



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 22 september 2022, nr. IENW/BSK-2022/203259, houdende vaststelling van regels voor de beveiliging van treinen die door de Kanaaltunnel rijden (Regeling beveiliging treinen Kanaaltunnel)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 27a, derde lid, van de Spoorwegwet;

BESLUIT:

Artikel 1 (definities)

In deze regeling wordt verstaan onder:

- *beveiligingspersoneel*: personen in dienst van een met de uitvoering van de beveiliging belaste particuliere beveiligingsorganisatie, waaraan door de Minister van Justitie en Veiligheid een vergunning is verleend als bedoeld in artikel 3 van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus;
- *minister*: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;
- *spoorwegonderneming*: spoorwegonderneming die treinen door de Kanaaltunnel laat rijden;
- *trein*: trein die bestemd is om door de Kanaaltunnel te rijden;
- *zones*: als bedoeld in artikel 2.

Artikel 2 (zones rondom trein)

Een spoorwegonderneming stelt rondom het vertrekpunt van de trein afgesloten zones in die alleen toegankelijk zijn voor personen en goederen als er voldaan is aan de artikelen 3 tot en met 5.

Artikel 3 (controle passagiers)

Een spoorwegonderneming draagt er zorg voor dat de trein alleen toegankelijk is voor passagiers die in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs voor de trein.

Artikel 4 (controle van bagage en goederen)

Een spoorwegonderneming draagt ten behoeve van de veiligheid in de Kanaaltunnel zorg voor de controle van de kleding van de passagiers en hun bagage, en overige goederen die aan boord van de trein worden gebracht.

Artikel 5 (pas voor personeel en inhuur)

1. Een spoorwegonderneming draagt er zorg voor dat haar personeel en door haar ingehuurde personen in het bezit zijn van een pas waaruit blijkt dat zij bevoegd zijn om in de trein en binnen de zones aanwezig te zijn.
2. Een spoorwegonderneming draagt ten behoeve van de veiligheid in de Kanaaltunnel zorg voor de controle van de kleding en bagage van haar personeel dat in de trein en binnen de zones aanwezig zal zijn.
3. Voor de spoorwegonderneming is het tweede lid van overeenkomstige toepassing op de door haar ingehuurde personen die in de trein en binnen de zones aanwezig zullen zijn.

Artikel 6 (geschiktheid beveiligingspersoneel)

Een spoorwegonderneming draagt er zorg voor dat het beveiligingspersoneel voldoende is opgeleid voor het uitvoeren van de taken, bedoeld in de artikelen 3 en 4.

Artikel 7 (stand der techniek)

1. Een spoorwegonderneming houdt bij de uitvoering van de verplichtingen, bedoeld in de artike-



len 2 tot en met 6, rekening met de stand der techniek en de binnen de bedrijfstak aanwezige kennis en binnen de bedrijfstak gebruikelijke maatregelen.

2. Een spoorwegonderneming die vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling treinen door de Kanaaltunnel liet rijden, zal bij de uitvoering van deze regeling geen maatregelen nemen die een achteruitgang betekenen ten opzichte van de maatregelen die die spoorwegonderneming nam vóór dat tijdstip.

Artikel 8 (melden incidenten)

Onverminderd het bepaalde in artikel 26, derde lid, van het Besluit spoorverkeer meldt een spoorwegonderneming incidenten rondom de uitvoering van de artikelen 2 tot en met 6 onverwijld aan de minister.

Artikel 9 (informerende ILT)

1. Een spoorwegonderneming zendt de minister jaarlijks vóór 1 december de informatie waaruit blijkt op welke wijze die spoorwegonderneming het komende kalenderjaar aan de artikelen 2 tot en met 6 van deze regeling zal voldoen.
2. Een spoorwegonderneming, die voornemens is om na het tijdstip van de inwerkingtreding van deze regeling te starten met het door de Kanaaltunnel laten rijden van treinen, zendt onverminderd het bepaalde in het eerste lid de informatie, bedoeld in het eerste lid, ten minste drie maanden voor de start van de treindienst door de Kanaaltunnel aan de minister. Het bepaalde in de vorige volzin geldt ook indien een spoorwegonderneming voornemens is de frequentie van de treindienst te wijzigen.
3. Een spoorwegonderneming meldt aan de minister het voornemen om bij de uitvoering van de artikelen 2 en 6 wijzigingen door te voeren ten opzichte van de informatie die krachtens het eerste of tweede lid aan de minister is gezonden.
4. De minister kan naar aanleiding van de informatie, bedoeld in het eerste tot en met derde lid, instructies geven aan een spoorwegonderneming met het doel om die spoorwegonderneming te laten voldoen aan het bepaalde in de artikelen 2 tot en met 7 van deze regeling.

