

WETSVOORSTEL SPOORWEGWET 202#**CONCEPT ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING****Consultatieversie****ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING****Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen****Artikel 1.1 (definities)**

Het merendeel van de definities opgenomen in artikel 1.1 komen voor in de Spoorwegwet of in de Wet lokaal spoor. Voor veel van deze definities en de bijbehorende omschrijvingen in dit wetsvoorstel wordt, overeenkomstig het uitgangspunt beschreven in paragraaf 3.3 van het algemeen deel van de toelichting, aangesloten bij de definities en de bijbehorende omschrijvingen die in de relevante EU-richtlijnen worden gebruikt. Waar in de begripsomschrijvingen naar richtlijnbevestigingen wordt verwezen, zoals bij het begrip 'essentiële eisen', is het begrip alleen relevant voor implementatiebepalingen van de EU-richtlijnen. Daar waar een begrip ook voor niet-EU-gereguleerd spoor geldt, zoals bij 'ongeval' is een omschrijving zonder verwijzing naar een richtlijndefinitie opgenomen.

Hieronder worden enkele definities en de bijbehorende omschrijvingen toegelicht:

De term 'beheerder' wordt gehanteerd in artikelen die betrekking hebben op spoorwegen met de gebruiksfuncties e tot met h. Een brede omschrijving van het begrip 'beheerder' is opgenomen, omdat op het niveau van de wet niet bepaald is wie de beheerder is bij niet-EU-gereguleerd spoor. In de artikelen kan het – het dus gaan om een beheerder van lokale spoorwegen, om ProRail of om een beheerder van een private spoorweg. Deze laatste beheerder is omschreven als "degene die een private spoorweg operationeel beschikbaar stelt".

'beoordelingsinstantie': De beoordelingsinstantie is door de nationale veiligheidsinstantie aangemeld bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie of door de nationale veiligheidsinstantie als beoordelingsinstantie aangewezen. De beoordelingsinstantie beoordeelt of de aanvrager die een technische, operationele of organisatorische wijziging aanbrengt in het spoorwegsysteem die impact kan hebben op de veiligheid van dat systeem, het toepasselijke risicobeheerproces op de juiste wijze heeft uitgevoerd. De beoordeling kan bestaan uit iken, testen, certificeren of inspecteren.

Met 'betrokken bevoegd gezag' is – net als bij 'beheerder'- voorzien in een overkoepelende aanduiding van bestuursorganen in de artikelen waarbij niet al op wetsniveau bepaald is of sprake in een concreet geval sprake is van een lokale spoorweg, rijksspoorweg of private spoorweg.

'ERTMS': Het European Rail Traffic Management System (ERTMS) is een Europees trein- of spoorbeveiligingssysteem dat bijdraagt aan onbelemmerd grensoverschrijdend treinverkeer. Het trein- of spoorbeveiligingssysteem laat bijvoorbeeld treinen automatisch stoppen voor een rood sein door communicatie tussen ERTMS-apparatuur in de trein en ERTMS-apparatuur in de spoorbaan. ERTMS is reeds uitgerold op de Betuweroute (2007), de HSL-Zuid (2009), het traject Amsterdam-Utrecht (2011) en de Hanzelijn (2012). In 2050 dient ERTMS te zijn geïmplementeerd in het gehele Europese spoornetwerk (artikel 9, tweede lid, van de TEN-T-Verordening (EU) 1315/2013). Het Spoorwegbureau van de Europese Unie is de systeemautoriteit voor ERTMS.

'Essentiële eisen' zijn het geheel van de in bijlage III van de interoperabiliteitsrichtlijn omschreven voorwaarden waaraan het spoorwegsysteem van de Unie, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, voldoen. Het gaat om eisen omtrent veiligheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid, gezondheid,

milieubescherming, technische compatibiliteit en toegankelijkheid. Die eisen worden nader vormgegeven in TSI's en, in voorkomend geval, nationale voorschriften. De Europese Unie (EU) streeft naar een interne markt zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal gewaarborgd is. Essentiële eisen dienen de totstandkoming van een trans-Europees netwerk op het gebied van treinverkeer, omdat mede daardoor de interoperabiliteit van de netwerken verzekerd is, met name op het gebied van de harmonisatie van technische normen.

Deze omschrijving komt 'incident' overeen met de omschrijving van dat begrip in de spoorwegveiligheidsrichtlijn, artikel 3, onderdeel 13. In de omschrijving van 'incident' in dit wetsvoorstel wordt in tegenstelling tot de omschrijving in de richtlijn geen onderscheid gemaakt tussen ongeval en ernstig ongeval. Dat onderscheid wordt in dit wetsvoorstel namelijk niet gebruikt.

Voor de omschrijving van de definitie 'infrastructuurbeheerder' wordt verwezen naar de omschrijving van dat begrip in de sera-richtlijn, luidende: "een instantie of onderneming die verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van spoorweginfrastructuur op een net, en voor de deelname aan de ontwikkeling ervan overeenkomstig de door de betrokken lidstaat voorgeschreven regels in het kader van zijn algemeen beleid inzake ontwikkeling en financiering van infrastructuur".

Nationale voorschriften zijn voorschriften die een invulling zijn van Europese regels en voorschriften die in de toepasselijke TSI's als 'open punten' zijn benoemd. Open punten zijn technische aspecten waarover de lidstaten nog geen gemeenschappelijke specificatie overeengekomen zijn, technische aspecten waarbij uit de TSI blijkt dat de lidstaten de specificatie zelf mogen invullen en technische aspecten waarbij de technische compatibiliteit met de infrastructuur het nationale voorschrift noodzakelijk maakt. Als gevolg van de uitbreiding van het toepassingsgebied van de TSI's is de noodzaak van nationale (technische) voorschriften geleidelijk afgenomen. De bestaande nationale voorschriften zijn inmiddels geëvalueerd en waar nodig ingetrokken. Nieuwe nationale voorschriften worden voorafgaand aan de inwerkingtreding genotificeerd, op grond van artikel 8, eerste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, respectievelijk artikel 15, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Voor de omschrijving van 'ongeval' is - net als bij 'incident' - aangesloten bij de omschrijving in de spoorwegveiligheidsrichtlijn (artikel 3, onderdeel 11). In de omschrijving van dat begrip in de richtlijn worden de volgende voorbeelden genoemd van ongeval: botsingen, ontsporingen, ongevallen op spoorwegovergangen, persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rijdende toestand en branden.

Een 'private spoorweg' is een spoorweg die niet overeenkomstig artikel 1.5, eerste lid, als 'rijksspoorweg' of 'lokale spoorweg' zijn aangewezen. De private spoorwegen zullen veelal de spoorwegen zijn die als 'bijzondere spoorweg' als bedoeld in artikel 1 van de Spoorwegwet, worden aangemerkt.

Voor de omschrijving van het begrip 'spoorvoertuig' is de omschrijving van het begrip 'voertuig' van de interoperabiliteitsrichtlijn overgenomen. In die richtlijn is 'voertuig' als volgt gedefinieerd: een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder aandrijving. Een voertuig bestaat uit een of meer structurele en functionele subsystemen". Gelet op Bijlage I, punt 2, omvat het begrip voertuig rollend materieel (locomotieven en reizigerstreinen), goederenwagens en bijzondere voertuigen zoals spoormachines. Spoormachines in vervoersmodus vallen wel onder de toepassing van de interoperabiliteitsrichtlijn en de betreffende wetsartikelen. Spoormachines in werkmodus vallen daar buiten (de Bijlage, punt 2.3.1 van de TSI LOC&PAS de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545) en de bijbehorende ERA-Richtsoeren voor de praktische regelingen voor de procedure inzake vergunningen voor voertuigen). De interoperabiliteitsrichtlijn is dus niet van toepassing op spoormachines in werkmodus, zoals vorkheftrucks die bielen vervoeren. Spoorwerkvoertuigen die zich altijd alleen op buiten dienst gesteld spoor bevinden, kunnen geacht worden alleen al daardoor niet in vervoersmodus, maar in werkmodus ("werkconfiguratie") te zijn en dus buiten het toepassingsbereik van de TSI te vallen.

'Spoorwegonderneming': voor de omschrijving van 'spoorwegonderneming' is aangesloten bij de omschrijving die voor dat begrip in de spoorwegveiligheidsrichtlijn wordt gehanteerd, artikel 3, onderdeel 3. Voor een uitgebreide toelichting op de betekenis en reikwijdte van het begrip wordt verwezen naar paragraaf 4.4 van het algemeen deel van de memorie van toelichting.

'spoorwegsysteem'. Het spoorwegsysteem bestaat uit het in bijlage 1 van de interoperabiliteitsrichtlijn beschreven netwerk en de daarin genoemde voertuigen. In die bijlage worden verschillende soorten spoorlijnen genoemd, zoals hogesnelheidslijnen, conventionele lijnen voor personen-, goederen-, en gemengd vervoer. In die bijlage staat tevens beschreven welk materieel behoort tot het spoorwegsysteem, zoals rollend materieel – (locomotieven en rijtuigen voor het vervoer van reizigers, goederenwagens en bijzondere voertuigen, zoals spoomachines.

In artikel 26, derde lid, van de huidige Spoorwegwet is een omschrijving opgenomen van het begrip 'station'. In dit wetsvoorstel wordt voorgesteld om dit begrip en de bijbehorende omschrijving in artikel 1.1 van dit voorstel op te nemen. Er is geen wijziging van de omschrijving beoogd.

'Subsystemen' zijn de structurele en functionele onderdelen van het spoorwegsysteem. De interoperabiliteitsrichtlijn verdeelt het spoorwegsysteem in acht subsystemen onder: (1) infrastructuur, (2) energie, (3) baanuitrusting voor besturing & seingeving, (4) boorduitrusting voor besturing & seingeving, (5) rollend materieel, (6) exploitatie & verkeersleiding, (7) onderhoud en (8) telecommunicatietoepassingen voor personen- en goederenvervoer. In de begripsomschrijving is verwezen naar bijlage II van de interoperabiliteitsrichtlijn.

'TSI': In lijn met het streven van de EU naar een Europees interoperabel spoorwegsysteem, zijn harmoniserende Technische Specificaties Interoperabiliteit (TSI's) opgesteld. Dat zijn Europese technische en operationele normen waar (onderdelen van) spoorvoertuigen en spoorinfrastructuur aan moeten voldoen. TSI's hebben de vorm van rechtstreeks werkende uitvoeringsverordeningen[2]. Een subsysteem kan door verscheidene TSI's worden bestreken en één TSI kan verscheidene subsystemen betreffen (4 lid 1 irl). Zie de toelichting bij artikel 4.2 voor een schematisch overzicht van verhouding tussen verschillende TSI's en subsystemen.

De term 'vervoerder' wordt gebruikt in bepalingen die betrekking hebben op spoorwegen met de gebruiksfuncties e tot en met h.

Artikel 1.2 (uitzonderingen toepassingsgebied)

In het voorgestelde artikel 1.2 is bepaald dat deze wet niet van toepassing is op spoorwegen die zijn gelegen binnen een niet vrij voor het publiek toegankelijk bedrijfsterrein. Dergelijke spoorwegen vallen nu wel onder de Spoorwegwet als zogenaamde bijzondere spoorwegen, maar het Besluit bijzondere spoorwegen, zondert deze spoorwegen *de facto* uit van toepassing. Voorbeelden van deze spoorwegen zijn de spoorweg op het chemiebedrijventerrein Chemelot in Limburg en de spoorweg op het terrein van Tata Steel in IJmuiden. Voor de duidelijkheid wordt opgemerkt dat het gedeelte van een dergelijke spoorweg dat buiten het terrein ligt wel onder het toepassingsgebied van de wet valt.

Gelet op onderdeel b is de Spoorwegwet evenmin van toepassing op spoorwegen die uitsluitend worden gebruikt voor landschapsprojecten (bijvoorbeeld in de bosbouw), of voor industriële projecten (bijvoorbeeld de beton- of baksteenindustrie). De Spoorwegwet is daarnaast niet van toepassing op spoorwegen die uitsluitend worden gebruikt bij de aanleg van grote infrastructurele werken, waar spoorwegen met name voor tunnelbouw worden aangelegd.

Tot slot is de Spoorwegwet, gelet op onderdeel c niet van toepassing op attractiespoorwegen – zoals in het Openluchtmuseum in Arnhem en in de Efteling – en op speeltoestellen en modelspoorwegen. Deze spoorwegen vallen onder de Warenwet.

Artikel 1.3 (gebruiksfuncties spoor) art. 2 Irl, Srl en SERA

In hoofdstuk 4, en in het bijzonder paragraaf 4.2.2, van het algemeen deel van deze memorie van toelichting is uitgebreid ingegaan op de toepasselijkheid van dit wetsvoorstel en de acht vervoersoorten op dat systeem.

Besloten is voor het toepassingsbereik van de wet niet uit te gaan van de term spoorwegsysteem als gehanteerd in –onder andere- de interoperabiliteitsrichtlijn omdat niet geheel duidelijk is wat daaronder wordt begrepen. Het opsommen van de gebruikstypen (eerste lid) geeft echter in feite het spoorwegsysteem in Nederland weer.

In het tweede lid van het voorgestelde artikel is bepaald dat een spoorweg moet zijn ingedeeld in één van de in het eerste lid genoemde gebruiksfuncties om in dienst te mogen worden gesteld of te mogen worden gebruikt voor spoorvervoer. Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een spoorweg in gebruik wordt genomen terwijl deze niet is ingedeeld.

De indeling van alle spoorwegen geschiedt bij ministeriële regeling. Dit wijkt af van de wijze waarop op grond van de Spoorwegwet (artikel 2, eerste lid,) en de Wet lokaal spoor (artikel 2, eerste lid) de aanwijzing van hoofdspoorwegen respectievelijk van lokale spoorwegen wordt gedaan, bij koninklijk besluit. De nieuwe aanpak van indelen van spoorwegen bij ministeriële regeling is in lijn met rechtspraak. In een uitspraak van de Rechtbank van Rotterdam (ECLI:NL:RBROT:2018:3752), is beslist dat het aanwijzen van hoofdspoorwegen en lokale spoorwegen de vaststelling van algemeen verbindende voorschriften betreft. Tegen algemeen verbindende voorschriften kan geen bezwaar en beroep worden ingediend. Omdat de indeling van spoorwegen wel (rechts-)gevolgen kan hebben voor bepaalde partijen, zoals beheerders, medeoverheden, spoorwegondernemingen en vervoerders, is in het derde lid van het voorgestelde artikel bepaald dat door de wijziging geraakte partijen worden gehoord over de voorgenomen wijziging van de ministeriële regeling, als bedoeld in het eerste lid. Bovendien zal de ministeriële regeling, en wijzigingen daarvan, waarmee spoorwegen in één van de acht gebruiksfuncties worden ingedeeld in de ontwerpfase via internet worden geconsulteerd zodat een ieder daar een reactie op kan geven.

Artikel 1.4 (verbod aantasting infrastructurale integriteit en algemene zorgplicht) 22 Spw 15 WIs en 10 Bbs

De verbodsbepalingen van het voorgestelde artikel 1.4 zijn van toepassing op alle spoorwegen. Het verbod in het voorgestelde eerste lid richt zich tot eenieder. De bepaling is een vangnet voor alle voor het spoorverkeer gevaarlijke en hinderlijke gedragingen die niet reeds op grond van meer specifieke regels zijn verboden. Het tweede lid benoemt gedragingen die afbreuk doen of kunnen doen aan het veilig functioneren van de spoorweginfrastructuur of schade toebrengen aan die infrastructuur. Onderdeel c van het tweede lid betreft het verbod zich te bevinden op een voor personen afgesloten spoorweg. Een lokale spoorweg is niet voor personen toegankelijk als uit de uitvoering van de spoorweg of uit verkeersborden blijkt dat deze niet voor wegverkeer of voetgangers bestemd is, of als een persoon meer dan gewone moeite moet doen om de spoorweg te betreden.

In het derde lid is geregeld dat de verboden uit het tweede lid zich niet richten tegen diegenen die rechtmatig werkzaamheden of handelingen verrichten, zoals de vervoerder of spoorwegonderneming, (infrastructuur-)beheerder en toezichthouder. Zo geldt het verbod om zich naast de spoorweg te bevinden bijvoorbeeld niet voor de machinist die op weg is naar de trein die hij gaat besturen.

Het verbod om zich op of langs een spoorweg te begeven geldt ook niet voor degene die daarvoor toestemming van de beheerder van een private spoorweg of een ontheffing van ProRail, in geval het een rijksspoorweg betreft, of GS dan wel het bevoegde dagelijks bestuur, in geval van een lokale spoorweg, heeft gekregen. Dit kan bijvoorbeeld aan de orde zijn als personen voor de uitvoering van werkzaamheden nabij een spoorweg onvermijdelijk zich langs de spoorweg moeten bevinden.

Artikel 1.4 laat de artikelen 164, 165 en 351 van het Wetboek van Strafrecht over gevaar zettende en gevaar veroorzakende handelingen onder andere met betrekking tot

het spoor onverlet. Overtreding van die artikelen van het Wetboek van Strafrecht levert een misdrijf op.

Afdeling 1.2 Verantwoordelijkheden

Artikel 1.5 (aanwijzing rijksspoorwegen en de lokale spoorwegen)

In paragraaf 4.1 van het algemeen deel van de toelichting is toegelicht dat in dit wetsvoorstel de wettelijke regimes voor het gebruik van spoorweginfrastructuur losgekoppeld worden van de toedeling van de (bestuurlijke) verantwoordelijkheden voor de spoorweginfrastructuur zelf. Daartoe is het nodig dat naast de indeling van spoorwegen voor bepaalde gebruiksfuncties (artikel 1.3, eerste lid, van dit voorstel) ten behoeve van de toedeling van bestuurlijke verantwoordelijkheden rijksspoorwegen, en lokale spoorwegen worden aangewezen.

Zoals in paragraaf 4.3 van het algemeen deel van de toelichting is beschreven betreffen de verantwoordelijkheden de volgende taken:

1. de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur (spoorwegplanning, financiële planning, investeringsplanning);
2. het onderhoud van de spoorweginfrastructuur (werkzaamheden ter behoud van de staat en de capaciteit);
3. de exploitatie van de spoorweginfrastructuur (toewijzen van treinpaden, verkeersbeheer en taken op het gebied van infrastructuurheffingen).

De toedeling van de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de rijksspoorwegen wordt door artikel 1.6 van het voorstel bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat gelegd. Voor de lokale spoorwegen wordt die bestuurlijke verantwoordelijkheid door artikel 1.7 van dit voorstel gelegd bij de gedeputeerde staten van een provincie of bij het dagelijks bestuur.

Artikel 1.6 (stelselverantwoordelijkheid Minister rijksspoorwegen)

De minister van Infrastructuur en de Waterstaat draagt zorg voor de ontwikkeling van de rijksspoorwegen. In paragraaf 4.4 van het algemeen deel van de toelichting is beschreven welke soort spoorwegen deel uitmaken van de rijksspoorwegen.

Artikel 1.7 (verantwoordelijkheid gedeputeerde staten of dagelijks bestuur voor lokale spoorweginfrastructuur -4 WIs)

Artikel 1.7 van dit voorstel komt overeen met artikel 4 van de Wet lokaal spoor. Het eerste en tweede lid van het wetsvoorstel leggen de zorg voor de aanleg, de ontwikkeling en het beheer, het onderhoud daaronder begrepen, van de lokale spoorweginfrastructuur bij gedeputeerde staten ofwel het dagelijks bestuur van een openbaar lichaam als bedoeld in artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000. In die bepaling van de Wet personenvervoer 2000 is de mogelijkheid opgenomen om een bij gemeenschappelijke regeling ingesteld openbaar lichaam de bevoegdheid te geven voor concessieverlening voor openbaar vervoer anders dan per trein of – ingevolge het vierde lid van dat artikel 20 – voor regionaal openbaar vervoer per trein. Een voorbeeld is Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Het bevoegd gezag voor de lokale infrastructuur krijgt op grond van de Wet BDU verkeer en vervoer de financiële middelen. De zorgplicht in het voorgestelde eerste en tweede lid zal door de aanwijzing op grond van artikel 1.5 van dit voorstel territoriaal zijn afgebakend.

In het derde lid van artikel 1.7 van dit voorstel is net als in artikel 4, derde lid, van de Wet lokaal spoor, gepreciseerd dat het bestuursorgaan bepaalde bevoegdheden ten behoeve van de lokale spoorweginfrastructuur, kan delegeren aan het college van burgemeester en wethouders van een gemeente, gelegen binnen de provincie of het gebied waar het dagelijks bestuur verantwoordelijk voor is. In tegenstelling tot het huidige artikel 4, derde lid, van de Wet lokaal spoor zal bij algemene maatregel van bestuur worden bepaald welke bevoegdheden, die bij of krachtens dit wetsvoorstel ten aanzien van lokale spoorwegen en het vervoer daarover zijn toegekend, kunnen worden

overgedragen aan het college van burgemeester en wethouders. Op dit moment zijn de over te dragen bevoegdheden opgesomd in het derde lid van artikel 4 van de Wet lokaal spoor. Vanwege de beoogde toekomstbestendigheid van dit voorstel is ervoor gekozen om de over te dragen bevoegdheden bij algemene maatregel van bestuur vast te leggen. De mogelijkheid van delegatie zal beperkt zijn tot de uitvoeringstaken teneinde te waarborgen dat de beleidsmatige integrale bestuurlijke verantwoordelijkheid van gedeputeerde staten en het dagelijks bestuur voor het verkeer, het vervoer en de lokale spoorweginfrastructuur op regionaal niveau intact blijft.

