OPE).

In de bijlage bij deze toelichting is een transponeringstabel over de Uitvoeringsverordening opgenomen.

2. Achtergrond en wettelijk kader

2.1. Algemeen

De Uitvoeringsverordening is gebaseerd op 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). Die richtlijn beschrijft de essentiële eisen voor de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem. De essentiële eisen worden uitgewerkt in door de Europese Commissie vast te stellen technische specificaties. In de Uitvoeringsverordening zijn de technische specificaties voor het subsysteem 'exploitatie en verkeersleiding' vastgesteld. De Uitvoeringsverordening vervangt het Besluit van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG (PbEU 2012, L 345).

In tegenstelling tot het Commissiebesluit 2012/757/EU is de nieuwe TSI-OPE rechtstreeks werkend.

2.2. Wijziging Regeling spoorverkeer

De Regeling spoorverkeer is gebaseerd op het Besluit spoorverkeer (hierna: het besluit). Net als het besluit, moet de Regeling spoorverkeer worden aangepast aan de nieuwe TSI-OPE. Een aantal regels uit de Regeling spoorverkeer vervalt, omdat deze nu onder de reikwijdte van de Uitvoeringsverordening vallen. In verband met het vervallen van deze regels zijn verder enkele technische wijzigingen doorgevoerd in de Regeling spoorverkeer.

Tot slot bevat de regeling een beperkt aantal andere wijzigingen in de Regeling spoorverkeer. Met deze wijzigingen is niet bedoeld af te doen aan het implementatiekarakter van deze regeling.

In de eerste plaats worden de definities van twee begrippen gewijzigd. Daarnaast vervalt artikel 31, achtste lid. De ECTS-uitzonderingsbepaling voor de Havenspoorlijn is inmiddels overbodig en kan daarmee, in lijn met wensen van ProRail en de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT), vervallen. Ook artikel 39, tweede lid, vervalt. De inhoud van dit lid dient in de netverklaring van de infrastructuurbeheerder te worden opgenomen. Artikel 40 is overeenkomstig de wijziging van artikel 39 aangepast. Tot slot vervalt een aantal emplacementen uit bijlage 6 behorende bij artikel 38 van de Regeling spoorverkeer, omdat deze emplacementen niet langer aanwezig zijn.

In het artikelsgewijze deel van deze toelichting worden alle aanpassingen nader toegelicht.

2.3. Wijziging Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen

De Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen wordt gewijzigd naar aanleiding van aanpassingen in het besluit. Door de rechtstreekse werking van de Uitvoeringsverordening zijn in artikel 40 van het besluit de (oud) artikelen 13, eerste en tweede lid, 14, derde lid, 16, derde lid, 24, 25, tweede lid en 26, eerste lid, van het besluit geschrapt wegens overlap met punten uit de bijlage van de Uitvoeringsverordening. De regels uit deze artikelen staan nu in de Uitvoeringsverordening. Daardoor kan op overtreding van deze regels niet meer gehandhaafd worden op grond van artikel 40 van het besluit, want dit artikel vindt zijn grondslag in artikel 77 van de Spoorwegwet. Artikel 77 van de Spoorwegwet maakt het alleen mogelijk om te handhaven op overtreding van de aldaar bepaalde voorschriften in de Spoorwegwet of op overtredingen van voorschriften die bij of krachtens de Spoorwegwet zijn ontstaan. De punten uit de bijlage van de Uitvoeringsverordening volgen hier niet uit.



