



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 21 juni 2023, nr. IENW/BSK-2022/253051, tot wijziging van de Regeling spoorverkeer in verband met enige uitvoeringsverordeningen, behorende bij Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138) en Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138), tot wijziging van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen en in verband met herstel van enige omissies

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 38 derde lid, van de Spoorwegwet en de artikelen 9 en 36 van het Besluit spoorverkeer;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

De artikelen 3 en 8 vervallen.

B

Artikel 23 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid vervalt, onder vernummering van het derde en vierde lid tot tweede en derde lid.

2. Het tweede lid (nieuw) komt te luiden:

2. De beheerder stelt de interne richtlijnen voor de veiligheidskritieke handelingen van de treindienstleider bij de bediening van seinen die de handelwijze van de bestuurder raken, vast na raadpleging van de spoorwegondernemingen en de Minister.

3. In het derde lid (nieuw) wordt 'Het eerste, tweede en derde lid,' vervangen door 'Het eerste en tweede lid,'.

C

Artikel 27 vervalt.

D

Artikel 30 komt te luiden:

Artikel 30

1. Een door een sein opgedragen snelheidsverlaging wordt ingezet zodra het eerste spoorvoertuig van de trein dat sein heeft bereikt.
2. Een door een sein toegestane snelheidsverhoging mag worden uitgevoerd, nadat het laatste spoorvoertuig van de trein dit sein of het punt van toegestane snelheidsverhoging gepasseerd is.



E

Artikel 31 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid komt de tweede zin te luiden: Daarbij worden geboden of toestemmingen van de specifieke snelheidsborden, zoals opgenomen in bijlage 4, in acht genomen.
2. In het tweede lid wordt 'nummer 214' vervangen door 'nummer 214 a/b'.
3. Het derde, vierde en vijfde lid komen te luiden:
 3. Bij gebruik van een hoofdspoorweg geldt in afwijking van het tweede lid, een in dat lid bedoelde toestemming tot het tijdstip waarop een ETCS-cabinesein wordt getoond indien dat tijdstip voor het tijdstip van het passeren van het eerstvolgende hoofdsein is gelegen.
 4. Onverminderd het tweede lid kan bij dag en goed zicht de snelheid meteen worden verhoogd indien:
 - a. het eerste hoofdsein dat wordt voorbijgereden, toestaat om te rijden met een hogere snelheid dan waarmee de trein rijdt;
 - b. er tussen dit hoofdsein en de trein geen wissels zijn;
 - c. de trein in zijn geheel de wisselbogen is gepasseerd; en
 - d. het punt van de toegestane snelheidsverhoging is gepasseerd.
 5. Onverminderd het tweede lid mag de snelheid worden verhoogd naar een door een specifiek snelheidsbord aangegeven snelheid hoger dan 40 kilometer per uur, indien het voorafgaande lichtsein groen licht uitstraalde.

F

Artikel 32 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, aanhef en onderdeel a, komen te luiden:
 1. De trein stopt zodra in een hoofdsein, met uitzondering van een P-sein, gedoofd of onjuist licht wordt waargenomen en:
 - a. sprake is van een aanwijzing stoptonend sein als bedoeld in artikel 36, eerste lid;
2. In het eerste lid wordt 'begrenst de bestuurder de snelheid' vervangen door 'wordt de snelheid begrensd'.
3. Het tweede en derde lid komen te luiden:
 2. Zodra in een P-sein gedoofd of onjuist licht wordt waargenomen, wordt de snelheid begrensd tot 40 kilometer per uur om op elke plaats achter dit sein waar een belemmering voor het verder rijden aanwezig is te kunnen stoppen.
 3. Indien in een voorsein gedoofd of onjuist licht wordt waargenomen, wordt gehandeld alsof dit sein overeenkomstig voorsein nummer 219 a/b, zoals opgenomen in bijlage 4, geel licht uitstraalt.

G

Artikel 33 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt 'de bestuurder van' en wordt 'gekregen' vervangen door 'gegeven'.
2. In het tweede lid vervalt 'de bestuurder' en wordt 'brengen' vervangen door 'worden gebracht'.
3. In het derde lid vervalt 'de bestuurder' en wordt 'voorbijrijden' vervangen door 'voorbijgereden worden'.
4. Het vierde lid wordt als volgt gewijzigd:
 - a. In de aanhef wordt 'is de bestuurder verplicht' vervangen door 'wordt'.
 - b. In onderdeel a wordt 'te rijden' vervangen door 'gereden' en wordt 'hij' vervangen door 'de trein'.

c. In onderdeel b wordt 'te houden' vervangen door 'gehouden'.

H

Artikel 34 komt te luiden:

Artikel 34

Aanwijzingen van de beheerder, bedoeld in de artikelen 4, tweede lid, 6, tweede lid, 10, derde lid, 20, eerste lid, onderdeel b, en 26, eerste lid, van het besluit, gaan boven seinen.

I

Artikel 36 komt te luiden:

Artikel 36

De TSI Exploitatie en verkeersleiding, aanhangsel C2, zoals gewijzigd in 2023, is vanaf 1 september 2023 van toepassing op de communicatie tussen de treindienstleider en de bestuurder.

J

Artikel 37 vervalt.

K

In artikel 38 wordt 'genoemd' vervangen door 'als bedoeld'.

L

Artikel 40a vervalt.

M

In bijlage 4, behorende bij artikel 24 van de Regeling spoorverkeer, komt hoofdstuk 7. Seinen met stopopdrachten, rij Nr. 301 te luiden:

*Nr. 301
stopbord*



Stoppen vóór het bord en de opdracht die op het onderbord staat vermeld, uitvoeren. Als geen opdracht wordt vermeld, mag na het stoppen verder worden gereden.

