



## Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 29 september 2023, nr. IENW/BSK-2023/266327, tot wijziging van de Regeling spoorverkeer in verband met herstel van enige omissies;

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 9 en 36 van het Besluit spoorverkeer;

BESLUIT:

### ARTIKEL I

De Regeling spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. 'ADOB automatische dubbele overwegbomen;' vervalt.
2. 'AHOB: automatische halve overwegbomen;' vervalt.
3. 'AKI: automatische knipperlichtinstallatie;' vervalt.
4. 'AOB: automatische overpadbomen;' vervalt.
5. 'ETCS-cabinesein: sein, getoond op de ETCS-bestuurdersinterface, bedoeld in paragraaf 4.3 van de bijlage behorende bij beschikking nr. 2006/679/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 2006 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem 'Besturing en Seingeving' van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PbEU L 284) dan wel op de bestuurdersinterface, bedoeld in paragraaf 4.3 van de bijlage behorende bij beschikking nr. 2006/860/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 7 november 2006 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem 'Besturing en Seingeving' van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem en tot wijziging van bijlage A bij Beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem 'Besturing en Seingeving' van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PbEU L 342);' vervalt;
6. 'krachtvoertuig: spoorvoertuig met eigen voortbewegingsinrichting;' vervalt.
7. 'rijtuig: spoorvoertuig hoofdzakelijk bestemd voor het vervoer van personen, zonder eigen voortbewegingsinrichting;' vervalt.
8. De puntkomma na de zinsnede 'geen rood licht kan uitstralen' in de omschrijving van de definitie 'voorsein' wordt vervangen door een punt.

'wagen: spoorvoertuig zonder eigen voortbewegingsinrichting, bestemd voor het vervoer van goederen.' vervalt.

B

Artikel 24 wordt als volgt gewijzigd:

Het tweede lid alsmede de aanduiding '1.' voor het eerste lid vervallen.

C

In artikel 31, zevende lid, wordt de zinsnede 'geldt tot het tijdstip waarop het in punt 6.10 van het document' vervangen door 'geldt tot het tijdstip waarop het in punt 6.11.2 van het document'.



## D

Artikel 32, eerste lid, onderdeel a, komt te luiden:

- a. er geen toestemming is om een stoptonend sein te passeren;

## E

Artikel 33 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste en tweede lid komen te luiden:

1. Lichtseinen die rood licht uitstralen mogen voorbijgereden worden indien de treindienstleider toestemming heeft gegeven voor het passeren van een stoptonend sein.
2. Een P-sein dat rood licht uitstraalt mag ook voorbijgereden worden indien geen spreekverbinding met de treindienstleider tot stand kan worden gebracht.

2. In het vierde lid, onderdeel b, wordt de zinsnede 'het niet goed functioneren van een AKI, AHOB, ADOB of AOB' vervangen door 'het niet goed functioneren van een overweg'.

## F

In artikel 36, wordt de zinsnede 'aanhangsel C2, zoals gewijzigd in 2023' vervangen door 'aanhangsel C, zoals gewijzigd in 2023'.

## G

Bijlage 4, behorende bij artikel 24 van de Regeling spoorverkeer, wordt als volgt gewijzigd:

1. In hoofdstuk 12. Overige vaste seinen, wordt in de rij die in de eerste kolom wordt aangeduid met Nr. 318a, in de derde kolom de zin 'Aanduiding van het beginpunt van de aankondiging van een AKI, AHOB, ADOB of AOB' vervangen door 'Aanduiding van het beginpunt van de aankondiging van een overweg'

2. In hoofdstuk 12. Overige vaste seinen, wordt in de rij die in de eerste kolom wordt aangeduid met Nr. 318b de zin 'Aanduiding van het beginpunt van de aankondiging van twee, achter elkaar gelegen AKI's, AHOB's, ADOB's of AOB's.' vervangen door 'Aanduiding van het beginpunt van de aankondiging van twee achter elkaar gelegen overwegen.'

## ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2023 en werkt ten aanzien van artikel I, onderdelen D, E, F en G terug tot en met 1 september 2023. Indien de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 1 oktober 2023, treedt zij 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, onderdelen D, E, F en G terug tot en met 1 september 2023.

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

Deze regeling wijzigt de Regeling spoorverkeer in verband met herstel van enige omissies. De Regeling spoorverkeer is gebaseerd op het Besluit spoorverkeer.

De Regeling spoorverkeer is laatstelijk gewijzigd per 1 juli 2023.<sup>1</sup> In de daartoe strekkende wijzigingsregeling staat een aantal foutjes. Deze worden met de onderhavige wijzigingsregeling hersteld.

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

De interoperabiliteitsrichtlijn<sup>2</sup> beschrijft de essentiële eisen voor de interoperabiliteit van het spoorwegaansysteem. Het spoorwegaansysteem is nader geduid in bijlage I bij de interoperabiliteitsrichtlijn.