Het is echter wel wenselijk om op overtreding van deze regels uit de Uitvoeringsverordening te blijven handhaven. Artikel 35 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen biedt hier een grondslag voor. Op grond van dit artikel zijn bij besluit van de minister daartoe aangewezen personen belast met het toezicht op de naleving van de gedelegeerde handelingen die overeenkomstig artikel 50 van de interoperabiliteitsrichtlijn zijn vastgesteld. De Uitvoeringsverordening is een dergelijke handeling. Punten uit de bijlage van de Uitvoeringsverordening die vóór inwerkingtreding op grond van artikel 40 van het besluit gehandhaafd werden, kunnen nu dus gehandhaafd worden bij besluit van de minister daartoe aangewezen personen. De toevoeging van het derde en vierde lid aan artikel 35 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen is desalniettemin nodig, omdat de wijze van handhaving niet kan wijzigen ten opzichte van artikel 40 van het besluit. Een wijziging in de manier van handhaving zou een beleidskeuze zijn, welke niet gepast is nu het wijzigingsbesluit en de daarop gebaseerde wijzigingen dienen ter implementatie van de Uitvoeringsverordening. Daarom wordt de bevoegdheid tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de genoemde punten uit de Uitvoeringsverordening uitgesloten in het derde lid. In plaats daarvan wordt, volgens het vierde lid, op overtreding van deze punten gehandhaafd middels het opleggen van een bestuurlijke boete overeenkomstig artikel 80 van de Spoorwegwet. Op grond van artikel 81 van de Spoorwegwet kan artikel 80 van toepassing verklaard worden. De boetebedragen staan in de Beleidsregel bestuurlijke boetes 2016.

3. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Een ontwerp van deze wijzigingsregeling is aan de ILT, ProRail en de Stichting Veiligheid & Vakmanschap Railvervoer (hierna: VVRV) voorgelegd voor een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets.

De ILT acht de wijziging van de Regeling spoorverkeer uitvoerbaar en handhaafbaar, maar ziet kansen voor verduidelijking in de tekst en toelichting. De wijziging van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen acht de ILT uitvoerbaar en gedeeltelijk handhaafbaar. ProRail acht de conceptregeling ten aanzien van de Regeling spoorverkeer niet uitvoerbaar omdat er wijzigingen in het concept staan die negatieve gevolgen kunnen hebben voor de veiligheid op de hoofdspoorweginfrastructuur. De VVRV acht de wijzigingsregeling uitvoerbaar. Hieronder wordt op de resultaten van de uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoetsen ingegaan.

3.1. Opmerkingen ten aanzien van de wijzigingen van de Regeling spoorverkeer

3.1.1. ILT

De ILT heeft aangegeven niet te kunnen inschatten of het vervallen van artikel 3, tweede lid, van de Regeling spoorverkeer geen veiligheidsrisico's met zich meebrengt. In dit lid is vastgelegd dat, indien dat mogelijk is, het gebruik van zandstrooiers op spoorstroomkringen moet worden vermeden om te voorkomen dat bijvoorbeeld de overweg niet wordt geactiveerd. De bijlage van de Uitvoeringsverordening ziet alleen op het indien mogelijk vermijden van zandstrooien in de buurt van wissels en kruisingen. Spoorstroomkringen die overwegen of overpaden activeren worden daar niet genoemd. Om deze reden is er ook van de zijde van ProRail bezwaar gemaakt tegen het schrappen van dit lid en acht ProRail de wijzigingsregeling niet uitvoerbaar. Aan deze bezwaren wordt tegemoetgekomen door het tweede lid van artikel 3 te handhaven voor zowel handmatig bediende zandstrooiers als voor automatisch werkende zandstrooiers. Voor een nadere uitleg hiervan wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

Met betrekking tot de wijziging van artikel 23, tweede lid, van de Regeling spoorverkeer merkt de ILT op dat de toelichting beter kan en vraagt de ILT zich af of er sprake is van veiligheid qua zichtbaarheid voor de machinist of veiligheid qua technische beveiliging en seinafstanden. De plaatsing van seinen als genoemd in het eerste lid van artikel 23 is nu ook al zo door de Regeling spoorverkeer geregeld. Het verschil is dat het tweede en derde lid alleen gaan over de juiste bediening van de seinen door de infrastructuurbeheerder. De juiste plaatsing van de seinen is in de TSI-OPE geregeld. Inhoudelijk is de regelgeving dus niet gewijzigd, alleen de vindplaats van de regels is gewijzigd.