N

Bijlage 8, behorende bij artikel 40a van de Regeling spoorverkeer, vervalt.

ARTIKEL II

De Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen wordt als volgt gewijzigd:

Na artikel 34 wordt artikel 34a ingevoegd, dat luidt:

Artikel 34a Spoorvoertuig voor strikt historisch gebruik

1. Ten aanzien van een spoorvoertuig voor strikt historisch gebruik dat hoofdzakelijk wordt gebruikt op infrastructuur als bedoeld in artikel 2, derde lid, onderdeel b, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, is aan de verplichting, bedoeld in artikel 36, eerste lid, van de wet, voldaan als de met het onderhoud belaste entiteit een onderhoudssysteem heeft dat voldoet aan Bijlage III van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.



-
2. Onze Minister past het eerste lid toe overeenkomstig artikel 15, tweede lid, van spoorwegveiligheidsrichtlijn.

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2023, met uitzondering van artikel I, onderdelen I en J, die in werking treden met ingang van 1 september 2023. Indien de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 1 juli 2023, treedt zij met inachtneming van de vorige volzin in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst, en werkt zij terug tot en met 1 juli 2023.

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

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



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Deze regeling wijzigt de Regeling spoorverkeer in verband met de rechtstreekse werking van enige uitvoeringsverordeningen, behorende bij Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138) (hierna: de interoperabiliteitsrichtlijn) en Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138) (hierna: de spoorwegveiligheidsrichtlijn). Deze regeling wijzigt daarnaast de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen, in verband met lagere eisen voor de met het onderhoud belaste entiteit van spoorvoertuigen voor strikt historisch gebruik.

De Regeling spoorverkeer is gebaseerd op het Besluit spoorverkeer. Beide zijn gewijzigd in verband met aanpassing aan bepaalde uitvoeringsverordeningen. De Regeling spoorverkeer is voorts gewijzigd om deze in lijn te brengen met het gewijzigde Besluit spoorverkeer. Tot slot is de Regeling spoorverkeer aangepast in verband met herstel van enige omissies.

De uitvoeringsverordeningen in verband waarmee de Regeling spoorverkeer is aangepast zijn:

- a. Verordening (EU) nr. 1302/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende een technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem 'rollend materieel – locomotieven en reizigerstreinen' van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2014, L 356) (hierna: de TSI L&P),
- b. Verordening (EU) nr. 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU (PbEU 2019, L 139) (hierna: de TSI OPE), en
- c. Verordening (EU) nr. 2019/777 van de Commissie van 16 mei 2019 inzake de gemeenschappelijke specificaties voor het register van de spoorweginfrastructuur en tot intrekking van Uitvoeringsbesluit 2014/880/EU (PbEU 2019, L139) (hierna: Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777).

In de bijlage bij deze toelichting is een transponeringstabel over de Uitvoeringsverordeningen opgenomen, waarin per uitvoeringsverordening is aangegeven welke bepaling uit de Regeling spoorverkeer in verband met welke bepaling van die uitvoeringsverordening is geschrapt of aangepast.

De Regeling spoorverkeer is aangepast naar aanleiding van overleg met het Spoorwegbureau van de Europese Unie, dat zijn taken uitvoert overeenkomstig artikel 13, vijfde lid, van de Uitvoeringsverordening (EU) 2016/786 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van de Verordening (EG) nr. 881/2004, Pb EU L 138. Uit dat overleg kwam naar voren dat de Nederlandse regelgeving meer in lijn gebracht zou moeten worden met de uitvoeringsverordeningen die hierboven zijn genoemd. Het Spoorwegbureau adviseert de Europese Commissie overeenkomstig artikel 4, onderdeel a, van deze Uitvoeringsverordening. Uit het overleg kwam ook naar voren dat het Spoorwegbureau van de Europese Unie de Europese Commissie positief zou adviseren als het meer in lijn brengen van de regelgeving zou geschieden op de wijze waarop dat met deze wijzigingsregeling en de wijziging van het Besluit spoorverkeer geschiedt. De Europese Commissie volgt de adviezen van het Spoorwegbureau van de Europese Unie. Dat maakte aanpassing noodzakelijk. Daarnaast is de Regeling spoorverkeer op enkele punten technisch aangepast. Dat gaat om aanpassingen die niet nodig zijn om aan de Europese verplichtingen te voldoen. In paragraaf 3 is aangegeven welke aanpassingen dat betreft.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om ook de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen te wijzigen, opdat de entiteit die is belast met het onderhoud van spoorvoertuigen die hoofdzakelijk op historische spoorweginfrastructuur wordt gebruikt, niet aan onevenredig zware eisen hoeft te voldoen.

2. TSI's en Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777

De interoperabiliteitsrichtlijn beschrijft de essentiële eisen voor de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem. De essentiële eisen zijn uitgewerkt in door de Europese Commissie vastgestelde technische specificaties inzake interoperabiliteit (hierna: TSI's). Dit zijn uitvoeringsverordeningen. Uitvoeringsverordeningen werken rechtstreeks. Hetzelfde geldt voor Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777. Deze



verordening is niet als TSI aan te merken, omdat het geen technische specificatie is, maar een grotendeels procesmatige beschrijving van het infrastructuurregister van de Europese Unie. De TSI's en Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 zijn gedetailleerde voorschriften, die vanwege de rechtstreekse werking ervan niet in die regelgeving mogen blijven staan (aanwijzing 9.9, Aanwijzingen voor de regelgeving). Daarnaast is een belangrijk principe achter de TSI's dat de veiligheid van het spoorverkeer geborgd moet zijn in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming en van de infrastructuurbeheerder. Het veiligheidsbeheersysteem is afgestemd op de aard en omvang van de activiteiten van betreffende spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder. De nationale veiligheidsinstantie, in Nederland de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), ziet erop toe dat de activiteiten van de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder conform het veiligheidsbeheersysteem worden uitgevoerd. Voor wettelijke gedragsregels is met dit principe geen plaats, behalve daar waar de TSI's de lidstaat ruimte laten, omdat in de TSI's (nog) geen regels zijn gesteld of omdat lokale situaties regels nodig maken. Een aantal regels uit de Regeling spoorverkeer zijn aangepast of vervallen, omdat deze nu in de TSI L&P, de TSI OPE of de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 zijn geregeld. Dat geschiedt met deze wijzigingsregeling.