Artikel 10

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2022.

Artikel 11

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling beveiliging treinen Kanaaltunnel.

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

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



TOELICHTING

1. Algemeen

Aanleiding

Om een directe treinverbinding tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk te realiseren hebben de betrokken landen (Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, België en Nederland) middels een verdrag afspraken gemaakt over de beveiliging (security) van de treinen die door de Kanaaltunnel naar het Verenigd Koninkrijk rijden. Dit verdrag is een uitbreiding van een reeds bestaand tripartiet verdrag tussen het Verenigd Koninkrijk, België en Frankrijk over de beveiliging (security) van treinen die door de Kanaaltunnel rijden. Daarnaast hebben de betrokken landen ook een verdrag gesloten over grenscontroles. Als verdragspartij van het beveiligingsverdrag moet Nederland waarborgen dat in de beveiliging van de treinen, die door de Kanaaltunnel rijden richting het Verenigd Koninkrijk, voldoende is voorzien en voldoende is georganiseerd en dat de verantwoordelijkheden helder zijn gedefinieerd en worden uitgevoerd om de veiligheid van de treinen en de Kanaaltunnel te garanderen. Om aan dit beveiligingsverdrag te voldoen is in artikel 27a van de Spoorwegwet¹ bepaald dat een spoorwegonderneming, die een passagiersvervoersdienst naar het Verenigd Koninkrijk exploiteert, voldoet aan de eisen die gelden voor de beveiliging van treinen die door de Kanaaltunnel rijden.

Momenteel rijdt Eurostar, in samenwerking met NS, als enige spoorwegonderneming vanuit Nederland door de Kanaaltunnel. Vóór de inwerkingtreding van deze regeling namen NS en Eurostar de maatregelen ter beveiliging van de treinen, die door de Kanaaltunnel rijden, op basis van het jaarlijkse vervoerplan. Dat vervoerplan moet door NS op grond van de concessie voor het hoofdrailnet jaarlijks worden opgesteld. Door deze regeling zijn de beveiligingseisen ook van toepassing op andere spoorwegondernemingen dan NS en Eurostar die een directe treindienst naar het Verenigd Koninkrijk willen aanbieden.

Het derde lid van artikel 27a van de Spoorwegwet bepaalt dat bij ministeriële regeling de eisen voor de beveiliging van treinen die door de Kanaaltunnel rijden, moeten zijn vastgesteld. In het tweede lid van artikel 27a van de Spoorwegwet is bepaald dat een spoorwegonderneming jaarlijks de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (in de praktijk is dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT)) informeert over de wijze waarop een spoorwegonderneming voldoet aan de beveiligingseisen. In die ministeriële regeling, op grond van het derde lid van artikel 27a van de Spoorwegwet, kunnen tevens regels worden opgenomen over de wijze waarop een spoorwegonderneming de minister moet informeren. Met onderhavige regeling is uitvoering gegeven aan het bepaalde in het tweede en derde lid van artikel 27a van de Spoorwegwet.

Beveiligingseisen

In de onderhavige regeling zijn de eisen opgenomen die gelden voor de beveiliging van treinen die door de Kanaaltunnel gaan rijden. Het voornaamste doel van deze maatregelen is om te voorkomen dat er personen of goederen in de trein aanwezig zijn die de veiligheid in de trein en daarmee uiteindelijk de veiligheid in de Kanaaltunnel in gevaar kunnen brengen. Daartoe is het noodzakelijk dat de trein en de omgeving rondom het vertrekpunt van de trein (waaronder het perron) vóór vertrek is afgesloten en dat personen en goederen die in de trein komen, worden gecontroleerd.

In deze regeling zijn de eisen beknopt beschreven en veelal zijn het zorgplichten. Het is van belang dat de wijze waarop een spooronderneming uitvoering geeft aan deze beveiligingseisen vertrouwelijk blijft. Daarom is in de regeling bijvoorbeeld niet beschreven hoe de zones rondom de trein moeten worden afgesloten en hoe de zones moeten worden bewaakt.

In de regeling staat wel dat een spoorwegonderneming bij de uitvoering van deze beveiligingseisen rekening dient te houden met de stand der techniek, de binnen de bedrijfstak aanwezige kennis en binnen de bedrijfstak gebruikelijke maatregelen. Hierbij kan gedacht worden aan zowel de spoorbranche als de beveiligingsbranche.