Over de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid van het schrappen van artikel 31, achtste lid, van de Regeling spoorverkeer geeft de ILT aan dat de uitzonderingsbepaling alleen kan vervallen indien de Havenspoorlijn voor wat betreft de beveiliging daadwerkelijk in juni 2021 zal zijn aangepast. De tekst kan gehandhaafd blijven omdat de Havenspoorlijn reeds is aangepast.

Met betrekking tot de wijziging van de lijst van emplacementen zoals weergegeven in bijlage 6 behorende bij artikel 38 van de Regeling spoorverkeer, vraagt de ILT zich af wat de invloed is van parkeren op emplacementen als de lijst van emplacementen niet actueel is en of er geen andere werkwijze mogelijk is om deze lijst van emplacementen actueel te houden. Er is voor gekozen om de lijst van emplacementen in de Regeling spoorverkeer te behouden omdat er rechten aan de status van



sporen als emplacement kunnen worden ontleend. De lijst van emplacementen is aangepast door de emplacementen die gelegen waren aan de spoorweg Schiedam Centrum – Hoek van Holland uit de lijst te verwijderen. Deze spoorweg is sinds 3 april 2017 aangewezen als lokale spoorweg. Ook is het emplacement Rotterdam rechter Maasoever verwijderd uit de lijst, omdat dit emplacement niet meer aanwezig is.

3.1.2. ProRail

ProRail verzoekt om artikel 8 van de Regeling spoorverkeer, dat betrekking heeft op maximaal toegestane remwegen, te schrappen. Zolang nog niet is gebleken dat dit artikel zonder gevaar kan worden geschrapt, blijft artikel 8 van de Regeling spoorverkeer gehandhaafd.

Met betrekking tot artikel 39 van de Regeling spoorverkeer verzoekt ProRail om dit artikel te actualiseren, conform eerdere verzoeken daartoe, omdat dit artikel in de praktijk thans tot onduidelijk leidt. Deze onduidelijkheid ontstaat doordat het artikel in verband met tijdverloop niet (meer) aansluit bij de huidige praktijk. Bij nader inzien wordt het tweede lid van dit artikel geschrapt. De inhoud ervan dient in de netverklaring van ProRail te worden opgenomen. Dat maakt tijdige aanpassing aan plaatselijke, veranderlijke situaties mogelijk, wat de duidelijkheid bevordert.

Tot slot verzoekt ProRail om regelgeving voor aanzetsnelheden op te nemen in de Regeling spoorverkeer. In de Regeling spoorverkeer wordt geen beperking opgenomen ten aanzien van aanzetsnelheden omdat de *European Railway Agency* een nationale regel die aanzetversnelling beperkt niet toestaat. Afgezien daarvan is een beperking van aanzetsnelheden niet gewenst omdat die een betere benutting van het spoorwegnet en een modern en snel treinproduct in de weg staat. Dit is niet in het belang van de samenleving en de individuele reiziger. ProRail kan een beperkte aanzetversnelling als voorwaarde in de toelatingsovereenkomst opnemen, maar alleen indien is aangetoond dat beheerste acceleratie van het spoorvoertuig noodzakelijk is voor bijvoorbeeld het veilig passeren van spoorwegovergangen. Het wordt dan een specifieke eis voor de spoorwegonderneming die bijvoorbeeld op een traject rijdt met een spoorwegovergang nabij een station.

3.1.3. VVRV

Van de zijde van de VVRV is medegedeeld geen bezwaar te hebben tegen de voorgenomen wijzigingen.

3.2. *Opmerkingen ten aanzien van de wijziging van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen*

3.2.1. ILT

Het concept dat aan de ILT, ProRail en VVRV is gezonden met betrekking tot de handhaving van regels die eerst in het besluit stonden, maar na inwerkingtreding van de Uitvoeringsverordening uit de TSI-OPE volgen, bestond uit een nieuwe ministeriële regeling. De ILT acht het voor de handhaafbaarheid van de regels uit het besluit en de TSI-OPE echter van belang dat een verband wordt gelegd met de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen. Op die manier wordt de bestuurlijke beboetbaarheid eenduidig gehouden. Deze suggestie wordt overgenomen. De bestuurlijke beboetbaarheid op de betreffende bepalingen uit de TSI-OPE wordt daarom geregeld in de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen, in plaats van in een nieuwe ministeriële regeling. De toelichting is op deze verandering aangepast.