Artikel 1.8 (aanwijzing beheerder lokale spoorwegen) 18 lid 1, 3 en 4 t/m 10 WIs

Dit voorgestelde artikel 1.8 komt overeen met artikel 18 van de Wet lokaal spoor en gaat over de aanwijzing van een beheerder voor het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur. De aanwijzing van een beheerder betreft een besluit in de zin van de Awb. Tegen een aanwijzing kan door belanghebbenden dan ook bezwaar en beroep worden ingesteld. In het aanwijzingsbesluit vermeldt het bestuursorgaan de duur van de aanwijzing.

Aan het aanwijzingsbesluit kunnen op grond van het eerste lid voorschriften worden verbonden. Die voorschriften kunnen betrekking hebben op de inhoud van het beheerplan en het jaarverslag (artikel 1.9 van dit wetsvoorstel). Gedacht kan tevens worden aan voorschriften over informatiedossiers en te melden projecten of over de informatieverstrekking aan de toezichthouder. Voorschriften kunnen worden gegeven ter bescherming van de belangen van de rechthebbenden.

Dit artikel laat het aan het bestuursorgaan over of een marktpartij, een eigen dienstonderdeel of een gemeente wordt aangewezen als beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur. Het bestuursorgaan zal bij de aanwijzing van een beheerder vanzelfsprekend wel de aanbestedingsregels in acht moeten nemen. Bij de keuze voor een beheerorganisatie kunnen verschillende overwegingen een rol spelen, zoals de prijs-kwaliteitverhouding, de eigendomsverhoudingen ten aanzien van de infrastructuur of de omstandigheid dat de desbetreffende beheerorganisatie reeds het wegbeheer van de aangrenzende openbare wegen uitvoert. Een aan te wijzen beheerorganisatie dient in ieder geval overeenkomstig artikel 3.18 over een veiligheidsbeheersysteem te beschikken.

Op grond van het tweede lid kan een bestuursorgaan een aanwijzing intrekken of schorsen. Dit kan aan de orde zijn indien de beheerder het veiligheidsbeheersysteem niet adequaat toepast of de voorschriften, verbonden aan de aanwijzing, niet naleeft. Indien het bestuursorgaan overgaat tot schorsing van een aanwijzing als beheerder, wordt voor de duur van de schorsing een tijdelijke beheerder aangewezen of wordt het beheer door het bestuursorgaan in eigen hand genomen.

Op grond van het derde lid van het voorgestelde artikel 1.8 worden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels gesteld met betrekking tot de procedure rondom de aanwijzing van een beheerder van spoorweginfrastructuur. Onderdeel van de procedure zal onder meer het horen van de rechthebbende op de lokale spoorweginfrastructuur zijn, zoals de vervoerder of de eigenaar van de infrastructuur. De verplichting om rechthebbenden te horen, is van belang vanwege de op grond van artikel 8 geldende plicht om het beheer van de infrastructuur te gedogen (artikel 8 wordt vervangen door artikel 10.8, derde lid, van de Omgevingswet).

Bij of krachtens de algemene maatregel van bestuur op grond van het derde lid van het voorgestelde artikel 1.8 worden tevens regels gesteld over de intrekking of schorsing van de aanwijzing of over de op grond van het eerste lid aan de aanwijzing te verbinden voorschriften.

Artikel 1.9 (visie over beheer en beheerplan) 17 WIs resp 21 WIs

Het voorgestelde artikel 1.9 betreft een samenvoeging van de artikelen van de Wet lokaal spoor inzake de beheervisie en het beheerplan, artikel 17 respectievelijk artikel 21.

De beheervisie is een instrument aan de hand waarvan het bestuursorgaan zijn eindverantwoordelijkheid voor het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur vormgeeft. In de beheervisie beschrijft het bestuursorgaan welke

veiligheidsdoelstellingen het voor ogen heeft, wat het onder kwalitatief goed en doelmatig beheer verstaat.

Bij of krachtens een algemene maatregel van bestuur, op grond van het tweede lid, van het voorgestelde artikel 1.9 worden regels gesteld met betrekking tot de visie, de daarin op te nemen onderwerpen en de uitvoering van de visie. Tevens zullen bij of krachtens de algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld over de wijze waarop door de visie aan de beheerders en rechthebbenden op de lokale spoorweginfrastructuur en andere belanghebbenden, inzicht wordt geboden in de gedragslijnen van het bestuursorgaan ten aanzien van het beheer. In de beheervisie komt de verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan voor de integrale veiligheid op het lokaal spoor tot uitdrukking. Bij of krachtens de algemene maatregel van bestuur kunnen de regels ook voorschrijven dat de visie van het bestuursorgaan ten minste moet zijn uitgewerkt in een set prestatienormen dat betrekking heeft op de kwaliteit, betrouwbaarheid, veiligheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur.

Voor beheerders vormt de visie de leidraad aan de hand waarvan zij hun jaarlijkse beheerplannen als bedoeld in het vierde lid van het voorgestelde artikel 1.9 opstellen. Het bestuursorgaan dat een beheerplan ter instemming krijgt voorgelegd, toetst het beheerplan aan de beheervisie.

Het voorgestelde artikel 1.9 bevat net als de Wet lokaal spoor geen gedetailleerde voorschriften ten aanzien van de inhoud van een beheerplan. De beheervisie vormt het toetsingskader voor de invulling van het beheerplan. Denkbaar is dat het bestuursorgaan in de op grond van het eerste lid van artikel 1.8 aan het aanwijzingsbesluit te verbinden voorschriften, nadere eisen stelt aan de inhoud van het jaarlijks op te stellen beheerplan. Gedacht kan worden aan eisen over het aanleveren van een actueel overzicht van de bij de beheerder in beheer zijnde lokale spoorwegen en daarbij behorende voorzieningen, een beschrijving van de actuele staat van onderhoud en van de concrete werkzaamheden die de beheerder tijdens het planjaar voornemens is uit te voeren gelet op het bepaalde in de beheervisie, alsmede een beschrijving van de wijze waarop de beheerder voornemens is binnen de voorgenomen planning de werkzaamheden af te stemmen met spoorbeheerders en wegbeheerders van aangrenzende spoorwegen respectievelijk wegen. Ook kunnen in de voorschriften bij de aanwijzing eisen worden gesteld aan een door de beheerder op te stellen financiële onderbouwing van het beheerplan. In het voorgestelde vierde en vijfde lid van artikel 1.9 van het wetsvoorstel worden voorschriften gegeven inzake de totstandkoming van een beheerplan. De beheerder dient het beheerplan ter instemming voor te leggen aan het bestuursorgaan. Voordat de beheerder hiertoe overgaat, pleegt hij overleg met de vervoerder en andere rechthebbenden op de lokale spoorweginfrastructuur. Dit overleg is bedoeld om de te plannen werkzaamheden en te treffen maatregelen zodanig met betrokkenen af te stemmen dat de beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur niet onnodig in het gedrang komt, het gebied zo goed mogelijk bereikbaar blijft en de overlast of schade ten gevolge van de uitvoering van het beheer voor de rechthebbenden zo beperkt mogelijk wordt gehouden.

Na afloop van het kalenderjaar brengt de beheerder aan het bestuursorgaan op grond van het voorgestelde derde lid verslag uit over de wijze waarop het beheer in het afgelopen kalenderjaar is uitgevoerd. In het jaarverslag beschrijft de beheerder de daadwerkelijke werkzaamheden, zodat voor het bestuursorgaan toetsbaar is of de werkzaamheden in overeenstemming met het beheerplan zijn uitgevoerd.

Afdeling 1.4 Overige bepalingen over spoorweginfrastructuur

Artikel 1.10 (toegankelijkheid stations en laad- en los plaatsen) 26 Spw

In het voorgestelde artikel 1.10 worden net als in artikel 26 van de Spoorwegwet regels gesteld ter waarborging van de primaire functie van stations, namelijk de transferfunctie. Dit betreft de in het eerste lid opgenomen mogelijkheid voor reizigers op een station om de treinen op een veilige en adequate wijze te kunnen bereiken. De regels omvatten verplichtingen voor rechthebbenden voor zover belast met het beheer van een rechtstreeks aan een rijksspoorweg gelegen station. Op grond van het derde lid kan de minister van Infrastructuur en Waterstaat zo nodig een bindende aanwijzing

geven aan de betrokken normadressaat ter waarborging van de transferfunctie. De infrastructuurbeheerder van de rijksspoorwegen adviseert de minister van infrastructuur en Waterstaat daarover desgevraagd.

In tegenstelling tot artikel 26, tweede lid, van de Spoorwegwet wordt in dit voorgestelde artikel niet langer naar Verordening(EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (PbEU 2007, L 315) verwezen. In artikel 26, tweede lid, van de Spoorwegwet wordt naar die verordening verwezen om te bepalen dat de verplichtingen in het eerste lid van artikel 26 van de Spoorwegwet met betrekking tot gehandicapte personen en personen met een beperkte mobiliteit ook de naleving van artikel 21 van die verordening omvat. Een dergelijke verwijzing wordt in het voorgestelde artikel niet nodig geacht omdat de genoemde verordening rechtstreeks werkend is.

Artikel 1.11 (recht van uitweg bij lokale infrastructuur) 13 Wls

Dit voorgestelde artikel komt overeen met artikel 13 van de Wet lokaal spoor en is bedoeld voor de situatie waarin de toegang tot de openbare weg door een lokale spoorweg wordt afgesneden. In artikel 13 van de Wet lokaal spoor is expliciet een recht van uitweg opgenomen. In het voorgestelde artikel 1.11 is hetzelfde recht opgenomen. Een aanspraak van een rechthebbende op een onroerende zaak op een recht van uitweg volgt niet rechtstreeks uit het bepaalde in het Burgerlijk Wetboek, maar uit de interpretatie die de burgerlijke rechter en de bestuursrechter geven aan artikel 14 van de Wegenwet. Beide instanties oordelen dat het aanleggen en hebben van een uitweg op de openbare weg een normaal, aan eenieder toegestaan gebruik van de openbare weg betreft. Hoewel het onderscheid tussen een trambaan en een openbare weg in de fysieke ruimte niet altijd scherp waarneembaar is, valt een trambaan als lokale spoorweg niet aan te merken als openbare weg in de zin van de Wegenwet, zodat een wettelijk recht van uitweg op een door de lokale spoorweg afgesneden openbare weg, noodzakelijk is. Op de rechthebbende van de onroerende zaak rust, in afwijking van artikel 57 van Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek, geen verplichting om aan de provincie of plusregio de schade ten gevolge van het uitweggen te vergoeden.

Artikel 1.12 (maatregelen tegen trilling- en geluidhinder)

Op grond van het voorgestelde artikel 1.12 kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld in het belang van het voorkomen of beperken van geluid- of trillinghinder, veroorzaakt door het gebruik van een spoorweg. De eisen betreffen onder meer de wijze waarop de spoorweginfrastructuur wordt aangelegd en de onderhoud van spoorweginfrastructuur. Besloten is om de huidige voorganger van artikel 1.12 (artikel 105, van de Wet geluidhinder) niet op te nemen in de Omgevingswet, maar over te hevelen naar dit wetsvoorstel, omdat dit artikel ziet op het stellen van specifieke eisen aan plaatselijke spoorweginfrastructuur, die bovendien verder reiken dan de vraag of het geluid en de trillingen binnen de volgens de Omgevingswet vergunde waarden vallen.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2018 aan de Tweede Kamer aangekondigd een beleidsintensivering in te willen zetten op het onderwerp spoortrillingen (kamerstukken II, 2017/18, 29984, nr. 765). Het gaat zowel om onderzoek als kennisontwikkeling. Deze onderzoeken kunnen aanleiding vormen om nadere regels te stellen. De beheersing van de hinder door geluid van het spoor vindt nu onder andere plaats door geluidproductieplafonds. Daarnaast vindt er in Nederland subsidiëring van stille treinen plaats en is op grond van Europese regelgeving vanaf 2024 op een aantal Nederlandse routes alleen stil goederenmaterieel toegestaan. Op dit moment is niet voorzien dat voor het beheersen van geluidhinder nadere regels op grond van dit artikel nodig zijn, maar voortschrijdende (wetenschappelijke) inzichten kunnen anders uitwijzen.

Hoofdstuk 2. Toegang tot de spoorweginfrastructuur

Afdeling 2.1 Bepalingen over bestuurlijke onafhankelijkheid infrastructuurbeheerder

Artikel 2.1 (toepassingsgebied) art. 2 SERA

Het voorgestelde artikel 2.1 regelt het toepassingsgebied van afdeling 2.1 van het wetsvoorstel. Afdeling 2.1 van dit voorstel is implementatie van een deel van hoofdstuk II van sera-richtlijn. In hoofdstuk II van deze richtlijn zijn bepalingen neergelegd die richting geven aan de ontwikkeling van de spoorwegen in de Europese Unie met het oog op het functioneren van een interne Europese markt. Daartoe verplicht het hoofdstuk tot een boekhoudkundige scheiding van het beheer van de infrastructuur en van de vervoeractiviteiten. Verder waarborgt het hoofdstuk de onafhankelijkheid van de essentiële taken van de infrastructuurbeheerder en regelt het hoofdstuk de toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten. Ten slotte zijn in het hoofdstuk bepalingen opgenomen over grensoverschrijdende overeenkomsten en de diverse maatregelen die de Europese Commissie kan en moet treffen in het kader van markttoezicht.

De bepalingen van hoofdstuk II van de richtlijn die betrekking hebben op een infrastructuur beheerder zijn omgezet in afdeling 2.1 van dit wetsvoorstel. In afdeling 2.2 van het wetsvoorstel zijn die bepalingen van hoofdstuk II van de sera-richtlijn geïmplementeerd die betrekking hebben op de rechten en plichten van spoorwegondernemingen op grond van die richtlijn. In paragraaf 8.2.1 van het algemeen deel van de toelichting is reeds toegelicht dat de sera-richtlijn anders van karakter is dan de andere drie EU-richtlijnen over spoor. De sera-richtlijn reguleert vooral het functioneren van de Europese spoorwegmarkt en de spoorwegondernemingen die daarin actief zijn. Daardoor is er geen directe relatie met de gebruiksfuncties van spoorweginfrastructuur. Om tot eenduidige regimes per gebruikstype te komen kiest de regering er toch voor om het toepassingsbereik van deze richtlijn aan de hand van de gebruiksfuncties te bepalen.

In artikel 2, eerste lid, van de richtlijn is bepaald dat hoofdstuk II van de richtlijn in beginsel niet van toepassing op spoorwegondernemingen die enkel stads-, voorstads- of regionale spoorvervoerdiensten exploiteren. Deze spoorvervoerdiensten komen overeen met vervoer over spoorwegen met de gebruiksfuncties d en e, als bedoeld in artikel 1.3 van het wetsvoorstel.

Afdeling 2.1 van dit wetsvoorstel ziet op de implementatie van de artikelen 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies, 7 sexies, 7 septies en 8, derde lid, van de richtlijn. In het derde lid van artikel 2 van de richtlijn is bepaald dat de lidstaten de toepassing van de in de vorige zin genoemde artikelen kunnen uitsluiten voor:

- a) lokale en regionale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor passagiers op spoorweginfrastructuur;
- b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten voor passagiers in de stad of de voorstad;
- c) regionale netten die enkel worden gebruikt voor regionale goederenvervoersdiensten door een spoorwegonderneming die niet onder lid 1 valt, tot het moment dat een andere aanvrager capaciteit op dat net aanvraagt;
- d) spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.

In het tweede lid van het voorgestelde artikel 2.1 is daarom geregeld dat bij ministeriële regeling kan worden bepaald dat deze afdeling 2.1 niet van toepassing is op lijnen, netten of infrastructuur als bedoeld in artikel 2, derde lid, van de richtlijn. Deze mogelijkheid is in het tweede lid van het voorgestelde artikel ook opgenomen voor de lijnen die zijn beschreven in artikel 2, derde lid, bis, ter, en vierde lid, van de sera-richtlijn. Artikel 2, derde lid, bis, van de richtlijn is bedoeld voor plaatselijke lijnen met weinig verkeer die niet langer dan 100 km zijn en gebruikt worden voor vrachtvervoer tussen een hoofdlijn en punten van herkomst en bestemming van verzendingen langs die lijnen, op voorwaarde dat die lijnen worden beheerd door andere entiteiten dan de hoofdinfrastructuurbeheerder, en dat a) die lijnen door slechts één goederenvervoerder worden gebruikt, of b) de essentiële functies met betrekking tot die lijnen worden

uitgeoefend door een orgaan dat niet onder zeggenschap van een spoorwegonderneming staat.

Artikel 2, derde lid, ter, van de richtlijn heeft betrekking op regionale netten met weinig verkeer, beheerd door een andere entiteit dan de hoofdinfrastructuurbeheerder en gebruikt voor regionale passagiersvervoersdiensten, geleverd door één spoorwegonderneming die niet dezelfde is als de gevestigde spoorwegonderneming van de lidstaat in kwestie, totdat er capaciteit voor passagiersvervoer op dat net wordt aangevraagd, en op voorwaarde dat de onderneming onafhankelijk is van een spoorwegonderneming die goederendiensten levert.

Het vierde lid van artikel 2 van de richtlijn heeft betrekking op lokale en regionale spoorweginfrastructuren die geen strategisch belang hebben voor de werking van de spoorwegmarkt, uitsluiten van de toepassing. De lidstaten die gebruik wil maken van de mogelijkheid om enkele bepalingen van hoofdstuk 2 van de richtlijn buiten toepassing te laten voor de in artikel 2, derde lid, bis en ter, en het vierde lid, genoemde spoorlijnen, stellen de Commissie in kennis van hun voornemen om dergelijke spoorlijnen uit te sluiten.

Artikel 2.2 (onafhankelijkheid van een infrastructuurbeheerder) art. 4 lid 2 en 7, eerste lid, tweede lid en derde lid SERA

Het voorgestelde artikel 2.2 dient ter omzetting van artikelen 4, tweede lid en 7, eerste tot en met derde lid, van de sera-richtlijn. In artikel 7, eerste lid, eerste alinea, van deze richtlijn staat dat een infrastructuurbeheerder verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van de spoorweginfrastructuur en voor de deelname aan de ontwikkeling daarvan. In paragraaf 5.2 van het algemeen deel van de toelichting is ingegaan op de essentiële functies, genoemd in de vorige zin. In het huidige artikel 16, eerste lid, van de Spoorwegwet is deze alinea zodanig omgezet dat deze taken onderdeel van de te verlenen concessie voor het beheer moeten zijn. Na het van kracht worden van de wet waarbij ProRail wordt omgevormd tot een publiekrechtelijke rechtspersoon (zie wetvoorstel publiekrechtelijke omvorming ProRail) zal artikel 16 komen te vervallen en worden deze taken op grond van dit wetsvoorstel in het nieuwe artikel 8 bij ProRail neergelegd. Aangezien onderhavig wetsvoorstel de intentie heeft om zo dicht mogelijk aan te sluiten bij de tekst van de sera-richtlijn, is artikel 7, eerste lid, eerste alinea, van de richtlijn in vrijwel volledig identieke vorm opgenomen in artikel 2.2, eerste lid, van dit wetsvoorstel. In hoofdstuk 6 (over de infrastructuurbeheerder van de rijksspoorwegen zijnde ProRail) van dit wetsvoorstel worden, onverminderd het voorgestelde artikel 2.2, de essentiële functies van ProRail vastgelegd.

De sera-richtlijn waarborgt het onafhankelijk functioneren van de infrastructuurbeheerder door in het tweede lid van artikel 7 een institutionele scheiding op te leggen: de infrastructuurbeheerder moet Europees gezien een entiteit zijn die juridisch gescheiden is van welke spoorwegonderneming dan ook. Daarbij wordt geen specifieke (privaatrechtelijke of publiekrechtelijke) rechtsvorm voorgeschreven. Deze verplichte scheiding is opgenomen in het tweede lid van artikel 2.2. In de huidige Spoorwegwet is deze scheiding opgenomen in artikel 16a, tweede lid.

In de derde alinea van het eerste lid van artikel 7 van de richtlijn staat dat de leden van de raad van toezicht en de raad van bestuur van een infrastructuurbeheerder (en de managers die rechtstreeks aan hen rapporteren), op een niet-discriminerende manier handelen met betrekking tot de essentiële functies.

In het tweede lid is voorgeschreven dat de essentiële functies met inachtneming van artikel 4, tweede lid, van de richtlijn moeten worden uitgevoerd. In dat tweede lid van artikel 4 staat dat de infrastructuurbeheerder verantwoordelijk is voor zijn eigen beheer, bestuur en interne controle en dat de infrastructuurbeheerder hierbij het heffings- en toewijzingskader en de specifieke regels die door de lidstaten zijn opgesteld, in acht moet nemen.