Toezicht

De ILT is op grond van het Besluit aanwijzing toezichthouders spoorwegen, gebaseerd op artikel 69 van de Spoorwegwet, belast met het toezicht op de naleving van de onderhavige regeling.

¹ Artikel V, onderdeel F, van Verzamelwet IenW 2020, Stb. 2021, 286.



Regeldruk

Op dit moment rijdt Eurostar, in samenwerking met NS, als enige spoorwegonderneming vanuit Nederland door de Kanaaltunnel. Sinds de start van de directe verbinding neemt NS/Eurostar al de noodzakelijke beveiligingsmaatregelen. NS heeft zich via het jaarlijkse vervoerplan, dat zij opstelt op grond van de concessie voor het hoofdrailnet, eraan gecommitteerd dat de vereiste beveiligingsmaatregelen door NS/Eurostar worden genomen. Hierover informeert NS jaarlijks de ILT. De ILT kan toezicht houden op de naleving door NS van het vervoerplan voor wat betreft het nemen van de beveiligingsmaatregelen. Door de inwerkingtreding van deze regeling gaan er voor NS/Eurostar geen nieuwe verplichtingen gelden. De regeling leidt daarom niet tot een toename van administratieve lasten en nalevingskosten voor NS/Eurostar. De regeling resulteert daarom niet in nieuwe regeldruklasten.

Andere spoorwegondernemingen zouden in de toekomst ook vanuit Nederland door de Kanaaltunnel kunnen gaan rijden. Als zij een dergelijke treindienst willen gaan rijden, dan dienen zij te voldoen aan alle regels die op grond van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 gelden voor het uitvoeren van (openbaar personen-)vervoer per trein. Eén van die eisen is het melden aan de Autoriteit Consument en Markt en aan ProRail van het voornemen om een nieuwe passagiersvervoersdienst per trein in/vanuit Nederland te gaan verrichten. Die melding dient 18 maanden voor de start van dienstregeling, waarin de treindienst is opgenomen, te worden gedaan². Op het moment van inwerkingtreding van deze regeling hebben geen andere partijen, dan NS/Eurostar, hun voornemen om personenvervoer per trein door de Kanaaltunnel te gaan verrichten, kenbaar gemaakt. Gezien de beperkte beschikbare spoorcapaciteit is het aannemelijk dat het aantal spoorwegondernemingen op deze verbinding ook in de toekomst beperkt zal blijven.

Op grond van artikel 27a van de Spoorwegwet dient een spoorwegonderneming jaarlijks aan de ILT informatie te verstrekken over de maatregelen die de onderneming ter uitvoering van deze regeling neemt. De wijze waarop de informatie aan de ILT moet worden verstrekt is vormvrij. De ILT kan naar aanleiding van de schriftelijke informatie ter plaatse gaan controleren of de vereiste maatregelen zijn genomen.

Een concept van deze regeling is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat de regeling naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

Uitvoering en handhaving

Een concept van deze regeling is aan de ILT en ProRail voorgelegd om deze te toetsen op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid. De ILT heeft de regeling als uitvoerbaar en fraudebestendig beoordeeld. Voor wat betreft de handhaafbaarheid zag de ILT nog ruimte voor verbetering en aanscherping. Na overleg met de ILT is zijn enkele verbeteringen en aanscherpingen in de regeling aangebracht.

ProRail heeft in de toets een opmerking gemaakt over de afbakening van het begrip 'zone', zoals dat in de regeling wordt gebruikt. ProRail adviseert om het begrip 'zone' te beperken tot het perron. Dit advies is niet overgenomen omdat voorkomen moet worden dat onbevoegden de zone via het spoor kunnen betreden. In de toelichting bij artikel 2 van deze regeling is wel verduidelijkt dat door de instelling van een zone de omliggende spoorweginfrastructuur, zoals aangrenzend spoor, niet mag worden afgesloten voor treinverkeer.

De opmerking van ProRail om de verplichting tot hebben van een pas, opgenomen in artikel 5 van de regeling, niet te laten gelden voor personeel van ProRail, is niet overgenomen.

Internetconsultatie

De internetconsultatie heeft plaatsgevonden van 10 juni 2022 tot en met 24 juli 2022. In totaal zijn 2 openbare reacties binnengekomen. Het betreft één anonieme reactie waarin het belang van de regeling wordt onderschreven. De andere reactie is van reizigersvereniging ROVER. ROVER steunt het stellen van regels voor de beveiliging van treinen in de Kanaaltunnel. ROVER geeft in de reactie enkele aandachtspunten mee. ROVER merkt op dat niet alleen het controleren van personen, bagage en goederen van belang is, maar ook het feit of deze personen daadwerkelijk plaatsnemen in de trein en deze personen de trein tot en met de Kanaaltunnel niet verlaten. Personen die de controle van hun vervoersbewijs, kleding en bagage hebben ondergaan en de zone, bedoeld in artikel 2, zijn binnengegaan, kunnen die zone niet zonder instemming van het beveiligingspersoneel weer verlaten; de zone is immers afgeschermd. Dit geldt ook voor stations waar de trein tijdens de rit richting het Verenigd

² Artikel 57, vierde lid, van de Spoorwegwet.