De opsomming van de punten van de Uitvoeringsverordening in het derde lid van artikel 35 acht de ILT gedeeltelijk handhaafbaar. De ILT merkt op dat artikel 11 van het besluit niet zonder meer kan worden ondervangen door punt 4.2.2.4.2. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening. Deze reactie wordt onderschreven. Uit nadere bestudering van deze voorgenomen wijziging is gebleken dat de inhoud van artikel 11 van het besluit afdoende gedekt is door de punten 4.2.4.5.2., 4.2.5.3.6., ad. (3), en 4.2.12.4. van de TSI LOC&PAS¹. Het verbod van artikel 11 blijft daarmee bestaan op grond van artikel 26c van de Spoorwegwet. Op overtreding van dit verbod wordt gehandhaafd op grond van artikel 77, eerste lid, van de Spoorwegwet. Daarmee is punt 4.2.2.4.2. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening geschrapt uit de opsomming van artikel 35, derde lid, van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen.

¹ Verordening (EU) 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).

3.2.2. ProRail

Van de zijde van ProRail zijn twee opmerkingen gemaakt over het concept. Allereerst meent ProRail dat de opsomming van de punten van de Uitvoeringsverordening niet sluitend is met de artikelen in het besluit die vanwege overlap met punten van de Uitvoeringsverordening vervallen. Meer specifiek doelt ProRail op artikel 15 van het besluit, dat onder andere punt 4.2.3.3.1. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening implementeert, en in de toelichting bij deze regeling genoemd werd genoemd als artikel dat in het besluit kwam te vervallen. Dit terwijl ProRail constateert dat punt 4.2.3.3.1. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening niet in de opsomming van het derde lid van artikel 35 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen stond vermeld. Artikel 15 van het besluit blijft na inwerkingtreding van de TSI-OPE behouden, waardoor overtreding van dit artikel beboetbaar blijft onder artikel 40 van het besluit. Artikel 15 stond in het ontwerp van deze regeling ten onrechte in bovenstaande paragraaf vermeld in de opsomming van artikelen die uit het besluit vervallen en daarmee in deze regeling moeten komen te staan. Deze fout is hersteld.

Daarnaast vraagt ProRail zich af of de verwijzing naar artikel 80 van de Spoorwegwet in het vierde lid voldoende borgt dat de ILT bij overtreding van één van de punten als genoemd in het derde lid van artikel 35 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen kan handhaven middels het opleggen van een bestuurlijke boete. Dit is het geval. In de tekst van artikel 81 van de Spoorwegwet, op grond waarvan artikel 35 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen tot stand gekomen is, wordt vermeld dat artikel 80 van de Spoorwegwet van toepassing kan worden verklaard. Daarmee vormt overtreding van de in artikel 35, derde lid, van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen genoemde punten van de Uitvoeringsverordening een beboetbaar feit waar de ILT op kan handhaven.

3.2.3. VVRV

Van de zijde van de VVRV is medegedeeld geen bezwaar te hebben tegen de voorgenomen wijzigingen.

3.3. Nadere toelichting uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van artikel 35, derde en vierde lid, van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen

Voorts dient het volgende nog te worden opgemerkt met betrekking tot de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van artikel 35, derde en vierde lid, van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen. Niet elk onderwerp uit de TSI-OPE is even makkelijk te handhaven doordat sommige bepalingen open normen bevatten en bepalingen vaak als doelvoorschrift geformuleerd zijn. Om een effectieve handhaving te borgen, kan gebruik gemaakt worden van onderstaande toelichting op hoe de (oud) artikelen van het besluit zich verhouden tot de tegenhangers van deze artikelen in de Uitvoeringsverordening.