In het derde lid van het voorgestelde artikel staat dat bij ministeriële regeling ter uitvoering van artikel 7 van de richtlijn regels worden gesteld. Die regels zullen in ieder

geval gaan over de benoembaarheid en onpartijdigheid van leden van de raad van bestuur en de raad van commissarissen van een infrastructuurbeheerder, alsmede personen die besluiten nemen met betrekking tot essentiële functies.

Artikel 2.3 (onafhankelijkheid van de essentiële functies) 7 bis SERA

Met het voorgestelde artikel 2.3 wordt uitvoering gegeven aan artikel 7 bis van de sera-richtlijn, waarin de onafhankelijkheid van de essentiële functies is geregeld. Voor een raad van bestuur en raad van commissarissen ligt hier een belangrijke zorgplicht om de in deze bepaling bedoelde onafhankelijkheid te realiseren. Artikel 7 bis van de richtlijn is in de huidige Spoorwegwet, voor zover het niet gaat om een verticaal geïntegreerde onderneming, omgezet in artikel 16b, van de Spoorwegwet. In artikel 16b van de Spoorwegwet zijn in het tweede, derde en vierde lid ter uitwerking van het eerste lid van artikel 7 bis regels opgenomen over het niet mogen uitoefenen van beslissende invloed op de beheerder en over de mobiliteit van personen belast met de essentiële functies. In het voorgestelde artikel 2.3 wordt ervoor gekozen om op grond van het tweede lid een aantal aspecten die samenhangen met het eerste lid van artikel 7 bis van de richtlijn en die zijn uitgewerkt in het tweede en derde lid van dat artikel 7 bis, in een ministeriële regeling uit te werken.

Artikel 2.4 (onpartijdigheid van de infrastructuurbeheerder ten aanzien van het verkeersbeheer en de onderhoudsplanning) 7 ter SERA

Het voorgestelde artikel 2.4 dient ter omzetting van artikel 7 ter van de sera-richtlijn. In artikel 7 ter, eerste lid, is onder meer bepaald dat de verkeersleiding en onderhoudsplanning op transparante en niet-discriminerende wijze worden uitgeoefend. In het eerste lid van artikel 2.4 wordt deze verplichting aan een infrastructuurbeheerder opgelegd.

Artikel 7 ter, tweede lid, bepaalt dat getroffen spoorwegondernemingen bij een storing van het treinverkeer volledig en tijdig de relevante informatie krijgen.

Artikel 7 ter, tweede lid, bepaalt tevens dat als een infrastructuurbeheerder verdere toegang verleent tot het proces van verkeersleiding, hij dit voor de betrokken spoorwegondernemingen op transparante en niet-discriminerende wijze doet. Hieronder moet worden verstaan het verstrekken van gegevens met betrekking tot de uitvoering van de dienstregeling en niet de fysieke toegang tot de verkeersleidingsposten. Het verlenen van verdere toegang tot het proces van verkeersleiding is aan de beheerder als verantwoordelijke voor de verkeersleiding. Artikel 7 ter, derde lid, van de sera-richtlijn is van belang voor de langetermijnplanning van groot onderhoud of grote vernieuwingen van de infrastructuur. In dat kader raadpleegt de infrastructuurbeheerder de aanvragers van spoorcapaciteit en houdt hij zoveel mogelijk rekening met de door hen geuite punten van zorg.

In een ministeriële regeling worden ter uitvoering van het tweede en derde lid van artikel 7 ter, van de richtlijn regels gesteld.

Artikel 7 ter, tweede en derde lid, van de sera-richtlijn, zijn omgezet in artikel 17, derde lid, van de Spoorwegwet. In dat derde lid van artikel 17 van de Spoorwegwet staat dat in de concessie aan de beheerder voorschriften worden verbonden om te waarborgen dat de eisen opgenomen in artikel 7 ter, tweede en derde lid, van de sera-richtlijn worden nagekomen. Na het van kracht worden van de wet waarin ProRail wordt omgevormd tot een publiekrechtelijke rechtspersoon zal de inhoud van artikel 17 van de huidige Spoorwegwet zijn opgenomen in het nieuwe artikel 8 van de Spoorwegwet 202#.

Artikel 2.5 (uitbesteden en delen van de functies van de infrastructuurbeheerder) 7 quater SERA

Het voorgestelde artikel 2.5 geeft ter omzetting van artikel 7 quater van de sera-richtlijn aan onder welke voorwaarden bepaalde functies en werkzaamheden kunnen worden uitbesteed. Functies kunnen worden uitbesteed aan een andere organisatie indien deze geen spoorwegonderneming is, directe noch indirecte zeggenschap heeft over een spoorwegonderneming, of niet onder zeggenschap staat van een spoorwegonderneming. De uitvoering van werkzaamheden en de daarmee verband houdende taken inzake ontwikkeling, onderhoud en vernieuwing van de spoorweginfrastructuur kan worden uitbesteed aan spoorwegondernemingen of ondernemingen die zeggenschap over de spoorwegondernemingen uitoefenen, of onder zeggenschap van die spoorwegonderneming staan. Aangezien het om taken gaat die tot de verantwoordelijkheden behoren van de infrastructuurbeheerder, is specifiek in de richtlijn bepaald dat de infrastructuurbeheerder de toezichtbevoegdheid behoudt en de uiteindelijke verantwoordelijkheid draagt voor de uitoefening van de essentiële functies omschreven in artikel 3, onderdeel 2, van de sera-richtlijn. Het betreft dan functies ten aanzien van de exploitatie van de spoorweginfrastructuur.

Artikel 2.6 (financiële transparantie) 7 quinquies SERA

Het voorgestelde artikel 2.6 zet artikel 7 quinquies, eerste tot en met derde lid, van de sera-richtlijn om. Dit artikel van de richtlijn heeft als doel de financiële transparantie van een infrastructuurbeheerder te waarborgen. De richtlijn geeft aan dat financiële overdrachten tussen de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen moeten worden voorkomen indien zij zouden kunnen leiden tot een verstoring van de concurrentie op de markt, met name als gevolg van kruissubsidiëring. Het eerste lid van artikel 7 quinquies staat het toe om inkomsten uit beheeractiviteiten van de infrastructuur, die het gebruik van overheidsmiddelen betreffen, te gebruiken voor het financieren van het eigen bedrijf. Het gaat hierbij dus over meer dan enkel de gebruiksvergoeding. Dividend kan worden uitgekeerd aan de aandeelhouder bij wijze van rendement op investeringen in de spoorweginfrastructuur. De artikelleden vier tot en met tien van artikel 7 quinquies hebben betrekking op de financiële transparantie van een verticaal geïntegreerde onderneming. Regels over dit aspect van een verticaal geïntegreerde onderneming worden geregeld in de ministeriële regeling op grond van artikel 2.10 van dit voorstel.

Artikel 2.7 (coördinatie tussen infrastructuurbeheerder en de belanghebbende spoorwegonderneming en aanvragers) 7 sexies SERA

Het voorgestelde artikel 2.7 strekt ter omzetting van artikel 7 sexies van de sera-richtlijn. Dit richtlijnartikel geeft voorschriften om passende coördinatiemechanismen in te voeren ter waarborging van de coördinatie tussen de infrastructuurbeheerder en de belanghebbende spoorwegondernemingen en aanvragers van capaciteit. De coördinatie heeft onder andere betrekking op de behoeften van de aanvragers inzake het onderhoud van de infrastructuur en de ontwikkeling van de capaciteit, de inhoud en toepassing van de netverklaring, intermodaliteits- en interoperabiliteitsaspecten, en andere aspecten van de voorwaarden voor toegang, het gebruik van de infrastructuur en de kwaliteit van de dienstverlening van de infrastructuurbeheerder. De beheerder is verplicht in overleg met de belanghebbende partijen richtsnoeren voor de coördinatie op te stellen en bekend te maken.

In de huidige Spoorwegwet is dit artikel geïmplementeerd via artikel 17. Daarin staat dat aan de beheerconcessie voorschriften worden verbonden om te waarborgen dat aan artikel 7 sexies van de richtlijn wordt voldaan. Door het Wetsvoorstel publiekrechtelijke omvorming ProRail zal artikel 17 komen te vervallen en komt in artikel 8 van de huidige Spoorwegwet te staan dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels kunnen worden gesteld om te waarborgen dat aan artikel 7 sexies van de sera-richtlijn wordt voldaan.

Artikel 2.8 (Europees netwerk van infrastructuurbeheerders) 7 septies SERA

Artikel 7 septies van de sera-richtlijn regelt de samenwerking tussen de hoofdinfrastructuurbeheerders van de Europese Unie om het verstrekken van efficiënte en doeltreffende spoordiensten binnen de Unie te bevorderen. Daartoe moeten de lidstaten bevorderen dat hun hoofdbeheerders deelnemen aan en samenwerken in een netwerk dat regelmatig bijeenkomt om de spoorweginfrastructuur van de Unie te ontwikkelen, steun te geven aan de tijdige en doeltreffende uitvoering van de sera-richtlijn, best practices uit te wisselen, prestaties te monitoren en te vergelijken, grensoverschrijdende knelpunten aan te pakken en zo meer. De Europese Commissie wordt lid van het netwerk en zal de werkzaamheden ervan ondersteunen en de coördinatie faciliteren. Blijkens overweging 22 bij richtlijn (EU) 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur (PbEU 2016, L 352) is het de bedoeling dat er een Europees netwerk wordt ingesteld, waarbij wordt voortgebouwd op bestaande platforms. Het gaat hierbij in elk geval om PRIME, een open forum van managers van Europese infrastructuurbeheerders en de Europese Commissie. In de huidige Spoorwegwet is artikel 7 septies van de richtlijn omgezet in artikel 56, eerste lid, onderdeel b.

Artikel 2.9 (bedrijfsplan) 8 SERA

Het voorgestelde artikel 2.9 dient ter omzetting van artikel 8, derde lid, van de sera-richtlijn. Artikel 8, derde lid, van de richtlijn ziet op de verplichting voor de infrastructuurbeheerder om een bedrijfsplan vast te stellen. Dat plan bevat ook investerings- en financiële programma's. Het plan moet zodanig worden opgesteld, dat wordt gewaarborgd dat gebruik, aanbod en ontwikkeling van de infrastructuur optimaal en efficiënt zijn, en tevens een financieel evenwicht wordt bereikt en in de middelen voor de verwezenlijking van deze doelstellingen wordt voorzien.

De infrastructuurbeheerder zorgt ervoor dat de bekende aanvragers en, op hun verzoek, potentiële aanvragers, toegang verkrijgen tot de desbetreffende informatie en in de gelegenheid worden gesteld om zich over de inhoud van het bedrijfsplan wat betreft de toegangs- en gebruiksvoorwaarden en de aard en het aanbieden en ontwikkelen van de infrastructuur, uit te spreken voordat het bedrijfsplan door de infrastructuurbeheerder wordt goedgekeurd.

Artikel 2.10 (regels over verticaal geïntegreerde onderneming)

In Nederland is er sprake van die juridische scheiding zoals voorgeschreven door het tweede lid van artikel 7 van de sera-richtlijn. ProRail heeft een eigen rechtspersoonlijkheid en is juridisch onafhankelijk van spoorwegondernemingen naar Europees begrip. In een aantal Europese lidstaten zijn de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen juridisch niet (geheel) gescheiden. Om in dat geval de (juridische) onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder van spoorwegondernemingen te garanderen, schrijft de richtlijn de verticaal geïntegreerde onderneming voor. De richtlijn stelt daaraan een aantal eisen. Zo mag in een verticaal geïntegreerde onderneming een spoorwegonderneming geen beslissende invloed uitoefenen op de besluiten die de infrastructuurbeheerder neemt over de essentiële functies. De richtlijn bepaalt wel dat er geen sprake is van een verticale geïntegreerde onderneming indien de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming volledig onafhankelijk zijn van elkaar, maar beide wel rechtstreeks onder zeggenschap staan van de Staat, zoals in Nederland het geval is omdat de Staat zowel enig aandeelhouder is van NS als, via Railinfratrust B.V., van ProRail. ProRail is als hierboven gemeld volledig onafhankelijk van enige spoorwegonderneming. Dit zal niet veranderen door het Wetsvoorstel publiekrechtelijke omvorming ProRail. De bepalingen over verticaal geïntegreerde ondernemingen zijn daarom niet relevant voor de situatie in Nederland. Voorgesteld wordt om, indien de omstandigheden wijzigen, bij ministeriële regeling te voorzien in uitvoeringsregels. Artikel 2.10 voorziet in een grondslag voor een dergelijke ministeriële regeling.

Artikel 2.11 (toepassingsgebied afdeling 2.2)

Het voorgestelde artikel 2.11 regelt het toepassingsgebied van afdeling 2.2 van het wetsvoorstel. Afdeling 2.2 is een gedeeltelijke implementatie van hoofdstuk II van de sera-richtlijn. In hoofdstuk II van deze richtlijn zijn bepalingen neergelegd die richting geven aan de ontwikkeling van de spoorwegen in de Europese Unie met het oog op het functioneren van een interne Europese markt. Daartoe verplicht het hoofdstuk tot een boekhoudkundige scheiding van het beheer van de infrastructuur en van de vervoeractiviteiten. Verder waarborgt het hoofdstuk de onafhankelijkheid van de essentiële taken van een infrastructuurbeheerder en regelt het hoofdstuk de toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten. Ten slotte zijn in het hoofdstuk bepalingen opgenomen over grensoverschrijdende overeenkomsten en de diverse maatregelen die de Europese Commissie kan en moet treffen in het kader van markttoezicht.

Afdeling 2.2 van het wetsvoorstel implementeert die bepalingen van hoofdstuk II van de sera-richtlijn die betrekking hebben op de rechten en plichten van spoorwegondernemingen op grond van die richtlijn. De bepalingen van hoofdstuk II van de richtlijn die betrekking hebben op een infrastructuurbeheerder zijn omgezet in afdeling 2.1 van dit wetsvoorstel.

In paragraaf 8.2.1 van het algemeen deel van de toelichting is reeds toegelicht dat de sera-richtlijn anders van karakter is dan de andere drie EU-richtlijnen. De sera-richtlijn reguleert vooral het functioneren van de Europese spoorwegmarkt en de spoorwegondernemingen die daarin actief zijn. Daardoor is er geen directe relatie met de gebruiksfuncties van spoorweginfrastructuur. Om tot eenduidige regimes per gebruikstype te komen, kiest de regering er toch voor om het toepassingsbereik van deze richtlijn aan de hand van de gebruiksfuncties te bepalen.

Hoofdstuk II van de richtlijn heeft betrekking op spoorwegondernemingen in de zin van de richtlijn. Volgens de richtlijn is een spoorwegonderneming iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming die in het bezit is van een vergunning overeenkomstig deze richtlijn en waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoersdiensten voor goederen en/of voor passagiers, waarbij die onderneming voor de tractie zorgt. Hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend voor tractie zorgen. Deze omschrijving is via artikel 1.1 van het wetsvoorstel, waarin de definitie van spoorwegonderneming is opgenomen, van toepassing op het wetsvoorstel. Hoofdstuk II van de richtlijn en dus afdeling 2.2 van het wetsvoorstel zijn niet van toepassing op ondernemingen die geen vergunning hoeven te hebben op de grond van hoofdstuk III van de sera-richtlijn. In het tweede lid van artikel 2 van de richtlijn is namelijk bepaald dat een lidstaat van het toepassingsgebied van hoofdstuk III ondernemingen kunnen uitsluiten die:

- spoorvervoersdiensten voor passagiers op een lokale of regionale, op zichzelf staande spoorweginfrastructuur exploiteren;
- spoorvervoersdiensten voor passagiers in de stad of de voorstad exploiteren;
- regionale spoorvervoersdiensten voor goederen exploiteren;
- goederenvervoersdiensten exploiteren op spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.

Bovengenoemde spoorvervoersdiensten komen overeen met de gebruiksfuncties e, f, g en h, als bedoeld in artikel 1.3, tweede lid, van het wetsvoorstel.

Op grond van artikel 2.11, eerste lid, van het wetsvoorstel is afdeling 2.2 van het wetsvoorstel uitsluitend van toepassing op spoorwegondernemingen die spoorvervoersdiensten op spoorwegen met de gebruiksfuncties, bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdelen a tot en met d, verrichten.

Hoewel in artikel 2, eerste lid, van de sera-richtlijn staat dat hoofdstuk II van die richtlijn niet van toepassing is op spoorwegondernemingen die enkel regionale spoorvervoersdiensten exploiteren op lokale en regionale op zichzelf staande netten, is ervoor gekozen om hoofdstuk II van de richtlijn en afdeling 2.2 van dit wetsvoorstel wel te laten gelden voor spoorwegondernemingen die uitsluitend regionaal actief zijn (spoorvervoersdiensten met gebruiksfunctie d). Hiervoor is gekozen omdat op alle regionale spoorlijnen ondernemingen rijden die overal in Nederland opereren. In artikel 2, eerste lid, van de richtlijn is tevens bepaald dat hoofdstuk II van de richtlijn in beginsel niet van toepassing op spoorwegondernemingen die enkel stads- of voorstadsspoorvervoersdiensten exploiteren. Deze spoorvervoersdiensten komen overeen met vervoer over spoorwegen met de gebruiksfuncties e en f, als bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, van het wetsvoorstel. De artikelen 4, 5 en 6 van hoofdstuk II van de richtlijn zijn op grond van het tweede lid van artikel 2 van de richtlijn echter wel van toepassing op spoorwegondernemingen die enkel stads-, voorstads- of regionale spoorvervoersdiensten exploiteren, indien ze onder de directe of indirecte zeggenschap staan van een onderneming of een andere entiteit die andere spoorvervoersdiensten dan stads-, voorstads- en regionale diensten verricht of integreert. Die artikelen 4 en 5 van de richtlijn bevatten regels met betrekking tot bestuurlijke onafhankelijkheid. Artikel 6 betreft regels over gescheiden boekhoudingen en financiële verslaglegging. Artikel 4 van de richtlijn is omgezet in artikel 2.12 van het wetsvoorstel en artikel 6 in artikel 2.13 van het voorstel.

Artikel 2.12 (onafhankelijkheid spoorwegonderneming) 4 lid 1 SERA -29 a en b WIs

Het voorgestelde artikel 2.12 is de omzetting van artikel 4 van de sera-richtlijn. Dit artikel van de richtlijn stelt regels met betrekking tot bestuurlijke onafhankelijkheid. De lidstaten moeten er op grond van artikel 4 van de richtlijn voor zorgen dat de spoorwegondernemingen die direct of indirect eigendom zijn van of worden beheerd door lidstaten, op het vlak van bestuur, administratief beheer en interne administratieve, economische en boekhoudkundige controle een onafhankelijke rechtspositie hebben, volgens welke zij in het bijzonder zullen beschikken over een vermogen, een begroting en een boekhouding die gescheiden zijn van die van de Staat. De spoorwegondernemingen die in Nederland spoorwegvervoersdiensten aanbieden zijn N.V.'s of B.V.'s. Daarop is Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek van toepassing. In Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek staan waarborgen omtrent de onafhankelijke rechtspositie van een onderneming. Mocht een spoorwegonderneming direct of indirect eigendom van de Staat zijn of daardoor worden beheerd, dan verplicht het voorgestelde artikel 2.12 dat een spoorwegonderneming een onafhankelijke rechtspositie moet hebben op het vlak van bestuur, administratief beheer en interne administratieve, economische en boekhoudkundige controle. De spoorwegonderneming moet beschikken over een vermogen, een begroting en een boekhouding die gescheiden zijn van die van de Staat. Op dit moment is artikel 4 van de richtlijn omgezet in artikel 29a van de Wet lokaal spoor. Door de bij dit wetsvoorstel gemaakte keuze om de Wet lokaal spoor op te nemen in dit wetsvoorstel is de implementatie van artikel 4 van de richtlijn opgenomen in artikel 5.2 van dit voorstel.

Artikel 2.13 (gescheiden rekeningen) art 6 SERA

Het voorgestelde artikel 2.13 is de omzetting van artikel 6 van de sera-richtlijn. Op grond van artikel 6 van de richtlijn moet een lidstaat er zorg voor dragen dat gescheiden winst- en verliesrekeningen en balansen worden opgesteld en gepubliceerd voor de activiteiten met betrekking tot de levering van vervoersdiensten door spoorwegondernemingen enerzijds, en voor de activiteiten betreffende het beheer van de spoorweginfrastructuur anderzijds. Dit vereiste van gescheiden winst-en-verliesrekeningen en balansen wordt thans gewaarborgd via de concessieverlening op grond van artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000 (Kamerstukken II, 2013-2014, 33 965, nr. 3, p. 24). Artikel 6 van de richtlijn is momenteel omgezet in artikel 29b van de Wet lokaal spoor.

In dit wetsvoorstel is ervoor gekozen om zo strikt mogelijk de richtlijnen om te zetten. Om deze reden wordt in het voorgestelde artikel 2.13 de verplichting uit artikel 6 van de richtlijn met betrekking tot het opstellen van gescheiden winst- en verliesrekeningen, omgezet. De verlies- en winstrekeningen moeten met inachtneming van artikel 6 van de richtlijn worden opgesteld. Dit houdt onder meer in dat aan de hand van die rekening toezicht kan worden gehouden op het verbod om financiële middelen voor bepaalde activiteiten over te dragen naar andere bedrijfsactiviteiten.