In deze wijzigingsregeling is uitgegaan van de TSI L&P en de TSI OPE zoals genoemd in de inleiding. Momenteel worden deze TSI's op onderdelen gewijzigd. Het is nog niet duidelijk hoe die wijzigingen uiteindelijk luiden en wanneer deze ingaan. Om een infractieprocedure te voorkomen is meegegaan in de dringende wens van het Spoorwegbureau van de Europese Unie om het Besluit spoorverkeer en de Regeling spoorverkeer nu aan te passen en niet de gewijzigde TSI's af te wachten. Vanwege het proces dat met de aanpassing van het Besluit spoorverkeer en de Regeling spoorverkeer is gemoed, zijn wijzigingen in de TSI's die zich na 1 januari 2023 hebben voorgedaan, niet meegenomen in deze wijzigingsregeling. Het verwerken van die wijzigingen wordt opgepakt wanneer deze definitief zijn.

3. Inhoud van regeling

De artikelen 3 en 27 zijn vervallen om strijdigheid met de TSI OPE te voorkomen. Artikel 8 is vervallen omdat de daarin vermelde remtabel in het infrastructuurregister dient te zijn opgenomen. Artikel 37 is vervallen omdat het eerste lid al is geregeld in de TSI OPE. Artikel 40a en bijlage 8 zijn vervallen in verband met aanpassing van artikel 10 van het Besluit spoorverkeer.

Voorts zijn in de regeling de artikelen 23, tweede en derde lid, en 30 aangepast omdat uit het systeem van de Europese spoorwegveiligheidsregelgeving volgt dat de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder ter zake moeten voorzien in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder, of anderszins onderling afspraken moeten maken over deze aspecten van spoorwegveiligheid. Hiermee is de bevoegdheid van de lidstaat om daar algemeen verbindende voorschriften over op te stellen, ingeperkt.

Daarnaast zijn de artikelen 30, 31, 32 en 33 aangepast, omdat niet langer de bestuurder van de trein normadressaat is. In plaats daarvan zijn deze artikelen algemene verplichtingen geworden voor eenieder die gebruik maakt van het spoor, in het systeem van de Europese spoorwegveiligheidsregelgeving aangeduid als actor (artikel 1, onderdeel b, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). De actor – in de meeste gevallen de spoorwegonderneming – is uiteindelijk verantwoordelijk voor een veilig gebruik van de spoorweg. Artikel 31 is tevens aangepast in verband met het herstel van enige omissies.

De artikelen 34, 36 en 38 zijn om wetstechnische redenen aangepast. Tot slot is met een wijziging van bijlage 4 beoogd een omissie te herstellen. Verwezen wordt naar de artikelsgewijze toelichting.

4. Notificatie

Het ontwerp van de wijzigingsregeling is ingevolge de artikelen 14, vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn en 8, vierde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn op 24 februari 2023 voorgelegd aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie. Het Spoorwegbureau van de Europese Unie heeft op 15 maart 2023 met de voorgenomen wijzigingen ingestemd.

5. Financiële gevolgen, kwalitatieve regeldruk, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

5.1. Financiële gevolgen

De financiële gevolgen voor het bedrijfsleven zijn verwaarloosbaar. De wijzigingsregeling leidt derhalve niet tot extra nalevingskosten voor de spoorsector, waaronder ProRail en de NS.

5.2 Kwalitatieve regeldruk

De regeldruk voor spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder neemt af, omdat er minder nationale regels komen. Verder wordt er meer eigen verantwoordelijkheid bij de spoorwegonderne-



mingen en de infrastructuurbeheerder belegd voor zover zij regels over het verkeer op de spoorweg moeten opnemen in hun veiligheidsbeheersysteem. De veiligheidsbeheersystemen worden eens in de vijf jaar via een audit gekeurd en jaarlijks gecheckt door de ILT. Omdat dit nu ook al gebeurt, zijn geen extra lasten voor de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder voorzien.

Voor andere bedrijven of burgers verandert de regeldruk niet.

5.3. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Deze wijziging van de Regeling spoorverkeer is aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) en ProRail voorgelegd voor een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (hierna: HUF-toets).

5.3.1. ILT

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

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

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

Hierover wordt opgemerkt dat een veiligheidsbeheersysteem is afgestemd op de aard en omvang van de spoorwegonderneming. Dit leidt aan de ene kant tot minder eenduidigheid, maar leidt aan de andere kant tot maatwerk omdat de spoorwegonderneming zijn veiligheidsprocessen aanpast aan het vervoer dat deze verricht. Eventuele interpretatieverschillen worden gemitigeerd door de gedetailleerdheid van de TSI's, door de uitvoeringsverordening (EU) 2018/762 en door de toelichtingen op de uitvoeringsverordening en de TSI's in de vorm van Guidances. Over wijziging van veiligheidsbeheersystemen wordt opgemerkt dat deze plaatsvinden in verband met wijziging van het gebruiksgebied van de spoorwegonderneming, toepasselijke regelgeving of de vervoeractiviteiten van de spoorwegonderneming. Deze leiden tot aanpassing van het veiligheidscertificaat. Wijziging van het veiligheidscertificaat behoeft de goedkeuring van de ILT. Dit betekent dat de ILT wordt geïnformeerd over voorgenomen wijziging van een veiligheidsbeheersysteem en aan die wijziging goedkeuring verleent voordat de wijziging kan worden geëffectueerd.