Het (oud) artikel 13, eerste lid, van het besluit, waarin is bepaald dat de spoorwegonderneming zorg draagt voor stralende verlichting van treinen en voor het aanbrengen van schilden op die treinen overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, is vervallen omdat deze is geregeld in paragraaf 4.2.2.1. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening. Punt 4.2.2.1.1. van deze paragraaf bepaalt dat de spoorwegonderneming de treinen voorziet van front- en sluitseinen om de voor- en achterzijde aan te geven. Deze en de overige bepalingen uit paragraaf 4.2.2.1. laten even veel ruimte voor interpretatie over als het (oud) artikel 13, eerste lid, van het besluit en zijn dus werkbaar voor de ILT om te handhaven. Daarom is er geen verdere toelichting nodig om effectief op overtreding van het bepaalde in punt 4.2.2.1. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening te kunnen handhaven door middel van het opleggen van een bestuurlijke boete.

Het (oud) artikel 13, tweede lid, van het besluit, waarin is bepaald dat de spoorwegonderneming er voor zorgt dat de bestuurder het toestel voor het afgeven van geluidssignalen te allen tijde kan bedienen, is vervallen omdat deze is geregeld in punt 4.2.2.2. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening. Dit punt bepaalt dat de machinist te allen tijde het toestel voor het afgeven van akoestische waarschuwingssignalen moet kunnen activeren. Deze bepaling laat even veel ruimte voor interpretatie over als het (oud) artikel 13, tweede lid, van het besluit en is dus werkbaar voor de ILT om te handhaven. Daarom is er geen verdere toelichting nodig om effectief op overtreding van het bepaalde in punt 4.2.2.2. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening te kunnen handhaven door middel van het opleggen van een bestuurlijke boete.

Het (oud) artikel 14, derde lid, van het besluit, waarin is bepaald dat het de bestuurder verboden is door te rijden indien niet aan de in het tweede lid gestelde voorschriften is voldaan, is geregeld in aanhangsel B, onderdeel 4, van de bijlage van de Uitvoeringsverordening. De voorschriften bedoeld in artikel 14, derde lid, van het besluit, volgen uit het tweede lid van artikel 14 van het besluit en zien op



de maatregelen die de bestuurder moet nemen bij het geheel gedoofd zijn van de verlichting aan de voorzijde. Aanhangsel B, onderdeel 4, bepaalt hoe de machinist dient te handelen indien de machinist niet in staat is de frontseinen te ontsteken en maakt daarbij onderscheid tussen gevallen waarin de machinist goed zicht heeft en waarin de machinist slecht zicht heeft of in duisternis rijdt. De handelswijze zoals voorgeschreven door onderdeel 4 van aanhangsel B wordt met de inwerkingtreding van de Uitvoeringsverordening door machinisten gevolgd. Deze regel is werkbaar voor de ILT om te handhaven omdat de handelswijze die is voorgeschreven geen ruimte over laat voor interpretatiegeschillen. Daarom is er geen verdere toelichting nodig om effectief op overtreding van het bepaalde in aanhangsel B, onderdeel 4, van de bijlage van de Uitvoeringsverordening te kunnen handhaven door middel van het opleggen van een bestuurlijke boete.

Het (oud) artikel 16, derde lid, van het besluit, waarin is bepaald dat het de spoorwegonderneming verboden is de trein te doen vertrekken indien de spoorwegonderneming niet voor het vertrek mededeling aan de bestuurder heeft gedaan van de in het eerste lid van artikel 16 genoemde onderwerpen, is geregeld in de punten 4.2.1.2., 4.2.1.2.3., 4.2.3.4.3. en aanhangsel C van de bijlage van de Uitvoeringsverordening. Deze punten bepalen gezamenlijk welke informatie voor het vertrek van de trein aan de treinbestuurder verschafte moet worden voor een veilige verkeersafwikkeling. Als dus door de spoorwegonderneming niet aan de informatieverplichting van punten 4.2.1.2. en 4.2.3.4.3. voldaan is voordat de trein vertrekt, overtreedt de spoorwegonderneming het bepaalde in deze punten van de bijlage van de Uitvoeringsverordening. Daarmee worden deze bepalingen voor de ILT werkbaar geacht te zijn om in geval van overtreding effectief op te kunnen handhaven door middel van het opleggen van een bestuurlijke boete.