Artikel 2.14 (Recht op toegang goederenvervoersdiensten) 10 lid 1 SERA

Het voorgestelde artikel 2.14 betreft de omzetting van artikel 10, eerste lid, van de sera-richtlijn. In deze bepaling is het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur geregeld met het oog op de exploitatie van alle typen goederenvervoersdiensten. Het recht op toegang van spoorwegondernemingen tot de spoorweginfrastructuur betreft het recht met betrekking tot het gebruik met spoorvoertuigen van de infrastructuur en met het oog op het minimumtoegangspakket. Dit laatste dient ter afbakening van de toegang tot dienstvoorzieningen en aanvullende en ondersteunende diensten, die toegang wordt geregeld in artikel 2.18 van dit wetsvoorstel.

Onder het in artikel 2.14 opgenomen recht op toegang valt ook de toegang tot de in bijlage II, punt 2, van de richtlijn genoemde dienstvoorzieningen. Punt 2 betreft een limitatieve opsomming van de dienstvoorzieningen en daarin verleende diensten, die nauw verband houden met het minimumtoegangspakket, maar daartoe niet behoren. Het gaat onder meer om passagiersstations, vrachtterminals, onderhoudsvoorzieningen en tankinstallaties. Exploitanten zijn verplicht alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot deze dienstvoorzieningen en de daarin verleende diensten. De "toegang via het spoor" wordt ook tot deze punt 2-diensten gerekend. Hieronder wordt verstaan de toegang per spoor op het terrein van de exploitant waarop de dienstvoorziening is gelegen of de dienst wordt geleverd.

Artikel 2.15 (Recht op toegang personenvervoer) 10 lid 2, 11 en 11 bis Sera

Het voorgestelde artikel 2.15, eerste lid, is de omzetting van het tweede lid van artikel 10 van de sera-richtlijn waarmee open toegang voor passagiersvervoer per spoor is geregeld.

Met het Vierde spoorwegpakket is het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur voor wat betreft passagiersvervoer uitgebreid, artikel 10, tweede lid, van de richtlijn. Spoorwegondernemingen hebben sinds 1 januari 2019 voor de dienstregeling die op 14 december 2020 van start is gegaan, de mogelijkheid om binnenlands personenvervoer per trein uit te voeren zonder dat zij beschikken over een openbaar dienstcontract (in Nederland is dat een concessie). Voor internationaal personenvervoer per trein gold vóór 1 januari 2019 al het recht op open toegang.

Thans is open toegang voor personenvervoer voornamelijk geregeld in de Wet personenvervoer 2000.

Zoals in paragraaf 2.2 van het algemeen deel van de toelichting is toegelicht, kiest de regering er nu voor de regels uit de sera-richtlijn over het gebruik van het spoor onder te brengen in dit wetsvoorstel. De artikelen die ter uitvoering van de sera-richtlijn ten aanzien van open toegang en de beperkingen aan die open toegang, zijn opgenomen in de Wet personenvervoer 2000 (artikelen 19a, 19b en 19c) zijn daarom opgenomen in dit wetsvoorstel (zie Kamerstukken 2020/21, 35 664, nr. 3 voor een wijziging van artikel 19a van de Wet personenvervoer 2000).

In artikel 19 van de Wet personenvervoer 2000 staat dat een vervoerder in Nederland openbaar personenvervoer (per trein) alleen op basis van een concessie mag uitvoeren. In de thans geldende Wet personenvervoer 2000 is er een verband gelegd tussen de concessieplicht en de uitzondering op die plicht vanwege open toegang.

Aan deze concessieplicht en de voorwaarden aan de concessie en de verlening daarvan op grond van de Wet personenvervoer 2000, verandert dit wetsvoorstel niets. Het wetsvoorstel hevelt enkel de bepalingen over open toegang voor passagiersvervoer over naar het wetsvoorstel.

Artikel 11, eerste lid, van de richtlijn bevat de mogelijkheid om voor passagiersvervoer het recht op toegang te beperken. Het tweede lid van het voorgestelde artikel 2.15 geeft uitvoering aan artikel 11, eerste lid, van de richtlijn en beschrijft in welke gevallen het recht op open toegang voor personenvervoer beperkt is. Dat recht is beperkt indien het toegangsrecht het economisch evenwicht van een of meer concessies in gevaar brengt. In artikel 2.16 van dit wetsvoorstel is geregeld hoe de ACM vaststelt of dat economisch evenwicht van een concessie in gevaar komt.

Het derde lid van artikel 2.15 geeft uitvoering aan artikel 11 bis van de sera-richtlijn waarin wordt aangegeven onder welke voorwaarden het recht op toegang tot de infrastructuur kan worden beperkt ten aanzien van het hogesnelheidspassagiersvervoer. Dit recht wordt op dezelfde wijze beperkt als het binnenlands personenvervoer per trein. In artikel 11 bis van de richtlijn wordt verwezen naar artikel 11, tweede tot en met vierde lid, van de richtlijn op basis waarvan de toezichthoudende instantie op verzoek een economische evenwichtsanalyse verricht en het besluit neemt of de economisch evenwicht van een openbaredienstcontract door de geplande passagiersvervoersdienst in gevaar zou komen. De ACM gaat de economische evenwichtstoets uitvoeren, zie verder de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.16.

Het vierde lid van artikel 2.15 geeft uitvoering aan artikel 11, vijfde lid, van de richtlijn. Het betreft een overgangsmaatregel die lidstaten toestaat het recht op toegang tot de infrastructuur te beperken indien voor bepaalde trajecten een concessie op basis van een exclusief recht is gegund vóór 16 juni 2015. Aanvullende voorwaarde is dat de spoorwegonderneming daarbij niet wordt gecompenseerd voor de exploitatie van de vervoersdiensten. De beperking geldt gedurende de looptijd van de concessie, en uiterlijk tot en met 25 december 2026 indien de concessie niet vóór die tijd is geëindigd. Dit geldt in Nederland voor de concessie voor het hoofdrailnet 2015–2025 die op 15 december 2014 aan NS is verleend. Het gevolg van de overgangsmaatregel is dat spoorwegondernemingen geen toegang kunnen krijgen tot de trajecten waarop deze maatregel van toepassing is. Er is dan ook geen sprake van het uitvoeren van een objectieve economische evenwichtstoets. Deze overgangsmaatregel is op dit moment opgenomen in artikel 19a, vijfde lid, van de Wet personenvervoer.

Het vijfde lid van artikel 2.15 zal door artikel 8.2 met ingang van 26 december 2026 komen te vervallen.

Artikel 2.16 (procedure beperking van het recht op toegang personenvervoer) artikel 11 en 38 lid 4 Sera

In artikel 2.15, eerste van dit wetsvoorstel is het recht op open toegang voor personenvervoer per spoor geregeld. In het tweede lid van artikel 2.15 staat dat dat recht beperkt wordt indien door dat recht het economisch evenwicht van een of meer concessies in gevaar komt.

In artikel 11, tweede tot en met vierde lid, van de sera-richtlijn is bepaald op basis waarvan de toezichthoudende instantie op verzoek een economische evenwichtsanalyse verricht en het besluit neemt of het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract door de geplande passagiersvervoersdienst in gevaar zou komen. Het voorgestelde artikel 2.16 van dit wetsvoorstel zet artikel 11, tweede tot en met vierde lid, van de richtlijn om in nationale regelgeving.

In Nederland is de ACM de toezichthoudende instantie die op verzoek van een of meer betrokken concessieverleners, een of meer betrokken concessiehouders, de minister of een infrastructuurbeheerder een economische evenwichtsanalyse verricht, tweede lid van artikel 2.16. Dat verzoek kan alleen worden gedaan wanneer de betrokken concessieverleners, concessiehouders, Onze de minister of een infrastructuurbeheerder op de hoogte zijn van de wens van een spoorwegonderneming om een nieuwe passagiersvervoersdienst te gaan verrichten over spoorweginfrastructuur in Nederland.

Daarom is in het eerste lid van het voorgestelde artikel 2.16 bepaald dat een spoorwegonderneming die toegang wenst tot de spoorweginfrastructuur voor het verrichten van een passagiersvervoerdienst, die niet deel uitmaakt van een concessie, uiterlijk achttien maanden voor aanvang van de dienstregeling melding doet aan de ACM en de betrokken infrastructuurbeheerder. De meldingsplicht voor een nieuwe passagiersvervoersdienst is thans opgenomen in artikel 57, vierde lid, van de huidige Spoorwegwet.

Het tweede lid van het voorgestelde artikel 2.16 geeft aan dat de ACM op basis van een objectieve, economische evenwichtsanalyse moet vaststellen of het economisch evenwicht van een concessie in gevaar wordt gebracht (artikel 11, tweede lid, van de richtlijn). De ACM doet dit op basis van vooraf bepaalde criteria. De procedure voor de evenwichtstoets en de criteria zijn uitgewerkt in Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1795 van de Europese Commissie van 20 november 2018(EU) 2018/1795 tot vaststelling van de procedure en criteria voor de analyse van de impact op het economisch evenwicht overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2018, L 294/5). In het derde lid van artikel 2.16 is bepaald dat de ACM met inachtneming van de in de vorige zin genoemde uitvoeringshandelingen vaststelt of van het economisch evenwicht van een concessie in gevaar wordt gebracht.

Artikel 2.17 (heffing op spoorwegondernemingen die passagiersvervoersdiensten verrichten- 12 SERA) 19c Wp 2000

Het voorgestelde artikel 2.17 komt overeen met artikel 19c van de Wet personenvervoer 2000. Artikel 2.17 betreft omzetting van artikel 12 van de sera-richtlijn. Dit artikel bevat de mogelijkheid voor een concessieverlener om aan spoorwegondernemingen een heffing op te leggen voor de exploitatie van een passagiersvervoerdienst per trein op trajecten tussen twee stations in Nederland. Deze heffing moet voldoen aan de in de richtlijn genoemde voorwaarden. Spoorwegondernemingen die binnenlandse of internationale passagiersvervoersdiensten per spoor over dezelfde trajecten verrichten, moeten aan dezelfde heffing worden onderworpen. Achtergrond van een dergelijke heffing is dat door open toegang nieuwe toetreders tot de spoormarkt voor personenvervoer kunnen concurreren met een concessiehouder en, niet de concessieverplichtingen (en daarmee een economisch exploitatiemodel) kennen die de concessiehouder op grond van de concessie kent. Daarom kan een heffing, die opgelegd wordt aan de vervoerder die opereert in vrije toegang, deze ongelijkheid compenseren. Deze situatie kan zich ook voordoen voor decentraal verleende openbare dienstcontracten voor het openbaar personenvervoer per spoor.

Een dergelijke heffing kan de financiële risico's voor concessieverleners, waaronder de minister van Infrastructuur en Waterstaat, bij de verlening van openbare dienstcontracten voor het openbaar personenvervoer per spoor beperken.

De Europese Commissie kan op grond van het vijfde lid van artikel 12 van de richtlijn, op basis van de ervaringen van toezichthoudende instanties, bevoegde autoriteiten en spoorwegondernemingen en op basis van de werkzaamheden van het netwerk van de toezichthoudende instanties (artikel 57, eerste lid, van de richtlijn) maatregelen vaststellen waarin voor wat betreft de heffing de te volgen procedure en criteria nader worden bepaald. Tot op heden heeft de commissie dergelijke maatregelen nog niet vastgesteld. In het derde lid van het voorgestelde artikel 2.17 staat net als in artikel 19c, derde lid, van de Wp 2000 de mogelijkheid om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen over de heffing. Deze mogelijkheid om in een regeling de heffing vorm te geven is opgenomen omdat de uitvoeringshandelingen op grond van artikel 12, vijfde lid, van de sera-richtlijn nog onbekend zijn.

Artikel 2.18 (voorwaarden voor de toegang tot diensten en dienstvoorzieningen) 13 en 31 lid 10 SERA 67 en 68 Spw

Het voorgestelde artikel 2.18 betreft omzetting van artikel 13 van de sera-richtlijn. In artikel 13 zijn de voorwaarden voor de toegang tot diensten beschreven. De richtlijn

onderscheidt in bijlage II vier categorieën voor toegang tot dienstvoorzieningen en de verlening van diensten daarin waar spoorwegondernemingen recht op (kunnen) hebben. In het eerste lid van artikel 13 staat de verplichting voor infrastructuurbeheerders om het minimumtoegangspakket te verlenen. Zoals blijkt uit de definitie-omschrijving van "minimumtoegangspakket" is in bijlage II, punt 1, van de sera-richtlijn beschreven waar het minimumtoegangspakket uit bestaat. In het eerste lid van het voorgestelde artikel 2.18 is het eerste lid van artikel 13 van de richtlijn omgezet.

Het tweede lid van artikel 2.18 betreft de omzetting van het tweede lid van artikel 13 van de richtlijn en bevat de plicht voor exploitanten van dienstvoorzieningen om toegang te verlenen tot de in bijlage II, punt 2, van de richtlijn bedoelde dienstvoorzieningen en tot de in deze voorzieningen geleverde diensten. Punt 2 van deze bijlage betreft een limitatieve opsomming van de dienstvoorzieningen en de daarin verleende diensten, die nauw verband houden met het minimumtoegangspakket, maar daartoe niet behoren. Het gaat onder meer om passagiersstations, vrachtterminals, onderhoudsvoorzieningen en tankinstallaties. Exploitanten zijn verplicht alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot deze dienstvoorzieningen en de daarin verleende diensten. De «toegang via het spoor» wordt ook tot deze punt 2-diensten gerekend. Hieronder wordt verstaan de toegang per spoor op het terrein van de exploitant waarop de dienstvoorziening is gelegen of de dienst wordt geleverd.

Het derde lid van artikel 2.18 betreft de "aanvullende diensten". Punt 3 van bijlage II van de sera-richtlijn bevat aanvullende diensten, zoals het voorverwarmen van passagierstreinen. De aanvullende diensten dienen door de exploitant, alleen voor zover hij hierin voorziet, op verzoek op niet-discriminerende wijze te worden aangeboden aan spoorwegondernemingen.

Het vierde lid van artikel 2.18 gaat over "ondersteunende diensten" als bedoeld in punt 4 van bijlage II van de richtlijn waartoe bijvoorbeeld de technische keuring van rollend materieel wordt gerekend. Een exploitant is – in tegenstelling tot wat bij de aanvullende diensten het geval is – niet verplicht om ondersteunende diensten te verlenen. Indien een exploitant echter besluit om een ondersteunende dienst te verlenen aan een spoorwegonderneming die hierom verzoekt, zal hij deze op niet-discriminerende wijze ook aan alle andere spoorwegondernemingen moeten aanbieden.

Op grond van het vijfde lid van artikel 2.18 van het voorstel worden met inachtneming van artikel 13, derde tot en met zesde lid en negende lid, van de sera-richtlijn regels gesteld over de verschillende diensten- en dienstvoorzieningen. In onderdeel a van het vijfde lid staat dat er in deze regeling regels worden gesteld ter waarborging van de onafhankelijkheid van een exploitant van bepaalde dienstvoorzieningen ingeval die exploitant onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een instantie of onderneming die een machtspositie heeft op de nationale markten voor spoorvervoerdiensten waar die voorziening wordt gebruikt. Artikel 13, derde lid, van de richtlijn geeft – wat betreft de infrastructuurbeheerder – aan dat deze verplichting geacht wordt te zijn voldaan indien de beheerder voldoet aan de vereisten van onafhankelijkheid zoals beschreven in artikel 7 van de richtlijn. Zoals beschreven in onderdeel b van het vijfde lid zal deze regeling vervolgens de voorwaarden voor de in het in het eerste tot en met vierde lid bedoelde toegang en levering bevatten en de gevallen waarin die voorwaarden zullen gelden (bijvoorbeeld toegang die op niet-discriminerende wijze moet worden verleend tot diensten als bedoeld in bijlage II, punt 2, bij de richtlijn of bijvoorbeeld dat bij diezelfde diensten verzoeken slechts kunnen worden afgewezen indien er een levensvatbaar alternatief is). Ook zullen daarin de procedures worden geregeld, zoals wanneer een schriftelijke motivering vereist is.

Op grond van onderdeel c van het voorgestelde vijfde lid worden ter uitvoering van artikel 13, derde lid, van de richtlijn regels gesteld over het voeren en ter inzage leggen

van een gescheiden boekhouding of afzonderlijke administratie door een exploitant van een dienstvoorziening.

Ter uitvoering van artikel 13, zesde lid, van de richtlijn worden op grond van onderdeel d van het vijfde lid van het voorgestelde artikel regels gesteld over de zogenoemde «use-it-or-lease-it»-bepaling uit de richtlijn. Gedacht kan worden aan regels over wanneer leegstand begint of geacht wordt aan te vangen, wanneer het recht van de nieuwe huurder eindigt, of wanneer een exploitant kenbaar maakt dat er sprake is van leegstand.

Op grond van het negende lid van artikel 13 heeft de Europese Commissie maatregelen vastgesteld met betrekking tot de toegang en de te volgen procedure voor het verkrijgen van toegang tot de diensten die worden aangeboden in de in bijlage II, punten 2, 3 en 4, bedoelde dienstvoorzieningen. Deze maatregelen zijn vastgelegd in uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Europese Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten (PbEU 2017, L 307/1). De krachtens het vijfde lid van artikel 5.8 vast te stellen regels mogen geen betrekking hebben op de regels die in de uitvoeringsverordening zijn opgenomen en de regels mogen uiteraard ook niet strijdig zijn met die verordening.

In het zesde lid van het voorgestelde artikel 2.18 is bepaald dat – zoals de richtlijn dat ook doet – in de ministeriële regeling op grond van het vijfde lid, onderscheid kan worden gemaakt tussen de verschillende exploitanten en diensten. Waar dit nodig en mogelijk is, kunnen voor de Nederlandse praktijk in de regeling verhelderingen worden aangebracht over wat onder de verschillende soorten spoorweginfrastructuur, dienstvoorzieningen en diensten wordt verstaan, opdat voor alle partijen die rechten en plichten hebben de rechtszekerheid wordt gediend.

Het zevende lid van artikel 2.18 komt overeen met artikel 68a van de Spoorwegwet. Dit zevende lid bevat de verplichting voor exploitanten van dienstenvoorzieningen om transparant te zijn over de voorwaarden voor toegang en voor verlening van diensten. Dit artikellid dient ter uitvoering van het tiende lid van artikel 31 van de sera-richtlijn. Deze richtlijn-bepaling tracht de toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten te vergemakkelijken door informatie hierover op een toegankelijke wijze te laten ontsluiten. Dit betreft de verplichting voor exploitanten om informatie over hun toegangsvoorwaarden en daarbij gehanteerde heffingen mee te delen aan de infrastructuurbeheerder. Een alternatief hiervoor is om deze informatie via een link naar de eigen website te ontsluiten, waar de informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangeboden.

Het achtste en negende lid van dit artikel betreffen geen omzetting van de sera-richtlijn. Deze artikelleden gaan over ex ante toezicht door de ACM op tarieven en voorwaarden die door exploitanten van bepaalde dienstvoorzieningen worden gehanteerd. De artikelleden acht en negen van artikel 2.18 vervangen de artikelen 68b en 68c van de Spoorwegwet. Deze artikelen van de Spoorwegwet zijn ingevoegd bij amendement (kamerstukken II 2014/15, 33 965, nr. 10). Met dit amendement is ex ante toezicht door de ACM ingevoerd op tarieven en voorwaarden die door exploitanten van dienstvoorzieningen worden gehanteerd. Bij dienstvoorzieningen gaat het om voorzieningen zoals opgenomen in bijlage II, punten 2 en 3 van richtlijn 2012/34/EU. Hierbij valt te denken aan toegang tot passagiersstations, het (mede)gebruik van stationsportfolio (loket-ruimte, servicepunten, wachtruimte, plaatsen van betaalpaaltjes en andere stationsdiensten en activiteiten) en aan andere aanvullende diensten en voorzieningen waarvan bijvoorbeeld andere vervoerders afhankelijk zijn of waarmee een kostenvoordeel behaald kan worden. De mogelijkheid van ex ante toezicht bestaat naast de mogelijkheid van ex-post toezicht door de ACM inzake de voorwaarden en tarieven waartegen andere vervoerders gebruik kunnen maken van dienstvoorzieningen. Door het amendement is daar ex ante toezicht door de ACM aan toegevoegd. Transparante en evenwichtige prijzen en voorwaarden die op voorhand getoetst zijn door de ACM, kunnen voorkomen dat er achteraf gerechtelijke procedures worden opgestart over de

hoogte van de vergoeding of het niet tijdig bieden van transparantie over deze tarieven. Het is van belang dat een exploitant van dienstvoorzieningen redelijke tarieven vraagt van de andere vervoerders. Daarbij geldt als minimumvoorwaarde dat een tarief pas redelijk is, als zij efficiënt, transparant en non-discriminatoir is. De bewijslast daarvoor ligt bij de partij die het tarief voorstelt. De ACM is bevoegd om de redelijkheid van de tarieven te toetsen en voorts, om aan de tarieven nadere regels te stellen. Indien andere vervoerders te hoge of anderszins onredelijke tarieven zouden betalen voor de dienstvoorzieningen dan heeft dat gevolgen voor het level playing field. In artikel 68c van de huidige Spoorwegwet is uitvoerig de procedure voor de ex ante toetsing beschreven. In lijn met de ontwerpprincipes van dit wetsvoorstel is er voor gekozen om gedetailleerde regels zoveel mogelijk in een ministeriële regeling op te nemen. Het voorgestelde negende lid van artikel 2.18 voorziet in een grondslag voor een ministeriële regeling waarin regels kunnen worden opgenomen over de procedure van de ex ante toetsing.

