

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Regeling spoorverkeer

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

De Europese TSI Exploitatie en Verkeersleiding (TSI OPE) is sinds 16 juni 2019 rechtstreeks werkend. Nationale regels die overlappen met de TSI OPE zijn daarom niet meer toegestaan. Als gevolg daarvan moeten regels uit de Regeling spoorverkeer worden geschrapt.

2. Wie zijn betrokken?

De wijzigingen van de Regeling spoorverkeer zijn van belang voor de spoorwegondernemingen die op de hoofdspoorwegen rijden, infrastructuurbeheerder ProRail en toezichthouder Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). ILT en ProRail is gevraagd een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uit te voeren op de voorgestelde wijzigingen.

3. Wat is het probleem?

De huidige regelgeving in de Regeling spoorverkeer bevat nationale regels waarvan een deel moet worden verwijderd. De reden hiervoor is dat een aantal regels al is opgenomen in de Europese TSI Verkeersleiding en Exploitatie (TSI OPE) en de nationale regels daarmee overbodig zijn. Een aantal andere regels moet worden verwijderd omdat het volgens Europese wetgeving gedragsregels zijn die in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder moeten worden uitgewerkt.

4. Wat is het doel?

De Nederlandse regelgeving wordt in lijn gebracht met de Europese.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De aanpassing van de spoorwegregelgeving is een overheidstaak. De Nederlandse spoorwegregelgeving is nu niet in lijn met de Europese regelgeving. Voor de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder leidt dit tot rechtsonzekerheid.

6. Wat is het beste instrument?

Het betreft aanpassing van de bestaande regelgeving. Andere instrumenten zijn er niet.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Er wordt meer eigen verantwoordelijkheid bij de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder gelegd. Zij moeten regels over het verkeer op de spoorweg en over het personeel dat een taak uitvoert die direct invloed heeft op de veiligheid op het spoor (veiligheidskritieke taak) opnemen in hun veiligheidsbeheersysteem. Dit betekent dat zij deze veiligheidsbeheersystemen moeten aanpassen.