Koninkrijk stopt. ROVER geeft tevens in overweging om duidelijke procedures vast te leggen voor eventuele wijzigingen van de beveiligingsmaatregelen. Opgemerkt dient te worden dat de beveiligingsmaatregelen volgen uit het security-verdrag dat met de betrokken landen is gesloten. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kan niet zelfstandig de beveiligingsmaatregelen aanpassen of aanvullende maatregelen voorschrijven.

2. Artikelsgewijs

Artikelen 2 tot en met 5

Het voornaamste doel van de in de artikelen 2 tot en met 5 beschreven maatregelen is het voorkomen dat er personen of goederen in de trein aanwezig zijn die de veiligheid in de trein, en daarmee uiteindelijk de veiligheid in de Kanaaltunnel, in gevaar kunnen brengen. Daartoe is het noodzakelijk dat de trein en de omgeving rondom het vertrekpunt van de trein (waaronder het perron) vóór vertrek is afgesloten en dat personen en goederen die de trein gaan betreden, worden gecontroleerd. Het afsluiten van de omgeving rondom de trein (door de instelling van een zone) mag uiteraard niet als gevolg hebben dat de omliggende spoorweginfrastructuur, zoals aangrenzend spoor, wordt afgesloten voor treinverkeer. De spoorwegonderneming kan het deel van de zone dat grenst aan het spoor bijvoorbeeld bewaken met behulp van beveiligingscamera's.

De spoorwegonderneming controleert of passagiers in het bezit zijn van een geldig vervoersbewijs en of de passagiers geen 'gevaarlijke' goederen bij zich hebben. De bepalingen in deze regeling zijn gericht tot de spooronderneming en niet tot de passagiers van de trein. De spoorwegonderneming moet er daarom voor zorgen dat de controle van het vervoersbewijs, het fouilleren van de passagiers en het controleren van hun bagage kan worden uitgevoerd. De spoorwegonderneming kan daartoe in de reisvoorwaarden opnemen dat passagiers alleen toegang tot de trein krijgen indien zij toestaan dat zij en hun bagage worden gecontroleerd. Indien een passagier deze controle niet toestaat of indien bij de controle blijkt dat het vervoersbewijs niet geldig is, kan de passagier op grond van de reisvoorwaarden de toegang tot de trein (en de zone rondom de trein) worden geweigerd. Die toegang wordt uiteraard ook door de spoorwegonderneming geweigerd indien in de bagage van de passagier goederen worden aangetroffen die de veiligheid in de trein en in de Kanaaltunnel in gevaar kunnen brengen (zoals wapens, explosieven en grote hoeveelheden brandbare stoffen).

De Koninklijke Marechaussee zal op de plek van vertrek van de trein, die vanuit Nederland door de Kanaaltunnel gaat rijden, ook controleren of de passagiers in het bezit zijn van een geldig reisdocument omdat de treindienst naar het Verenigd Koninkrijk (een niet-Schengenland) gaat.

Personeel dat in dienst is bij de spoorwegonderneming of in opdracht van de spoorwegonderneming werkt en in de afgesloten zones komt, dient in het bezit te zijn van een pas waarmee zij kunnen aantonen dat zij bevoegd zijn de zone, bedoeld in artikel 2 van de regeling, te betreden.

Artikel 6

Het beveiligingspersoneel dat de passagiers en hun bagage gaat controleren, dient daarvoor gekwalificeerd te zijn. In artikel 1 van deze regeling staat dat het bij beveiligingspersoneel moet gaan om personen die in dienst zijn van een met de uitvoering van de beveiliging belaste particuliere beveiligingsorganisatie, waaraan door de Minister van Justitie en Veiligheid een vergunning is verleend als bedoeld in artikel 3 van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus. In artikel 37a, tweede lid, van de Luchtvaartwet wordt dezelfde omschrijving voor beveiligingspersoneel gebruikt.

Artikel 7

De spoorwegonderneming dient op grond van deze regeling de beveiligingsmaatregelen te nemen die in de spoorsector gebruikelijk zijn. Zoals al is beschreven in het algemeen deel van deze toelichting verricht Eurostar, in samenwerking met NS, voorafgaand aan de inwerkingtreding van deze regeling, al een directe treindienst door de Kanaaltunnel en ze nemen daarbij de vereiste maatregelen. Voor een andere spoorwegonderneming dan NS en Eurostar, die een treindienst door de Kanaaltunnel gaat verrichten, geldt dat de spoorwegonderneming maatregelen moet nemen die op zijn minst hetzelfde beveiligingsniveau opleveren. De te nemen maatregelen moeten tevens aansluiten bij de stand der techniek binnen de beveiligingsbranche.

Artikel 8

In artikel 8 van deze regeling is bepaald dat spoorwegondernemingen incidenten die zich voordoen bij de uitvoering van de artikelen 2 tot en met 6 van de regeling onverwijld melden aan de ILT. Bij incidenten gaat om onregelmatigheden bij de uitvoering van de in deze regeling opgenomen



maatregelen, waardoor de veiligheid in de Kanaaltunnel in gevaar is gekomen of had kunnen komen. Gedacht kan worden aan het betreden door onbevoegde personen van de afgesloten zones rondom de trein of de vondst van wapens of explosieven bij de controle van passagiers en hun bagage. Uiteraard dient bij de constatering van strafbare feiten tijdens de uitvoering van de maatregelen in deze regeling de politie te worden ingeschakeld.

De meldplicht voor incidenten omtrent de beveiligingsmaatregelen, opgenomen in artikel 8, staat los van de meldplicht die voor spoorwegondernemingen geldt op grond van artikel 26, derde lid, van het Besluit spoorverkeer. Op grond van dat artikel van het Besluit spoorverkeer geldt de verplichting voor een spoorwegonderneming om onverwijld melding te doen aan de ILT van storingen of andere onregelmatigheden die een veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorweg in gevaar brengen of kunnen brengen.

Artikel 9

Een spoorwegonderneming moet de minister (de ILT) jaarlijks vóór 1 december informatie vertrekken over de wijze waarop de spoorwegonderneming het komende kalenderjaar aan deze regeling gaat voldoen. Die informatie dient een beschrijving te bevatten van de precieze maatregelen die ter uitvoering van de artikelen 2 tot en met 6 van deze regeling worden genomen. Omdat deze informatie gaat over beveiligingsmaatregelen zal deze informatie gevoelig van aard zijn en moet daarom vertrouwelijk geleverd en behandeld worden.

Zoals al is beschreven in het algemeen deel van deze toelichting rijdt alleen Eurostar, in samenwerking met NS, op het moment van inwerkingtreding van deze regeling door de Kanaaltunnel. Eventuele nieuwe spoorwegondernemingen die ook een treindienst vanuit Nederland door de Kanaaltunnel willen gaan rijden, zullen onverminderd het bepaalde in het eerste lid van artikel 9 de vereiste informatie over de te nemen beveiligingsmaatregelen ten minste drie maanden voor de start van de treindienst aan de ILT moeten verstrekken. Een spoorwegonderneming die al een treindienst door de Kanaaltunnel uitvoert, dient de ILT ook te informeren over een wijziging van de beveiligingsmaatregelen of van de frequentie van de treindienst. Een spoorwegonderneming die een beveiligingsmaatregel wil gaan wijzigen of anders wil gaan uitvoeren, dient het voornemen om die wijziging door te voeren kenbaar te maken aan de ILT. Daarna kan die wijziging door de spoorwegonderneming worden doorgevoerd. De ILT kan beslissen om naar aanleiding van deze informatie over een voorgenomen wijziging een inspectie ter plaatse uit te voeren. Bij wijzigingen van de frequentie dient de spoorwegonderneming dat ten minste drie maanden voor de start van de frequentiewijziging te doen. De ILT kan naar aanleiding van de informatie die is verstrekt, instructies geven aan de spoorwegonderneming met het doel om de spooronderneming te laten voldoen aan het bepaalde in de artikelen 2 tot en met 7 van deze regeling.

Artikel 10

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2022. Het beleid omtrent de vaste veranderingen voor regelgeving wordt daarmee in acht genomen. De verplichte invoeringstermijn van twee maanden wordt niet volledig in acht genomen. Dit wordt niet bezwaarlijk geacht omdat, zoals in deze toelichting reeds is aangegeven alleen NS, in samenwerking met Eurostar, treindiensten vanuit Nederland naar het Verenigd Koninkrijk verzorgt. NS en Eurostar nemen reeds de vereiste beveiligingsmaatregelen voor treinen die vanuit Nederland naar het Verenigd Koninkrijk rijden.

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