Artikel 2.19 (Verlening van bedrijfsvergunningen aan spoorwegondernemingen)

Het voorgestelde artikel 2.19 dient ter implementatie van hoofdstuk III van de sera-richtlijn. Hoofdstuk III van deze richtlijn regelt de verlening van een vergunning ter verrichting van spoorvervoerdiensten door spoorwegondernemingen. In dat hoofdstuk worden tevens eisen gesteld aan de vergunningverlenende instantie. Daarnaast zijn voorwaarden gesteld waaraan een onderneming moet voldoen om een vergunning te verkrijgen. Voorts zijn eisen opgenomen met betrekking tot de geldigheid van de vergunning.

In het tweede lid van artikel 2 van de sera-richtlijn is bepaald dat een lidstaat van het toepassingsgebied van hoofdstuk III ondernemingen kan uitsluiten die:

- spoorvervoersdiensten voor passagiers op een lokale regionale, op zichzelf staande spoorweginfrastructuur exploiteren;
- spoorvervoersdiensten voor passagiers in de stad of de voorstad exploiteren;
- regionale spoorvervoersdiensten voor goederen exploiteren;
- goederenvervoersdiensten exploiteren op spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.

Bovengenoemde spoorvervoersdiensten komen overeen met de gebruiksfuncties met de gebruiksfuncties e, f, g en hH, als bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, van het wetsvoorstel. In artikel 2.19, eerste lid van dit wetsvoorstel, is in lijn met de richtlijn, ervoor gekozen om artikel 2.19 van het wetsvoorstel uitsluitend van toepassing te laten zijn op spoorwegondernemingen die spoorvervoersdiensten verrichten op spoorwegen met de gebruiksfuncties a tot en met d, als bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, van het wetsvoorstel.

Hoofdstuk III van de sera-richtlijn is in de huidige Spoorwegwet geïmplementeerd in verschillende artikelen, 27, 28, 29, 30, 31 en 33. Ter uitwerking van deze wettelijke bepalingen zijn regels over de bedrijfsvergunning opgenomen in het huidige Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen. Het voorgestelde artikel 2.19 brengt alle elementen van de vergunningverlening aan ondernemingen samen in één artikel en biedt de grondslag om bij ministeriële regeling ter uitvoering van de richtlijn regels te stellen inzake de vereisten aan de vergunning, de vergunningverlening en de mogelijke intrekking en schorsing van de vergunning. In het voorgestelde artikel 2.19 wordt net als in de Spoorwegwet het begrip "bedrijfsvergunning" gebruikt. Dit begrip komt in de richtlijn niet voor, maar omdat dit begrip gebruikelijk is in de spoorsector is ervoor gekozen om dit begrip in het wetsvoorstel ook te gebruiken.

Artikel 2.20 (toepassingsgebied afdeling 2.5) art. 2 lid 3 en lid 10 SERA

Artikel 2.20 van het wetsvoorstel regelt het toepassingsgebied van afdeling 2.5 van het wetsvoorstel. In afdeling 2.5 van het wetsvoorstel is hoofdstuk IV van de sera-richtlijn geïmplementeerd. Hoofdstuk IV van de richtlijn gaat over de heffing van rechten voor

het gebruik van spoorweginfrastructuur en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit. In paragraaf 5.1.2 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting is het toepassingsbereik van de sera-richtlijn reeds toegelicht. In het derde lid van artikel 2 van de sera-richtlijn is bepaald dat een lidstaat van het toepassingsgebied van hoofdstuk IV kan uitsluiten:

- a) lokale en regionale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor passagiers op spoorweginfrastructuur (komt overeen met de gebruiksfuncties f en h);
- b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten voor passagiers in de stad of de voorstad (komt overeen met gebruiksfunctie e);
- c) regionale netten die enkel worden gebruikt voor regionale goederenvervoersdiensten door een spoorwegonderneming die niet onder het eerste lid van artikel 2 van de richtlijn valt, tot het moment dat een andere aanvrager capaciteit op dat net aanvraagt;
- d) spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt (komt overeen met gebruiksfunctie g).

In artikel 2.20, eerste lid, van dit wetsvoorstel, is in lijn met de richtlijn ervoor gekozen om de afdeling 5.3 van het wetsvoorstel uitsluitend van toepassing te laten zijn op spoorwegen met de gebruiksfuncties a tot en met d.

Zoals in paragraaf 5.1.2 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting is toegelicht, kunnen lokale en regionale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor passagiers op spoorweginfrastructuur van de toepassing van hoofdstuk IV van de richtlijn worden uitgesloten. Op dit moment zijn er geen spoorwegondernemingen die alleen regionaal actief zijn. Op alle regionale spoorlijnen rijden ondernemingen die overal in Nederland actief zijn. De mogelijkheid om de richtlijn niet van toepassing te verklaren wordt daarom niet uitgewerkt.

In het tweede lid van artikel 2.20 is gebruik gemaakt van de mogelijkheid die in artikel 2, vierde lid, van de richtlijn is opgenomen. In dat vierde lid staat dat een lidstaat lokale en regionale spoorweginfrastructuren die geen strategisch belang hebben voor de werking van de spoorwegmarkt, kunnen uitsluiten van de toepassing van hoofdstuk IV van de richtlijn. De lidstaten die gebruik willen maken van deze mogelijkheid, moeten de Europese Commissie in kennis stellen van hun voornemen om dergelijke spoorlijnen uit te sluiten. Na die in kennisstelling kunnen bij ministeriële regeling dergelijke spoorlijnen worden aangewezen waar afdeling 2.5 van het voorstel niet op van toepassing is.

Artikel 2.21 Gerechtigden (57 SPW)

Het voorgestelde artikel 2.21 regelt - net als artikel 57 van de Spoorwegwet - welke partijen een toegangsovereenkomst en een kaderovereenkomst met een infrastructuurbeheerder kunnen sluiten ter verkrijging van capaciteit voor het verrichten van spoorvervoer. Capaciteit kan worden aangevraagd door houders en aanvragers van een spoorwegondernemingsvergunning ten behoeve van het vervoer over de spoorweg en door bestuursorganen die een concessie voor openbaar vervoer per trein verlenen, waarbij voor de indiening van de capaciteitsaanvraag de vervoerder nog niet bekend is. Tenslotte kunnen ook andere partijen, zoals verladers, operators en expediteurs, capaciteit aanvragen voor zover zij een aantoonbaar belang hebben bij de verwerving van capaciteit voor het doen vervoeren van personen of lading door middel van spoorvervoerdiensten.

Artikel 2.22 Netverklaring (, artikel 27 SERA 58 SPW)

Het voorgestelde artikel 2.22 betreft omzetting van de artikelen 27 en 41 van de sera-richtlijn. In artikel 27, eerste lid, van de richtlijn staat dat een infrastructuurbeheerder na overleg met de betrokken gerechtigden, bedoeld in artikel 2.21 van dit wetsvoorstel, een netverklaring opstelt en deze verklaring bekendmaakt, welke te verkrijgen is tegen betaling van een vergoeding die de kosten van bekendmaking ervan niet mag

overschrijden. Deze verplichting is neergelegd in het eerste lid van het voorgestelde artikel en staat nu in artikel 58, eerste lid van de Spoorwegwet.

In artikel 27, tweede lid, van de richtlijn staat dat de netverklaring informatie bevat betreffende de aard en toegang tot en het gebruik van de spoorweginfrastructuur en dat de inhoud van de netverklaring is opgenomen in bijlage IV van de sera-richtlijn. In het tweede lid van het voorgestelde artikel 2.22 staat daarom dat de netverklaring moet voldoen aan artikel 27, tweede en derde lid, van de sera-richtlijn en dat de netverklaring wordt overeenkomstig artikel 27, vierde lid, van de richtlijn bekendgemaakt moet worden. In bijlage IV bij de richtlijn wordt uitgebreid aangegeven welke informatie en gegevens met betrekking tot de vergoedingen en capaciteitsverdeling opgenomen moet worden in de netverklaring.

In het voorgestelde derde lid is de mogelijkheid opgenomen om bij ministeriële regeling ter uitvoering van de sera-richtlijn nadere regels te stellen over de inhoud van de netverklaring. Die regels kunnen bijvoorbeeld strekken tot implementatie van artikel 41, tweede lid, van de richtlijn waarin staat dat de netverklaring voorwaarden kan bevatten om ervoor te zorgen dat aan de gerechtvaardigde verwachtingen van de infrastructuurbeheerder ten aanzien van zijn toekomstige inkomsten en het toekomstig gebruik van de spoorweginfrastructuur wordt voldaan. Deze maatregelen mogen slechts betrekking hebben op het vragen van financiële garanties aan gerechtigden, die een passend niveau, dat in verhouding staat tot het beoogde bedrijfsactiviteitsniveau van de betreffende gerechtigde, niet mag overschrijden en op de mogelijkheid om reglementaire offertes voor infrastructuurcapaciteit in te dienen. De maatregelen dienen passend, transparant en non-discriminatoir te zijn. De ministeriële regeling kan ook regels bevatten ter implementatie van artikel 29, eerste lid, derde alinea, van de richtlijn waarin staat dat een lidstaat ervoor zorgt dat de netverklaring het heffingskader en de heffingsvoorschriften bevat, of dat in de netverklaring een website is vermeld waarop het heffingskader en de heffingsvoorschriften worden bekendgemaakt. De ministeriële regeling kan tevens regels bevatten over de beschikbaarstelling en bekendmaking van de netverklaring.

Artikel 2.23 (Toegangsovereenkomst) artikel 28 Sera, art. 57 en 59 Spw

Het eerste lid van het voorgestelde artikel 2.23 regelt dat spoorwegondernemingen met een infrastructuurbeheerder een toegangsovereenkomst kunnen afsluiten over het gebruik van de spoorweginfrastructuur waarvoor die beheerder verantwoordelijk is. Een toegangsovereenkomst moet voldoen aan het bepaalde in artikel 28 van de sera-richtlijn. Artikel 28 van de richtlijn bepaalt dat de tussen spoorwegondernemingen en de beheerder te sluiten overeenkomsten geen discriminerende en oneerlijke voorwaarden mogen bevatten en dat zij transparant dienen te zijn. De toegangsovereenkomst moet inzicht geven in de kwaliteit van de beschikbare spoorweginfrastructuur en de vergoeding die een spoorwegonderneming daarvoor verschuldigd is.

Het tweede lid van het voorgestelde artikel 2.23 bepaalt dat capaciteit in de vorm van treinpaden voor de duur van maximaal één dienstregelingsperiode wordt verdeeld. Het derde lid bepaalt dat de spoorwegonderneming die ten behoeve van door de beheerder opgedragen werkzaamheden ter uitvoering van beheertaken gebruik maakt van spoorweginfrastructuur, behoeft geen vergoeding te betalen. De infrastructuurbeheerder en de desbetreffende spoorwegonderneming dienen ingevolge het voorgestelde vierde lid van artikel 2.23 een vergoeding van nihil overeen te komen. De vergoeding van nihil geldt voor al het gebruik van de spoorweginfrastructuur in opdracht van de beheerder in verband met de uitvoering van de opdracht, dus ook voor de aan- en afvoert(en) van en naar de werkplek. Er wordt op deze wijze voorkomen dat de desbetreffende spoorwegonderneming, bijvoorbeeld een door de beheerder gecontracteerde aannemer, vergoeding moet betalen die de beheerder vervolgens via de

aanneemsom weer compenseert. Een dergelijke geldstroom is niet zinvol (kamerstukken II 2011/12, 32 666, nr. 8).

Artikel 2.24 (vergoedingenkader gebruiksrechten infrastructuur) 29 en 30 lid 1, 8 SERA 62 lid 4 en 5 en 63 lid 1 Spw

Op grond van het eerste lid van het voorgestelde artikel 2.24 worden bij algemene maatregel van bestuur regels gesteld met betrekking tot het heffingskader, bedoeld in artikel 29, eerste lid, van de sera-richtlijn. Dit artikellid komt overeen met het vierde lid van artikel 62 van de Spoorwegwet.

Artikel 29 van de richtlijn draagt de lidstaten op een heffingskader en heffingsvoorschriften vast te stellen, met inachtneming van de heffingsbeginselen die in de richtlijn zijn neergelegd. De richtlijn geeft in de eerste plaats als uitgangspunt de kostenoriëntatie van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket, voor zover de vervoersmarkt dat toelaat. In de tweede plaats geeft de richtlijn de bevoegdheid aan de lidstaten om aanvullende heffingen, bijtellingen, kortingen en aftrek toe te passen. In de derde plaats geeft de richtlijn een aantal mogelijkheden om in bepaalde gevallen uitzonderingen te maken op de heffingsbeginselen.

In artikel 30, eerste lid, van de sera-richtlijn staat dat een lidstaat zorg moet dragen voor prikkels om de vergoedingen en heffingen voor vervoerders zo laag mogelijk te houden. Deze richtlijnbevestiging is omgezet in het tweede lid van het voorgestelde artikel en geldt daarmee voor alle infrastructuurbeheerders in de zin van de sera-richtlijn en niet alleen voor ProRail.

In artikel 30, tweede lid, van de sera-richtlijn staat dat de bevoegde autoriteit en de infrastructuurbeheerder een beheersovereenkomst van ten minste vijf jaar moeten afsluiten en dat die overeenkomst moet voldoen aan de in bijlage V van de sera-richtlijn genoemde beginselen en parameters. Volgens bijlage V moet een beheersovereenkomst onder meer het volgende bevatten:

- de infrastructuur en de voorzieningen waarop de overeenkomst van toepassing is. Voorts worden alle aspecten in verband met het beheer van de infrastructuur, waaronder het onderhoud en de vernieuwing van de bestaande infrastructuur, beschreven, inclusief de aanleg van nieuwe infrastructuur;
- de structuur van de vergoedingen of toegewezen middelen voor de infrastructuurdiensten, voor onderhoud en vervanging en voor het wegwerken van de bestaande onderhouds- en vervangingsachterstand;
- gebruikersgerichte prestatiedoelstellingen in de vorm van indicatoren en kwaliteitscriteria;
- de omvang van de onderhoudsachterstand.

Door de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan zal er geen beheerconcessie (een beheersovereenkomst in de zin van de sera-richtlijn) voor ProRail meer zijn, maar zal door middel van wettelijke regelingen voor wat betreft ProRail voldaan worden aan het gestelde in artikel 30, tweede lid, van de sera-richtlijn (kamerstukken II 2019/20, 35 396, nr. 3, p.85). Om artikel 30, tweede lid, van de sera-richtlijn ook te laten gelden voor andere infrastructuurbeheerders is met het derde lid van het voorgestelde artikel 2.24 artikel 30, tweede lid, van de sera-richtlijn omgezet.

Het vierde lid van dit voorgestelde artikel is gelijk aan artikel 63, eerste lid, van de Spoorwegwet en betreft omzetting van artikel 30, achtste lid, van de richtlijn. Op grond van die richtlijnbevestiging is een infrastructuurbeheerder verplicht een methode op te stellen voor toerekening van de kosten aan het aan spoorwegondernemingen aangeboden minimumtoegangspakket.

In dit voorgestelde vijfde lid is bepaald dat de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in het eerste lid, regels bevat over de aan het aan spoorwegondernemingen aangeboden

minimumtoegangspakket toe te rekenen kosten en de methode voor toerekening van die kosten, bedoeld in artikel 30, achtste lid, van de sera-richtlijn.

Artikel 31, derde lid, van de sera-richtlijn verplicht de infrastructuurbeheerder de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien door te berekenen aan spoorvervoerders. Dit gebeurt met de vergoeding minimumtoegangspakket. Hiervoor zijn op grond van het derde lid van artikel 31 van de richtlijn nadere regels gesteld in uitvoeringsverordening(EU) 2015/909 betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. De regels die op grond van het vierde lid worden gesteld moet aansluiten op deze uitvoeringsverordening.

Artikel 30, achtste lid, van de richtlijn maakt het de lidstaat mogelijk de methode voor toerekening te onderwerpen aan een goedkeuringsprocedure ex ante. Op basis van hiervan is in het voorgestelde zesde lid van artikel 2.24 bepaald dat de toerekeningsmethode, opgesteld door de infrastructuurbeheerder, de goedkeuring behoeft van de ACM. Bij ministeriële regeling kunnen op grond van het voorgestelde zevende lid, nadere voorschriften worden gesteld betreffende de goedkeuring en de te hanteren procedure. De nadere voorschriften zullen de materiële en formele aspecten van de procedure, zoals toetsingscriteria, hoor en wederhoor en termijnen, bevatten.

Artikel 2.25 (vergoeding, bijtelling en korting minimumtoegangspakket) 31 lid 1, 3, 4, 5 en 6 en art. 32 SERA 62 Spw

Het voorgestelde artikel 2.25, eerste en tweede lid, dient ter omzetting van artikel 31, derde tot en met zesde lid, van de sera-richtlijn. Dit voorgestelde artikel bevat de juridische basis voor de inkadering van de vergoeding voor het gebruik van spoorweginfrastructuur met het oog op het minimumtoegangspakket. Dit dient ter afbakening van de vergoeding voor de toegang tot dienstvoorzieningen en aanvullende en ondersteunende diensten, artikel 2.26 van dit voorstel.

Het kader voor de vergoeding voor het minimumtoegangspakket bestaat uit de ministeriële regeling op grond van artikel 2.24, eerste lid. Een spoorwegonderneming die met de beheerder een toegangsovereenkomst sluit, is voor het gebruik van spoorweginfrastructuur aan de infrastructuurbeheerder ten minste verschuldigd een vergoeding voor het gebruik van infrastructuur met het oog op het minimumtoegangspakket, bedoeld in artikel 31, derde lid, juncto bijlage II, punt 1, van de richtlijn. Bij deze vergoeding kunnen aanvullende heffingen en bijtellingen, bedoeld in het voorgestelde derde lid, onderdelen a, b, c, d, f en g, worden opgeteld. De korting, bedoeld in onderdeel e van het derde lid, en de aftrek, bedoeld in het voorgestelde derde lid, onderdeel f, kunnen van de vergoeding worden afgetrokken. De sera-richtlijn laat de lidstaten de vrijheid om deze aanvullende heffingen, bijtellingen, kortingen en aftrek wel of niet in te voeren. Dit vereist beleidsmatige keuzes. Een keuze kan ook zijn om ter zake geen regeling te treffen. Hier bestaat dus geen verplichting, maar alleen een optie om nadere regels te treffen. De aanvullende heffingen, bijtellingen, kortingen of aftrek zijn dus alleen aan de orde wanneer daartoe een regeling op grond van het voorgestelde derde lid is getroffen.

Artikel 36, derde volzin, van de sera-richtlijn verplicht de infrastructuurbeheerder echter tot het toepassen van een (passende) heffing op niet gebruikte capaciteit voor aanvragers aan wie een treinpad is toegewezen, indien zij regelmatig nalaten de toegewezen paden of delen daarvan te gebruiken (onderdeel g van het derde lid). Over de vaststelling van zulke nalatigheid van gebruik van toegewezen capaciteit moet de infrastructuurbeheerder criteria opstellen, die opgenomen moeten worden in de netverklaring. Bij de vaststelling van de heffing en invulling van het begrip «passend» via het heffingskader en de heffingsvoorschriften mag onderscheid worden gemaakt tussen de marktsegmenten, bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de richtlijn. De ACM ziet toe op de correcte toepassing van de vergoeding. De in het derde lid aangeduide regels kunnen betrekking hebben op de gevallen waarin de heffingen (bedoeld in de artikelen 32, eerste en derde lid, en 36 van de sera-richtlijn), de kortingen (bedoeld in

artikel 33 van de richtlijn), en de bijtelling dan wel aftrek (als uitvloeisel van de prestatieregeling, bedoeld in artikel 35 van de richtlijn), mogelijk zijn, de wijze van berekenen, de hoogte en looptijd van de heffingen, differentiatie tussen marktsegmenten en eventuele andere voorwaarden.

In het voorgestelde vierde lid is erin voorzien dat de vergoeding en heffingen evenredig mogen worden verdeeld over een voldoende aantal treindiensten. Hierdoor wordt voorkomen dat er fluctuaties ontstaan van jaar tot jaar. Dit lid dient ter implementatie van artikel 31, zesde lid, van de richtlijn en is thans geïmplementeerd in artikel 62, achtste lid, van de Spoorwegwet.

Het zesde lid van artikel 2.25 regelt dat de spoorwegonderneming die gebruik maakt van de spoorweginfrastructuur, de in artikel 2.25, bedoelde vergoedingen of extra bijtellingen aan de infrastructuurbeheerder verschuldigd is. De beheerder moet met het oog hierop in de met de spoorwegondernemingen af te sluiten toegangsovereenkomst bedingen ter zake opnemen.