Het (oud) artikel 24, tweede lid, van het besluit, waarin is bepaald dat de documenten over de communicatie van veiligheidsberichten worden opgesteld door de beheerder overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, is geregeld in punt 4.2.1.4. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening. Dit punt bepaalt dat de voorschriften die de veiligheidsgerelateerde communicatie tussen de treindienstleiding en het treinpersoneel mogelijk moeten maken, moeten worden vervat in documenten die de infrastructuurbeheerder opstelt. Deze bepaling laat even veel ruimte voor interpretatie over als het (oud) artikel 24, tweede lid, van het besluit en is dus werkbaar voor de ILT om te handhaven. Daarom is er geen verdere toelichting nodig om effectief op overtreding van het bepaalde in punt 4.2.1.4. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening te kunnen handhaven door middel van het opleggen van een bestuurlijke boete.

Het (oud) artikel 25, tweede lid, van het besluit, waarin is bepaald dat het de spoorwegonderneming verboden is een trein te doen vertrekken indien de gegevens vereist voor het veilig en efficiënt gebruik van hoofdspoorwegen niet aan de beheerder zijn verstrekt conform de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, is geregeld in punt 4.2.2.7.2. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening. Dit punt bepaalt dat de spoorwegonderneming de infrastructuurbeheerder(s) vóór het vertrek van de trein in kennis stelt van de aldaar opgesomde lijst van gegevens die voor een veilige en efficiënte exploitatie vereist zijn. Deze informatieverplichting van de spoorwegonderneming aan de beheerder is van belang voor de veiligheid van het spoor. Om deze reden is in (oud) artikel 25, tweede lid, van het besluit het verbod opgenomen om de trein te doen vertrekken indien deze gegevens niet aan de beheerder zijn verstrekt. Dit verbod staat niet expliciet in punt 4.2.2.7.2. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening, maar volgt logischerwijs uit de informatieverplichting van dit punt. Als dus door de spoorwegonderneming niet aan de informatieverplichting van punt 4.2.2.7.2. voldaan is voordat de trein vertrekt, overtreedt de spoorwegonderneming het bepaalde in punt 4.2.2.7.2. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening. Daarmee wordt de bepaling voor de ILT werkbaar geacht te zijn om in geval van overtreding effectief op te kunnen handhaven door middel van het opleggen van een bestuurlijke boete.

Het (oud) artikel 26, eerste lid, van het besluit, waarin is bepaald dat de beheerder en de spoorwegondernemingen procedures en maatregelen vaststellen overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, die zij publiceren en hanteren bij gestoord bedrijf, incidenten, noodsituaties en bij het herstel van het veilige en ongestoorde treinverkeer, is geregeld in punt 4.2.3.6.1. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening. Dit punt bepaalt dat de infrastructuurbeheerder samen met de spoorwegonderneming(en) een procedure ontwikkelt om elkaar onmiddellijk op de hoogte te brengen van situaties die de veiligheid, de prestaties en/of de beschikbaarheid van het spoorwegnet of het rollend materieel in gevaar brengen. Deze bepaling laat even veel ruimte voor interpretatie over als het (oud) artikel 26, eerste lid, van het besluit en is dus werkbaar voor de ILT om te handhaven. Daarom is er geen verdere toelichting nodig om effectief op overtreding van het bepaalde in punt 4.2.3.6.1. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening te kunnen handhaven door middel van het opleggen van een bestuurlijke boete.



4. Advies en consultatie

4.1. Wijzigingen Regeling spoorverkeer

De aanpassingen van de Regeling spoorverkeer zijn in verband met de implementatie van de TSI-OPE niet ter internetconsultatie voorgelegd. Deze wijzigingen zijn niet ter consultatie voorgelegd omdat de inhoud van de regels, waar deze wijzigingen op zien, niet gewijzigd is. Deze wijzigingen volgen voortaan uit de Uitvoeringsverordening in plaats van uit Nederlandse regelgeving.