Over handhaving wordt nog het volgende opgemerkt. Handhaving geschiedt aan de hand van het veiligheidsbeheersysteem. Handhaving ten aanzien van het niet-hebben of niet-naleven van een veiligheidsbeheersysteem kan geschieden met het weigeren, beperken of intrekken van het veiligheidscertificaat van de spoorwegonderneming, het opleggen van een last onder bestuursdwang of een last onder dwangsom.¹ Handhaving van de inhoudelijke eisen die aan het veiligheidsbeheersysteem worden gesteld, kan geschieden met het opleggen van een last onder bestuursdwang of een last

¹ De artikelen 32, eerste lid, onderdeel a, 33, tweede lid, onderdeel a, 74a en 76, eerste lid, van de Spoorwegwet en artikel 5:32, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.



onder dwangsom.² Ook handhaving van de eis dat een veiligheidsbeheersysteem moet voldoen aan de uitvoeringsverordening (EU) 2016/762 kan geschieden met het opleggen van een last onder bestuursdwang of een last onder dwangsom.³

5.3.2. ProRail

ProRail geeft aan dat het schrappen van de term 'bestuurder' een wassen neus is omdat het de bestuurder is die het vervoer voor zijn rekening neemt. Met het schrappen van genoemde term wordt echter duidelijk gemaakt dat de normadressaat verschuift van bestuurder naar (doorgaans) de spoorwegonderneming.

ProRail verzoekt in de HUF-toets om ter wille van het Europese treinbeveiligingssysteem ERTMS, de nog te wijzigen European Instructions (TSI OPE, Aanhangsel C), die uiterlijk op 16 juni 2024 gelden, alvast per 1 mei 2023 toe te passen, en in verband daarmee per 1 mei 2023 de Regeling spoorverkeer aan te passen. De Europese Commissie zou welwillend staan tegenover de vervroegde toepassing omdat daarmee wordt voorkomen dat spoorwegpersoneel tweemaal moet worden opgeleid: eenmaal conform het huidige Aanhangsel C en eenmaal conform het gewijzigde Aanhangsel C. Hierover wordt opgemerkt dat de uiteindelijke tekst van de European Instructions als onderdeel van een algehele wijziging van de TSI OPE op het moment van het schrijven van dit wijzigingsbesluit nog niet vaststaat en nog niet is vastgesteld. Het werd daarom aanvankelijk niet mogelijk geacht om het Besluit spoorverkeer aan het nieuwe Aanhangsel C aan te passen. Inmiddels is de tekst van Aanhangsel C wel bekend. In verband hiermee is artikel 36 aangepast.

Tot slot wenst ProRail duidelijkheid over de handhavingsmogelijkheden inzake het veiligheidsbeheersysteem. Hierover wordt opgemerkt dat deze handhavingsmogelijkheden reeds in de huidige regelgeving staan. Verwezen wordt naar paragraaf 5.3.1 van deze toelichting.

6. Advies en consultatie

ProRail stelt een nieuw artikel voor om het berijden van defecte overwegen te regelen. Het artikel schrijft voor dat de trein met een snelheid van 10 kilometer per uur en onder het voortdurend afgeven van geluidssignalen, een dergelijke overweg kan passeren. Aan dit verzoek kan echter niet worden tegemoetgekomen, aangezien deze situatie al is geregeld in de TSI OPE, Aanhangsel B2, punt 7.2., met een uitdrukkelijke rol voor de verkeersleiding, een taak van ProRail. Daarnaast wil ProRail een maximumsnelheid voor het rijden op zicht. Deze maximumsnelheid volgt echter al uit de artikelen 14, tweede lid, onderdeel b, en artikel 20, eerste lid, onderdeel b, van het Besluit spoorverkeer en uit het feit dat in Bijlage 4 van de Regeling spoorverkeer het 'Rijden op zicht' is gedefinieerd als 'Voorbijrijden toegestaan met een zodanige snelheid, die niet hoger is dan 40 kilometer per uur (...)' . Daarnaast wenst ProRail een artikel waarin staat hoe op zicht dient te worden gereden bij niet goed functionerende Nederlandse treinbeveiligingssystemen op overwegen. In artikel 20, eerste lid, onderdeel a, van het Besluit spoorverkeer is al aangegeven dat de snelheid op het stuk hoofdspoorweg dat wordt beveiligd met een Nederlands treinbeveiligingssysteem en waar door een falen van dat Nederlands treinbeveiligingssysteem de lichtseinen zijn gedoofd, behoedzaam moet worden gereden. Een apart artikel wordt daarom niet nodig geacht.

Over artikel 3 geven de NS en Historisch Railvervoer Nederland (hierna: HRN) aan dat het artikel in zijn geheel kan vervallen. Aanpassing van het artikel, zodat de spoorwegonderneming verplicht is om het (voorgenomen) gebruik van zandstrooiers op stroomspoorwingen die overwegen of overpaden activeren, onverwijld aan de beheerder te melden, betekent relatief veel werk voor de bestuurder en de beheerder in verhouding tot het risico dat wordt gelopen. In verband hiermee vervalt artikel 3.

