

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

tot wijziging van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen, het Besluit spoorverkeer en het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid in verband met de implementatie van 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 138/44) en richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138/102)

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 25 februari 2019, nr. IENW/BSK-2019/19068, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, gedaan in overeenstemming met de Minister van Justitie en Veiligheid;

Gelet op verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PbEU L 2016, 138), richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138/102), de artikelen 27, derde lid, en 65, eerste lid, van de Spoorwegwet en de artikelen 28, eerste lid, 96, eerste lid, van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, uitgebracht in overeenstemming met de Minister van Justitie en Veiligheid;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 vervallen de begripsbepalingen voor 'richtlijn 2004/49/EG' en 'veiligheidszorgsysteem', evenals de aanduidingen a, b en c voor de begripsbepalingen.

B

Het opschrift van hoofdstuk 3 komt te luiden:

Hoofdstuk 3. Enkele vrijstellingen verplichting veiligheidscertificaat

C

De artikelen 16, 16a en 16c tot en met 20a vervallen.

D

Artikel 16b, onderdeel c, komt te luiden:

c. een veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in artikel 32, eerste lid, onderdeel a, van de wet toepast dat voldoet aan bij ministeriële regeling te stellen regels; en.

E

In artikel 22 wordt 'Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen' vervangen door 'Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen'.

ARTIKEL II

Het Besluit spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 vervalt de begripsbepaling voor 'proefrit'.

B

De artikelen 7, 41 en 42 vervallen.

C

In artikel 13, derde lid, wordt 'als bedoeld in artikel 41, of waarvoor een ontheffing is afgegeven op grond van artikel 36, eerste of tiende lid, van de wet' vervangen door 'waarvoor een ontheffing is afgegeven op grond van artikel 26k, vijfde lid, van de wet of artikel 26q, zesde lid, van de wet'.

D

In artikel 35 vervalt '7, tweede lid,'.

E

In artikel 40 vervalt '7, eerste, derde en vierde lid,'.

ARTIKEL III

Het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel r komt te luiden:

r. spoorweg: een spoorwegsysteem van de Europese Unie als bedoeld in artikel 3, aanhef en onder 1, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, voor zover dat systeem is aangewezen in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen;

2. De onderdelen t en u komen te luiden:

t. spoorwegveiligheidsrichtlijn: richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138);

u. Nederlandse spoorwegveiligheidsinstantie: de door Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen dienst, belast met de taken van de nationale veiligheidsinstantie, bedoeld in artikel 3, onderdeel 7, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn;

3. Aan het slot wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

v. Europees Spoorwegbureau: het Spoorwegbureau van de Europese Unie, bedoeld in Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PbEU L 2016, 138).

B

Aan artikel 9 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Bij een melding in geval van een voorval in verband met een spoorweg of een andere railweg in Nederland, wordt alle beschikbare informatie over het voorval verstrekt. In voorkomend geval wordt de melding geactualiseerd zodra ontbrekende informatie beschikbaar wordt.

C

Onder vernummering van artikel 11d tot artikel 11f worden na artikel 11c in paragraaf 5 twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 11d

1. De raad biedt in geval van een voorval in verband met een spoorweg of een andere railweg in Nederland aan de betrokken infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen, de Nederlandse spoorwegveiligheidsinstantie, het Europees Spoorwegbureau, de slachtoffers en hun familieleden, de eigenaren van beschadigde eigendommen, fabrikanten, de betrokken noodhulpdiensten en vertegenwoordigers van het personeel en de gebruikers de mogelijkheid om relevante technische informatie te leveren om de kwaliteit van het onderzoeksrapport te verbeteren.

2. De raad neemt de redelijke behoeften van de slachtoffers en hun familieleden in aanmerking en houdt hen op de hoogte van de voortgang van het onderzoek.

Artikel 11e

De raad publiceert in geval van een voorval in verband met een spoorweg of een andere railweg in Nederland ten minste eenmaal per jaar een tussentijdse verklaring over het onderzoek indien het eindrapport niet binnen twaalf maanden na het voorval kan worden uitgebracht. In de tussentijdse verklaring gaat de raad in op de voortgang van het onderzoek en eventuele veiligheidskwesties die aan het licht zijn gekomen.

D

Artikel 11f (nieuw) wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'tot andere bestuursorganen of tot andere lidstaten' vervangen door 'tot andere bestuursorganen, andere lidstaten of het Europees Spoorwegbureau'.
2. In het tweede lid, wordt 'andere bestuursorganen alsmede andere lidstaten' vervangen door 'andere bestuursorganen, andere lidstaten of het Europees Spoorwegbureau'.

E

In artikel 13 wordt 'genoemd in artikel 1 van verordening nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van Europa van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau (Spoorwegbureauverordening) dan wel een internationale organisatie vervangen door: 'een internationale organisatie of andere derden'.