Ook met betrekking tot de wijziging van bijlage 6 is besloten om deze niet ter internetconsultatie voor te leggen. Zienswijzen op dit onderdeel zouden niet in betekenende mate tot wijziging van deze regeling kunnen leiden.

De wijziging van artikel 31, achtste lid, is ter consultatie aan de spoorwegsector voorgelegd. Geen van de respondenten heeft negatief gereageerd op deze wijziging.

4.2. Wijziging Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen

Deze wijziging is niet ter internetconsultatie voorgelegd. Zienswijzen op dit onderdeel zouden niet in betekenende mate tot wijziging van deze regeling kunnen leiden, omdat de handhavingsbevoegdheid van de ILT één op één wordt overgezet van bepalingen uit het besluit naar bepalingen uit de Uitvoeringsverordening.

B. Artikelsgewijs deel

Artikel I

Onderdeel A (artikel 1)

Dit onderdeel voegt allereerst de begripsbepaling van 'netverklaring' toe in verband met de wijziging van artikel 39.

Daarnaast wordt de begripsbepaling van 'P-sein' vervangen. De toepassing van P-seinen beperkt zich tot lichtseinen die rood licht kunnen uitstralen. Dit terwijl lichtseinen ook groen, geel of wit licht kunnen uitstralen. Daarom is het P-sein een hoofdsein dat voorzien is van een onderbord met het opschrift 'P'.

Tot slot wordt de begripsbepaling van 'voorsein' gewijzigd. Een voorsein gaat niet altijd aan een lichtsein vooraf. Soms gaat een voorsein ook vooraf een bord met de betekenis 'stop'. Dit is aangevuld in de definitie.

Onderdeel B (artikel 3)

Artikel 3, eerste lid, waarin is bepaald dat indien een spoorvoertuig is voorzien van zandstrooiers, deze worden gebruikt overeenkomstig de geldende paragrafen en aanhangsels van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, kan vervallen omdat de TSI-OPE rechtstreeks werkend is met de Uitvoeringsverordening.

Artikel 3, tweede lid, waarin is bepaald dat de bestuurder het gebruik van zandstrooiers op spoorstroomkringen die overwegen of overpaden activeren vermijdt indien dat mogelijk is, kan behouden blijven. Volgens aanhangsel I van de TSI Exploitatie en verkeersleiding mogen er nationale regels worden gesteld over automatische zandstrooiers. Dit is een open punt ter invulling van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, aanhangsel B, onder B2, punt 1. De invulling van het open punt dient de spoorwegveiligheid. Zandstrooien op spoorstroomkringen die in overwegen en overpaden liggen, bergt het risico in zich dat overwegen of overpaden niet meer worden geactiveerd. Dat levert gevaarlijke situaties op. Deze worden met deze bepaling voor automatische zandstrooiers vermeden. Daarnaast geldt deze bepaling ook voor manueel bediende zandstrooiers. In overeenstemming met het idee achter de TSI-OPE, te weten het bevorderen van de spoorwegveiligheid, moet zandstrooien op spoorstroomkringen die overwegen of overpaden activeren ook vermeden worden door manueel bediende zandstrooiers. Het effect bij automatische en handmatige zandstrooiers is immers hetzelfde en dit bevordert de spoorwegveiligheid.

Onderdeel C (artikel 23)

Artikel 23, tweede lid, waarin is bepaald dat de seinen op een zodanige wijze worden geplaatst en



bediend dat op veilige wijze van de hoofdspoorweg gebruik kan worden gemaakt, vervalt voor zover het gaat over de manier waarop seinen geplaatst moeten worden omdat dit is geregeld in punt 4.2.2.8. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening. Omdat de Uitvoeringsverordening niets regelt met betrekking tot het bedienen van seinen, kan het overige deel van het artikel wel behouden blijven.