Over het vervallen van artikel 8 geeft ProRail aan dat het zich daar in kan vinden. De TSI OPE biedt naar de mening van ProRail voldoende aanknopingspunten voor het juridisch bindend vastleggen van afspraken over rijden en remmen tussen de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen. Bovendien maakt het schrappen van artikel 8 het mogelijk om de remafstand bij 40 kilometer per uur te verlagen en remafstanden beneden de 40 kilometer per uur toe te voegen. RailGood ziet graag dat dit artikel pas vervalt op het moment dat ProRail een en ander daadwerkelijk en op een juiste manier heeft opgenomen in het infrastructuurregister. De ILT ziet graag dat het artikel pas vervalt op het moment dat een en ander daadwerkelijk is opgenomen in de netverklaring. Hierover wordt opgemerkt

² De artikelen 76, eerste lid, en 77, eerste lid, van de Spoorwegwet, artikel 23 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen en artikel 5:32, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

³ De artikelen 6, zesde lid, en 27, eerste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn jo uitvoeringsverordening (EU) 2016/762, artikel 81, eerste lid, van de Spoorwegwet jo artikel 35, eerste lid, van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen en artikel 69, eerste lid, van de Spoorwet jo het Besluit aanwijzing toezichthouders spoorwegen, de artikelen 76, 77, eerste lid, en 81, tweede lid, van de Spoorwegwet en artikel 5:32, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.



dat artikel 8 in feite al niet meer kan worden toegepast vanaf het moment dat de betreffende bepalingen uit de TSI OPE en uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 gelden, zodat niet op deze wensen kan worden ingegaan.

HRN geeft over artikel 23, tweede lid, aan dat het noemen van de treindienstleider en bestuurder strijdig lijkt te zijn met het in de toelichting beschreven streven juist niet meer specifieke functionarissen te noemen, omdat dit thuis zou horen in het veiligheidszorgsysteem. Hierover wordt opgemerkt dat sprake is van een misverstand. Functionarissen worden genoemd wanneer dat nodig is, maar de bestuurder is geen normadressaat meer.

Naar aanleiding van opmerkingen van NS, HRN, RailGood en Keolis over het voorgestelde artikel 30, tweede lid, is dat herschreven, opdat de enige aanpassing er uit bestaat dat de bestuurder niet langer als normadressaat wordt aangemerkt.

NS geeft over artikel 31 aan dat de termen gebod en geboden vervangen kunnen worden door in de praktijk genoemde opdrachten. Hierover wordt opgemerkt dat dit tot op heden niet tot onjuiste interpretatie van de regelgeving heeft geleid, zodat er geen aanleiding is dat aan te passen. Ook heeft de NS over artikel 31, vierde en vijfde lid, aangegeven dat strikte lezing er in een bepaalde situatie toe kan leiden dat een machinist de snelheid niet verhoogt omdat niet eerst een groenvariant is getoond. Omdat dit tot op heden niet tot enig probleem heeft geleid en aanpassing van het artikellid mogelijk aanleiding geeft tot omvangrijke discussies, wordt voorgesteld dit niet in deze wijziging van de Regeling spoorverkeer mee te nemen.

ProRail stelt als toevoeging aan artikel 32, eerste lid, onderdeel a, voor te verwijzen naar de TSI OPE. Omdat de TSI OPE al rechtstreeks werkt wordt dit niet nodig geacht. Keolis geeft over artikel 32 aan dat een aantal uitzonderingen waarbij bij een gedoofd bediend sein dient te worden gestopt lijken te zijn vervallen. Hierover wordt opgemerkt dat daarvan geen sprake is. Artikel 32 verandert inhoudelijk niet, maar is alleen aangepast aan de wens van de ERA dat de bestuurder niet meer als normadressaat wordt aangemerkt. De uitzonderingen genoemd in het eerste lid, onderdelen b tot en met e, wijzigen niet. Daarom worden ze niet genoemd in het tekstvoorstel dat alleen het te wijzigen deel van een artikel betreft. RailGood geeft aan dat een gedoofd sein in de praktijk als een stop tonend sein wordt beschouwd en verzoekt tot aanpassing van de regelgeving. Hieraan wordt niet tegemoetgekomen omdat artikel 32 dit al regelt.

Over de artikelen 33 en 36 geeft HRN aan dat niet duidelijk is waarom de treindienstleider niet is geschrapt. Opgemerkt wordt dat dit te maken heeft met het feit dat de handhabingsbepalingen in de spoorregelgeving niet zijn gericht op de treindienstleider als individuele functionaris.

HRN geeft over de artikelen 38 en 39 aan dat deze kunnen vervallen, nu artikel 4, derde lid, van het besluit spoorverkeer wordt gewijzigd. De wijziging van dat artikellid is wetstechnisch van aard en heeft verder geen inhoudelijk doel. In verband daarmee wordt hetgeen HRN aangeeft, niet overgenomen.

Voor artikel 40 doet HRN een aantal suggesties. Omdat artikel 40 ongewijzigd blijft, wordt hier verder niet op ingegaan.

Over artikel 40a geeft ProRail aan dat wordt gewijzigd in verband met het rode meetgebied. Het rode meetgebied wordt opgenomen in de netverklaring van ProRail.

Naar aanleiding van hetgeen NS aangeeft over het begrip 'P-sein' in de Regeling spoorverkeer in hun reactie op artikel 33, is het Besluit spoorverkeer aangepast.

Tot slot verzoekt ProRail om in Bijlage 4 telkens de woorden 'Verkeerd spoor' te schrappen. De betreffende tekst in de bijlage refereert echter aan artikel 36, onder 6, van de Regeling spoorverkeer, zodat hieraan geen gehoor wordt gegeven.

7. Vaste verandermomenten en inwerkingtreding

De regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2023. Dit is in overeenstemming met de vaste verandermomenten, bedoeld in aanwijzing 1.17, Aanwijzingen voor de regelgeving.



Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A (artikelen 3 en 8)

In artikel 3 van de Regeling spoorverkeer stond dat in aanvulling op de TSI CCS, aanhangsel B, onder B2, punt 1, de bestuurder indien mogelijk het gebruik van zandstrooiers moest vermijden op de spoorstroomkringen die overwegen of overpaden activeren. Deze bepaling was niet in overeenstemming met de TSI OPE, aanhangsel B, onder B2, punt 1. In overleg met het Spoorwegbureau van de Europese Unie is het voorgesteld om het vermijden van het gebruik van zandstrooiers op stroomspoorkringen en overpaden te vervangen door een meldingsplicht van het gebruik van zandstrooiers aan de infrastructuurbeheerder. De meldingsplicht is een open punt als bedoeld in de TSI OPE, aanhangsel I. Dat betekent dat ter zake nationale voorschriften kunnen worden gesteld. Bij de introductie van de meldingsplicht is het volgende overwogen. Zandstrooiers worden gebruikt als een spoorvoertuig bij het wegrijden onvoldoende grip op de sporen heeft. Zand strooien op spoorstroomkringen die in de overwegen en overpaden liggen, bergt het risico in zich dat overwegen of overpaden niet meer worden geactiveerd. Dat kan gevaarlijke situaties opleveren. In de praktijk echter komt de combinatie van wegrijden en de aanwezigheid van stroomkringlopen die overwegen of overpaden activeren maar op enkele plaatsen voor. Bovendien kan de machinist in dat geval de overweg of het overpad zien en kan hij constateren of de overweg of het overpad gesloten is. Het gevaar voor de spoorwegveiligheid is daarmee beperkt. Uiteindelijk is artikel 3 in zijn geheel geschrapt naar aanleiding van de internetconsultatie. Een meldplicht aan de infrastructuurbeheerder zou een zware verplichting zijn in verhouding tot het beperkte veiligheidsrisico. Bovendien zou het melden met name bij langzaam rijden juist extra veiligheidsrisico's met zich meebrengen.

In artikel 8 van de Regeling spoorverkeer stond een tabel met de noodremprestaties van een trein. Deze dienen echter in het infrastructuurregister te staan, gelet op de bijlage, punt 2.2, bij de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777. De remtabel geeft de vereiste noodremmingsprestaties weer en vormt een onderdeel van de lijnkaracteristieken. De karakteristieken van de spoorlijn worden onder meer gevormd door de onderlinge afstand van de seinen en inherente veiligheidsmarges – die ook in het infrastructuurregister staan – (Bijlage, Tabel 1, punten 1.1.1.3.11.2. en 1.1.1.3.11.3. van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 en TSI OPE punt 4.2.2.6.2.). Naar deze remtabel kan worden verwezen in de netverklaring, die informatie bevat over de aard van het gebruik en de aard van de hoofdspoorweginfrastructuur (artikel 58, tweede lid, van de Spoorwegwet). De remtabel is opgesteld op basis van de eigenschappen van de lijn: het seingevingssysteem, de maximumsnelheid waarmee over de lijn kan worden gereden, de hellingen en de veiligheidsmarges – bij een lage maximumsnelheid bijvoorbeeld is de veiligheidsmarge doorgaans groter – (TSI L&P, punt 4.2.4.1.). Het is aan de spoorwegonderneming om het remvermogen te berekenen en dit in het veiligheidsbeheersysteem op te nemen, gelet op de TSI OPE, punt 4.2.2.6.2.

Van overtreding van de TSI OPE is sprake indien geconstateerd wordt dat het veiligheidsbeheersysteem onvoldoende wordt nageleefd. Dit kan leiden tot de opdracht aan de spoorwegonderneming of andere actoren om het veiligheidsbeheersysteem alsnog in orde te maken, of de activiteiten op te schorten of te beperken (artikel 34 van de Spoorwegwet) of leiden tot intrekking van het veiligheids-certificaat van de spoorwegonderneming (artikel 33, tweede lid, onderdeel a jo artikel 32, eerste lid, onderdeel a, van de Spoorwegwet). Handhaving van de TSI OPE vindt aldus plaats op basis van niet-naleving van het veiligheidsbeheersysteem.

Onderdeel B (artikel 23)

In artikel 23, tweede lid, van de Regeling spoorverkeer was bepaald dat de bediening van de seinen de spoorwegveiligheid moet dienen. Een dergelijke regel hoort in het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder thuis, op grond van artikel 18 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen jo artikel 9, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. In verband daarmee is dit artikellid vervallen.

In artikel 23, derde lid, van de Regeling spoorverkeer was bepaald dat de beheerder interne richtlijnen voor veiligheidskritieke handelingen vaststelde. Dit diende in het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder te worden opgenomen op grond van artikel 18 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen jo artikel 9, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. In artikel 23, derde lid, van de Regeling Spoorverkeer was bovendien bepaald dat voor het vaststellen van de interne richtlijnen voor veiligheidskritieke handelingen de spoorwegondernemingen en de Minister worden gehoord. Dit is veranderd in geraadpleegd om het te onderscheiden van het 'horen' in bestuursrechtelijke procedures. In verband hiermee is het derde lid (oud) vervallen en als tweede lid (nieuw) geherformuleerd.



Het derde lid (nieuw) is aangepast in verband met de vernummering van het derde en vierde lid tot tweede en derde lid.

Onderdeel C (artikel 27)

In artikel 27 van de Regeling spoorverkeer was bepaald dat seinen zichtbaar moesten zijn. Dit volgt echter al uit de TSI OPE, punt 4.2.2.8. In verband daarmee is dit artikel vervallen.