Artikel IV

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

NOTA VAN TOELICHTING

I. Algemeen deel

1. Inleiding

Het onderhavige besluit houdt verband met de omzetting van 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 138/44) (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 138/102) (hierna: de "spoorwegveiligheidsrichtlijn"). Deze richtlijnen maken onderdeel uit van de technische pijler van het zogeheten Europese Vierde Spoorwegpakket. Deze richtlijnen zijn voor het overgrote deel geïmplementeerd in de Spoorwegwet en nadere implementatie geschiedt in ministeriële regelingen. Voor een algemene toelichting ten aanzien van het Vierde Spoorwegpakket en de implementatie daarvan wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij het inmiddels aangenomen wetsvoorstel (*Stb. [pm]*) dat onder meer de Spoorwegwet wijzigt ter implementatie van het Vierde Spoorwegpakket (verder: wijzigingswetsvoorstel).¹ Lidstaten hadden de mogelijkheid om de implementatiedeadline van de interoperabiliteitsrichtlijn en de spoorwegveiligheidsrichtlijn een jaar uit te stellen. Beide richtlijnen moeten in Nederland uiterlijk 16 juni 2019 zijn omgezet in nationale regelgeving aangezien van de uitstelmogelijkheid geen gebruik is gemaakt.

2. Hoofdlijnen van de wijzigingen

Wijzigingen van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en van het Besluit spoorverkeer

In de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel is uitvoerig ingegaan op de inhoud van de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket. In het kort komt het erop neer dat het Europees Spoorwegbureau nieuwe taken krijgt met betrekking tot veiligheids certificering van spoorwegondernemingen die in de Europese Unie opereren en de vergunningverlening voor het in de handel brengen van spoorvoertuigen binnen de Europese Unie. In de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel is ook ingegaan op de gekozen systematiek ten aanzien van delegatiegrondslagen. Voor de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket betekent deze systematiek dat de hoofdlijnen op wetsniveau zijn opgenomen en details op het niveau van een ministeriële regeling worden geregeld. Dit heeft tot gevolg dat een aantal onderwerpen niet langer op het niveau van de wet of algemene maatregel wordt geregeld, maar in een ministeriële regeling. Bij de aanpassingen van de algemene maatregelen van bestuur in onderhavig besluit, gaat het met name om het aanpassen van verwijzingen en om het laten vervallen van een aantal artikelen, door de aangepaste systematiek van de Spoorwegwet.

Het onderhavige besluit wijzigt het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en het Besluit spoorverkeer. De citeertitel van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen wordt in dit besluit gewijzigd in het 'Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat

¹ *Kamerstukken II 2017/18, 34914, nr. 3.*

hoofdspoorwegen', omdat niet alleen in dit besluit, maar ook in de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen vrijstellingen kunnen worden opgenomen.

Wijzigingen van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid

Daarnaast wijzigt onderhavig besluit het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid. De spoorwegveiligheidsrichtlijn stelt regels over het onderzoek naar ongevallen en incidenten op het spoor. De Onderzoeksraad voor veiligheid, bedoeld in artikel 2 van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid (hierna: de raad), is het onafhankelijke onderzoeksorgaan dat in Nederland bevoegd is onderzoek te doen naar rampen, ongevallen en incidenten, onder andere in verband met een spoorweg of een andere railweg in Nederland. In de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid is het relevante kader vervat voor de taakuitoefening, bevoegdheden en verplichtingen van de raad bij het onderzoeken van ongevallen en incidenten (voorvallen in de zin van artikel 1, eerste lid en onder f, van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid). In het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid en de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid zijn, aanvullend op de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, sectorspecifieke regels geïmplementeerd die vaak Unierechtelijke verplichtingen als oorsprong hebben. Het gaat daarbij met name om de sectoren: luchtvaart, scheepvaart en spoor.

De spoorwegveiligheidsrichtlijn vervangt Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op het communautaire spoorwegen (PbEU L 164) (hierna: richtlijn 2004/49/EG).² Richtlijn 2004/49/EG bevatte een hoofdstuk waarin regels waren opgenomen over het verrichten van onderzoek naar voorvallen in verband met een spoorweg. Deze regels zijn bij de omzetting van richtlijn 2004/49/EG reeds geïmplementeerd in het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid en in de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid.³

De verwijzingen in het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid en de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid naar richtlijn 2004/49/EG behoeven aanpassing onder de nieuwe spoorwegveiligheidsrichtlijn. Ook is aan de nieuwe spoorwegveiligheidsrichtlijn een aantal nieuwe (deel)voorschriften toegevoegd die implementatie behoeven in het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid en in de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid. Dit besluit strekt tot aanpassingen in het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid die nodig zijn voor de implementatie van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Het gaat daarbij om de volgende voorschriften. In de eerste plaats om voorschriften die betrekking op het beschikbaar stellen van informatie door spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en de Nederlandse spoorwegveiligheidsinstantie bij een melding van een voorval (artikel 22, derde lid). In de tweede plaats om voorschriften die zien op de mogelijkheid voor partijen en

² Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering.

³ Zie Besluit van 18 april 2007 tot wijziging van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen, van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid, van het Besluit Spoorweginfrastructuur en van het Besluit spoorverkeer ter implementatie van richtlijn 2004/49/EG (Spoorwegveiligheidsrichtlijn) en van richtlijn 2004/50/EG tot wijziging van richtlijn 96/48/EG en van richtlijn 2001/16/EG, Stb 2007, 170, Besluit van 26 november 2015, houdende wijziging van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid in verband met de nadere implementatie van richtlijn 2004/49/EG en richtlijn 2009/18/EG, en Wijziging Regeling veiligheidsattest hoofdspoorwegen, Regeling keuring spoorvoertuigen en Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid ter implementatie van enkele richtlijnen, Stcrt. 2007, nr. 85 en de Regeling van de Minister van Veiligheid en Justitie van 7 mei 2015, nr. 638410, houdende wijziging van de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid in verband met de nadere implementatie van richtlijn 2004/49/EG, Stcrt. 2015, nr. 13075.