De wijze waarop de vergoeding voor het minimumtoegangspakket, op grond van het voorgestelde artikel 2.25, wordt vastgesteld zal niet afwijken van de wijze waarop dat thans gebeurt op grond van artikel 62 van de huidige Spoorwegwet

Artikel 2.26 (vergoeding diensten en dienstvoorzieningen) 13, 29, 31, eerste, zesde en zevende lid

Exploitanten van dienstvoorzieningen moeten op grond van de sera-richtlijn de vergoedingen, die zij in rekening brengen, aanwenden om hun onderneming van middelen te voorzien. Deze verplichting is omgezet in het eerste lid van het voorgestelde artikel. De sera-richtlijn bevat regels over de manier waarop de heffingen voor de verleende toegang tot bepaalde spoorweginfrastructuur, de dienstvoorzieningen en de verlening van diensten in rekening mogen worden gebracht (artikel 31 van de richtlijn). In dit wetsvoorstel wordt net als in de huidige Spoorwegwet, het begrip «vergoeding» gehanteerd ten aanzien van dienstvoorzieningen en diensten. Op grond van het voorgestelde derde lid worden regels vastgesteld over de voorwaarden en methoden van berekening van vergoedingen bij de verlening van toegang tot de diensten en dienstvoorzieningen.

In het vierde lid van het voorgestelde artikel 2.26 staat dat de voorwaarden en methoden van de berekening van vergoedingen, net zoals in de richtlijn is voorgeschreven, kunnen verschillen per soort dienst of soort exploitant. De richtlijn stelt voorwaarden voor berekening die vooral de bandbreedte van de heffingen betreffen. De heffingen voor dienstvoorzieningen, de diensten daarbinnen en de toegang via het spoor daartoe moeten in de meeste situaties gebaseerd zijn op de kostprijs met daarop een redelijke winstmarge. Er is één uitzondering: alleen indien er meer exploitanten zijn van bepaalde aanvullende of ondersteunende diensten mogen de daarvoor te hanteren heffingen hoger zijn dan de kosten om deze diensten te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst. De heffing voor de verlening van toegang tot «spoorweginfrastructuur die dienstvoorzieningen verbindt» is gelijk aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. In het voorgestelde vierde lid is tevens bepaald dat de toerekening van de kosten van de dienstvoorzieningen en diensten volgens bedrijfseconomische grondslag kenbaar en inzichtelijk moet zijn. Ook kan worden geëist dat een gescheiden boekhouding of een afzonderlijke administratie binnen de boekhouding wordt gevoerd en deze ter inzage wordt gelegd.

De sera-richtlijn stelt ook eisen aan de verantwoording van de exploitant over de in rekening gebrachte heffingen. In artikel 31, tweede lid, van de richtlijn is bepaald dat exploitanten van dienstvoorzieningen desgevraagd aan spoorwegondernemingen moeten aantonen dat heffingen, die daadwerkelijk aan die spoorwegondernemingen in rekening zijn gebracht, voldoen aan de voorwaarden en methoden van berekening van heffingen en indien van toepassing schalen zoals vastgelegd in de netverklaring. Deze verplichting is geïmplementeerd in het voorgestelde vijfde lid van artikel 2.26.

Artikel 2.27 (niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit) 39 lid 1, derde zin, sera

Dit voorgestelde artikel dient ter omzetting van artikel 39, eerste lid, vierde zin, van de sera-richtlijn waarin is bepaald dat de infrastructuurbeheerder zorg moet dragen dat de infrastructuurcapaciteit op een eerlijke, niet-discriminerende wijze wordt verdeeld.

Thans is deze verplichting voor de infrastructuurbeheerder vastgelegd in artikel 4, eerste lid, van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

Met dit wetsvoorstel is ervoor gekozen om deze fundamentele bepaling uit de richtlijn over de verdeling van infrastructuurcapaciteit op wetsniveau vast te leggen.

Artikel 2.28 (verbod overdragen verhandelen capaciteit) art. 57 lid 3 Spw artikel 38 lid 1 sera

Het voorgestelde artikel 2.28 is ter omzetting van artikel 38, eerste lid, van de sera-richtlijn. Dat artikel bepaalt dat het verhandelen en het overdragen van infrastructuurcapaciteit door een gerechtigde niet is toegestaan. Het gebruik van capaciteit door een spoorwegonderneming die het (treindienst)bedrijf uitoefent van een gerechtigde die zelf geen spoorwegonderneming is, wordt door de richtlijn echter via artikel 38, eerste lid, laatste alinea, uitdrukkelijk buiten de werkingssfeer van dit overdrachtsverbod gehouden. In het voorgestelde artikel wordt uitdrukkelijk naar deze uitzondering op het overdrachtsverbod verwezen. De aldus uitgezonderde overdracht doet zich bijvoorbeeld voor als de concessieverlener voor regionaal openbaar personenvervoer per trein zelf bij de infrastructuurbeheerder van de spoorwegen capaciteit aanvraagt voor de treindienst, om vervolgens die capaciteit na gunning van de concessie over te dragen aan de geselecteerde spoorwegonderneming die dan de treindiensten voor dat personenvervoer uitvoert. Een ander voorbeeld van een dergelijke overdracht doet zich voor in het geval dat een expediteur zelf capaciteit aanvraagt voor de ladingen die hij wil doen vervoeren, om die capaciteit over te dragen aan de spoorwegonderneming die hij voor dat vervoer selecteert en die de treindienst daarvoor uitvoert.

Artikel 2.29 (verdeling infrastructuurcapaciteit) art. 61 Spw, art. 39, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51 en 54 SERA

Het voorgestelde artikel 2.29 is ontleend aan artikel 61 van de huidige Spoorwegwet, waarbij voor de inzichtelijkheid van de implementatie alle relevante bepalingen van de sera-richtlijn worden genoemd. Het artikel bevat de grondslag voor nadere regels inzake de capaciteitsverdeling. Anders dan in artikel 61 van de huidige Spoorwegwet maakt de grondslag in het eerste lid van artikel 2.29 niet alleen delegatie naar een algemene maatregel van bestuur mogelijk, maar ook subdelegatie naar een ministeriële regeling. Het tweede lid verplicht tot de uitwerking van onderwerpen die geregeld moeten worden voor een goede implementatie van de SERA-richtlijn. Onderdeel a bevat de grondslag voor het kader voor de verdeling van capaciteit, bedoeld in artikel 39 van de sera-richtlijn. Op grond hiervan kunnen regels worden gegeven die invulling geven aan de door de sera-richtlijn geboden ruimte voor nationale keuzes. Het voornemen is om deze grondslag in ieder geval te gebruiken voor:

- regels over de vaststelling van minimale niveaus van capaciteit voor daarbij aangegeven deelmarkten van het goederenvervoer en het personenvervoer;
- prioriteitscriteria als bedoeld in artikel 47, derde tot en met vijfde lid, van de sera-richtlijn; en
- gevallen waarin capaciteit tot een bepaald tijdstip is voorbehouden voor bepaalde soorten gebruik van de spoorweginfrastructuur en vanaf welk tijdstip deze capaciteit beschikbaar is voor ander gebruik.

[De beleidsinhoudelijke besluitvorming over de invulling van het kader bedoeld in artikel 2.29, tweede lid, onder a, vindt plaats binnen het project herziening capaciteitsverdelingsregels dat parallel loopt aan het project modernisering spoorwegwetgeving. In het kader van de herziening van de capaciteitsverdelingsregels

zullen de te maken keuzes worden geconsulteerd; de hier in de artikelsgewijze toelichting opgenomen tekst geeft derhalve niet de definitieve uitkomsten van die herziening weer.]

Het derde lid van het voorgestelde artikel 2.29 is nieuw ten opzichte van de huidige Spoorwegwet. Met dit artikellid wordt geregeld dat een infrastructuurbeheerder geen capaciteit aan een spoorwegonderneming mag toewijzen, indien de door de spoorwegonderneming gevraagde capaciteit het economisch evenwicht van een concessie in gevaar komt. In artikel 2.16 van dit voorstel is bepaald dat het aan de ACM is om op verzoek vast te stellen of voorgenomen vervoer het economisch evenwicht van een concessie in gevaar kan brengen. In de huidige Spoorwegwet is niet de consequentie opgenomen dat een infrastructuurbeheerder geen capaciteit mag toewijzen indien volgens de ACM het economisch evenwicht van een concessie in gevaar komt door het voorgenomen vervoer. Het voorgestelde derde lid legt die consequentie wel in de nieuwe spoorwegwet vast.

Artikel 2.30 (Kaderovereenkomst) art 38 lid 260 Spw 42 SERA

Het voorgestelde artikel 2.30 dient ter implementatie van artikel 42 van de sera-richtlijn. De verhouding tussen spoorwegondernemingen en een infrastructuurbeheerder wordt volgens de richtlijn in hoge mate geregeld volgens onderling te sluiten overeenkomsten. Daarom wordt in het voorgestelde artikel naar de richtlijn verwezen voor wat betreft de eisen aan de kaderovereenkomst.

Het meerjarig recht met betrekking tot de toewijzing van capaciteit wordt volgens het voorgestelde artikel, net als in de richtlijn, geregeld volgens een zogenoemde kaderovereenkomst (kamerstukken II 2001–2002, 27 482, nr. 13). De ACM toetst de kaderovereenkomsten die voor een langere periode dan vijf jaar worden gesloten aan de desbetreffende bepalingen in de richtlijn. Van belang is met name artikel 17, vijfde lid, van deze richtlijn, op grond waarvan een looptijd van meer dan vijf jaar moet worden gerechtvaardigd door het bestaan van commerciële overeenkomsten, specifieke investeringen of risico's, terwijl een looptijd van meer dan tien jaar alleen mogelijk is in uitzonderlijke gevallen, meer in het bijzonder als er sprake is van omvangrijke investeringen op lange termijn, vooral als deze samenhangen met contractuele verbintenissen. De ACM zal expliciet toetsen of aan deze vereisten van de richtlijn is voldaan.

Artikel 2.31 (toegangsovereenkomst spoorwegen met gebruiksfuncties e en f)

In dit voorgestelde artikel 2.31, eerste lid, is bepaald dat het voor een vervoerder over spoorwegen met de gebruiksfuncties, bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdelen e en f (nu aangemerkt als lokale spoorwegen), niet is toegestaan om zonder een toegangsovereenkomst en zonder voldoende verzekerd te zijn tegen de financiële risico's die voortvloeien uit de wettelijke aansprakelijkheid, gebruik te maken van deze lokale spoorweginfrastructuur. Deze voorgestelde bepaling betreft de overheveling van de artikelen 26, eerste lid, onderdelen b en c, en 30 van de Wet lokaal spoor. Met dit voorgestelde artikel is geen wijziging beoogd ten opzichte van de genoemde artikelen uit de Wet lokaal spoor. Het eerste lid van het voorgestelde artikel 2.31 komt overeen met artikel 26, eerste lid, onderdelen b en c, van de Wet lokaal spoor.

Artikel 2.31 bepaalt welke zaken in ieder geval in de toegangsovereenkomst moeten zijn geregeld. Dat betreft de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur die door de beheerder zal worden geleverd en de dagen en tijdstippen waarop het vervoer door de vervoerder over de infrastructuur is toegestaan. In de toegangsovereenkomst zal helder worden gemaakt op welke momenten het een vervoerder is toegestaan om van de spoorweg met de gebruiksfuncties, bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onder e en f, gebruik te maken. De beheerder dient bij het toewijzen van capaciteit rekening te houden met een tweetal zaken. In artikel 35 van de Wet personenvervoer 2000 is een waarborg opgenomen die ziet op de goede uitvoering van de concessie. Het gebruik van de infrastructuur die nodig is voor de goede uitvoering van de concessie door de concessiehouder dient op basis van artikel 35 van de Wp2000 te worden gedoogd door eenieder die enig recht kan doen gelden op de desbetreffende infrastructuur. Bij het

toewijzen van capaciteit zal derhalve rekening moeten worden gehouden met de concessiehouder aan wie op grond van artikel 20 van de Wp2000 een concessie is verleend voor het verrichten van openbaar personenvervoer.

In het derde lid van artikel 2.31 van het wetsvoorstel is in aansluiting op de systematiek van de Wp2000 ter wille van de duidelijkheid derhalve bepaald dat bij de capaciteitstoewijzing voorrang dient te worden gegeven aan de capaciteit die nodig is voor de uitvoering van de voornoemde openbaarvervoerconcessie. Alleen de capaciteit die na uitvoering van de concessie en het beheer van de spoorweginfrastructuur over is komt in aanmerking voor andere vervoerders en voor andere typen van vervoer dan openbaar personenvervoer. Het bestuursorgaan legt op grond van het derde lid van het voorgestelde artikel 2.31 in een beleidskader de toewijzingscriteria vast, die de beheerder in acht dient te nemen bij het toewijzen van capaciteit. In dit beleidskader zal het verantwoordelijke bestuursorgaan moeten vastleggen welke vormen van vervoer, na het openbaar personenvervoer op grond van een concessie in de zin van de Wet personenvervoer 2000, in aanmerking komen voor toegang tot spoorwegen met de gebruiksfuncties, bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onder e en f. Vervolgens zal in het beleidskader een uitspraak worden gedaan over de wijze van verdeling van de capaciteit die resteert voor overige vormen van vervoer. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan besloten personenvervoer, vervoer met historische spoorvoertuigen of goederenvervoer over de lokale spoorweginfrastructuur. Het vierde lid van artikel 2.31 bevat een verbod voor de vervoerder om de toegewezen vervoercapaciteit over te dragen. Het is derhalve niet toegestaan om capaciteit in gebruik te geven aan een andere vervoerder. Zonder dit verbod zou het primaat van het openbaar personenvervoer, dat geborgd wordt in de systematiek zoals in het voorgaande beschreven, oneigenlijk kunnen worden doorkruist.

Hoofdstuk 3 Spoorwegveiligheid

Artikel 3.1 Toepassingsgebied (art. 2 svr)

Artikel 3.1 sluit aan bij artikel 2 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn (EU) 2016/798, waarin het toepassingsgebied van die richtlijn is beschreven. Op bedoelde spoorwegen en spoorvoertuigen zijn in voorkomend geval ook nationale voorschriften van toepassing. Het aantal nationale voorschriften is beperkt (artikel 8, derde lid, spoorwegveiligheidsrichtlijn). Dat heeft te maken met het feit dat de Europese Unie voor de totstandkoming van één trans-Europees treinverkeernetwerk streeft naar uniforme spoorwegveiligheidsregels. Voor een nadere toelichting daarop wordt verwezen naar tabel 6.1 en de begeleidende tekst daarbij.

Artikel 3.2 Rol van actoren voor veilige exploitatie (art 3a Spw, art. 4 en 8 svr)

In het voorgestelde artikel 3.2 worden overeenkomstig artikel 4, derde tot en met zesde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, verscheidene actoren in algemene zin verantwoordelijk gesteld voor de veilige exploitatie van het spoor en voor de beheersing van eventuele risico's, ieder voor het eigen deel van het spoorwegsysteem als bedoeld in art. 4, eerste lid, onderdeel d, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Een voorbeeld daarvan is dat bij de infrastructuurbeheerder de belangrijkste verantwoordelijkheid voor het veilige ontwerp, het veilige onderhoud en de veilige exploitatie van zijn netwerk berust (overweging 32 bij de spoorwegveiligheidsrichtlijn).

Onder 'andere actoren' wordt onder meer begrepen fabrikanten, leveranciers van onderhoudsdiensten, houders van spoorvoertuigen, dienstverleners, aanbestedende diensten, vervoerders, afzenders, geadresseerden, laders, lossers, bulkvullers en bulklossers (artikel 4, vierde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). De verplichte veilige exploitatie en risicobeheersing wordt verder uitgewerkt door de implementatie van de overige bepalingen van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, bijvoorbeeld met de bepaling over het toepassen van een veiligheidsbeheersysteem (artikel 3.3 van het wetsvoorstel). Een ander deel van de verplichtingen wordt verder

uitgewerkt door de implementatie van bepalingen uit de interoperabiliteitsrichtlijn. Deze staan in hoofdstuk 4 van het wetsvoorstel. De verdere uitwerking van artikel 4 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn neemt niet weg dat het wenselijk is om algemene regels te kunnen stellen over risicobeheersingsmaatregelen (artikel 3.2, tweede lid, van het wetsvoorstel).

Daarnaast is het wenselijk om algemene regels te kunnen stellen over het uitwisselen van informatie bij het uitwisselen of overdragen van spoorvoertuigen tussen spoorwegondernemingen (artikel 4, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). Een goede uitwisseling van informatie waarborgt dat spoorwegondernemingen op de hoogte zijn van de geschiedenis en status van het spoorvoertuig. Een voorbeeld van een algemene regel is de regel dat een spoorwegonderneming of andere actor die constateert dat een constructieafwijking een veiligheidsrisico vormt, de betrokken partij op de hoogte brengt van dat risico zodat deze de nodige veiligheidsmaatregelen kan nemen om er voor te zorgen dat de veiligheidsprestaties van het spoorwegsysteem Europese Unie systematisch gehandhaafd blijven (artikel 4, vijfde lid, spoorwegveiligheidsrichtlijn).

Het derde lid van het voorgestelde artikel 3.2 is de delegatiegrondslag voor het opstellen van nationale voorschriften, die met inachtneming van artikel 8, derde lid, onderdelen a tot en met d, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn kunnen worden gesteld met betrekking tot de spoorwegveiligheid. Daarbij kan worden gedacht aan voorschriften over bestaande veiligheidsmethoden die niet onder de Gemeenschappelijke Veiligheidsmethoden (GVM's) vallen. Deze nadere regels gaan niet over eisen waaraan personeelsleden met essentiële veiligheidstaken moeten voldoen (artikel 8, derde lid, onderdeel e, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). De delegatiegrondslag voor deze regels is elders in deze wet geregeld.

Artikel 3.3 Veiligheidsbeheersysteem (art. 16f en 32 lid 2 Spw, art. 9 svr)

Het veiligheidsbeheersysteem moet er voor zorgen dat spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders hun bedrijfsdoelstellingen op een veilige manier bereiken. De bepalingen in dit hoofdstuk, waaronder de voorgestelde artikelen 3.3 en 3.4, zijn ook van toepassing op goederenvervoerders (punt 4.5.1.2. uit uitvoeringsverordening (EU) 2018/762). Uitvoeringsverordening (EU) 2018/762 voorziet in gedetailleerde eisen aan de ontwikkeling, de uitvoering, de instandhouding en de voortdurende verbetering van een veiligheidsbeheersysteem. Alle relevante onderdelen van het veiligheidsbeheersysteem worden gedocumenteerd. Het systeem beschrijft in het bijzonder hoe de verantwoordelijkheden binnen de organisatie van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming zijn verdeeld. Het geeft aan hoe controle door het management op verschillende niveaus wordt gewaarborgd, hoe het personeel en de vertegenwoordigers ervan op alle niveaus bij het beheer worden betrokken en hoe het veiligheidsbeheersysteem voortdurend wordt verbeterd. Er moet openlijk worden gestreefd naar het consequent toepassen van kennis over en methoden in verband met menselijke factoren (artikel 9, tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). Het veiligheidsbeheersysteem wordt aangepast aan het soort vervoer, de omvang en andere condities van de verrichte activiteit (artikel 9, vierde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn).

De eisen ten aanzien van het veiligheidsbeheersysteem staan voor spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders verspreid over de huidige Spoorwegwet en de lagere regelgeving, waaronder het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen. Met het voorgestelde artikel 3.3 is er voor gekozen om artikel 9 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn zoveel mogelijk bij of krachtens één artikel en één ministeriële regeling te implementeren, in aanvulling op genoemde uitvoeringsverordening. Inhoudelijk verandert er niets, afgezien van het feit dat het

jaarlijks verslag conform de spoorwegveiligheidsrichtlijn als het jaarlijks rapport wordt aangeduid.

De basiselementen, bedoeld in het voorgestelde artikel 3.3, tweede lid, zijn:

- a) een veiligheidsbeleid dat door het hoofd van de organisatie is goedgekeurd en waarmee het personeel bekend is;
 - b) kwalitatieve en kwantitatieve doelen van de organisatie voor de handhaving en vergroting van de veiligheid, en plannen en procedures om die doelen te verwezenlijken;
 - c) procedures om te voldoen aan bestaande, nieuwe en gewijzigde technische en operationele normen en andere bindende voorwaarden zoals vastgelegd in TSI's, in de in artikel 8 en bijlage II bedoelde nationale voorschriften, in andere relevante voorschriften of in besluiten van een autoriteit,
 - d) procedures om ervoor te zorgen dat gedurende de gehele levenscyclus van installaties en tijdens alle activiteiten de normen en andere bindende voorwaarden worden geëerbiedigd;
 - e) procedures en methoden om risico's vast te stellen, risico-evaluaties uit te voeren en risicobeheersmaatregelen te implementeren wanneer er voor de infrastructuur of de interface mens/machine/organisatie nieuwe risico's ontstaan door een verandering in de exploitatieomstandigheden of de introductie van nieuw materiaal;
 - f) programma's voor de opleiding van personeel en systemen om ervoor te zorgen dat het personeel ter zake kundig blijft en de taken dienovereenkomstig worden uitgevoerd, met inbegrip van regelingen inzake lichamelijke en psychologische geschiktheid;
 - g) regelingen voor een voldoende informatievoorziening binnen de organisatie en, waar nodig, voor een voldoende uitwisseling van informatie tussen organisaties van het spoorwegsysteem;
 - h) procedures voor de wijze waarop, alsmede de vorm waarin informatie over veiligheid wordt gedocumenteerd, en de procedure voor de configuratiecontrole van vitale informatie op veiligheidsgebied;
 - i) procedures om ervoor te zorgen dat ongevallen, incidenten, bijna-ongelukken en andere gevaarlijke voorvallen worden gemeld, onderzocht en geanalyseerd en dat de nodige preventieve maatregelen worden getroffen;
 - j) plannen voor actie, alarmering en voorlichting in noodgevallen, die samen met de bevoegde overheidsinstanties worden vastgesteld, en
 - k) voorzieningen voor periodieke interne controles van het veiligheidsbeheersysteem.
- Infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen nemen eventueel andere elementen op die noodzakelijk zijn om veiligheidsrisico's te dekken, in overeenstemming met de beoordeling van de risico's die uit hun eigen activiteiten voortvloeien. Over de basiselementen en eventuele andere elementen kunnen nadere regels worden gesteld (het voorgestelde artikel 3.3, zevende lid).

De gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (GVD's, artikel 7 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn) zijn de minimumveiligheidsniveaus die moeten worden gehaald door het systeem als geheel en, waar dat uitvoerbaar is, door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem. De GVD's worden opgesteld door het Spoorwegbureau van de Europese Unie. Of de GVD's zijn behaald, wordt beoordeeld aan de hand van de gemeenschappelijke veiligheidsmaatregelen (GVM's, artikel 6 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn) en gemeten aan de hand van gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (GVI's, artikel 5 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn).

De GVM's worden opgesteld door het Spoorwegbureau van de Europese Unie. De GVM's zijn de criteria die het Spoorwegbureau van de Europese Unie hanteert om te beoordelen of een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder voldoet aan (kort gezegd) de veiligheidseisen. De GVM's functioneren voor de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder als een veiligheidsraamwerk, als een set van veiligheidsregels en -procedures (artikel 9, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). Met het

rapport, genoemd in het voorgestelde artikel 3.3, vijfde lid, legt de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder achteraf zijn jaarlijkse verantwoording af aan de nationale veiligheidsinstantie. Er staat in op welke wijze de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder aan het veiligheidsraamwerk heeft voldaan. Het rapport moet het volgende bevatten:

- informatie over de wijze waarop de veiligheidsdoelen van de organisatie worden verwezenlijkt en de resultaten van veiligheidsplannen;
- een verslag van de ontwikkeling van nationale veiligheidsindicatoren en van de in artikel 5 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn bedoelde GVI's, voor zover deze voor de rapporterende organisatie van belang is;
- de resultaten van de interne veiligheidscontroles;
- opmerkingen over gebreken en tekortkomingen in de spoorwegactiviteiten en het infrastructuurbeheer die voor de nationale veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn, met inbegrip van een samenvatting van de informatie die is verstrekt door de relevante actoren als bedoeld in artikel 4, vijfde lid, onderdeel b, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn; en
- een verslag over de toepassing van de voor de infrastructuurbeheerder relevante GVM's (artikel 9, zesde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn).

Artikel 3.4 Veiligheidscertificaat: algemeen (art. 32 Spw, art. 10 svr)

Het veiligheidscertificaat, genoemd in het voorgestelde artikel 3.4, geldt als bewijs dat de betrokken spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem heeft dat ingevolge artikel 3.3 aan bepaalde eisen voldoet. De spoorwegonderneming wordt daarmee in staat geacht veilig te opereren in het beoogde exploitatiegebied (artikel 10, eerste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn).

In het veiligheidscertificaat worden het soort en de omvang van het vervoer per spoor vermeld en het exploitatiegebied waarop het certificaat betrekking heeft. Het veiligheidscertificaat kan voor een uitgebreid of een beperkt deel van de spoorweginfrastructuur worden afgegeven.

Op het veiligheidscertificaat is uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van toepassing. De uitvoeringsverordening biedt regels over het indienen van aanvragen voor veiligheidscertificaten bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie of bij de vernieuwing of actualisering van dergelijke certificaten via het in artikel 12 van Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde loket. Iedere aanvraag begint bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie (artikel 10, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn), overeenkomstig het éénloketsysteem van artikel 12, eerste lid, onderdeel a, bedoeld in de spoorwegbureauverordening. Bij dat loket kan vervolgens worden aangegeven dat de aanvraag wordt ingediend bij de Nationale Veiligheidsinstantie, als het beoogde exploitatiegebied beperkt is tot Nederland, overeenkomstig artikel 10, achtste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn (overweging 22 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). In aanvulling op de uitvoeringsverordening kunnen bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld (artikel 3.5, zevende lid). Deze regels gaan onder meer ook over de aanvraag van een veiligheidscertificaat bij de Nationale Veiligheidsinstantie of vernieuwing of actualisering daarvan. Het veiligheidscertificaat wordt ten minste één keer per vijf jaar vernieuwd (artikel 10, dertiende lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). Ook dit komt in de lagere regelgeving te staan.

Het voorgestelde artikel 3.4, tweede lid, gaat over grensbaanvakken met Duitsland en België. De raadpleging, bedoeld in het voorgestelde artikel 3.4, tweede lid, onderdeel b, kan per geval geschieden of worden vastgelegd in een grensoverschrijdend akkoord (artikel 10, achtste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn).

Gelet op het voorgestelde artikel 3.4, derde lid, zijn spoorwegondernemingen onder bepaalde voorwaarden niet verplicht tot het hebben van een veiligheidscertificaat. Daarbij is gebruik gemaakt van de mogelijkheid om dit soort spoorwegen en

spoorvoertuigen uit te zonderen van maatregelen tot uitvoering van de spoorwegveiligheidsrichtlijn (artikel 2, derde lid, aanhef en onderdeel b, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). Het gaat om de situatie waarin de spoorweg en het spoorvoertuig bestemd zijn voor strikt historisch gebruik, maar waarbij die spoorweg in verbinding staat met de hoofdspoorweg. Een voorbeeld is de treindienst met historische treinen tussen het Spoorwegmuseum in Utrecht en station Utrecht Centraal. Andere regelgeving die op deze spoorweg en spoorvoertuig van toepassing is, staat in afdeling 3.2.

Artikel 3.5 Veiligheidscertificaat: de Nationale Veiligheidsinstantie (art. 32, 33, 35 Spw en art. 10 lid 4 en lid 8 svr)

Het voorgestelde artikel 3.5 gaat over het veiligheidscertificaat dat de spoorwegonderneming nodig heeft voor het verkrijgen van toegang tot de spoorweginfrastructuur. Het veiligheidscertificaat wordt in de spoorwegveiligheidsrichtlijn ook wel aangeduid als 'uniek veiligheidscertificaat', wat aangeeft dat het op de spoorwegonderneming is toegespitst.

Artikel 3.5, eerste lid, is implementatie van artikel 10, eerste en achtste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Artikel 3.5, derde lid, is implementatie van artikel 10, elfde en vijftiende lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Ten aanzien van het voorgestelde artikel 3.5, vierde lid, kan worden gedacht aan de situatie dat de veiligheid op en in de directe nabijheid van de hoofdspoorweg dit verlangt, bijvoorbeeld wanneer zich anders niet-aanvaardbare risico's voordoen. Een wijziging kan bestaan uit het beperken van het exploitatiegebied.

Artikel 3.5, vijfde lid, volgt uit artikel 17, vijfde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Het gaat over de situatie waarin de spoorwegonderneming haar veiligheidsbeheersysteem niet meer op orde heeft of niet in staat is om op veilige wijze gebruik te maken van het exploitatiegebied.

De procedure die geldt voor het wijzigen, beperken of intrekken, bedoeld in het voorgestelde artikel 3.6, tweede, derde en vierde lid, staat beschreven in de uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 en in nadere regelgeving, gebaseerd op artikel 3.9 van het wetsvoorstel.

Als de spoorwegonderneming het exploitatiegebied van een veiligheidscertificaat wil uitbreiden (het voorgestelde artikel 3.5, zesde lid), hoeft zij daarvoor niet een nieuw aanvraagdossier in te dienen. De beoordeling van de aanvraag vindt plaats op basis van het bestaande dossier, dat door de spoorwegonderneming is aangevuld met de vereiste stukken over de gewenste uitbreiding. De administratieve lasten worden daarmee beperkt. In feite is uitbreiding van het exploitatiegebied een wijziging van het veiligheidscertificaat. Toch is besloten van deze situatie apart te benoemen. Dat heeft te maken met het feit dat deze situatie ook in de spoorwegveiligheidsrichtlijn apart is bepaald (artikel 10, veertiende lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn).

Het voorgestelde artikel 3.5, zevende lid, biedt de delegatiegrondslag voor het stellen van nadere regels over het veiligheidscertificaat. Het veiligheidscertificaat wordt ten minste één keer per vijf jaar vernieuwd (artikelen 10, dertiende lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). Ook dit komt in de nadere regelgeving te staan.

Artikel 3.6 (art. 33 lid 2 Spw)

Het voorgestelde artikel 3.6 volgt uit een wens van de uitvoeringspraktijk die heeft ondervonden dat er spoorwegondernemingen zijn die proberen toegang te verkrijgen tot het spoor onder gebruikmaking van het veiligheidscertificaat van een spoorwegonderneming waarvan de spoorwegondernemingsvergunning is ingetrokken, bijvoorbeeld omdat laatstgenoemde onderneming failliet is gegaan. Het is wenselijk om

buiten twijfel te stellen dat een spoorwegonderneming waarvan het veiligheidsbeheersysteem niet is gecontroleerd, geen toegang krijgt tot de rijksspoorweginfrastructuur. De bevoegdheid om het veiligheidscertificaat in die gevallen te beperken of in te trekken bestaat ook in de huidige wet –met dien verstande dat de daarin staande term ‘bedrijfsvergunning’ in dit wetsvoorstel is vervangen door spoorwegondernemingsvergunning- en is als nationale regel een aanvulling op artikel 10 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Artikel 3.7 (art. 16f, eerste lid, Spw, art. 12 svr)

De infrastructuurbeheerder met een geldige veiligheidsvergunning wordt geacht de spoorweginfrastructuur veilig te beheren en te exploiteren (het voorgestelde artikel 3.7). Daaronder wordt verstaan het veilige ontwerp, het veilige onderhoud en de veilige exploitatie van het spoorwegennetwerk. Het beheer of de exploitatie van de spoorweginfrastructuur dient de veilige berijdbaarheid van de spoorweginfrastructuur. Uit het feit dat in artikel 12 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn alleen over beheer en exploitatie wordt gesproken, kan worden afgeleid dat het vereiste van een veiligheidsvergunning niet van toepassing is op de aanleg en de ontwikkeling van infrastructuur.

Artikel 3.8 (art. 16f Spw en art. 12 svr)

De veiligheidsvergunning is onlosmakelijk verbonden met het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder, dat aan bepaalde eisen moet voldoen (het voorgestelde artikel 3.8, eerste lid). De infrastructuurbeheerder wordt daarmee in staat geacht de spoorweginfrastructuur veilig te beheren of te exploiteren. Het veiligheidscertificaat en de veiligheidsvergunning zijn in die zin met elkaar vergelijkbaar beide worden verleend als het veiligheidsbeheersysteem op orde is en beide zijn vereist voor de uitoefening van het bedrijf.

Het voorgestelde artikel 3.8, eerste lid, onderdeel a, ziet onder meer op de situatie, omschreven in artikel 12, tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, waarin staat dat de veiligheidsvergunning geheel of gedeeltelijk wordt herzien wanneer de infrastructuur, het subsysteem seingeving of energie of de beginselen van de exploitatie en het onderhoud ervan, ingrijpend veranderen. Het voorgestelde artikel 3.8, derde lid, onderdeel b, is de implementatie van artikel 12, tweede lid, tweede alinea, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Die bepaling houdt in dat de Nationale Veiligheidsinstantie een veiligheidsvergunning kan herzien indien het regelgevingskader voor veiligheid ingrijpend gewijzigd is. Artikel 3.8, vierde lid, onderdeel a, op grond waarvan de Nationale Veiligheidsinstantie bevoegd is de veiligheidsvergunning te wijzigen, is de implementatie van artikel 17 zevende lid, laatste volzin, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Artikel 3.8, vierde lid, onderdeel b, concretiseert het gestelde in artikel 17, elfde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. In aanvulling op hetgeen in de wet over de veiligheidsvergunning is bepaald, kunnen bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld (artikel 3.8, vijfde lid). Deze regels gaan onder meer over de aanvraag van een veiligheidsvergunning bij de Nationale Veiligheidsinstantie of vernieuwing of actualisering daarvan.

Artikel 3.9 Tijdelijke veiligheidsmaatregelen (art. 34 Spw en art. 17 svr)

Onder een ernstig veiligheidsrisico, als bedoeld in het voorgestelde artikel 3.9, eerste lid, moet worden verstaan een ernstige niet-naleving van wettelijke verplichtingen of veiligheidseisen, die op zich of als onderdeel van opeenvolgende gebeurtenissen een ongeval of een ernstig ongeval kan veroorzaken (overweging 29 bij de spoorwegveiligheidsrichtlijn). Als het Spoorwegbureau van de Europese Unie constateert dat de maatregelen die de nationale veiligheidsinstantie treft onevenredig zijn, mag het de nationale veiligheidsinstantie verzoeken die maatregelen in te trekken of aan te passen (artikel 17, zesde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn).

Het beperken of intrekken van een veiligheidscertificaat kan ook als tijdelijke veiligheidsmaatregel zijn aangewezen. De Nationale Veiligheidsinstantie kan daar zelf over besluiten als het om een veiligheidscertificaat gaat dat door hem is afgegeven. In de overige gevallen, waarbij deze tijdelijke maatregel een looptijd van drie maanden overschrijdt, dient de Nationale Veiligheidsinstantie bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie een verzoek tot het beperken of intrekken van het veiligheidscertificaat (artikel 17, zesde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). Als over het verzoek om beperking of intrekking van het veiligheidscertificaat een meningsverschil tussen het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de Nationale Veiligheidsinstantie ontstaat, wordt het geschil voor arbitrage voorgelegd aan de kamer van beroep (artikel 17, vijfde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). De tijdelijke veiligheidsmaatregelen worden opgeschort indien het resultaat van de arbitrage is dat het veiligheidscertificaat niet wordt beperkt of ingetrokken (artikel 3.9, tweede lid).

Artikel 3.10 Met onderhoud belaste entiteit: algemeen (art. 36 en 37 Spw en art. 14 en 15 svr)

Het voorgestelde artikel 3.10, eerste lid, implementeert artikel 14, eerste en tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Hierin is bepaald dat voor elk spoorvoertuig, voordat het in dienst wordt gesteld of op het netwerk wordt gebruikt, een met het onderhoud belaste entiteit toegewezen dient te zijn om te waarborgen dat het spoorvoertuig in veilige staat verkeert. Het onderhoudsbedrijf (in het Engels: entity in charge of maintenance – ECM) is ingeschreven in het Europees voertuigregister. Het onderhoudsbedrijf past een onderhoudssysteem toe dat voldoet aan de daarvoor gestelde eisen in artikel 14, tweede en derde lid, van bijlage III van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en aan de ECM-Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779, waarin de certificeringsvoorwaarden en de eisen aan onderhoudsfuncties staan vermeld (artikel 3.10, tweede lid). Een van die eisen is dat in de contracten met (onder)aannemers wordt vastgelegd dat zij risicobeheersmaatregelen treffen. Het Spoorwegbureau van de Europese Unie dan wel de Nationale Veiligheidsinstantie verkrijgen op hun verzoek inzage in die contracten. Om dit inzagerecht mogelijk te maken legt de met het onderhoud belaste entiteit dat recht in die contracten vast. Het ECM-certificaat wordt afgegeven door de Nationale Veiligheidsinstantie of afgegeven door een daartoe bevoegde instantie in een andere lidstaat (het voorgestelde artikel 3.10, vierde lid). Certificering van het onderhoudsbedrijf, als bedoeld in artikel 3.10, derde lid, draagt bij aan een uniforme kwaliteit van de onderhoudssystemen. ECM-certificaten zijn geldig in de gehele Europese Unie (artikel 14, vijfde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). Het onderhoud aan een voertuig dat in meerdere lidstaten wordt gebruikt, kan bij certificering zonder meer in alle lidstaten worden uitgevoerd door de daartoe gecertificeerde onderhoudswerkplaatsen (overweging 25 bij de spoorwegveiligheidsrichtlijn).

Gelet op artikel 3, vierde lid, van genoemde uitvoeringsverordening, kan ten behoeve van het ECM-certificaat de conformiteit met bijlage II van de uitvoeringsverordening worden aangetoond met het proces voor de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen of de verlening van veiligheidsvergunningen aan infrastructuurbeheerders.

Ingevolge de uitvoeringsverordening moet per 16 juni 2022 niet alleen voor onderhoud van goederenwagens, maar ook voor van onderhoud van andere spoorvoertuigen een ECM-certificaat worden aangevraagd (het voorgestelde artikel 3.10, zesde lid).

Uitzonderingen daarop zijn spoorvoertuigen die:

- in een derde land geregistreerd zijn en die worden onderhouden overeenkomstig het recht van dat land;
- gebruikt worden op netwerken of spoorweglijnen waarvan de spoorbreedte verschilt van die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie en waarvoor aan de in artikel 14, tweede lid, genoemde voorschriften wordt voldaan door middel van internationale overeenkomsten met derde landen;

- goederenwagons en reizigersrijtuigen zijn waarvan het gebruik wordt gedeeld met derde landen met een andere spoorbreedte dan die van het hoofdspoorwegennetwerk binnen de Unie; of
- op bepaalde netwerken worden gebruikt of aan te merken zijn als militair materieel en bijzonder transport waarvoor de nationale veiligheidsinstantie vóór de ingebruikname een ad-hocvergunning moet verlenen (overweging 15 bij de spoorwegveiligheidsrichtlijn).

Artikel 3.11 Met onderhoud belaste entiteit: delegatiegrondslag (art. 38 Spw en art. 14 en 15 svr)

Het voorgestelde artikel 3.11 biedt de delegatiegrondslag voor het stellen van nadere regels over het onderhoud van spoorvoertuigen door met dat onderhoud belaste entiteiten in aanvulling op de bepalingen die overeenkomstig de ECM-verordening kunnen worden gesteld. De ministeriële regeling gaat onder meer over het uitbesteden van taken door met het onderhoud belaste entiteiten aan onderhoudsbedrijven, en de voorwaarden waaronder ontheffing kan worden verleend. De eisen, bedoeld in het voorgestelde onderdeel b, houden onder meer in dat het onderhoudsbedrijf moet voldoen aan de regels die in de ECM-Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779 staan en aan de regels die op de onderdelen a, c, e, f en g, van het voorgestelde artikel 3.11 zijn gebaseerd.

Artikel 3.12 Beoordelingsinstanties (komt via Verzamelwet IenW 2020 in art 37aSpw, art. 6 svr)

De beoordelingsinstanties in het voorgestelde artikel 3.12 worden assessment bodies (AsBo's) genoemd. Een AsBo kan ook een interne afdeling of intern onderdeel van het bedrijf zijn dat om de beoordeling verzoekt. Een beoordelingsinstantie wordt geaccrediteerd (artikel 3.12, tweede lid). De Nationale Veiligheidsinstantie aanvaardt bij afgifte van een veiligheidscertificaat of veiligheidsvergunning de accreditatie als bewijs van bekwaamheid van een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder om als beoordelingsinstantie op te treden (artikel 8, eerste lid, van de Uitvoeringsverordening (EU) 402/2013). Daarmee wordt een herhaalde controle door de ILT bij de afgifte van een veiligheidscertificaat of de verlening van een veiligheidsvergunning voorkomen. Uitvoeringsverordening (EU) 402/2013 laat de lidstaten de keuze om beoordelingsinstanties te erkennen of te accrediteren, dan wel de nationale veiligheidsinstantie aan te wijzen als beoordelingsinstantie. Met de implementatie van de technische pijler van het Europese Vierde Spoorwegpakket per 16 juni 2019 is er voor gekozen om beoordelingsinstanties voortaan te laten beschikken over een accreditatie. De keuze voor accreditatie sluit aan bij de wens uit de markt en de Europese voorkeur voor accreditatie als beoordelingsmethode. De accreditatie van beoordelingsinstanties als bedoeld in uitvoeringsverordening (EU) 402/2013 geschiedt op grond van ISO/IEC-norm 17020:2012. De Raad voor Accreditatie voert deze taken uit (artikel 2, eerste lid, van de Wet aanwijzing nationale accreditatie-instantie). Daarmee is de Raad voor Accreditatie als zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) belast met de uitoefening van openbaar gezag met betrekking tot de beoordelingsinstanties.

Een beoordelingsinstantie voldoet aan de eisen, genoemd in de Uitvoeringsverordening (EU) 402/2013, en past bij de beoordeling deze uitvoeringsverordening toe (artikel 3.12, vierde lid). Uitvoeringsverordening (EU) 402/2013 is een GVM voor risico-evaluatie en -beoordeling als bedoeld in artikel 6, eerste lid, onderdeel a, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Voor een nadere uitleg over GVM's wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 3.3. De AsBo beoordeelt als onafhankelijke beoordelingsinstantie of de aanvrager die een technische, operationele of organisatorische wijziging aanbrengt in het spoorwegsysteem die impact kan hebben op de veiligheid van dat systeem, het risicobeheerproces van artikel 5 van de uitvoeringsverordening op de juiste wijze heeft uitgevoerd (artikel 6 van Uitvoeringsverordening (EU) 402/2013). Beoordelingen kunnen bestaan uit ijken, testen, certificeren of inspecteren.