Onderdeel D (artikel 30)

Artikel 30 van de Regeling spoorverkeer is opnieuw geformuleerd, zodat de normadressaat niet meer de bestuurder is. In het systeem van de Europese spoorwegveiligheidsregelgeving gelden de regels voor het veilig gebruik van het spoor voor eenieder die gebruik maakt van het spoor en is ten aanzien van de onderhavige bepalingen niet de bestuurder van de trein, maar de spoorwegonderneming of een andere actor door de nationale veiligheidsinstantie aan te spreken op het veilig gebruik van de spoorweg. De machinist die zich niet aan deze bepalingen houdt, wordt conform dat systeem op zijn beurt door de spoorwegonderneming aangesproken.

Onderdeel E (artikel 31)

Artikel 31, eerste en vierde lid, van de Regeling spoorverkeer is opnieuw geformuleerd, zodat de normadressaat niet meer de bestuurder is. Voor een nadere toelichting daarop wordt verwezen naar de toelichting op onderdeel D (artikel 30).

Daarnaast is een aantal omissies hersteld. In het tweede lid van artikel 31 is de aanduiding van lichtsein 214 aangepast aan de huidige aanduiding daarvan, zijnde 214 a/b. Het derde lid van artikel 31 is aangepast aan het feit dat voor bedoelde spoorvoertuigen sinds de aanpassing van de Spoorwegwet aan het Vierde Spoorwegpakket⁴ geen vergunning voor indienststelling, aanvullende vergunning voor indienststelling of inzetcertificaat meer wordt afgegeven. Tot slot zijn in het derde lid de verwijzingen vervallen naar het gewijzigde artikel 36 van de Spoorwegwet, het vervallen artikel 37a van de Spoorwegwet en het vervallen artikel 41 van het Besluit spoorverkeer.

Onderdelen F en G (artikelen 32 en 33)

De artikelen 32 en 33 zijn opnieuw geformuleerd, zodat de normadressaat niet meer de bestuurder is, maar de spoorwegonderneming. Voor een nadere toelichting daarop wordt verwezen naar de toelichting op onderdeel E (artikel 30).

Onderdeel H (artikel 34)

Artikel 34 van de Regeling spoorverkeer is aangepast aan het feit dat artikel 7 van het Besluit spoorverkeer, waarnaar werd verwezen, is vervallen en het gegeven dat aanwijzingen in bepaalde andere bepalingen zijn geregeld dan die worden genoemd in het huidige artikel 34.

Onderdelen I en J (artikelen 36 en 37)

Er is voor gekozen om de European Instructions (EI) per 1 september 2023 in Nederland te laten gelden. De EI is een uniforme methode voor ERTMS-gerelateerde veiligheidscommunicatie op het spoor, doorgaans tussen machinist en treindienstleider. De EI staan in de nieuwe TSI OPE, Aanhangsel C.

Met gebruikmaking van artikel 5 van de huidige TSI OPE geldt het huidige Aanhangsel C uit 2019 nog niet in Nederland. In plaats daarvan geldt de voorganger van Aanhangsel C uit 2012 en artikel 4, tweede lid, 6, tweede lid, 10, tweede lid, 20, eerste lid, 26, eerste lid van het Besluit spoorverkeer, waarin is bepaald dat de beheerder aanwijzingen kan geven. Ook gelden de artikelen 36 en 37 van de Regeling spoorverkeer, waarin standaardaanwijzingen staan. Naar verwachting treedt per 1 september 2023 de nieuwe TSI OPE in werking, uitgezonderd Aanhangsel C (artikel 5 TSI OPE). Aanhangsel C geldt pas per 16 juni 2024. Een lidstaat kan echter bepalen dat het eerder van toepassing is. Met artikel 36 wordt bewerkstelligd dat Aanhangsel C al per 1 september 2023 in Nederland juridisch bindend is. Aanhangsel C vervangt de huidige artikelen 36 en 37 van de Regeling spoorverkeer.

In artikel 37, eerste lid, van de Regeling spoorverkeer was bepaald dat de aanwijzingen van artikel 36,

⁴ Stb. 2019, 61.



eerste, tweede en zesde lid, schriftelijke aanwijzingen waren in de zin van de TSI OPE, Aanhangsel B. Dit volgt echter al uit genoemd aanhangsel van de TSI OPE. Daarom is het eerste lid van artikel 37 vervallen.

Onderdeel K (artikel 38)

In artikel 38 van de Regeling spoorverkeer stond dat als spoorwegemplacementen, genoemd in artikel 30 van het Besluit spoorverkeer, waren aangewezen de spoorwegemplacementen, opgenomen in bijlage 6 bij die regeling. In artikel 30 van het Besluit spoorverkeer worden de spoorwegemplacementen zelf echter niet genoemd. Artikel 30 van het Besluit spoorverkeer biedt alleen een delegatiegrondslag. Met de wijziging van 'genoemd' in 'als bedoeld' in artikel 38 van de Regeling spoorverkeer is deze wetstechnische omissie hersteld.

Onderdelen L en N (artikel 40a en bijlage 8)

Artikel 10 van het Besluit spoorverkeer is vervallen. Het omgrenzingsprofiel wordt niet meer bij ministeriële regeling, maar in de netverklaring vastgesteld, bij wijze van verkeersleiding-aanwijzing van de beheerder. In artikel 40a van de Regeling spoorverkeer stond dat het profiel was opgenomen in bijlage 8 van de Regeling spoorverkeer. In verband met het vervallen van artikel 10 van het Besluit spoorverkeer zijn artikel 40a en bijlage 8 van de Regeling spoorverkeer vervallen.

Onderdeel M (bijlage 4)

Het stopbord van rij nummer 301 van Bijlage 4 was per abuis aangeduid als S-bord in plaats van als stopbord. Deze omissie is hierbij hersteld.