De essentiële eisen zijn uitgewerkt in door de Europese Commissie vastgestelde technische specificaties inzake interoperabiliteit (hierna: TSI's). Dit zijn uitvoeringsverordeningen. Uitvoeringsverordeningen werken rechtstreeks. De TSI's bevatten gedetailleerde voorschriften, die vanwege de rechtstreekse werking ervan niet in de nationale regelgeving mogen blijven staan.

De TSI die voor deze wijzigingsregeling van belang is, is de TSI OPE.<sup>3</sup> De TSI OPE is van toepassing op het subsysteem exploitatie en verkeersleiding als beschreven in punt 2.5 van bijlage II bij de interoperabiliteitsrichtlijn. Het subsysteem maakt deel uit van het spoorwegaansysteem van de Europese Unie.

De nationale veiligheidsinstantie, in Nederland de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), ziet erop toe dat de activiteiten van onder meer de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder volgens de TSI's worden uitgevoerd. Voor nationale 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.

In deze wijzigingsregeling is uitgegaan van de TSI OPE zoals deze op 28 september 2023 in werking treedt.

### 3. Inhoud van regeling

Een aantal definities in artikel 1 vervalt omdat het onderscheidend vermogen ontbreekt, in de praktijk nadere definiëring niet nodig is of de definitie niet wordt gebruikt in de Regeling spoorverkeer. Artikel 24, tweede lid, vervalt omdat het door een inmiddels gewijzigde TSI OPE geen toegevoegde waarde biedt. In artikel 31 is een onjuiste verwijzing recht gezet. De artikelen 32, 33, het per 1 september 2023 gewijzigde artikel 36 en bijlage 4 van de Regeling spoorverkeer zijn aangepast aan de toepasselijkheid van de TSI OPE, Aanhangsel C.

### 4. Financiële gevolgen (inclusief regeldruk gevolgen)

De wijzigingsregeling leidt niet tot extra nalevingskosten voor de spoorsector, waaronder de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen. Er is geen verandering in regeldruk voor spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder. Om deze reden is deze wijzigingsregeling niet aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voor advies voorgelegd.

### 5. Advies en consultatie

Gezien de beperkte wijzigingen is er geen handhavings- uitvoerbaarheids- of fraudebestendigheids-toets uitgevoerd op deze regeling. In plaats daarvan is de regeling informeel afgestemd met de Inspectie Leefomgeving en Transport en ProRail.

<sup>1</sup> 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 spoorwegaansysteem 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, artikel III, Stcrt. 2023, nr 17484

<sup>2</sup> Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegaansysteem in de Europese Unie (PbEU 2016 L138).

<sup>3</sup> 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 spoorwegaansysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU (PbEU 2019, L 139).



De regeling spitst zich toe op herstel van omissies. Het betreft regelgeving zonder noemenswaardige gevolgen voor burgers, bedrijven of instellingen. Daarom is besloten af te zien van consultatie van betrokken partijen, zoals spoorwegondernemingen en de Stichting Veiligheid & Vakmanschap Railvervoer.<sup>4</sup> Om eenzelfde reden is besloten om af te zien van internetconsultatie.

## **6. Vaste verandermomenten en inwerkingtreding**

De regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2023 en werkt ten aanzien van artikel I, onderdelen D, E, F en G terug tot en met 1 september 2023. De terugwerkende kracht tot en met 1 september 2023 vloeit eruit voort dat de TSI OPE, Aanhangsel C, zoals geldt per 28 september 2023, al per 1 september 2023 wordt toegepast door ProRail in zijn taak als treindienstleider en door NS in de hoedanigheid van werkgever die machinisten op een bepaalde manier opleidt. De Europese Commissie heeft ook op 8 maart 2023 ingestemd met het toepassen van de TSI OPE, Aanhangsel C, voordat deze in werking is getreden. De regeling is geen belastende regeling, zij tast de rechtszekerheid van de burger niet aan.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### **Artikel I**

##### *Onderdeel A (artikel 1)*

In artikel 1 van de Regeling spoorverkeer vervallen de definities van ADOB, AHOB, AKI en AOB, omdat alle overwegen van één van deze beveiligingsinstallaties zijn voorzien. Het maken van onderscheid door afzonderlijke definities heeft aldus geen doel. Daarnaast vervalt de definitie van ETCS-cabinesein, omdat in de praktijk nadere definiëring niet nodig is. Het is duidelijk wat met dit begrip wordt bedoeld. De betekenis die aan het begrip wordt toegekend, wijkt niet af van het normale spraakgebruik. Dit geldt ook voor de definitie van 'rijtuig'. De definitie van 'krachtvoertuig' is opgenomen in de rechtstreeks werkende TSI Locomotive & Passenger. Tot slot vervalt de definitie van 'wagen' om dat deze term niet meer in de Regeling spoorverkeer wordt gebruikt.