particulieren die betrokken zijn geraakt bij een voorval in verband met een spoorweg, om relevante informatie te leveren die de kwaliteit van het onderzoeksrapport van de raad kan verbeteren en de opdracht aan de raad om bij het onderzoek de redelijke behoeften van slachtoffers en hun familieleden in aanmerking te nemen (artikel 23, derde lid). In de derde plaats om voorschriften die het publiceren van een tussentijdse verklaring indien het onderzoeksrapport niet binnen twaalf maanden kan worden gepubliceerd en een nieuwe rapportagestructuur betreffen (artikel 24, tweede lid) en in de vierde plaats om de verplichting voor het Europees Spoorwegbureau om de raad periodiek te informeren over hoe vervolg wordt gegeven aan de aanbevelingen van de raad (artikel 26, derde lid). Volledigheidshalve wordt vermeld dat artikel 21, tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn nieuwe voorschriften stelt ter zake van de onderzoeksbevoegdheden van de raad; deze nieuwe voorschriften behoeven geen implementatie, omdat de artikelen 36 tot en met 40 van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid en aanvullend daarop afdeling 5.2 van de Algemene wet bestuursrecht een dekkend geheel van onderzoeks- en toezichtsbevoegdheden omvat. De verplichting voor de raad uit artikel 22, derde lid, om onverwijld en in elk geval binnen uiterlijk twee maanden na ontvangst van de melding van het ongeval of incident te beslissen of er een onderzoek wordt ingesteld, behoeft geen implementatie. Uit artikel 41, eerste en derde lid, van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid volgt namelijk al dat de raad binnen vijf dagen na het voorval beslist of er een onderzoek wordt ingesteld. Artikel 22, zevende lid, wordt evenmin geïmplementeerd in regelgeving, omdat dit voorschrift ten uitvoer wordt gelegd door feitelijk handelen van de raad. De Onderzoeksraad voor veiligheid neemt structureel deel aan vergaderingen die worden georganiseerd met alle Europese onderzoeksinstanties en het Europees Spoorwegbureau. Daarnaast is een peer-review programma opgezet waaraan ook de Onderzoeksraad voor veiligheid deelneemt.

Zoals in de inleiding aangegeven, maakt de nieuwe spoorwegveiligheidsrichtlijn onderdeel uit van het Europese Vierde Spoorwegpakket dat voor een belangrijk deel wordt omgezet in de spoorwegwetgeving bij het wetsvoorstel tot wijziging van onder andere de Spoorwegwet.⁴ Van het Europese Vierde Spoorwegpakket maakt ook onderdeel uit de nieuwe Spoorwegbureauverordening, die een aantal nieuwe taken en bevoegdheden belegt bij het Europees Spoorwegbureau.⁵ De nieuwe spoorwegveiligheidsrichtlijn hangt in materiële zin nauw samen met de nieuwe Spoorwegbureauverordening. In de spoorwegveiligheidsrichtlijn zijn enkele voorschriften opgenomen die betrekking hebben op de nieuwe taken en bevoegdheden van het Europees Spoorwegbureau. Het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid en de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid worden hierop aangepast. Ook zijn verwijzingen naar de nieuwe Spoorwegbureauverordening geactualiseerd.

Artikel 96, eerste lid, van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid bepaalt dat in verband met internationale verdragen en besluiten van volkenrechtelijke organisaties bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels kunnen worden gesteld met betrekking tot de raad, zijn taak en de uitoefening daarvan. De omzetting van de spoorwegveiligheidsrichtlijn strekt tot nadere regels van dergelijke aard en wordt dan ook grotendeels gebaseerd op deze grondslag. Bij de omzetting wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de letterlijke bewoordingen van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

⁴ *Kamerstukken II 2017/18, 34914, nr. 2.*

⁵ Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PbEU L 2016, 138).

Hierna wordt in de artikelsgewijze toelichting bij artikel III nader ingegaan op de wijze van regeling van voornoemde voorschriften. De aanpassingen ter implementatie van de spoorwegveiligheidsrichtlijn in de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid worden geregeld in een separate aanpassingsregeling die inhoudelijk een geheel vormt met dit aanpassingsbesluit.

3. Transponeringstabel

Wijzigingen van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en van het Besluit spoorverkeer

Het besluit houdt weliswaar verband met de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket, maar de bepalingen van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de interoperabiliteitsrichtlijn – en waar van toepassing de gedelegeerde- en uitvoeringshandelingen – zijn materieel omgezet op wetsniveau en in ministeriële regelingen. Enkel de wijziging van artikel 16b van het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen heeft betrekking op de invulling van de reikwijdte van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Beleidsinhoudelijk is hier geen sprake van een wijziging.

Het besluit bevat ten aanzien van de wijziging van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en van het Besluit spoorverkeer slechts aanpassingen die het gevolg zijn van wijzigingen van de Spoorwegwet. Het betreft voornamelijk wijzigingen in verwijzingen en het vervallen van artikelen. In deze toelichting is daarom geen transponeringstabel opgenomen.

