



## Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 17 maart 2020, nr. IENW/BSK-2020/36183, tot wijziging van de Regeling Spoorverkeer in verband met het in lijn brengen van de Regeling spoorverkeer met de TSI Exploitatie en verkeersleiding

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 9 en 19, derde lid, van het Besluit spoorverkeer en de TSI Exploitatie en verkeersleiding;

BESLUIT:

### ARTIKEL I

De Regeling spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 vervallen de begripsbepalingen van 'het remgewicht van de trein', 'het totale gewicht' en 'het treingewicht'.

B

Hoofdstuk 2 komt te luiden: Remvoorschriften

C

Paragraaf 1, van hoofdstuk 2, komt te luiden:

*§ 1. Algemene bepaling*

D

Paragraaf 2, van hoofdstuk 2, komt te luiden:

*§ 2. Noodremmingsprestaties*

E

De artikelen 2, 6, 7 en 9 vervallen.

F

Artikel 8 komt te luiden:

#### Artikel 8

De noodremmingsprestaties van treinen zijn zodanig dat treinen op een dalende helling van 5 promille tot stilstand kunnen worden gebracht binnen de hierna genoemde maximaal toegestane remwegen:

Treinsnelheid	Maximaal toegestane remweg
$V_{\max} \leq 40$ km/u	400 m
$40 < V_{\max} \leq 60$ km/u	500 m
$60 < V_{\max} \leq 80$ km/u	800 m
$80 < V_{\max} \leq 130$ km/u	1.000 m
$130 < V_{\max} \leq 160$ km/u	1.150 m



---

G

De paragrafen 3 tot en met 6 van hoofdstuk 2 (artikelen 10 tot en met 22) vervallen.

H

De bijlagen 2 en 3 vervallen.

#### **ARTIKEL II**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2020.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*



## TOELICHTING

### 1. Schrappen van specifiek nationale voorschriften

De Regeling spoorverkeer bevat een groot aantal bepalingen die specifiek nationale voorschriften betreffen. Het betreffen bepalingen inzake de eisen die worden gesteld aan de beremming van treinen. Deze eisen hebben hun oorsprong in de oorspronkelijke NS-bedrijfsvoorschriften. Inmiddels is echter de TSI Exploitatie en verkeersleiding (TSI-OPE) van kracht, waarin nadrukkelijk de verantwoordelijkheid voor het vaststellen van de beremmingseisen van treinen wordt neergelegd bij de spoorwegondernemingen.<sup>1</sup> Specifieke nationale voorschriften met betrekking tot de eisen die worden gesteld aan de beremming van treinen belemmeren de interoperabiliteit en moeten om die reden zo veel mogelijk worden beperkt. Met deze regeling zijn de nationale eisen ten aanzien van de beremming van treinen grotendeels geschrapt. De eisen die na deze sanering resteren zijn de specifieke eisen ten aanzien van de maximaal toegestane remwegen in artikel 8 van de Regeling spoorverkeer. Deze zijn onlosmakelijk verbonden met de zogenaamde klasse B-treinbeveiligingssysteem die in de Nederlandse spoorweginfrastructuur en in het in Nederland toegelaten treinmaterieel zijn ingebouwd. Deze vormen een essentiële randvoorwaarde voor veilig treinverkeer op het Nederlandse spoorweganet.

### 2. Handhaafbaarheids- en uitvoerbaarheidstoetsen

Deze wijziging van de Regeling spoorverkeer is aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en ProRail voorgelegd voor een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets. Van de zijde van ProRail is verzocht om de voorgenomen uitzonderingsbepalingen van de Betuweroute en de HSL-Zuid in het voor consultatie voorgelegde (concept)artikel 8, tweede lid, van de Regeling spoorverkeer vooralsnog niet op te nemen vanwege de wens van ProRail om nader onderzoek te verrichten naar de voorgenomen uitzonderingsbepalingen. Aan dit verzoek is gehoor gegeven. De toets door ProRail heeft verder geleid tot enkele tekstuele en redactionele aanpassingen. Van de zijde van de ILT is medegedeeld geen bezwaar te hebben tegen de voorgenomen wijzigingen.

### 3. Consultatie

De wijzigingsregeling is aangeboden voor internetconsultatie. Door verschillende betrokkenen is opgemerkt dat ter bepaling van het remvermogen van treinen, spoorwegondernemingen informatie zullen behoeven van de infrastructuurbeheerder. Het verwijderen van beremmingsvoorschriften zoals neergelegd in onderhavige wijzigingsregeling is afgestemd met ProRail. Het uitgangspunt is dat de remtabellen inclusief de gehele set bepalingen (bijlagen 2 en 3 en de artikelen 9 tot en met 22 van de Regeling spoorverkeer) voor het bestaande spoorweganet als 'best practice' beschikbaar blijven voor de spoorwegondernemingen en ten dienste daarvan opgenomen worden in de Netverklaring van ProRail, een en ander conform de bepalingen die de TSI-OPE daaraan stelt.

### 4. Administratieve lasten

Deze regeling leidt niet tot administratieve lasten voor burgers en bedrijven. Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) deelt de analyse dat er geen gevolgen zijn voor de regeldruk. Om die reden heeft het ATR geen formeel advies uitgebracht.

### 5. Vaste verandermomenten

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Bekendmaking geschiedt uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding. Deze regeling treedt overeenkomstig het kabinetsbeleid in werking met ingang van 1 april 2020. In deze wijzigingsregeling wordt afgeweken van het uitgangspunt van een periode van twee maanden tussen bekendmaking en inwerkingtreding. Dit vanwege de wens om

<sup>1</sup> Verordening (EU) 2015/995 van de Commissie van 8 juni 2015 tot wijziging van Besluit 2012/757/EU betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie.



---

de Regeling spoorverkeer zo spoedig mogelijk in lijn te brengen met het Europese kader.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*