##### *Onderdeel B (artikel 24)*

In artikel 24, tweede lid, was bepaald dat in aanvulling op aanhangsel A van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, het in de punten 5.1.6 en 5.31.2 van het document, genoemd in dat aanhangsel, met betrekking tot het ETCS niveau 1 met seinen bepaalde van overeenkomstige toepassing is op het ETCS niveau 2 met seinen. Dit artikellid vervalt omdat in bedoeld document nauwelijks verschillen meer zijn tussen Level 1 en Level 2. Op de aspecten waar het document nog wel verschillen tussen Level 1 en Level 2 kent, zijn geen aanvullende regels in Nederland nodig. Dit maakt het tweede lid van artikel 24 overbodig.

##### *Onderdeel C (artikel 31)*

In artikel 31, zevende lid, wordt niet langer verwezen naar punt 6.10 van het in dat lid bedoelde document, maar naar punt 6.11.2. De verwijzing naar punt 6.10 betrof een verwijzing naar dat punt in de TSI OPE, versie 2, uit 2011. Dit punt is reeds vanaf 2016 (in versie 3) gewijzigd in punt 6.11.2.

##### *Onderdelen D en E (artikelen 32 en 33)*

Per 1 september 2023 worden op het Nederlandse deel van het spoorwegsysteem van de Europese Unie de *European Instructions* toegepast, bedoeld in de TSI OPE, Aanhangsel C.<sup>5</sup> Uit de *European Instructions* volgt dat spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders in de communicatieprocedures de Europese instructies onder meer gebruiken in geval van een toestemming om een einde van de rijtoestemming voorbij te rijden (TSI OPE, Aanhangsel C2, punt 1, onder 1). Het einde van de rijtoestemming (*End of Authority of EOA*) is in de TSI OPE, Aanhangsel J, gedefinieerd als 'Plaats tot waar een trein of rangeersamenstelling mag rijden'. In de TSI OPE is verder bepaald dat de verkeersleiding die toestemming aan de machinist geeft, dat de toestemming is vereist als een EOA voorbij

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2009/2010, 29 279, nr. 114.

<sup>5</sup> Artikel I, onderdeel F en artikel III, 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, Stcrt. 2023, nr 17484.



wordt gereden en dat de toestemming kan worden vergezeld van eventuele instructies die de machinist moet toepassen. Ook is in de TSI OPE bepaald dat de machinist de eventueel opgelegde snelheidsbeperking niet mag overschrijden tot het punt waarop de normale treindienst kan worden hervat (TSI OPE, Aanhangsel A, punt 6.30 en Aanhangsel B, punt 11).

In artikel 32, eerste lid, onderdeel a, en artikel 33, eerste lid, is de term *aanwijzing stoptonend sein* geschrapt in verband met het vervallen van de artikelen 36 en 37 per 1 september 2023. Overeenkomstig de TSI OPE is deze term vervangen door *toestemming van de treindienstleider* voor het passeren van een stoptonend sein. Het tweede lid, dat over een P-sein gaat, is opnieuw geformuleerd in verband met de gewijzigde formulering van het eerste lid. Daarbij is geen inhoudelijke wijziging beoogd.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat P-sein staat voor permissief sein. De risico's van het voorbijrijden van het rode P-sein zijn kleiner dan die bij een rood niet-P-sein, vanwege het feit dat achter het P-sein sprake is van een vrije baan. In verband hiermee mag de machinist in meer situaties een rood P-sein voorbijrijden dan andere seinen.

Voor een toelichting op het vervangen van de zinsnede 'het niet goed functioneren van een AKI, AHOB, ADOB of AOB' door 'het niet goed functioneren van een overweg', wordt verwezen naar de toelichting op artikel I, onderdeel A.

#### *Onderdeel F (artikel 36)*

In de voorgaande wijziging van artikel 36 is ten onrechte verwezen naar de TSI OPE, Aanhangsel C2. Dit dient TSI OPE, Aanhangsel C te zijn, zijnde de methode voor veiligheidsgerelateerde communicatie inclusief de methode voor mondelinge communicatie. Met het opnemen van de correcte verwijzing is deze omissie hersteld.

#### *Onderdeel G (bijlage 4)*

Bijlage 4, waarin de seinen en hun betekenis staan vermeld, is aangepast aan het vervallen van artikel 36 per 1 september 2023. In artikel 36 stond de Aanwijzing Verkeerd Spoor aangegeven. Omdat deze aanwijzing niet meer bestaat is de begeleidende tekst bij de seinbeelden 224 en 322 aangepast. Voor een toelichting op het vervangen van 'AKI, AHOB, ADOB of AOB' door 'overweg' in de tekst bij seinbeelden 318a en 318b, wordt verwezen naar de toelichting op artikel I, onderdeel A.

### **Artikel II**

Zie paragraaf 6 van het algemeen deel van deze toelichting.

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