

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Wijziging Regeling Indienststelling Spoorvoertuigen 2020

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?
 - De infrastructuurbeheerder;
 - Spoorwegondernemingen;
 - Conformiteitsbeoordelingsinstanties (designated bodies);
 - Vergunningaanvragers van spoorvoertuigen;
 - Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT);
 - Europees Spoorwegbureau (ERA);
 - Europese Commissie (EC).
- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

Alle partijen die hierboven zijn genoemd.
- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

Deze wijziging is een vervolg op een eerdere wijziging die 1 augustus 2024 in werking is getreden. Die wijziging kwam voort uit een zogenaamde technical opinion van het Europees Spoorwegbureau (ERA). De ERA beoordeelt nationale regels van lidstaten en kijkt daarbij of deze regels al gedekt worden door Europese regels of daarmee in tegenspraak zijn. De resultaten daarvan publiceren ze in een technical opinion, die ze met de lidstaat en de Europese Commissie delen.

De technical opinion was aanleiding om met een projectgroep te starten die de bevindingen ging verwerken in de regeling. De meeste bevindingen zijn toen verwerkt en via de regeling gepubliceerd die op 1 augustus 2024 in werking is getreden. Aangezien er wijzigingen waren die dringend doorgevoerd moesten worden, is er niet gewacht totdat alle discussiepunten waren afgerond. Voor de laatste paar discussiepunten waren vervolgesprekken nodig met de ERA en de Europese Commissie.

De laatste discussiepunten zijn inmiddels afgesloten. Bij de gesprekken daarover met de ERA en de Europese Commissie waren relevante sectorpartijen, zoals de infrastructuurbeheerder en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), betrokken. Ook

zijn een aantal partijen, zoals conformiteitsbeoordelingsinstanties, schriftelijk benaderd om op een aantal punten mee te lezen.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

a) Wat is het probleem?

De huidige regelgeving in de Regeling Indienststelling Spoorvoertuigen 2020 bevat nationale regels waarvan een deel moet worden verwijderd. De reden hiervoor is dat een aantal regels al worden gedekt door regels in EN-normen of vanuit Europese regels niet mogen worden gesteld. Ook zijn er in de huidige tekst een paar onvolkomenheden.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

De Europese Commissie bevordert een interoperabel spoorwegsysteem door regelgeving op Europees niveau te maken die geldend is voor alle lidstaten. Dit proces is nog in ontwikkeling. De Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI's) worden eens in de zoveel jaar gewijzigd. Om deze reden moeten ook de nationale regels zo nu en dan worden opgeschoond, omdat er regelgeving is bijgekomen op Europees niveau waardoor de nationale regels overbodig zijn geworden.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Niet van toepassing.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Op dit moment wordt er meer op nationaal niveau geregeld. De evaluatie, die met de ERA is gedaan, heeft opgeleverd dat een deel van de nationale regels niet mogen blijven. Deze nationale regels zijn op Europees niveau al geregeld of zijn in tegenspraak met Europese regels.

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Als we de nationale regelgeving niet aanpassen, doet de Europese Commissie een ingebrekestelling. Dit kan leiden tot een boete.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Het doel is om de Nederlandse regelgeving in lijn te brengen met de Europese regelgeving en om de interoperabiliteit van het Nederlandse spoorwegnet te bevorderen. Daarnaast is het doel om een aantal onvolkomenheden op te lossen.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

Door verbetering van de interoperabiliteit van het Nederlandse spoorwegnet wordt naar verwachting de modal shift van luchtvaart en wegverkeer naar de modaliteit spoor verbeterd. Met als gevolg een verbetering van de Europese en Nederlandse milieu- en duurzaamheidsdoelstellingen.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Het gaat hier om aanpassing van regelgeving in verband met nieuwe Europese regelgeving. Er is maar één manier om het doel te realiseren, namelijk het aanpassen van de nationale regelgeving. Meer in detail worden onder andere de volgende zaken gewijzigd om overeenstemming te bereiken:

- a. Regels worden geschrapt omdat deze overeenkomen of tegenstrijdig zijn met Europese regels. Dat zijn onder andere eisen voor GSM-R voice communicatie of het verwijzen naar EN-norm 14033-3 voor bijzondere voertuigen. Hierdoor vermindert het aantal nationale regels.
- b. De term vervoersmodus wordt gewijzigd naar rijmodus. Hiermee is deze term gelijk aan hoe de term in de TSI Loc&Pas wordt gebruikt.

Daarnaast worden een aantal onvolkomenheden aangepast die ook alleen via wetgeving konden worden gerealiseerd:

- c. Bijlage 12 onderdeel a en artikel 17 lid 1 zijn alleen nog van toepassing voor spoomachines en infrastructuurinspectievoertuigen in plaats van voor alle bijzondere voertuigen (uitgezonderd voertuigen voor weg en spoorweg). Dit is omdat de EN-norm die aan het artikel en de bijlage zijn gekoppeld alleen betrekking heeft op deze voertuigen en niet op andere soorten bijzondere voertuigen.
- d. Het overgangsrecht is verduidelijkt om aan te geven dat óf de regels uit deze regeling en de Technische specificaties voor interoperabiliteit van vóór 1 augustus 2024 moeten worden gebruikt óf van daarna.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Zie hierboven, de enige optie is om de nationale regelgeving aan te passen.

- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

Niet van toepassing.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?
- Het gevolg is dat er minder nationale regelgeving komt en men voor sommige onderwerpen nu naar de Europese wetgeving moet gaan kijken. Het betekent ook dat de regelgeving meer uniform gaat worden door Europa heen en dit geeft de spoorpartijen meer duidelijkheid en maakt het spoorwegsysteem meer interoperabel.
- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?
- ILT en ProRail voeren een Handhaafbaarheid-, Uitvoerbaarheid- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uit.
 - Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voert een regeldruktoets uit.

Deze toetsen moeten nog worden gedaan. De uitkomsten daarvan worden in de memorie van toelichting bij de wijzigingsregeling opgenomen.

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

- a) Wat is het voorstel?
- Het voorstel is om de nationale regelgeving aan te passen om zo de nationale wetgeving in lijn te brengen met de Europese wetgeving.
- b) Hoe houdt het voorstel rekening met:
- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
 - uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
 - brede maatschappelijke impact?

De uitvoerbaarheid wordt door de infrastructuurbeheerder en de ILT getoetst in een HUF-toets. Daarnaast wordt ook een regeldruktoets gedaan door de ATR.

- c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?
- Alle punten zijn inmiddels afgestemd met de ERA en de Europese Commissie, dus de verwachting is dat deze allemaal worden geaccepteerd. Er zijn daarmee geen risico's of onzekerheden bij dit voorstel.
- d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?
- Niet van toepassing.