

Herziening Ministeriële Regeling Spoorverkeer

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

Versie ten behoeve van de Internetconsultatie

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 (klik dan op de tekst "Naar het IAK" in de linker kolom).

1. Wat is de aanleiding?

De Europese Technische Specificatie voor Interoperabiliteit (TSI) exploitatie & verkeersleiding legt de verantwoordelijkheid voor het vaststellen van de beremmingseisen expliciet neer bij de spoorwegondernemingen. De huidige Ministeriële regeling spoorverkeer bevat nog specifiek Nederlandse nationale voorschriften met betrekking tot de beremming van treinen. Teneinde te voldoen aan de TSI exploitatie & verkeersleiding moeten deze specifiek Nederlandse voorschriften verwijderd worden.

Verder bevat het voorstel een verbetering van de zogenaamde S(top)-borden. Deze verbetering behelst het verbeteren van de zichtbaarheid en attentiewaarde van het S-bord alsmede het éénduidiger identificeren van de S-borden om de communicatie tussen machinisten en treindienstleiders te verbeteren. Hierdoor wordt de kans op een zogenaamde rood sein passage (stoptonend sein passage ofwel STS-passage) verkleind en de spoorveiligheid verbeterd.

2. Wie zijn betrokken?

- ProRail;
- de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT);
- spoorwegondernemingen;
- de Europese Commissie.

3. Wat is het probleem?

Er zijn twee problemen geïdentificeerd:

1. De huidige Ministeriële regeling spoorverkeer ten aanzien van de beremmingseisen voor treinen is niet in lijn met de TSI exploitatie & verkeersleiding.
2. De S-borden zijn soms onvoldoende duidelijk zichtbaar. Hierover vinden soms communicatieve misverstanden tussen machinisten en treindienstleiders plaats.

4. Wat is het doel?

Er zijn twee doelstellingen:

1. De Ministeriële regeling spoorverkeer in lijn te brengen met de TSI exploitatie & verkeersleiding.
2. Verbetering van de zichtbaarheid en attentiewaarde van het S-bord alsmede het éénduidiger identificeren van de S-borden, waarmee de spoorveiligheid eveneens verbetert.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Het betreft nationale wetgeving die aangepast moet worden en de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris van Infrastructuur & Waterstaat met betrekking tot spoorveiligheid.

6. Wat is het beste instrument?

Aanpassing van de Ministeriële regeling spoorverkeer is het enige beschikbare instrument.

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

Gevolg voor spoorwegondernemingen is dat de Europese en Nederlandse wetgeving éénduidig de verantwoordelijkheid voor het vaststellen van de beremmingseisen expliciet neerlegt bij de spoorwegondernemingen.

Verder is gevolg voor spoorwegondernemingen en ProRail dat de seingeving door middel van S-borden verbeterd wordt.