Wijzigingen van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid

In onderstaande transponeringstabel wordt vermeld op welke wijze de spoorwegveiligheidsrichtlijn is geïmplementeerd in de regelgeving die de Onderzoeksraad voor veiligheid betreft (het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid en de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid). Deze transponeringstabel wordt tevens opgenomen bij de ministeriële regeling ter nadere implementatie van de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de implementatie in dit wijzigingsbesluit betrekking heeft op (deel)voorschriften uit de spoorwegveiligheidsrichtlijn die nieuw zijn ten opzichte van richtlijn 2004/49/EG, welke richtlijn reeds is geïmplementeerd in de regelgeving ter zake van de Onderzoeksraad voor veiligheid. Voorts worden de verwijzingen in het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid en de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid aangepast aan de nieuwe spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Te implementeren bepaling (nieuwe (deel)voorschriften) spoorwegveiligheidsrichtlijn 2016/798	Geïmplementeerd in Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid	Geïmplementeerd in Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid
<i>Artikel 3</i> inzake definitie "spoorweg"	Artikel 1, onderdeel r	Artikel 1, onderdeel q
<i>Artikel 3</i> inzake definitie "spoorwegveiligheidsrichtlijn"	Artikel 1, onderdeel t	Artikel 1, onderdeel o
<i>Artikel 3</i> inzake definitie "Nederlandse spoorwegveiligheidsinstantie"	Artikel 1, onderdeel u	N.v.t.
<i>Artikel 3</i> inzake Definitie "Europees Spoorwegbureau"	Artikel 1, onderdeel v, artikel 13	Artikel 1, onderdeel r
<i>Artikel 21, tweede lid</i> , inzake	Behoeft geen implementatie,	Idem.

onderzoeksbevoegdheden van de raad.	omdat de onderzoeks- en toezichtsbevoegdheden reeds zijn geregeld in de artikelen 36 t/m 40 van de Rijkswet OvV (bevoegdheden tot plaatsen betreden, inlichtingen te vorderen, inzage te vorderen van zakelijke gegevens en bescheiden, zaken te onderzoeken en de verplichting aan eenieder om medewerking te verlenen aan het onderzoek). Afdeling 5.2 van de Algemene wet bestuursrecht heeft aanvullende werking.	
<i>Artikel 22, derde lid</i> , inzake de volledige informatieverstrekking meldplichtigen.	Artikel 9, derde lid (informatieverstrekking door meldplichtigen)	N.v.t.
<i>Artikel 22, derde lid</i> , inzake de verplichting voor de raad om binnen twee maanden na ontvangst melding te beslissen over instellen van een onderzoek.	Behoeft geen implementatie. De verplichting voor de raad om binnen twee maanden na de ontvangst van de melding te beslissen of er een onderzoek wordt ingesteld behoeft geen implementatie, omdat de termijn waarbinnen dient te worden beslist al is geregeld in artikel 41, eerste en derde lid, van de Rijkswet OvV. Dat artikel bepaalt dat er binnen 5 dagen na het voorval moet worden bepaald of er een onderzoek wordt ingesteld.	Idem.
<i>Artikel 22, zevende lid</i> , inzake verplichting voor raad om met behulp van het Europees Spoorwegbureau ervaringen uit te wisselen met onderzoeksorganen van andere lidstaten en een programma voor collegiale toetsing te ontwikkelen en resultaten daarvan te publiceren.	Behoeft geen implementatie, omdat het om feitelijk handelen gaat. (Zie ook Aanwijzing voor de regelgeving 9.6). De Onderzoeksraad voor veiligheid neemt structureel deel aan vergaderingen die worden georganiseerd met alle Europese onderzoeksinstanties en het Europees Spoorwegbureau. Daarnaast is een peer-review programma opgezet waaraan ook de Onderzoeksraad voor	Idem.

	veiligheid deelneemt.	
<i>Artikel 23, derde lid</i> , inzake betrokkenheid professionele partijen en particulieren bij voorval.	Artikel 11d (nieuw), eerste en tweede lid.	N.v.t.
<i>Artikel 24, tweede lid</i> , inzake de rapportage.	Artikel 11e (nieuw) inzake de tussentijdse verklaring	Artikel 17a, eerste en tweede lid, inzake de vorm van rapportagestructuur en artikel 17a, derde lid, inzake de toezending van het rapport aan de kring van betrokkenen genoemd in 11d, eerste lid, van het Besluit OvV. Artikel 17a, vierde lid, betreft een technische aanpassing en omzetting van de eerder geïmplementeerde verplichting voor de raad om jaarlijks het jaarverslag aan het Europees Spoorwegbureau toe te zenden ex artikel 25, tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.
<i>Artikel 26, derde lid</i> , inzake opvolging van de aanbevelingen van de raad.	Artikel 11d oud (11f nieuw) in Besluit OvV aangepast door "Europees Spoorwegbureau" toe te voegen aan kring van betrokkenen die de raad in kennis moeten stellen van het vervolg op aanbevelingen.	N.v.t.

4. Gevolgen, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Wijzigingen van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en van het Besluit spoorverkeer

Voor een toelichting van de financiële gevolgen van de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket wordt kortheidshalve verwezen naar paragraaf 4.2 van de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel.

Wijzigingen van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid

Ter zake van de financiële gevolgen voor de Onderzoeksraad voor veiligheid is relevant dat de verplichtingen die voortvloeien uit de spoorwegveiligheidsrichtlijn geïntegreerd worden in de uitoefening van de taken die de Onderzoeksraad voor veiligheid reeds uitoefent in het kader van het onderzoek naar ongevallen en incidenten op het spoor. De financiële gevolgen zijn om die reden beperkt en worden bekostigd uit het jaarlijkse exploitatiebudget van de Onderzoeksraad voor veiligheid dat ten laste komt van de begroting van het ministerie van Justitie en Veiligheid.

De spoorwegveiligheidsrichtlijn behelst enkele additionele verplichtingen voor de Onderzoeksraad voor veiligheid bij het verrichten van onderzoek naar incidenten en 10

ongevallen op het spoor. De uitvoeringsgevolgen van deze verplichtingen zijn beperkt. Het gaat in dit besluit om de verplichtingen opgenomen in de artikelen 11d en 11e, namelijk de verplichting om alle betrokkenen de mogelijkheid te bieden om relevante technische informatie aan te leveren ter verbetering van de kwaliteit van het onderzoeksrapport, de verplichting om de redelijke behoeften van slachtoffers en hun familieleden in aanmerking te nemen en hen op de hoogte houden van de voortgang van het onderzoek alsmede de verplichting om een tussentijdse verklaring uit te brengen in het geval het eindrapport niet binnen twaalf maanden na het voorval kan worden uitgebracht. Ook wordt in het nieuwe artikel 11f verduidelijkt dat de Onderzoeksraad voor veiligheid een aanbeveling kan doen aan het Europees Spoorwegbureau. De uitvoering van deze verplichtingen wordt geïntegreerd in de uitoefening van de taken die de Onderzoeksraad voor veiligheid reeds uitoefent in het kader van het onderzoek naar ongevallen en incidenten op het spoor. De uitvoeringsgevolgen daarvan zijn om die reden beperkt. De verplichting en de daarmee samenhangende uitvoeringsgevolgen voor het Europees Spoorwegbureau om de Onderzoeksraad voor veiligheid ten minste eenmaal per jaar te informeren over het vervolg op eventuele aanbevelingen, vloeit eveneens voort uit de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Voorts zijn er uitvoeringsgevolgen verbonden aan de in dit besluit ter implementatie van de spoorwegveiligheidsrichtlijn opgenomen verplichting dat in het geval melding wordt gedaan van een voorval in verband met een spoorweg of een andere railweg in Nederland, alle beschikbare informatie over het voorval moet worden verstrekt alsmede dat in voorkomend geval de melding geactualiseerd moet worden zodra (eventueel) ontbrekende informatie beschikbaar wordt. Deze verplichting zal in de praktijk vooral van betekenis zijn voor de meldingsplichtigen genoemd in artikel 9, eerste lid, onderdeel f, van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid, namelijk de exploitant van een railvoertuig dat betrokken is bij het voorval, de Nederlandse spoorwegveiligheidsinstantie, de betrokken verkeersleiding en de betrokken beheerder van de betrokken railweg of daarmee vergelijkbare geleider. Gelet op het feit dat deze verplichting nauw samenhangt met de reeds geregelde meldingsplicht, zullen de uitvoeringsgevolgen ook hierbij van beperkte aard zijn.

5. Advies en consultatie

Wijzigingen van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en het Besluit spoorverkeer

Bij de voorbereiding van de wijzigingen van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en het Besluit spoorverkeer is betrokkenheid geweest van de Autoriteit Consument en Markt (hierna de ACM), ProRail en de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna de ILT). Op genoemde wijzigingen hebben de ACM en ProRail een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets (UenH-toets) uitgevoerd, de ILT heeft een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uitgevoerd. De lagere regelgeving is tevens voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). Voorts hebben belangstellenden de mogelijkheid gehad om door middel van internetconsultatie te reageren.

De ACM en ProRail hebben geen opmerkingen gemaakt over de wijzigingen van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en het Besluit spoorverkeer. De ILT heeft enkele opmerkingen gemaakt naar aanleiding van het vervallen van artikel 7 van het Besluit spoorverkeer (over proefritten). De door de ILT gewenste inhoudelijke aanpassingen van de regels over proefritten vallen echter buiten de reikwijdte van de beleidsarme één-op-één implementatie van het Vierde Spoorwegpakket. Het vervallen van artikel 7 van het Besluit spoorverkeer is overigens slechts vanwege juridisch-technische reden: de inhoud van het artikel wordt opgenomen

in de nieuwe Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen. De ILT heeft geen opmerkingen gemaakt ten aanzien van de overige wijzigingen in onderhavig besluit.

Het ATR heeft advies uitgebracht over de lagere regelgeving ter implementatie van het Vierde Spoorwegpakket. Ten aanzien van de werkbaarheid van de uitvoeringswijze merkt het ATR op dat een passende inwerkingtredingsdatum en voldoende tijd tussen publicatie en inwerkingtreding van belang is, omdat dit voor partijen voldoende gelegenheid biedt om zich voor te bereiden op nieuwe of wijzigende verplichtingen in die regelgeving. Naar aanleiding hiervan wordt opgemerkt dat in de artikelsgewijze toelichting bij artikel IV wordt ingegaan op het afwijken van de vaste verandermomenten.

De reacties in de internetconsultatie op de lagere regelgeving hadden geen betrekking op de wijzigingen van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en het Besluit spoorverkeer, behoudens een opmerking van de Federatie van Mobiliteitsbedrijven in Nederland (FMN). FMN merkt op dat diverse nu in het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en in het Besluit spoorverkeer opgenomen bepalingen zijn vervallen en deels worden opgenomen in de nieuwe Regeling Interoperabiliteit en veiligheid. FMN merkt op dat deze ministeriële regeling niet hoeft te worden voorgehangen en betreurt dat als gevolg hiervan de voor de branche belangrijke regelgeving op deze wijze wordt onttrokken aan parlementair toezicht. FMN verzoekt heroverweging hiervan. Naar aanleiding van de opmerkingen van FMN wordt opgemerkt dat de onderdelen van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en het Besluit spoorverkeer die met het onderhavige besluit worden gewijzigd al geen voorhang kenden. Ook wordt opgemerkt dat de keuzes die in onderhavig besluit worden gemaakt een rechtstreeks gevolg zijn van de in de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel beschreven systematiek ten aanzien van delegatiegrondslagen.

Wijzigingen van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid

Ten aanzien van de wijzigingen van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid heeft geen internetconsultatie plaatsgevonden, omdat de implementatie in overwegende mate één-op-één omzetting van de (deel)voorschriften uit de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (een bindende EU-rechtshandeling) betreft en voor het overige uit het actualiseren van verwijzingen naar Unie-regelgeving bestaat.

De ATR heeft geconstateerd dat de wijzigingen slechts in beperkte mate gevolgen hebben voor bedrijven, en hoofdzakelijk gevolgen hebben voor de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

De Onderzoeksraad voor veiligheid is geconsulteerd over de wijzigingen in het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid en de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid.

II. Artikelsgewijs deel

Artikel I, onderdeel A

De definitiebepalingen voor 'richtlijn 2004/49/EG' en 'veiligheidszorgsysteem' zijn met de komst van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de implementatie daarvan in de nationale regelgeving niet langer nodig. De Spoorwegwet bevat al een definitiebepaling voor 'spoorwegveiligheidsrichtlijn'. Het begrip 'veiligheidszorgsysteem' wordt niet langer gehanteerd. Op wetsniveau is aangesloten bij de terminologie van de

spoorwegveiligheidsrichtlijn, waarin het begrip 'veiligheidsbeheersysteem' wordt gehanteerd. Het opnemen van een afzonderlijke definitie voor een 'veiligheidsbeheersysteem' is daarom in het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen niet nodig.

Artikel I, onderdeel B

Het opschrift van hoofdstuk 3 van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen sloot niet meer aan op de inhoud van het hoofdstuk, omdat ten aanzien van het voormalige hoofdstuk 3 een groot gedeelte van de artikelen over het veiligheidscertificaat is komen te vervallen. Alleen artikel 16b van het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen blijft in stand. Dit artikel heeft betrekking op vrijstellingen ten aanzien van de verplichting om te beschikken over een veiligheidscertificaat. Het opschrift van hoofdstuk 3 luidt daarom: 'Enkele vrijstellingen verplichting veiligheidscertificaat'.

Artikel I, onderdeel C

In hoofdstuk 3 van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen vervallen de artikelen 16, 16a, 16c tot en met 20a. Deze artikelen hebben betrekking op het veiligheidscertificaat. Bij het wijzigingswetsvoorstel is de keuze gemaakt om een gedeelte van de bepalingen omtrent het veiligheidscertificaat op wetsniveau te regelen en de minister de bevoegdheid te geven om nadere regels te stellen. De bevoegdheid van de minister om regels te stellen over het veiligheidscertificaat is neergelegd in artikel 35 van de Spoorwegwet. Het gaat hierbij onder meer om regels over de verlening, weigering, wijziging en uitbreiding van een veiligheidscertificaat. Aan artikel 35 van de Spoorwegwet wordt invulling gegeven in een nieuwe ministeriële regeling: de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen. De artikelen 17 en 20 vervallen aangezien de mogelijkheid voor een spoorwegonderneming om een proefcertificaat aan te vragen, is vervallen in de Spoorwegwet. Zoals reeds is toegelicht in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 34 in de memorie van toelichting bij het wijzigingswetsvoorstel⁶ is gebleken dat in de praktijk geen gebruik werd gemaakt van deze proefcertificaten. In plaats daarvan wordt vaak gebruik gemaakt van een veiligheidscertificaat met een beperkte geldigheidsduur.

Artikel 20a betreft een omhangbepaling, waardoor de Regeling aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen mede op de artikelen 16, eerste lid, 16b, onderdeel c, en 16c, onderdeel c, en 18 berust. Die regeling wordt ingetrokken en de bepalingen met betrekking tot veiligheidscertificaten worden opgenomen in de nieuwe Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen. Artikel 20a wordt daardoor overbodig.

Artikel I, onderdeel D

Artikel 16b is gebaseerd op artikel 27, derde lid, van de Spoorwegwet. Gelet op de wijzigingen van de Spoorwegwet worden in artikel 16b enkele redactionele wijzigingen doorgevoerd. Inhoudelijk heeft geen beleidswijziging plaatsgevonden. Het betreft een vrijstelling van de verplichting een veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in de spoorveiligheidsrichtlijn te hebben. Dat laat onverlet dat de desbetreffende spoorwegondernemingen over een veiligheidsbeheersysteem moeten beschikken. De eisen waaraan dat systeem moet voldoen, worden geregeld op grond van artikel 16b van het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat

⁶ *Kamerstukken II 2017/18, 34914, nr. 3, p. 111.*

hoofdspoorwegen en niet op grond van artikel 35 van de Spoorwegwet. De spoorwegveiligheidsrichtlijn biedt in artikel 2, derde lid, onderdeel b, net als nu al het geval is, de keuzeruimte voor lidstaten om onder meer voertuigen voor historisch gebruik uit te zonderen van de uitvoering van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

De vrijstelling in artikel 16b moet onderscheiden worden van vrijstellingen en ontheffingen als bedoeld in artikel 27, vijfde lid, van de Spoorwegwet. Artikel 27, vijfde lid, van de Spoorwegwet ziet enkel op vrijstellingen of ontheffingen in het kader van de dicht bij de grens gelegen hoofdspoorweginfrastructuur. Regels ten aanzien van dergelijke vrijstellingen of ontheffingen zijn niet in het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen opgenomen, maar kunnen worden opgenomen in een ministeriële regeling. Voor zover dergelijke regels benodigd zijn, kan dit worden geregeld in de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen.

Artikel I, onderdeel E

Het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen heeft niet langer betrekking op het veiligheidscertificaat in het algemeen, maar slechts op enkele vrijstellingen ten aanzien van de verplichting om over een dergelijk certificaat te beschikken. De citeertitel 'Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen' sluit daarom beter aan bij de inhoud van het besluit.

Artikel II, onderdeel B

De artikelen 7, 41 en 42 van het Besluit spoorverkeer zijn vervallen. Op grond van artikel 26t, onderdeel c, van de Spoorwegwet kan de minister regels stellen ten aanzien van het testen van spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur. Het gaat hierbij om tests op grond van artikel 26r van de Spoorwegwet. Voor zover regels moeten worden gesteld ten aanzien van het uitvoeren van deze tests, wordt dit geregeld bij ministeriële regeling en niet langer in het Besluit spoorverkeer. Artikel 7 van het Besluit spoorverkeer vervalt dan ook.

Artikel 41 bevat uitzonderingen op de verbodsbepaling als eerder opgenomen in artikel 36, eerste lid, respectievelijk artikel 36b, eerste lid, van de Spoorwegwet. Deze wetsartikelen zijn met de recente wijzigingen echter vervallen. De Spoorwegwet regelt in artikel 26k, vijfde lid, de bevoegdheid om ontheffing te verlenen van het verbod om een spoorvoertuig in de handel te brengen voor het gebruik op de hoofdspoorweginfrastructuur zonder dat daarvoor een voertuigvergunning is verleend. De minister beschikt voorts over de bevoegdheid om bij ministeriële regeling regels te stellen ten aanzien van dergelijke ontheffingen. De grondslag om bij algemene maatregel van bestuur regels te stellen is echter daarmee verdwenen. Artikel 41 van het Besluit spoorverkeer vervalt dan ook.

Artikel 42 van het Besluit spoorverkeer vervalt. Dit artikel bevatte verschillende subdelegatiegrondslagen, zodat bij ministeriële regeling regels gesteld kunnen worden met betrekking tot verschillende onderwerpen op het gebied van richtlijn 2008/57/EG (de oude interoperabiliteitsrichtlijn). De Spoorwegwet bevat echter directe delegatiegrondslagen om ministeriële regelingen vast te stellen, hieraan wordt invulling gegeven in de nieuwe Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen.

Artikel II, onderdeel C

De verwijzingen in artikel 13, derde lid, van het Besluit spoorverkeer worden aangepast aan de gewijzigde Spoorwegwet. Ook vervalt de verwijzing naar artikel 41 van het Besluit spoorverkeer aangezien dat artikel vervalt.

Artikel II, onderdeel D

De verwijzing in artikel 35 van het Besluit spoorverkeer naar artikel 7, tweede lid, van het Besluit spoorverkeer vervalt omdat artikel 7 van het Besluit spoorverkeer vervalt.

Artikel II, onderdeel E

De verwijzing in artikel 40 van het Besluit spoorverkeer naar artikel 7, eerste, derde en vierde lid, van het Besluit spoorverkeer vervalt omdat artikel 7 van het Besluit spoorverkeer vervalt.

Artikel III, onderdeel A

De onderdelen 1 tot en met 2 van dit artikel actualiseren de verwijzingen naar de spoorwegveiligheidsrichtlijn in de definitiebepalingen. In onderdeel 3 wordt de definitie van het Europees Spoorwegbureau toegevoegd, met actuele verwijzing naar de huidige Spoorwegbureauverordening. De toevoeging van de definitie is nodig, omdat de in de spoorwegveiligheidsrichtlijn uitgebreide rol van het Europees Spoorwegbureau mede beslag krijgt in het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid, zie de onderdelen D en E van dit artikel.

Artikel III, onderdeel B

Artikel 9 van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid bepaalt welke personen of instanties verplicht zijn de in het eerste lid aangeduide voorvallen te melden aan de raad. Artikel 22, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn verplicht de meldplichtige om in geval van een voorval op het spoor alle beschikbare informatie te verstrekken bij het doen van een melding en om de melding te actualiseren zodra ontbrekende informatie beschikbaar wordt. Deze verplichting tot informatieverstrekking voor de meldplichtige wordt aan artikel 9 toegevoegd in het nieuwe derde lid. De grondslag voor het nieuwe derde lid betreft artikel 28, eerste lid, van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid.

Artikel III, onderdeel C

In dit artikelonderdeel wordt artikel 23, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn omgezet in het nieuwe artikel 11d, eerste lid, dat bepaalt dat de raad in geval van een voorval in verband met een spoorweg of een andere railweg in Nederland aan de betrokken infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen, Nederlandse spoorwegveiligheidsinstantie, het Europees Spoorwegbureau, de slachtoffers en hun familieleden, de eigenaren van beschadigde eigendommen, fabrikanten, de betrokken noodhulpdiensten en vertegenwoordigers van het personeel en de gebruikers de mogelijkheid biedt om relevante technische informatie te leveren om de kwaliteit van het onderzoeksrapport te verbeteren. Artikel 23, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn laat open op welke wijze de raad genoemde partijen de mogelijkheid biedt om relevante technische informatie aan te leveren ter verbetering van de kwaliteit van het rapport. Van belang is dat de mogelijkheid tot het leveren van relevante informatie daadwerkelijk wordt geboden.

In het nieuwe artikel 11d, tweede lid, wordt geregeld dat de raad de redelijke behoeften van de slachtoffers en hun familieleden in aanmerking neemt en hen op de hoogte houdt van de voortgang van het onderzoek. Het gaat hier om de omzetting van artikel 23, derde lid, laatste zin, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. De omzetting van artikel 23, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn wordt gebaseerd op artikel 96, eerste lid, van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid.

Daarnaast wordt in dit artikelonderdeel artikel 24, tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn omgezet in het nieuwe artikel 11e, dat bepaalt dat de raad in geval van een voorval in verband met een spoorweg of een andere railweg in Nederland ten minste eenmaal per jaar een tussentijdse verklaring over het onderzoek uitbrengt indien het eindrapport niet binnen twaalf maanden na het voorval kan worden uitgebracht, alsmede dat de raad in de tussentijdse verklaring ingaat op de voortgang van het onderzoek en eventuele veiligheidskwesaties die aan het licht zijn gekomen. Deze bepaling is een voor de sector spoor relevante aanvulling op artikel 58, tweede lid, van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, waarin is bepaald dat de raad ernaar streeft het rapport, voor zover dit een onderzoek naar een individueel voorval betreft, zo snel mogelijk doch in ieder geval binnen twaalf maanden na het tijdstip van het voorval uit te brengen. Mocht het voorkomen dat in geval van een voorval in verband met een spoorweg het rapport niet binnen twaalf maanden kan worden uitgebracht, vereist artikel 24, tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn dat de raad een tussentijdse verklaring van voornoemde strekking uitbrengt. De omzetting van dit voorschrift in het nieuwe artikel 11e is gebaseerd op artikel 96, eerste lid, van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid.

Artikel III, onderdeel D

In artikel 11f (nieuw) wordt het Europees Spoorwegbureau in het eerste lid toegevoegd als partij waaraan de raad een aanbeveling kan doen als de aard van de aanbeveling dat vereist naar aanleiding van een onderzoek naar een voorval in verband met een spoorweg. In het tweede lid wordt het Europees Spoorwegbureau toegevoegd als partij die de raad ten minste eenmaal per jaar moet laten weten welke maatregelen zijn genomen of nog zullen worden genomen in vervolg op door de raad uitgebrachte aanbevelingen. Hiermee wordt artikel 26, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn omgezet. De grondslag daarvoor is gelegen in artikel 96, eerste lid, van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid. Artikel 11f vormt een aanvulling op de artikelen 73 en 74 van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid inzake het vervolg op aanbevelingen.

Artikel III, onderdeel E

Artikel 13 van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid voorziet in een delegatiegrondslag voor het stellen van regels bij ministeriële regeling over het in daarbij aangewezen gevallen toezenden van het rapport aan een buitenlandse Staat, de Commissie van de Europese Gemeenschappen, het Europees Spoorwegbureau dan wel een internationale organisatie. De verwijzing naar artikel 1 van verordening nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van Europa van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau (Spoorwegbureauverordening) wordt aangepast aan de nieuwe definitie van het Europees Spoorwegbureau die bij dit besluit wordt opgenomen, zoals toegelicht in onderdeel A van dit artikel. Daarnaast wordt de delegatiegrondslag van artikel 13 van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid verruimd door "andere derden" daarin op te nemen. Hierdoor kunnen bij ministeriële regeling regels worden gesteld over toezending van het rapport aan genoemde partijen en particulieren in artikel 23, derde lid, en artikel 24, tweede lid, van

de spoorwegveiligheidsrichtlijn, zoals de slachtoffers en hun familieleden, de eigenaren van beschadigde eigendommen, fabrikanten, de betrokken noodhulpdiensten en vertegenwoordigers van het personeel en de gebruikers. Deze verruiming van artikel 13 van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid wordt gebaseerd op artikel 96, eerste lid, van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid.

Artikel IV

Het besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Aangezien de wijzigingen verband houden met de implementatie van Europese richtlijnen, wordt gelet op de implementatietermijn van 16 juni 2019 van de vaste verandermomenten en mogelijk van de minimuminvoeringstermijn afgeweken. Deze afwijking is niet bezwaarlijk omdat het implementatie en wetstechnische aanpassingen betreft.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven – Van der Meer