Artikel II

(Artikel 34a Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen)

Er is een entiteit die is belast met het onderhoud van het spoorvoertuig dat op de hoofdspoorweg wordt gebruikt. De entiteit zorgt dat het desbetreffende spoorvoertuig in veilige staat is (artikel 36, eerste lid, van de Spoorwegwet). Daartoe voldoet de entiteit aan bepaalde regels en past deze een onderhoudssysteem toe waarvoor bepaalde eisen gelden (artikel 38, eerste lid, aanhef en onderdeel a, van de Spoorwegwet en artikel 34, tweede lid, van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen). De regels en eisen staan in de rechtstreeks werkende Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779.⁵ De belangrijkste eis is dat de entiteit gecertificeerd is (artikel 3, eerste lid, van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779). Vanaf 16 juni 2022 dienen alle entiteiten aan deze verordening te voldoen (artikel 15, vijfde lid, van uitvoeringsverordening (EU) 2019/779). Een lidstaat kan echter bepalen dat met alternatieve maatregelen kan worden voldaan aan de verplichting om een met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen, ten aanzien van – onder meer – spoorvoertuigen die worden gebruikt op de in artikel 2, derde lid, onderdeel b, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn bedoelde netwerken (artikel 15, eerste lid, onderdeel d, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). De uitzondering wordt vormgegeven met een bepaling in de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen waarbij, met inachtneming van de artikelen 2 en 15 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, spoorvoertuigen worden aangewezen waarop artikel 36, eerste lid, van de Spoorwegwet niet of niet geheel van toepassing is en waarbij regels worden gesteld met betrekking tot het onderhoud van die spoorvoertuigen (artikel 38, derde lid, van de Spoorwegwet).

Voor deze uitzondering is gekozen omdat de eisen uit genoemde uitvoeringsverordening in de praktijk onevenredig zwaar blijken voor de organisaties die met historische spoorvoertuigen rijden. Het gaat doorgaans om organisaties die voornamelijk met vrijwilligers werken. Bovendien gaat het om spoorvoertuigen die in technisch opzicht eenvoudiger zijn dan moderne spoorvoertuigen. Tot slot worden de spoorvoertuigen niet in de reguliere treindienst op hoofdspoorwegen gebruikt, maar incidenteel, zodat het risico op onveilig spoorverkeer op de hoofdspoorweg beperkt is.

De uitzondering houdt in dat voor spoorvoertuigen die hoofdzakelijk worden gebruikt op spoorwegen voor strikt historisch gebruik, als bedoeld in artikel 2, derde lid, onderdeel b, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, met alternatieve maatregelen kan worden voldaan aan de verplichting inzake de met het onderhoud belaste entiteit.

⁵ Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779 van de Commissie van 16 mei 2019 tot vaststelling van nadere bepalingen inzake een systeem voor de certificering van met het onderhoud van voertuigen belaste entiteiten overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 445/2011 van de Commissie.



De alternatieve maatregelen bestaan uit de algemeen geformuleerde eisen van Bijlage III van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Hiermee is bedoeld aan te sluiten bij de spoorwegveiligheidsrichtlijn zonder de onevenredig zware eisen die voortvloeien uit genoemde uitvoeringsverordening. Het is aan de ILT om te bepalen of aan de alternatieve maatregelen is voldaan.

Artikel 34a is beperkt tot spoorvoertuigen voor strikt historisch gebruik die hoofdzakelijk worden ingezet op spoorwegen voor strikt historisch gebruik. Daarmee is beoogd te voorkomen dat commercieel ingestelde ondernemingen oude spoorvoertuigen inzetten om te ontkomen aan de onderhoudsverplichting, bedoeld in artikel 34, tweede lid, van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen.

In artikel 34a, tweede lid, is bepaald dat Onze Minister de alternatieve maatregelen toepast overeenkomstig artikel 15, tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Gelet op dat artikellid worden de alternatieve maatregelen toegepast aan de hand van afwijkingen bij de registratie van spoorvoertuigen krachtens artikel 47 van de interoperabiliteitsrichtlijn voor wat de aanwijzing van de met het onderhoud belaste entiteit betreft of bij de afgifte van unieke veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen aan spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders krachtens artikel 10 en artikel 12 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, voor wat de aanwijzing of certificering van de met het onderhoud belaste entiteit betreft.

Bijlage 1. Transponeringstabel

Met dit wijzigingsbesluit is een aantal artikelen vervallen in de Regeling spoorverkeer wegens overlap of strijd met de in paragraaf 1 genoemde Uitvoeringsverordeningen. In onderstaande tabel is te zien in welke paragrafen of punten van de bijlage van welke Uitvoeringsverordening de onderwerpen van de vervallen artikelen van de Regeling spoorverkeer zijn opgenomen.

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatie-regeling of bestaande regeling	Beleidsruimte	Invulling beleidsruimte
Aanhangsel I TSI OPE (Lijst van open punten) Aanhangsel B, onder B2, punt 1 TSI OPE (Zandstrooien)	Artikel 3 Regeling spoorverkeer		
Bijlage, punt 2.2., Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 (Specifieke eisen voor het infrastructuurregister) Bijlage, Tabel 1, punt 1.1.1.3.11.2., Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 (Beschikbaarheid van aanvullende informatie bij de IB) Bijlage, Tabel 1, punt 1.1.1.3.11.3., Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 (Documenten van de IB met betrekking tot het remvermogen) 4.2.2.6.2. TSI OPE (Remprestaties) 4.2.4.1. TSI L&P (Remsysteem algemeen)	Artikel 8 Regeling spoorverkeer		
4.2.2.8 TSI OPE (Eisen voor waarneembaarheid van seinen en borden)	Artikel 27 Regeling spoorverkeer		
Aanhangsel B van de TSI OPE	Artikel 37, eerste lid, Regeling spoorverkeer		

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