Onderdeel D (artikel 24)

Artikel 24, tweede lid, waarin is bepaald dat de aard, uitvoering en betekenis van ETCS-cabineseinen zijn opgenomen in het document, genoemd in aanhangsel A van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, kan vervallen omdat de TSI-OPE rechtstreeks werkend is met de Uitvoeringsverordening.

Tot slot is er een technische wijziging doorgevoerd in artikel 24 naar aanleiding van het vervallen van het tweede lid in dit artikel.

Onderdeel E (artikel 31)

De uitzonderingsbepaling van artikel 31, achtste lid, is in 2010 (tijdelijk) opgenomen om op ETCS-baanvakken met baanzijdige lichtseinen het gebruik van ETCS-cabine signalering toe te staan. De uitzonderingsbepaling heeft betrekking op de Havenspoorlijn en is destijds opgenomen omdat de ETCS-implementatie die in 2009 op de Havenspoorlijn was gerealiseerd, nog niet geschikt was om het gebruik van ETCS-cabine signalering leidend te verklaren boven het gebruik van buitenseinen. In 2010 is vastgesteld welke aanpassingen gedaan moesten worden aan het Havenspoorlijn ETCS-systeem om de uitzonderingsbepaling van artikel 31 lid 8 te kunnen verwijderen. De vastgestelde aanpassingen aan het Havenspoorlijn ETCS-systeem zijn inmiddels uitgevoerd. Daarmee kan de uitzonderingsbepaling vervallen.

Onderdeel F (artikel 34)

In artikel 34 is een technische wijziging doorgevoerd naar aanleiding van het vernummen van artikel 26 van het besluit.

Onderdeel G (artikel 39)

Artikel 39, tweede lid, kan komen te vervallen omdat de inhoud van dit lid in de netverklaring van ProRail opgenomen dient te worden. Op deze manier wordt tijdige aanpassing aan plaatselijke, veranderlijke situaties mogelijk gemaakt. Dit bevordert de duidelijkheid.

Onderdeel H (artikel 40)

In artikel 40 is een tekstuele wijziging doorgevoerd naar aanleiding van de wijziging in artikel 39 van de Regeling spoorverkeer.

Onderdeel I (bijlage 6)

Uit de lijst met emplacementen zijn vier emplacementen verwijderd omdat deze niet langer aanwezig zijn.

Artikel III

De regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. De afwijking van de vaste verandermomenten en minimuminvoeringstermijn is in dit geval gerechtvaardigd, omdat het besluit dient ter implementatie van EU-regelgeving.

Ten aanzien van artikel I, onderdeel D, werkt de regeling terug tot en met 1 april 2021. Het doen vervallen van de uitzonderingsbepaling in artikel 31 lid 8 van de Regeling spoorverkeer heeft een achterstand opgelopen ten opzichte van de in de praktijk noodzakelijk gebleken ontwikkeling van de indienststelling van de Botlekbrug, welke achteraf legalisering behoeft. De periode waarover de regeling terugwerkt blijft beperkt tot tweeënhalf maand.

C. Bijlage 1. Transponeringstabel

Met deze wijzigingsregeling vervalt een aantal artikelen in de Regeling spoorverkeer wegens overlap of strijd met de Uitvoeringsverordening. In onderstaande tabel is te zien in welke punten van de bijlage van de Uitvoeringsverordening de onderwerpen van de vervallen artikelen van de Regeling spoorverkeer zijn opgenomen.



Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling	Beleidsruimte	Invulling beleidsruimte
Aanhangsel B, onder B2, punt 1	Artikel 3 Regeling spoorverkeer	Ja, open punt volgens aanhangsel I	Handhaven verbod gebruiken zandstrooiers op spoorstroomkringen die overwegen of overpaden activeren indien dat mogelijk is
Aanhangsel A	Artikel 24, tweede lid Regeling spoorverkeer	Ja, voor zover het gaat om het bedienen van seinen	Regel m.b.t. bedienen van seinen blijft behouden

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg*