

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

Besluit van houdende wijziging van het Besluit spoorverkeer in verband met de rechtstreekse werking van 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 spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU (PbEU 2019, L 139I) alsmede wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 in verband met betere aansluiting op de praktijk van het aan- en afkoppelen van locomotieven en treinstellen en regeling van de verlenging van de machinistenvergunningen

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 23 april 2021, nr. IENW/BSK-2021/77393, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op 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 spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU (PbEU 2019, L 139I) en de artikelen 49, 50, 51, 51a, achtste lid, 51b, derde lid, 52 en 65, eerste lid, van de Spoorwegwet;

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;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanduiding '1' voor het eerste lid vervalt.
2. De begripsbepaling voor 'TSI Exploitatie en verkeersleiding' komt te luiden:
TSI Exploitatie en verkeersleiding: 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 spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU (PbEU 2019, L 139I);

B

Artikel 2 vervalt.

C

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
 1. Het is verboden met een spoorvoertuig van een hoofdspoorweg gebruik te maken dan wel gebruik te laten maken indien de lading daarvan buiten het bij ministeriële regeling vastgestelde omgrenzingprofiel voor spoorvoertuigen uitsteekt.
2. Het tweede lid vervalt, onder vernummering van het derde tot en met vijfde lid tot tweede tot en met vierde lid.
3. In het tweede lid (nieuw) wordt 'het tweede lid' vervangen door 'het eerste lid'.

D

Artikel 11 vervalt.

E

Artikel 12, tweede lid, alsmede de aanduiding '1' voor het eerste lid vervallen.

F

Artikel 13 komt te luiden:

Artikel 13

In afwijking van de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding mag de stralende verlichting geel zijn bij een trein ten aanzien waarvan een ontheffing is afgegeven op grond van artikel 26k, vijfde lid, van de wet of artikel 26q, zesde lid, van de wet.

G

Artikel 14 vervalt.

H

Artikel 15 komt te luiden:

Artikel 15

Het is de spoorwegonderneming verboden een trein te laten vertrekken als de procedures genoemd in de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding niet in acht zijn genomen.

I

Artikel 16 vervalt.

J

Artikel 17, eerste lid, alsmede de aanduiding '2' voor het tweede lid vervallen.

K

Artikel 19, tweede lid, vervalt onder vernummering van het derde lid tot tweede lid.

L

Artikel 20, tweede lid, vervalt onder vernummering van het derde lid tot tweede lid.

M

Paragraaf 5 vervalt.

N

Artikel 26 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste en tweede lid vervallen onder vernummering van het derde tot en met vijfde lid tot eerste tot en met derde lid.
2. Het tweede lid (nieuw) komt te luiden:
 2. De maatregelen die worden gehanteerd bij gestoord bedrijf, incidenten, noodsituaties en bij het herstel van het veilige en ongestoorde treinverkeer houden in elk geval in dat de beheerder een noodplan opstelt dat voldoet aan artikel 54, eerste lid, van richtlijn 2012/34/EU.

O

Artikel 31 komt te luiden:

Artikel 31

Bij rangeren en parkeren kunnen de regels met betrekking tot geluidsinstallaties, verlichting en sluitseinen uit de TSI Exploitatie en verkeersleiding buiten toepassing worden gelaten.

P

In artikel 35 wordt `, 10, derde lid, onderdeel c, en 26, tweede lid' vervangen door `, en 10, tweede lid, onderdeel c'.

Q

Artikel 38, eerste lid, komt te luiden:

1. Onze Minister kan, gehoord de beheerder, ontheffing of vrijstelling verlenen van het bepaalde in artikel 12.

R

Artikel 40 komt te luiden:

Artikel 40

Overtreding van de artikelen 3, 4, eerste en derde lid, 5, eerste en derde lid, 6, eerste en derde lid, 8, 10, eerste, derde en vierde lid, 12, 13, 15, 17, 18, 19, eerste lid, 20, eerste lid, 21, 26, eerste, tweede en derde lid, 28, 32, 33, 37 en 38, vierde lid, vormt een beboetbaar feit in de zin van artikel 77, eerste lid, van de wet.

S

Artikel 44 vervalt.

ARTIKEL II

Het Besluit spoorwegpersoneel 2011 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na '*categorie B*: vervoer van reizigers, vervoer van goederen;' worden twee begripsbepalingen ingevoegd:
locomotief: spoorvoertuig met eigen voortbewegingsinrichting, hoofdzakelijk bestemd en ingericht om andere spoorvoertuigen voort te bewegen;

treinstel: treinstel als bedoeld in artikel 1 van het Besluit spoorverkeer;
2. De begripsbepaling voor '*TSI Exploitatie en verkeersleiding*' komt te luiden:
TSI Exploitatie en verkeersleiding: 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 spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU (PbEU 2019, L 139I);

B

In artikel 3 wordt onder vernummering van het derde tot en met zesde lid tot vierde tot en met zevende lid een lid ingevoegd, luidende:

3. De machinist met volledige bevoegdheid of de machinist met beperkte bevoegdheid is tevens bevoegd tot het koppelen en ontkoppelen van locomotieven en treinstellen voor zover hij voor die handelingen is opgeleid.

C

Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'verlening of wijziging' vervangen door 'verlening, wijziging of verlenging' en wordt 'onze Minister' vervangen door 'Onze Minister'.
2. Onder vernummering van het vijfde en zesde lid tot zesde en zevende lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
5. Onze Minister verlengt een machinistenvergunning slechts indien de aanvrager beschikt over een geldige verklaring van medische geschiktheid en een geldige verklaring van psychologische geschiktheid als bedoeld in artikel 11.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

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,

S. van Veldhoven – Van der Meer

NOTA VAN TOELICHTING

A. Algemeen deel

1. Inleiding

Dit besluit wijzigt het Besluit spoorverkeer en het Besluit spoorwegpersoneel 2011. Het Besluit spoorverkeer wijzigt in verband met de inwerkingtreding van 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 spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU (PbEU 2019, L 139I) (hierna: Uitvoeringsverordening, of: TSI-OPE). Daarnaast voorziet onderhavig besluit in enige aanpassingen van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 met het oog op een betere uitvoerbaarheid van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (PbEU 2007, L 315) (hierna: machinistenrichtlijn).

In de bijlage bij deze toelichting is een transponeringstabel over de Uitvoeringsverordening opgenomen.

2. Inhoud van besluit

De Uitvoeringsverordening is gebaseerd op 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). Die richtlijn beschrijft de essentiële eisen voor de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem. De essentiële eisen worden uitgewerkt in door de Europese Commissie vast te stellen technische specificaties. In de Uitvoeringsverordening zijn de technische specificaties voor het subsysteem 'exploitatie en verkeersleiding' vastgesteld. De Uitvoeringsverordening vervangt het Besluit van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG (PbEU 2012, L 345).

In tegenstelling tot het Commissiebesluit 2012/757/EU is de nieuwe TSI-OPE rechtstreeks werkend.

Een aantal regels uit het Besluit spoorverkeer vervalt, omdat deze nu onder de reikwijdte van de Uitvoeringsverordening vallen. In verband met het vervallen van deze regels zijn verder enkele technische wijzigingen doorgevoerd in het Besluit spoorverkeer. De Regeling spoorverkeer moet eveneens worden aangepast aan de nieuwe TSI-OPE.

Deze wijziging van het Besluit spoorverkeer dient enkel om de TSI-OPE te implementeren. Ten aanzien van de artikelen van het Besluit spoorverkeer, die niet ten behoeve van de implementatie zijn gewijzigd of in het ontwerpbesluit zijn opgenomen, heeft geen beleidsmatige heroverweging plaatsgevonden. Een nieuwe vaststelling van het gehele Besluit spoorverkeer zou mogelijk onduidelijkheid geven over het beleidsmatige standpunt ten aanzien van die artikelen die niet dienen ter implementatie van de TSI-OPE. Daarom is er voor gekozen om het Besluit spoorverkeer door middel van dit besluit te wijzigen. In het kader van de modernisering van de Spoorwegwet¹ wordt de tekst van het gehele besluit opnieuw bezien.

De wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 voorziet in een betere uitvoering van de machinistenrichtlijn.

De eerste wijziging zorgt voor een betere aansluiting op de praktijk dat machinisten in het algemeen als onderdeel van hun werkzaamheden zelf locomotieven en treinstellen aan- en afkoppelen. De verplichting om voor het uitvoeren van dergelijke handelingen in het bezit te zijn van een rangeerdersdiploma is met onderhavige wijziging geschrapt. Voor andere rangeerdersactiviteiten, zoals het verplaatsen van treindelen over verschillende sporen, blijft het rangeerdiploma noodzakelijk. In het kader van deze wijzigingen zijn de begripsomschrijvingen van 'locomotief' en 'treinstel' opgenomen in het besluit.

Verder herstelt dit wijzigingsbesluit een omissie met betrekking tot het verlengen van de machinistenvergunning. De geldigheid van een machinistenvergunning verloopt na 10 jaar. In het Besluit spoorwegpersoneel 2011 ontbrak echter een regeling voor verlenging van de machinistenvergunning, ondanks de daarvoor gegeven grondslag in artikel 51a, achtste lid, aanhef en onderdeel a, van de Spoorwegwet. Begin 2022 verlopen de eerste conform de machinistenrichtlijn afgegeven machinistenvergunningen. Het is daarom wenselijk zo snel mogelijk alsnog te voorzien in een duidelijke procedure voor de aanvraag van een verlenging van de machinistenvergunning.

In het artikelsgewijze deel van deze toelichting worden alle aanpassingen nader toegelicht.

3. Notificatie

Het ontwerpbesluit is ingevolge artikel 8, vierde lid, van Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138) voorgelegd aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie. [PM]

4. Financiële gevolgen, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

4.1. Financiële gevolgen

Het onderhavige wijzigingsbesluit heeft vrijwel geen financiële gevolgen voor het bedrijfsleven en leidt derhalve niet tot extra nalevingskosten voor de sector.

¹ Zoals aangekondigd in Kamerstukken II 2017/18, 29984, nr. 717, p. 3 en Kamerstukken II 2017/18, 29984, nr. 763 en zoals genoemd in Kamerstukken II 2020/21, 29893, nr. 249, p.5 en Kamerstukken II 2020/21, 29984, nr. 906, p. 3. 6

Wat betreft het schrappen van de verplichting voor machinisten om voor het aan- en afkoppelen van locomotieven en treinstellen in het bezit te zijn van een rangeerdersdiploma, zorgt dit wijzigingsbesluit ervoor dat machinisten die door de spoorwegonderneming gemachtigd en opgeleid zijn dergelijke handelingen zelf te verrichten daarvoor niet ook nog een rangeerdersdiploma moeten behalen. Alhoewel er nog steeds volwaardige rangeerders nodig zullen blijven voor het overige rangeerwerk, zullen er jaarlijks enkele tientallen gevallen² zijn waarin niet meer het volledige rangeerdersdiploma van €1.079,- betaald hoeft te worden.

4.2. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Deze wijziging van het Besluit spoorverkeer en het Besluit spoorwegpersoneel 2011 is aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT), ProRail en de Stichting Veiligheid & Vakmanschap Railvervoer (hierna: VVRV) voorgelegd voor een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets.

De ILT acht de wijzigingen van het Besluit spoorverkeer uitvoerbaar en handhaafbaar, maar merkt enkele aandachtspunten op. De wijzigingen van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 acht de ILT uitvoerbaar en handhaafbaar, mits daar extra capaciteit voor wordt vrijgemaakt en een enkel punt verduidelijkt wordt. ProRail acht de conceptwijziging ten aanzien van het Besluit spoorverkeer niet uitvoerbaar omdat er wijzigingen in het concept staan die negatieve gevolgen kunnen hebben voor de veiligheid op de hoofdspoorweginfrastructuur. De VVRV acht het wijzigingsbesluit uitvoerbaar. Hieronder wordt op de resultaten van de uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoetsen ingegaan.

4.2.1. ILT

Van de zijde van de ILT is met betrekking tot de wijziging van beide besluiten een aantal opmerkingen gemaakt.

De eerste opmerking ziet op de wijziging van artikel 13 van het Besluit spoorverkeer. De ILT geeft aan een toetsingskader te missen voor ontheffingen of vrijstellingen voor een van de TSI-OPE afwijkende verlichting aan de voorzijde van een trein. De ILT vraagt zich af of de nationale situatie nog voldoende beschreven is in de regelgeving; of zowel wit als geel licht zijn toegestaan; en wie de overtreder is als de verlichting een andere kleur heeft. Het toetsingskader is opgenomen in het derde lid van artikel 13 dat gehandhaafd blijft. De verantwoordelijke voor het voeren van de correcte verlichting is de spoorwegonderneming. Daar ziet de TSI-OPE ook op.

Met betrekking tot de voorgenomen toevoeging van een tweede lid aan artikel 28 van het Besluit spoorverkeer, vraagt de ILT aandacht voor het legitimeren van de mogelijkheid van de noodremoverbrugging door de machinist. In dit lid werd uit veiligheidsoverwegingen voor noodsituaties in tunnels een uitzondering gemaakt op het verbod voor de bestuurder om tijdens het vertrek van de trein een remming als gevolg van het gebruik van de noodreminrichting te onderbreken. Uit nadere bestudering van deze voorgenomen wijziging is gebleken dat een dergelijke bepaling overbodig is, omdat deze uitzondering voortvloeit uit Verordening (EU) 1303/2014³. In de bijlage van die verordening staat in punt 4.4.1., onder C, dat de noodreminrichting onderbroken moet worden door de bestuurder indien die wordt geactiveerd bij een incident in een tunnel.

² Jaarverslag 2019 Stichting Veiligheid & Vakmanschap Railvervoer.

³ Verordening (EU) 1303/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende "veiligheid in spoorwegtunnels" van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2014, L 356/394).

Dit moet worden bepaald in het bedrijfsvoorschrift van de spoorwegonderneming. Dit voorschrift is van toepassing op alle tunnels die meer dan 100 meter lang zijn.

Voor wat betreft het beheer van noodsituaties die niet in tunnels zijn, wordt verwezen naar punt 4.2.3.7. van de bijlage van de TSI-OPE. Dat punt bepaalt dat de infrastructuurbeheerder, in overleg met onder andere spoorwegondernemingen en lokale overheden, passende maatregelen moet bepalen en publiceren voor het beheer van noodsituaties. Volgens Aanhangsel I van de TSI-OPE is het beheer van en reactie op noodsituaties een gebied waarop nationale voorschriften mogen worden vastgesteld. Om deze reden wordt artikel 28 van het Besluit spoorverkeer in zijn huidige vorm gehandhaafd en wordt afgezien van het toevoegen van het voorgenoemde tweede lid.

De ILT vraagt of met het vervallen van artikel 31 van het Besluit spoorverkeer ook de uitzonderingen met betrekking tot geluidsinstallaties, verlichting en sluitseinen voor rangeerdelen vervallen. Het gevolg hiervan zou een significante wijziging betekenen voor de werkwijze tijdens het rangeren. Aan de reactie van de ILT wordt tegemoet gekomen door de strekking van artikel 31 in het besluit op te nemen zodat er ten aanzien van rangeren en parkeren geen wijzigingen optreden.

In het kader van artikel 38 van het Besluit spoorverkeer vraagt de ILT of het mogelijk is om invulling te geven aan artikel 12, tweede lid, van het Besluit spoorverkeer. Dit lid vervalt, omdat er geen aanleiding is voor het stellen van nadere regels.

De ILT merkt, samen met ProRail, op dat het nieuwe artikel 15 in de opsomming van artikel 40 van het Besluit mist. Dit artikel stond in de conceptversie per abuis niet in de tekst van het nieuwe artikel 40 van het Besluit spoorverkeer. Deze fout is hersteld.

Ten aanzien van de wijzigingen van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 vraagt de ILT aandacht voor de definities ten aanzien van treinstellen en locomotieven om de handhaving van het gewijzigde artikel 3 goed vorm te kunnen geven. Ook vraagt de ILT of de machinist naast een treinstel ook wagens mag koppelen en ontkoppelen; wat de consequenties zijn voor de bevoegdheid tot rangeren; welk keuringsinstituut geautoriseerd is; en of de spoorwegondernemingen opleidingsbevoegd zijn. Het conceptbesluit is naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen van zowel de ILT als de spoorwegsector zodanig aangepast dat de begripsbepalingen van 'locomotief' en 'treinstel' in het Besluit spoorwegpersoneel 2011 zijn opgenomen. Het wijzigingsbesluit heeft geen gevolgen voor het rangeerdiploma. Dit blijft noodzakelijk voor het kunnen verrichten van het geheel van rangeerdersactiviteiten, waaronder het verplaatsen van treindelen over verschillende sporen. Het examen voor rangeerders wordt, net als nu, afgenomen door de VVRV erkende examinatoren op basis van een door de staatssecretaris vastgesteld examenprogramma. Spoorwegondernemingen zijn opleidingsbevoegd indien door de ILT daartoe erkend. Indien een spoorwegonderneming haar machinisten toestaat treinstellen of locomotieven te aan- en afkoppelen, draagt zij zelf zorg voor de daarvoor benodigde opleiding.

Met betrekking tot de wijziging van artikel 12 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 ziet de ILT het op aanvraag verlengen van machinistenvergunning als een nieuwe taak waarvoor extra capaciteit moet worden vrijgemaakt. In antwoord hierop wordt benadrukt dat de onderhavige wijziging met de introductie van de mogelijkheid van verlenging van de machinistenvergunning slechts voorziet in een duidelijke en eenvoudiger regeling voor het vernieuwen van machinistenvergunningen waarvan de geldigheid na 10 jaar van rechtswege afloopt. Zonder deze expliciete regeling zou de ILT een mogelijk zwaardere procedure voor de behandeling van de aanvraag van geheel

nieuwe vergunningen moeten volgen bij het verloop van de oude vergunning. Volgens de regering is er dan ook geen sprake van een capaciteitsinzet van de ILT als gevolg van de onderhavige wijziging en heeft deze geen gevolgen voor de rijksbegroting.

4.2.2. ProRail

Van de zijde van ProRail is allereerst bezwaar gemaakt tegen het laten vervallen van artikel 14 van het Besluit spoorverkeer. Volgens ProRail regelt artikel 14 van het Besluit spoorverkeer meer dan de TSI-OPE, zoals de begrenzing van de maximale snelheid en aanwijzingen van de beheerder. In artikel 14 van het Besluit spoorverkeer staat dat de bestuurder bij defecte frontseinen tot het eindpunt mag doorrijden, tenzij de beheerder iets anders aangeeft. Hieruit valt op te maken dat de bestuurder contact opneemt met de beheerder, doorgaans de treindienstleider. Als de lichten aan de voorkant gedoofd zijn rijdt de bestuurder hooguit 40 km/u en geeft hij bij nadering van een spoorwegovergang een geluidssignaal. Het eerste verschil tussen artikel 14 van het Besluit spoorverkeer en de TSI-OPE (aanhangsel B, onderdeel B2, punt 4) is dat de TSI-OPE niet alleen regels stelt over frontseinen, maar ook over sluitseinen. Het tweede verschil met de TSI-OPE is dat de TSI het doorrijden van de trein verbiedt bij een gedoofd frontsein, tenzij de treindienstleider anders aangeeft. Het derde verschil is de grotere, actieve rol van de treindienstleider: deze bepaalt de maximumsnelheid, of en wanneer akoestische signalen worden afgegeven en of en tot welk punt de trein mag doorrijden. Daarmee is het artikel in de TSI-OPE meer omvattend dan het huidige artikel 14 van het Besluit spoorverkeer en is er geen aanleiding om artikel 14 van het Besluit spoorverkeer te behouden.

Ten aanzien van artikel 15 van het Besluit spoorverkeer vraagt ProRail of dit artikel niet kan komen te vervallen, net als de andere artikelen van het Besluit spoorverkeer die overlappen met de TSI-OPE. Het geheel schrappen van artikel 15 is niet mogelijk. De eerste vier leden van het artikel komen te vervallen. Het enig overgebleven lid dient om de handhaafbaarheid van hetgeen in de TSI-OPE is gesteld te garanderen.

Verder is door ProRail een aantal opmerkingen gemaakt met betrekking tot het voorgenomen artikel 28, tweede lid, van het Besluit spoorverkeer. ProRail verzocht om verduidelijking van de termen 'noodsituatie' en 'na vertrek van een trein'. Ook achtte ProRail de reikwijdte van dit lid, namelijk ten aanzien van tunnels, te beperkt en stelde ProRail voor om dit artikel generiek te maken. Zoals eerder toegelicht in de reactie op de HUF-toets van de ILT, is besloten geheel af te zien van de voorgenomen uitzondering in artikel 28 van het Besluit spoorverkeer en het artikel te behouden zoals het nu in het Besluit spoorverkeer staat.

Met betrekking tot het concept besluit tot wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 heeft ProRail geen opmerkingen.

4.2.3. VVRV

Van de zijde van de VVRV zijn er twee aanmerkingen gekomen op de tekst onder 4.1. met betrekking tot de financiële gevolgen van het schrappen van de verplichting voor machinisten om voor het aan- en afkoppelen van locomotieven en treinstellen in het bezit te zijn van een rangeerdersdiploma. Naar aanleiding van deze aanmerkingen is het jaarlijks aantal gevallen waarin machinisten een rangeerdersdiploma niet meer hoeven te halen, als ook de prijs voor een volledig rangeerdersdiploma, bijgesteld.

5. Advies en consultatie

De aanpassingen van het Besluit spoorverkeer zijn in verband met de implementatie van de TSI-OPE niet ter internetconsultatie voorgelegd. Deze wijzigingen zijn niet ter consultatie voorgelegd omdat de inhoud van de regels, waar deze wijzigingen op zien, niet gewijzigd is. Deze regels volgen voortaan uit de Uitvoeringsverordening in plaats van uit de Nederlandse regelgeving.

Ook de aanpassingen van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 zijn niet ter internetconsultatie voorgelegd. Zienswijzen op de aanpassing met betrekking tot de machinistenvergunning zouden niet in betekenende mate tot wijziging van deze aanpassing kunnen leiden. De aanpassing met betrekking tot de voorgenomen bevoegdheid van de machinist om zelf locomotieven en treinstellen te mogen aan- en afkoppelen voor zover hij voor die handelingen door de spoorwegonderneming is opgeleid, is omwille van efficiëntie wel voorgelegd aan de spoorwegsector. Het verzoek van de spoorwegsector om deze aanpassing te maken past binnen een lastenluwere implementatie van de machinistenrichtlijn. De spoorwegsector is om input gevraagd over de voorgenomen aanpassing zodat de wijziging het beoogde effect heeft.

Er zijn in totaal twaalf reacties van achttien spoorwegondernemingen, aannemers of hun brancheorganisaties binnengekomen. De spoorwegsector ziet in de bepaling de begrippen 'locomotieven' en 'treinstellen' graag vervangen door het begrip 'spoorvoertuigen'. Dat zou er echter toe leiden dat alle taken van de rangeerder direct onder de bevoegdheid van de machinist zouden vallen. Immers, in dat geval zou de machinist de spoorvoertuigen en treinen in een bepaalde volgorde op een spoor of naar andere sporen mogen manoeuvreren zonder daarvoor in het bezit te zijn van een rangeerdersdiploma. De wijziging van de regelgeving komt nu tegemoet aan de initiële wens van de sector.

Aan de door enkele respondenten geuite wens om op termijn de functies van rangeerder en wagencontroleur conform EU-regelgeving te regelen, wordt in dit wijzigingsbesluit geen invulling gegeven. De TSI-OPE bezigt de term 'spoorwegpersoneel dat treinen voorbereidt'. De rangeerder en de wagencontroleur vallen hieronder. Artikel 6 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 voorziet reeds in afdoende aansluiting bij de TSI-OPE. De specifieke beroepseisen in de TSI-OPE voor treinvoorbereidend personeel zijn niet van toepassing op rangeerwerkzaamheden voor andere dan grensoverschrijdende treinen. Bovendien is – gelet op de in aanhangsel I genoemde openstaande punten in de TSI-OPE – voornamelijk nog geen sprake van een uitputtende EU-regeling voor veiligheidsfuncties die nationale regulering overbodig maakt. In het kader van de voorgenomen modernisering van de Spoorwegwet zal nader bekeken worden in hoeverre het wenselijk is de nationale begrippen en de regulering van veiligheidsfuncties aan te passen in het licht van de Europese regels.

Eén respondent uitte de wens om het omzetten van wissels door de machinist ook als bevoegdheid op te nemen in het Besluit spoorwegpersoneel 2011. Het omzetten van de wissels door de machinist is niet verboden voor zover die wissels liggen in dat deel van het spoorwegnet dat niet centraal bediend wordt. In het centraal bediende gebied, dat wil zeggen het gebied dat door de verkeersleiding wordt geregeld, mag de machinist dat in noodgevallen uitsluitend na toestemming van de treindienstleider. Dit om te voorkomen dat de machinist het instellen van de rijwegen door de treindienstleider doorkruist.

Tot slot wordt aan de wens van één respondent om niet het Besluit spoorwegpersoneel 2011, maar de Beleidsregel personeel Spoorwegwet aan te passen, voldaan in die zin dat beide worden gewijzigd. Als gevolg van de wijziging van het Besluit

spoorwegpersoneel 2011 dient artikel 4 van de Beleidsregel personeel Spoorwegwet namelijk te vervallen.

B. Artikelsgewijs deel

ARTIKEL I

Onderdeel A (artikel 1)

Dit onderdeel vervangt de begripsbepaling van 'TSI Exploitatie en verkeersleiding'. Deze begripsbepaling is geactualiseerd nu Besluit 2012/757/EU wordt ingetrokken met de inwerkingtreding van de Uitvoeringsverordening.

Onderdeel B (artikel 2)

Artikel 2, eerste lid, waarin is bepaald dat de beheerder overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding handelt bij de uitoefening van de verkeersleiding, kan vervallen omdat de TSI-OPE rechtstreeks werkend is met de Uitvoeringsverordening.

Artikel 2, tweede lid, waarin is bepaald dat de beheerder treinnummers toewijst aan elke trein en ervoor zorgt dat dit nummer bij de spoorwegonderneming of beheerder die de trein gebruikt bekend is, overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, kan vervallen omdat dit is geregeld in punt 4.2.3.2. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening.

Onderdeel C (artikel 10)

Het eerste lid van artikel 10 bepaalt dat de spoorwegonderneming treinen samenstelt zoals bedoeld in de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding. In verband met de rechtstreekse werking van de Uitvoeringsverordening vervalt deze tekst. De tekst van het tweede lid (oud) komt daarmee in het eerste lid. In verband met de vernumming van de overige leden is in alle leden een technische wijziging doorgevoerd.

Onderdeel D (artikel 11)

Artikel 11, waarin is bepaald dat het verboden is met een trein een hoofdspoorweg te gebruiken dan wel te laten gebruiken indien de noodreminrichting buiten werking is, vervalt. De technische eisen van de noodrem staan in punt 4.2.4.5.2. van de bijlage van de TSI LOC&PAS⁴. De TSI LOC&PAS werkt eveneens rechtstreeks. Wanneer een noodreminrichting buiten werking is gesteld, wordt dit in de praktijk als 'gestoord bedrijf' gezien als bedoeld in punt 4.2.5.3.6., ad. (3), van de bijlage van de TSI LOC&PAS. Volgens punt 4.2.12.4. van de bijlage van de TSI LOC&PAS moet in de exploitatie-documentatie worden opgenomen hoe er met deze situatie wordt omgegaan. Het verbod van artikel 11 blijft daarmee bestaan op grond van artikel 26c van de Spoorwegwet. Op overtreding van dit verbod wordt daarmee gehandhaafd op grond van artikel 77, eerste lid, van de Spoorwegwet.

⁴ Verordening (EU) 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).

Onderdeel E (artikel 12)

Artikel 12, tweede lid, waarin is bepaald dat nadere regels gesteld kunnen worden over de plaatsing van treinen in verband met de belading of de eigenschappen van het voertuig zelf, vervalt. De TSI-OPE geeft in punt 4.2.2.5.2. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening voorschriften voor de samenstelling van treinen en in punt 4.2.3.4.3. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen. Er is daarmee geen aanleiding voor het stellen van nadere regels. Daarnaast wordt aan de regel van artikel 12, tweede lid, in de praktijk geen invulling gegeven omdat de Regeling spoorverkeer geen regels stelt aan de plaats van een spoorvoertuig in de trein.

Onderdeel F (artikel 13)

Artikel 13, eerste lid, waarin is bepaald dat de spoorwegonderneming zorg draagt voor stralende verlichting van treinen en voor het aanbrengen van schilden op die treinen, overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, vervalt omdat de TSI-OPE rechtstreeks werkend is met de Uitvoeringsverordening.

Artikel 13, tweede lid, waarin is bepaald dat de spoorwegonderneming er voor zorgt dat de bestuurder het toestel voor het afgeven van geluidssignalen te allen tijde kan bedienen, vervalt omdat dit is geregeld in punt 4.2.2.2.2. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening.

Artikel 13, derde lid, waarin is bepaald dat stralende verlichting geel mag zijn bij een trein waarvan het spoorvoertuig aan de voorzijde een spoorvoertuig is waarvoor een ontheffing is afgegeven op grond van artikel 26k, vijfde lid, van de Spoorwegwet of artikel 26q, zesde lid, van de Spoorwegwet, kan behouden blijven omdat nationale regels ten aanzien van de zichtbaarheid van treinen (frontseinen) zijn toegestaan volgens aanhangsel I bij de Uitvoeringsverordening. Wel is artikel 13, derde lid, herschreven omdat het in dat lid bepaalde nu afwijkt van punt 4.2.2.1.2. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening en niet meer van het eerste lid van artikel 13. Dit lid is immers vervallen wegens inhoudelijke overlap met voornoemd punt uit de bijlage bij de Uitvoeringsverordening. Punt 4.2.2.1.2. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening is niet expliciet in de tekst van artikel 13 aangehaald, zodat het artikel toekomstbestendig is. Hiermee is aanpassing van het artikel niet nodig wanneer de TSI-OPE aangepast wordt. Door de omschrijving van het onderwerp zal steeds duidelijk zijn welke verplichtingen in de TSI-OPE bedoeld zijn. Daarnaast is in deze artikelsgewijze toelichting verduidelijkt om welk punt van de bijlage van de Uitvoeringsverordening het gaat.

Tot slot is er een technische wijziging doorgevoerd in artikel 13 naar aanleiding van het vervallen van het tweede en derde lid in dit artikel.

Onderdeel G (artikel 14)

Artikel 14, met regels voor de bestuurder voor de gevallen waarin de verlichting aan de voorzijde van de trein defect is, kan vervallen. Dat het de bestuurder, behoudens andersluidende aanwijzing van de beheerder, toegestaan is door te rijden tot het eindpunt van de trein en de te nemen maatregelen bij het geheel gedoofd zijn van de verlichting aan de voorzijde, is geregeld in aanhangsel B, onderdeel 4, van de bijlage van de Uitvoeringsverordening. Dit onderdeel schrijft voor hoe de machinist dient te handelen bij volledige storing van de frontseinen. De voorschriften in aanhangsel B,

onderdeel 4, van de bijlage van de Uitvoeringsverordening komen grotendeels overeen met het bepaalde in artikel 14. Het enige verschil is dat de Uitvoeringsverordening, in tegenstelling tot artikel 14, niet een maximumsnelheid van 40 kilometer per uur voorschrijft. Deze begrenzing aan de maximumsnelheid is dan ook bewust losgelaten zodat de regel uit de Uitvoeringsverordening volledig gevolgd wordt. Bovendien sluit de regel ook beter aan bij de praktijk, waarmee het de machinist wordt toegestaan om tegen de maximaal toegestane snelheid door te rijden naar de dichtstbijzijnde locatie waar het frontsein kan worden hersteld of vervangen.

Onderdeel H (artikel 15)

Artikel 15, eerste lid, waarin is bepaald dat de spoorwegonderneming de procedures vaststelt voor het veilig vertrek van een trein waarmee in haar opdracht aan het spoorverkeer op de hoofdspoorweg wordt deelgenomen als bedoeld in de geldende bepalingen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, kan vervallen. De onderwerpen waar deze procedures betrekking op hebben (artikel 15, tweede lid), de situaties waarin deze procedures van overeenkomstige toepassing zijn (artikel 15, derde en vierde lid), zijn onderdeel van het bij Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU L 138) vereiste veiligheidsbeheersysteem. Om deze redenen kunnen het eerste tot en met vierde lid van artikel 15 vervallen.

Het vijfde lid, waarin is bepaald dat het de spoorwegonderneming verboden is een trein te laten vertrekken als de procedures genoemd in het eerste lid, niet in acht genomen zijn, kan behouden blijven, alhoewel het lid hiervoor wel herschreven is. Het verbod geldt voorts voor gevallen waarin de procedures genoemd in punt 4.2.2.7.1. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening niet in acht genomen zijn, in plaats van voor de procedures als genoemd in het eerste lid. Dit lid is immers vervallen wegens inhoudelijke overlap met de Uitvoeringsverordening. Punt 4.2.2.7.1. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening is niet expliciet in de tekst van artikel 15 aangehaald, zodat het artikel toekomstbestendig is. Hiermee is aanpassing van het artikel niet nodig wanneer de TSI-OPE aangepast wordt. Door de omschrijving van het onderwerp van het artikel zal steeds duidelijk zijn welke verplichtingen in de TSI-OPE bedoeld zijn. Daarnaast is in deze artikelsgewijze toelichting verduidelijkt om welk punt van de bijlage van de Uitvoeringsverordening het gaat.

Onderdeel I (artikel 16)

Artikel 16, waarin is bepaald dat het de spoorwegonderneming verboden is de trein te doen vertrekken indien de spoorwegonderneming niet voor het vertrek mededeling aan de bestuurder heeft gedaan van de in het eerste lid van artikel 16 genoemde onderwerpen, vervalt omdat dit is geregeld in de punten 4.2.1.2., 4.2.1.2.3., 4.2.3.4.3. en aanhangsel C van de bijlage van de Uitvoeringsverordening. Deze punten bepalen gezamenlijk welke informatie voor het vertrek van de trein aan de treinbestuurder verschaft moet worden voor een veilige verkeersafwikkeling.

Onderdeel J (artikel 17)

Artikel 17, eerste lid, waarin is bepaald dat de spoorwegonderneming zorg draagt voor het veilig vervoer van goederen en personen op het moment van vertrek en tijdens het rijden van de trein, als bedoeld in de geldende paragrafen in de TSI Exploitatie en verkeersleiding, vervalt in verband met de rechtstreekse werking van de Uitvoeringsverordening.

Verder is er een technische wijziging doorgevoerd in artikel 17 naar aanleiding van het vervallen van het eerste lid van dit artikel.

Onderdeel K (artikel 19)

Artikel 19, tweede lid, waarin is bepaald dat de spoorwegonderneming waarborgt dat de trein over voldoende remvermogen beschikt, vervalt. Deze staat al in punt 4.2.2.6. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening.

Verder is er een technische wijziging doorgevoerd in artikel 19 naar aanleiding van het vervallen van het tweede lid in dit artikel.

Onderdeel L (artikel 20)

Artikel 20, tweede lid, waarin is bepaald dat het de bestuurder verboden is met een hogere snelheid dan 40 kilometer per uur te rijden indien de trein uit meerdere voertuigen bestaat en deze niet is uitgerust met een doorgaande en zelfwerkende reminrichting, vervalt. Volgens punt 4.2.2.6.1. van de Uitvoeringsverordening is het niet toegestaan om met niet doorgaand beremde voertuigen te rijden, waardoor artikel 20, tweede lid, daar mee strijdig is.

Verder is er een technische wijziging doorgevoerd in artikel 20 naar aanleiding van het vervallen van het tweede in dit artikel.

Onderdeel M (artikelen 23, 24 en 25)

De artikelen 23, 24 en 25, waarin is bepaald dat de communicatie over informatieverplichtingen verstrekt wordt overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, vervallen omdat dit al is geregeld in de Uitvoeringsverordening.

Onderdeel N (artikel 26)

Artikel 26, eerste lid, waarin is bepaald dat de beheerder en spoorwegondernemingen, overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, procedures en maatregelen vaststellen die bij onregelmatigheden gehanteerd worden, vervalt. Ook artikel 26, tweede lid, waarin is bepaald dat de beheerder en de spoorwegonderneming gegevens over de rit van een trein registreren en bewaren overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, vervalt.

Artikel 26, vierde lid (oud), waarin is bepaald dat de maatregelen als bedoeld in het eerste lid in elk geval inhouden dat de beheerder een noodplan opstelt dat voldoet aan artikel 54, eerste lid, van richtlijn 2012/34/EU, kan behouden blijven, alhoewel het lid hiervoor wel herschreven is omdat de maatregelen niet meer volgen uit het eerste lid, maar uit de Uitvoeringsverordening. Het eerste lid is immers vervallen wegens inhoudelijke overlap met de Uitvoeringsverordening. Om deze reden zijn de maatregelen waar op gedoeld wordt in het (oud) vierde lid uitgeschreven.

Tot slot is er een technische wijziging doorgevoerd in artikel 26 naar aanleiding van het vervallen van het eerste en tweede lid in dit artikel.

Onderdeel O (artikel 31)

Artikel 31 verwijst naar de artikelen 13, 14 en 16. Deze artikelen komen te vervallen in verband met de rechtstreekse werking van de Uitvoeringsverordening, met uitzondering van artikel 13, derde lid. Om deze reden moet artikel 31 aangepast worden. Volgens aanhangsel I van de bijlage van de Uitvoeringsverordening zijn nationale voorschriften toegestaan ten aanzien van rangeerbewegingen. Daarmee kan de strekking van artikel 13 behouden blijven. In de huidige TSI-OPE wordt het gebruik van frontseinen, sluitseinen en geluidsinstallaties voorgeschreven in de punten 4.2.2.1.2., 4.2.2.1.3. en 4.2.2.2. van de bijlage van de Uitvoeringsverordening. Deze punten zijn niet expliciet in de tekst van artikel 31 aangehaald, zodat het artikel toekomstbestendig is. Hiermee is aanpassing van het artikel niet nodig wanneer de TSI-OPE aangepast wordt. Door de omschrijving van het onderwerp van het artikel zal steeds duidelijk zijn welke onderdelen van de TSI-OPE niet verplicht zijn bij rangeren en parkeren.

Onderdeel P (artikel 35)

In artikel 35 zijn enkele technische wijzigingen doorgevoerd naar aanleiding van het vernummen van artikel 10 en het vervallen van artikel 26, tweede lid. Met de huidige wijziging is artikel 35 geactualiseerd.

Onderdeel Q (artikel 38)

Artikel 38, eerste lid, waarin is bepaald dat Onze Minister ontheffing of vrijstelling kan verlenen van het bij artikel 11 bepaalde en, gehoord de beheerder, van het bepaalde bij of krachtens artikel 12, kan behouden blijven, alhoewel het artikel hiervoor wel herschreven is omdat artikel 11 en het tweede lid van artikel 12 zijn vervallen. Met deze wijziging geldt dit lid alleen nog voor ontheffing of vrijstelling van het in artikel 12 bepaalde.

Onderdeel R (artikel 40)

In artikel 40 zijn allereerst enkele technische wijzigingen doorgevoerd. De artikelen 10 en 26 zijn vernummerd, wat met deze wijziging weergegeven wordt in het artikel. Daarnaast is artikel 20, tweede lid, komen te vervallen wegens strijd met de Uitvoeringsverordening, waardoor dit lid uit artikel 40 geschrapt is.

Verder zijn de (oud) artikelen 13, eerste en tweede lid, 14, derde lid, 16, derde lid, 24, 25, tweede lid en 26, eerste lid, van het Besluit spoorverkeer uit artikel 40 geschrapt wegens overlap met punten uit de bijlage bij de Uitvoeringsverordening. De regels die uit deze artikelen volgen, staan nu in de Uitvoeringsverordening. Daardoor kan op overtreding van deze regels niet meer gehandhaafd worden op grond van artikel 77 van de Spoorwegwet. Als gevolg daarvan kan dit ook niet meer op grond van artikel 40 van het Besluit spoorverkeer, omdat dit artikel zijn grondslag vindt in artikel 77 van de Spoorwegwet.

Het is echter wel wenselijk om op overtreding van deze regels uit de Uitvoeringsverordening te blijven handhaven. Artikel 35 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen biedt hier een grondslag voor. Op grond van dit artikel zijn bij besluit van de minister daartoe aangewezen personen belast met het toezicht op de naleving van de gedelegeerde handelingen die overeenkomstig artikel 50 van de interoperabiliteitsrichtlijn zijn vastgesteld. De Uitvoeringsverordening is een dergelijke handeling. Punten uit de bijlage van de Uitvoeringsverordening die vóór

inwerkingtreding op grond van artikel 40 van het besluit gehandhaafd werden, kunnen nu dus gehandhaafd worden bij besluit van de minister daartoe aangewezen personen op grond van artikel 35 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen. Wel kan op overtreding van de punten uit de TSI-OPE alleen gehandhaafd worden middels het opleggen van een bestuurlijke boete, omdat een wijziging in de manier van handhaving een beleidskeuze zou zijn welke niet gepast is nu dit wijzigingsbesluit dient ter implementatie van de Uitvoeringsverordening. Hiertoe is artikel 35 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen gewijzigd. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de toelichting op de wijzigingsregeling van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen.

Onderdeel S (artikel 44)

Artikel 44, eerste lid, waarin is bepaald dat een wijziging van de TSI Exploitatie en verkeersleiding voor de toepassing van dit besluit gaat gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijziging uitvoering moet zijn gegeven, vervalt omdat een wijziging van de TSI Exploitatie en verkeersleiding uit de wijziging zelf volgt, vanwege de rechtstreekse werking van de Uitvoeringsverordening. Ook het tweede lid van artikel 44 kan vervallen, omdat van wijzigingen van de TSI-OPE mededeling wordt gedaan in het Publicatieblad van de Europese Unie.

ARTIKEL II

Onderdeel A (artikel 1)

Naar aanleiding van de wijziging van artikel 3 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 zijn de begripsbepalingen van 'locomotief' en 'treinstel' opgenomen in het besluit.

De begripsbepaling van 'TSI Exploitatie en verkeersleiding' is geactualiseerd nu Besluit 2012/757/EU wordt ingetrokken met de inwerkingtreding van de Uitvoeringsverordening.

Onderdeel B (artikel 3)

Sinds 2011 wordt in Nederland bij het behalen van de machinistenvergunning niet geëxamineerd op het aan- en afkoppelen van locomotieven en treinstellen van een trein. Omdat dit in Nederland niet geëxamineerd wordt, waren machinisten die sedert 2011 geëxamineerd zijn daartoe niet bevoegd. Die taak was voorbehouden aan degenen die het examen tot rangeerder met goed gevolg hebben afgelegd. Machinisten in het spoorgoederenvervoer moeten in het algemeen bij het uitoefenen van hun beroep zelf locomotieven en treinstellen kunnen aan- en afkoppelen. Dit werd ondervangen door de betreffende machinisten tevens een rangeerdersexamen te laten afleggen.

Het is gebleken dat machinisten uit het buitenland vaak door de spoorwegonderneming waarvoor zij werkzaam zijn, zijn opgeleid tot het koppelen en ontkoppelen van locomotieven en treinstellen van een trein. Onder de Nederlandse regelgeving waren deze buitenlandse machinisten niet bevoegd deze handeling zelfstandig uit te voeren. Hier moest telkens een bevoegde rangeerder aan te pas komen. Dit leidt tot onbedoelde lasten voor spoorwegondernemingen en verhoudt zich slecht tot de harmonisatiedoelstelling van de machinistenrichtlijn. Om die reden wordt de bevoegdheid tot het koppelen en ontkoppelen van locomotieven en treinstellen gelijkgetrokken met de buitenlandse praktijk door dit expliciet te noemen als

bevoegdheid die een machinist op een trein mag uitoefenen. Deze bevoegdheid heeft een machinist alleen indien hij de kennis en vaardigheid heeft om de betreffende handelingen op een juiste manier uit te voeren. De spoorwegonderneming onder wier gezag de machinist die voor de uitoefening van zijn functie zelf een locomotief of treinstel moet kunnen koppelen of ontkoppelen werkzaam is, moet er dus nog steeds op toezien dat de machinist daartoe is opgeleid en periodiek herinstructie ontvangt. De opleiding tot het koppelen en ontkoppelen van locomotieven en treinstellen hoeft echter niet meer te worden afgesloten met een door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat goedgekeurd examenprogramma voor de veiligheidsfunctie van rangeerder als bedoeld in artikel 6, derde lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011. De wijze waarop de spoorwegonderneming waarborgt dat de voor haar werkzame machinisten voldoende zijn opgeleid – inclusief het toezien op periodieke herinstructie – is opgenomen in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming.

Onderdeel C (artikel 12)

Met de wijziging van artikel 12, eerste lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 wordt geregeld dat een verlenging van de vergunning kan worden aangevraagd bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (in mandaat: de ILT). In de Regeling spoorwegpersoneel 2011 wordt bepaald welke documenten bij de aanvraag voor een verlenging moeten worden verstrekt.

Ingevolge artikel 50, tweede lid, van de Spoorwegwet moet een machinist beschikken over een geldige verklaring van medische geschiktheid en een geldige verklaring van psychologische geschiktheid, afgegeven door een door daartoe erkend keuringsinstituut. De geldigheidsduur van de verklaringen is bepaald in artikel 11 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011. Bij de verlenging van de vergunning controleert de ILT of de machinist beschikt over de vereiste geldige verklaringen. Ingevolge het nieuwe vijfde lid van artikel 12 kan de vergunning slechts worden verlengd als de machinist beschikt over actuele verklaringen van medische en psychologische gezondheid. Als de machinisten vergunning niet wordt verlengd, vervalt de geldigheid van de vergunning van rechtswege 10 jaar na datum van afgifte (artikel 12, vierde lid). De machinist is dan niet meer bevoegd een trein te besturen. De ILT beslist ingevolge het tweede lid van artikel 12 binnen één maand op de aanvraag van een verlenging. Voor het aanvragen van een verlenging van de machinistenvergunning is het van belang om met die verwerkingstermijn rekening te houden.

ARTIKEL III

Het besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst. De afwijking van de vaste verandermomenten en minimuminvoeringstermijn is in dit geval gerechtvaardigd, omdat het besluit dient ter implementatie van EU-regelgeving.

C. Bijlage 1. Transponeringstabel

Met dit wijzigingsbesluit vervalt een aantal artikelen in het Besluit spoorverkeer wegens overlap of strijd met de Uitvoeringsverordening. In onderstaande tabel is te zien in welke paragrafen of punten van de bijlage van de Uitvoeringsverordening de onderwerpen van de vervallen artikelen van het Besluit spoorverkeer zijn opgenomen.

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling	Beleidsruimte	Invulling beleidsruimte
----------------------	-----------------------------------	---------------	-------------------------

	of bestaande regeling		
4.2.3.4. (Verkeersleiding) 4.2.3.4.1. (Algemene voorschriften) 4.2.3.4.2. (Treinrapportering) 4.2.3.4.2.1. (Gegevens die vereist zijn voor rapportering over treinpositie en verwachte overdrachtstijdstip) 4.2.3.4.3. (Gevaarlijke goederen) 4.2.3.4.4. (Vervoerskwaliteit)	Artikel 2, eerste lid Besluit spoorverkeer		
4.2.3.2. (Nummer van de trein)	Artikel 2, tweede lid Besluit spoorverkeer		
4.2.2.5. (Compatibiliteit met de route en treinsamenstelling)	Artikel 10, eerste lid Besluit spoorverkeer		
De volgende punten van de bijlage van Verordening (EU) 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): 4.2.4.5.2. (Noodremming) 4.2.5.3.6. (Gestoord bedrijf) 4.2.12.4. (Exploitatiedocumentatie)	Artikel 11 Besluit spoorverkeer		
4.2.2.5.2. (Treinsamenstelling) 4.2.3.4.3. (Gevaarlijke goederen)	Artikel 12, tweede lid Besluit spoorverkeer		
4.2.2.1. (Zichtbaarheid van treinen)	Artikel 13, eerste lid Besluit spoorverkeer		
4.2.2.2.2. (Bediening)	Artikel 13, tweede lid Besluit spoorverkeer		
Aanhangsel B, onderdeel 4 (Volledige storing van de frontseinen)	Artikel 14 Besluit spoorverkeer		

4.2.3.3.1. (Controles en testen voorafgaand aan het vertrek) 4.2.2.7.1. (Rijvaardigheidsborging, algemeen voorschrift)	Artikel 15, eerste tot en met vierde lid Besluit spoorverkeer		
4.2.1.2. (Documentatie voor machinisten) 4.2.1.2.3. (Dienstregelingen) 4.2.3.4.3. (Gevaarlijke goederen) Aanhangsel C	Artikel 16 Besluit spoorverkeer		
4.2.2.4.1. (Veiligheid van lading) 4.2.2.4.2. (Veiligheid van reizigers)	Artikel 17 Besluit spoorverkeer		
4.2.2.6. (Remvermogen)	Artikel 19, tweede lid Besluit spoorverkeer		
4.2.2.6.1. (Aan het remsysteem te stellen minimumeisen)	Artikel 20, tweede lid Besluit spoorverkeer		
4.2.1.2. (Documentatie voor machinisten) 4.2.1.2.1. (Handboek machinist) 4.2.1.2.2. (Beschrijving van de te berijden lijn en relevante baanapparatuur) 4.2.1.2.2.1. (Opstelling van de routebeschrijving) 4.2.1.2.2.2. (Wijzigingen van in de routebeschrijving opgenomen informatie) 4.2.1.2.2.3. (In realtime informeren van machinisten) 4.2.1.2.3. (Dienstregelingen) 4.2.1.2.4. (Rollend materieel) 4.2.1.3. (Documentatie voor niet-rijdend personeel van spoorwegondernemingen) Aanhangsel A (ERTMS-exploitatiebeginselen en -voorschriften) Aanhangsel B (Gemeenschappelijke exploitatiebeginselen en	Artikel 23 Besluit spoorverkeer		

-voorschriften) Aanhangsel C (Methode voor veiligheidsgelateerde communicatie)			
4.2.1.4. (Documentatie voor de treindienstleiding van de infrastructuurbeheerder) 4.2.1.5. (Veiligheidsgelateerde communicatie tussen treinpersoneel, ander personeel van de spoorwegonderneming en de treindienstleiding)	Artikel 24 Besluit spoorverkeer		
4.2.2.7.2. (Gegevens vóór vertrek)	Artikel 25 Besluit spoorverkeer		
4.2.3.6.1. (Waarschuwen van andere gebruikers)	Artikel 26, eerste lid Besluit spoorverkeer		
4.2.3.5. (Registratie van gegevens) 4.2.3.5.1. (Registratie van gegevens buiten de trein) 4.2.3.5.2. (Registratie van gegevens op de trein)	Artikel 26, tweede lid Besluit spoorverkeer		

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven – Van der Meer