In het zesde lid is opgenomen dat de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen niet van toepassing is op de beoordelingsinstanties. Voor nadere uitleg hierover wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 4.17.

De ministeriële regeling, bedoeld in het zevende lid, is aanvullend op uitvoeringsverordening (EU) 402/2013.

Artikel 3.14 Spoorwegen met gebruiksfunctie e

Voor spoorwegen met de gebruiksfunctie, bedoeld in artikel 1.3, tweede lid, onderdeel e, is er voor gekozen dicht bij het EU-recht te blijven door de spoorwegveiligheidseisen van overeenkomstige toepassing te verklaren op sporen met deze gebruiksfunctie (het voorgestelde artikel 3.14). Voor aansluiting bij de (uniforme) Europese regels is gekozen in verband met de treinkenmerken van deze vorm van vervoer. Dat betekent dat spoorwegondernemingen en beheerders moeten beschikken over een veiligheidsbeheersysteem. Ondernemingen die dergelijke sporen exploiteren moeten daarnaast beschikken over een veiligheidscertificaat; beheerders over een veiligheidsvergunning. Beide worden namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat afgegeven door de ILT.

Artikel 3.15 Toepassingsgebied

De spoorwegveiligheidseisen die zijn toegespitst op de spoorwegen met de gebruiksfuncties, bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdelen f, g en h, en de spoorvoertuigen die daar op rijden staan in deze afdeling 3.2 en in de algemene maatregel van bestuur die is gebaseerd op de artikelen in deze afdeling (het voorgestelde artikel 3.15).

Artikel 3.16 Rol van actoren bij veilige exploitatie (art. 25 Wls, 94 Spw, 4 en 5 Bbs)

Artikel 3.16 is de zorgplichtbepaling voor de gebruikers en (infrastructuur)beheerders van spoorwegen met de gebruiksfuncties, bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdelen f, g en h. De actoren zorgen er voor dat dit soort spoorwegen veilig worden en kunnen worden gebruikt (artikel 3.16, eerste lid). Dit houdt in ieder geval in dat de actoren de risico's onderkennen die zijn verbonden aan het gebruik van de spoorweg en aan de bedrijfsvoering. De risico's hangen af van de aard van het spoorvervoer en van de mate waarin het spoor wordt gebruikt, de spoorverkeersintensiteit. Daarnaast zorgen de actoren voor passende maatregelen en passende voorzieningen om deze risico's te beheersen. De vervoerder richt zich op het veilig gebruik van de spoorweg en op de veiligheid van de personen die hij vervoert en die in- of uit de trein stappen. De beheerder richt zich op het onderhoud van de spoorweginfrastructuur, de toegang tot de spoorweg en de treindienstleiding.

In de algemene maatregel van bestuur die op grond van artikel 3.16, tweede lid, is gebaseerd, wordt dit nader uitgewerkt. Zo wordt onder meer de verplichting opgenomen om op een bepaalde manier de risico's, de maatregelen en de voorzieningen te beschrijven en te documenteren, en een verplichting voor de vervoerder om in bepaalde gevallen aanwijzingen van de beheerder op te volgen.

Artikel 3.18 Veiligheidsbeheersysteem beheerder en vervoerder (art. 18, tweede lid, en 19 Wls)

Gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur wijst voor het beheer van de spoorwegen met de gebruiksfunctie bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdeel f, een of meerdere beheerders van de lokale spoorweginfrastructuur aan (artikel 1.8, eerste lid, van het wetsvoorstel). De beheerder beschikt over een veiligheidsbeheersysteem (artikel 3.18, eerste lid). Uit het veiligheidsbeheersysteem moet blijken dat de aan de bedrijfsvoering verbonden risico's zijn onderkend en passende maatregelen zijn genomen om deze afdoende te beheersen, rekening houdend met de stand der techniek en de binnen de bedrijfstak aanwezige kennis en richtsnoeren voor een veilige bedrijfsvoering.

Artikel 3.18, vierde lid, biedt de basis voor regelgeving waarin onder meer is bepaald dat de vervoerder en de beheerder, in verband met de nauwe samenhang tussen de bedrijfsvoering en de veiligheid op het spoor als geheel, de risico's die ontstaan als gevolg van zijn specifieke activiteiten in kaart brengen. Op basis van een dergelijke risicoanalyse ontwikkelen en implementeren de vervoerder en de beheerder een veiligheidsbeheersysteem dat de geconstateerde risico's in voldoende mate afdekt. De vervoerder en de beheerder beschrijven en documenteren in het veiligheidsbeheersysteem bijvoorbeeld de verantwoordelijkheden binnen hun organisatie en hoe de controle van het vervoer en het beheer op de verschillende niveaus plaatsvinden.

Het veiligheidsbeheersysteem is zodanig geoperationaliseerd en wordt op zodanige wijze toegepast dat de vervoerder en de beheerder bij de normale bedrijfsvoering en bij voorzienbare afwijkingen daarvan geen schade veroorzaken, niemand onnodig hinderen of in gevaar brengt en zorgen dat het spoorverkeer zo veel mogelijk zonder verstoringen kan worden afgewikkeld.

Artikel 3.19 Veiligheidscertificaat (art. 27, 28 WIs)

Het voorgestelde artikel 3.19 gaat over de verplichting voor de vervoerder om bij gebruikmaking van lokaal spoor in het bezit te zijn van een veiligheidscertificaat, afgegeven door gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur (het bevoegd gezag voor de lokale spoorwegen), en de daarmee samenhangende verplichting te beschikken over een veiligheidsbeheersysteem (het voorgestelde tweede lid).

Het veiligheidscertificaat stelt het bestuursorgaan in staat voorafgaand aan de start van de vervoersactiviteiten te beoordelen of een vervoerder in staat is het vervoer overeenkomstig de wettelijke veiligheidseisen te verrichten. In het belang van de veiligheid kunnen aan een veiligheidscertificaat voorschriften worden verbonden en kan een veiligheidscertificaat onder beperkingen worden afgegeven. Op deze wijze kan het invulling geven aan de gestelde kaders ten aanzien van de veiligheid.

Voor de intrekings- en wijzigingsgronden is ten behoeve van eenduidige regelgeving waar mogelijk aangesloten bij de intrekings- en wijzigingsgronden die gelden voor een veiligheidscertificaat waar de Europese regelgeving op van toepassing is.

De inhoudelijke eisen aan het veiligheidscertificaat en de toepasselijke procedurele voorschriften worden bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld (artikel 3.19, vijfde lid). Het veiligheidsbeheersysteem bevat in ieder geval een beschrijving van het veilig gebruik van een spoorvoertuig, de interventie- en afkeurnormen van spoorvoertuigen en een beschrijving van de verkeersregels die een bestuurder van een spoorvoertuig in acht neemt. In het kader van de veiligheid bepaalt de algemene maatregel van bestuur voorts dat de veiligheidsbeheersystemen van de vervoerder en beheerder van de infrastructuur op elkaar afgestemd moeten zijn. Het rollend materieel dient veilig en compatibel met de lokale spoorweginfrastructuur te zijn.

Artikel 3.21 Melden ongevallen en incidenten (art. 20 lid 2 WIs, 17 Bbs, derde lid = art 66a Spw na aanvaarding van wetsvoorstel POP)

Het voorgestelde artikel 3.21 is van toepassing op spoorwegen met alle gebruiksfuncties. De ILT houdt namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat toezicht op rijks- en private spoorwegen. De ILT houdt daarnaast in opdracht van het bevoegd gezag voor de lokale spoorwegen toezicht op de lokale spoorweginfrastructuur. De melding van incidenten en ongevallen zal dus in alle gevallen aan de ILT worden gedaan. Voor de toepassing van deze wet is aangesloten bij de definitie van 'ongeval' in de spoorwegveiligheidsrichtlijn: een ongewenste of onbedoelde plotselinge gebeurtenis of reeks gebeurtenissen met schadelijke gevolgen (artikel 1.1).

Melding van incidenten is verplicht op grond van het voorgestelde tweede lid. Voor de toepassing van deze wet is 'incident' in het wetsvoorstel gedefinieerd als een ander voorval dan een ongeval, dat de veiligheid van de spoorwegexploitatie aantast (artikel 1.1). Een incident is een situatie of gebeurtenis die gevaar oplevert maar geen schadelijke gevolgen heeft. Voorbeelden van incidenten zijn: storingen, spoorlopers of

het rijden door een stoptonend sein zonder dat dit tot een ongeval heeft geleid. De meldingsplicht van incidenten geldt voor iedereen die betrokken is bij de exploitatie van het spoorwegsysteem, onder wie degenen die deelnemen aan het verkeer over de spoorweg.

Een ongeval of incident wordt gemeld aan de toezichthouder, de ILT, die deze informatie gebruikt in haar reguliere toezicht en om zicht te houden op de veiligheid op en rond het spoor in Nederland. Daarnaast kan de informatie gebruikt worden voor het jaarverslag spoorwegveiligheid van de ILT, voor het verrichten van analyses op nationaal niveau en voor terugkoppeling van bevindingen aan de sector. Op dit moment maakt voor hoofdspoorwegen de meldplicht deel uit van de veiligheidsprocedure in het veiligheidsbeheersysteem, met een jaarlijks rapport aan de ILT. Voorgesteld wordt de meldplicht ook voor de rijksspoorweg uitdrukkelijker te regelen met een apart wetsartikel. Dat is nieuw. De meldplicht maakt deel uit van het beleid van 'just culture': het melden van ongevallen en incidenten met als doel ervan te leren - niet te bestraffen. Het doel van het melden van ongevallen en incidenten is inzicht te krijgen in daadwerkelijke en potentiële onveilige situaties op grond waarvan maatregelen getroffen kunnen worden ter verhoging van de veiligheid op en rond het spoor. In overweging 10 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn staat: "Lidstaten dienen een cultuur van vertrouwen, betrouwbaarheid en leren over en weer te bevorderen, waarbij het personeel van spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders worden aangemoedigd bij te dragen aan de ontwikkeling van veiligheid, met inachtneming van betrouwbaarheid." Via het veiligheidsbeheersysteem bevorderen infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen een cultuur van wederzijds vertrouwen en leren, waarin het personeel wordt aangemoedigd om bij te dragen tot het ontwikkelen van de veiligheid, met waarborging van de betrouwbaarheid. De meldplicht ligt in het verlengde van het veiligheidsbeheersysteem.

Het niet voldoen aan de meldplicht is bestuurlijk beboetbaar gesteld (artikel 7.25). In het voorgestelde derde lid, is bepaald dat informatie die is verzameld ter voorkoming van incidenten of ongevallen door het bestuursorgaan niet openbaar zal worden gemaakt. Een vergelijkbare bepaling bestaat al voor de luchtvaart in artikel 7.1, vierde lid, Wet luchtvaart. Beoogd is hiermee een solide veiligheidscultuur en nakoming van de meldplicht te bevorderen. Voor de bescherming van de betrouwbaarheid van gegevens die bij de overheid binnenkomen, is een wettelijke voorziening nodig omdat het om overheidsinformatie gaat. Op grond van de Wet openbaarheid bestuur (de WOB) is dergelijke informatie in principe openbaar, tenzij daarvan bij wet wordt afgeweken. Het vierde lid biedt de grondslag voor het stellen van nadere regels waarin wordt uitgewerkt wat het doel is van de melding, wat en hoe er precies gemeld moet worden.

In het vijfde lid is bepaald dat de meldplicht van incidenten niet geldt voor spoorwegen die uitsluitend dienen voor lokaal, historisch en toeristisch vervoer (museumspoorwegen) die niet zijn aangesloten op het EU-gereguleerde spoorstelsel. Incidenten op deze spoorwegen hebben geen mogelijke gevolgen voor het bredere spoorwegstelsel. Ongevallen moeten wel aan de toezichthouder worden gemeld.

Artikel 3.22 Ongevallen- en incidentenonderzoek op spoorwegen (art. 66 Spw, 16 WIs)

De onderzoeksbevoegdheid, genoemd in het voorgestelde artikel 3.22 staat naast de bevoegdheid die de infrastructuurbeheerder, beheerder, de spoorwegonderneming en de vervoerder hebben om binnen hun organisatie intern onderzoek te verrichten naar de oorzaken van ongevallen en incidenten op spoorwegen.

De onderzoeksbevoegdheid bestaat conform staande praktijk ook naast onderzoek door de Onderzoeksraad voor veiligheid die in Nederland fungeert als het in artikel 22 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn bedoelde onafhankelijke permanent orgaan. De minister van Infrastructuur en Waterstaat kan onderzoek verrichten vanuit zijn

beleidsverantwoordelijkheid voor de (verkeers)veiligheid op rijksspoorwegen en private spoorwegen. Uit de beleidsverantwoordelijkheid vloeit de noodzaak voort, om de effectiviteit, reikwijdte en doeltreffendheid van het beleid en de regelgeving te toetsen, deze eventueel bij te stellen en om waar nodig veiligheidsmaatregelen te nemen. Het bevoegd gezag voor de lokale spoorwegen heeft eenzelfde verantwoordelijkheid voor de lokale spoorwegen binnen zijn gebied. Bij het onderzoek wordt vooral aandacht besteed aan de oorzaken van gevaarlijke situaties die zijn ontstaan. Daarbij kunnen ook aansprakelijkheids- en verantwoordelijkheidsvragen worden betrokken. Daarentegen vormt een door de Onderzoeksraad voor veiligheid afgegeven veiligheidsaanbeveling, gericht aan de Nationale Veiligheidsinstantie en eventueel aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie, in geen geval een vermoeden van schuld aan of aansprakelijkheid voor een ongeval of een incident (artikel 26, eerste en tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en artikel 61 van de Rijkswet onderzoeksraad voor veiligheid).

Uit het voorgestelde derde lid volgt dat de onderzoekers ten behoeve van het incidenten- en ongevallenonderzoek op spoorwegen onderzoeksbevoegdheden hebben die in de Algemene wet bestuursrecht aan toezichthouders zijn toegekend. De bevoegdheden zijn het recht om plaatsen te betreden (artikel 5:15 Awb), het vorderen van inlichtingen (artikel 5:16 Awb), het vorderen van een identiteitsbewijs (artikel 5:16a Awb), het vorderen van inzage in zakelijke gegevens en bescheiden (artikel 5:17 Awb), het onderzoeken van zaken, het nemen van monsters (artikel 5:18 Awb) en het onderzoeken van vervoermiddelen (artikel 5:19 Awb).

Artikel 4.1 Toepassingsgebied (art. 1 irl)

Artikel 4.1 sluit aan bij artikel 1 van de interoperabiliteitsrichtlijn ((EU) 2016/797) waarin het (eventuele) toepassingsgebied van die richtlijn is beschreven. Op bedoelde spoorwegen en spoorvoertuigen zijn in voorkomend geval ook nationale voorschriften van toepassing. Deze staan onder meer in afdeling 4.3.

De regels ter uitvoering van de interoperabiliteitsrichtlijn zijn met inachtneming van artikel 1, vierde lid, aanhef en onderdelen b en d, van de interoperabiliteitsrichtlijn, niet van toepassing op bepaalde spoorvoertuigen. De nationale voorschriften met betrekking tot die spoorvoertuigen staan met nationale voorschriften over spoorwegen met gebruiksfuncties als bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdelen e tot en met h, in afdeling 4.2, de algemene maatregel van bestuur die op artikel 4.20 is gebaseerd en in afdeling 4.3.

Artikel 4.2 Voldoen aan de essentiële eisen en aan de technische specificaties interoperabiliteit (art. 26a, 26c, 26e Spw en art. 3, 4, 13, 14, 17 en 20 irl)

Het voorgestelde artikel 4.2, eerste lid, implementeert de hoofdregel van de interoperabiliteitsrichtlijn (artikel 3, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn). De essentiële eisen gaan over de veiligheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid, gezondheid, milieubescherming, technische compatibiliteit en toegankelijkheid van het spoorwegsysteem.

Aan de toepasselijke essentiële eisen is in de eerste plaats voldaan als is voldaan aan de TSI's en in voorkomend geval, aan de nationale voorschriften die golden op het moment van het in de handel brengen, het in dienst stellen, het gebruik, de vernieuwing of verbetering van de interoperabiliteitsonderdelen, subsystemen en spoorvoertuigen (artikel 4.2, tweede lid, onderdeel a, en derde lid, onderdeel a). Oudere spoorweginfrastructuur die in dienst is gesteld vóór inwerkingtreding van de huidige TSI's of nationale voorschriften, kan bijvoorbeeld in beginsel gewoon worden gebruikt. Pas als sprake is van vernieuwing of verbetering van die spoorweginfrastructuur in de zin van deze wet, moet aan die TSI's of nationale voorschriften worden voldaan, tenzij sprake is van een situatie als bedoeld in artikel 4.3, eerste lid.

Aan de toepasselijke essentiële eisen is in de tweede plaats voldaan als is voldaan aan de TSI's en in voorkomend geval, aan de nationale voorschriften op de momenten en onder de voorwaarden, in of krachtens dit hoofdstuk aangegeven (artikel 4.2, tweede lid, onderdeel a, en derde lid, onderdeel b). Een voorbeeld daarvan zijn de regels, gebaseerd op artikel 4.4, zevende lid, onderdeel e: aanvullende regels over het gebruik,

de installatie en het onderhoud van interoperabiliteitsonderdelen, in aanvulling op de TSI's.

Artikel 4.2, tweede lid, onderdeel a, en derde lid, is gebaseerd op de artikelen 2, onder 11, en 9, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn).

TSI's zijn harmoniserende Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit, die zijn opgesteld in lijn met het streven van de EU naar een Europees interoperabel spoorwegsysteem. TSI's betreffen technische en daarmee samenhangende procedurele aspecten van het spoorwegsysteem. TSI's worden vastgesteld door de Europese Commissie, op aanbeveling van het Spoorwegbureau voor de Europese Unie. TSI's hebben de vorm van rechtstreeks werkende uitvoeringsverordeningen (de artikelen 5 en 51, van de interoperabiliteitsrichtlijn). Een subsysteem kan door verscheidene TSI's worden bestreken en één TSI kan verscheidene subsystemen betreffen (artikel 4, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn).

Aan de toepasselijke essentiële eisen is in de vierde plaats voldaan als interoperabiliteitsonderdelen of subsystemen in overeenstemming zijn met geharmoniseerde normen of delen daarvan (artikel 4.2, tweede lid, onderdeel b, en artikel 17 van de interoperabiliteitsrichtlijn). Geharmoniseerde normen zijn Europese normen als gedefinieerd in artikel 2, lid 1, onderdeel c, van Verordening (EU) 1025/2012 (artikel 2, onderdeel 24, van de interoperabiliteitsrichtlijn). De normen worden vastgesteld door de Europese normalisatieorganisaties, namelijk het Comité voor Normalisatie (CEN), het Europees Comité voor Elektrotechnische Normalisatie (Cenelec) en het Europees Instituut voor Telecommunicatienormen (ETSI) (overweging 4 bij de Uitvoeringsverordening (EU) 1025/2012). Artikel 4.2, tweede lid, onderdeel b, kan onder meer van belang zijn voor infrastructuur die vanwege het feit dat het al ruim voor de totstandkoming van de toepasselijke TSI's is gelegd, niet aan die TSI's voldoet.

Aan de toepasselijke essentiële eisen is in de vierde plaats voldaan als voor een subsysteem van structurele aard een EG-keuringsverklaring is opgesteld op basis van de TSI's en, naar gelang het geval, overeenkomstig de nationale voorschriften voor de uitvoering van de essentiële eisen (artikel 4, tweede lid, onderdeel c, en artikel 13, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn). De aanvrager van een vergunning voor indienststelling van een subsysteem verklaart bij de aanvraag op eigen verantwoordelijkheid dat het subsysteem aan de toepasselijke keuringsprocedures is onderworpen en voldoet aan de toepasselijke EU- en nationale voorschriften.

De in artikel 4.2, vierde lid, bedoelde nationale voorschriften betreffen in de eerste plaats technische aspecten die overeenkomen met essentiële eisen maar die (nog) niet uitdrukkelijk in een TSI zijn opgenomen (artikel 13, tweede lid, onderdelen a tot en met f, van de interoperabiliteitsrichtlijn). Deze nationale voorschriften kunnen in een bijlage bij een TSI zijn aangemerkt als „open punten”. Open punten zijn punten waarover de lidstaten nog geen gemeenschappelijke specificatie overeengekomen zijn, waarbij uit de TSI blijkt dat de lidstaten de specificatie zelf mogen invullen. Daarnaast kunnen de nationale voorschriften een invulling zijn van een tekortkoming van een TSI, waarbij het in specifieke gevallen nodig is technische regels toe te passen die niet in de desbetreffende TSI zijn opgenomen. Artikel 6, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn bepaalt dat, in het geval dat een TSI een tekortkoming (niet zijnde een expliciet benoemd open punt) bevat, het advies van het Spoorwegbureau van de Europese Unie tot aanpassing van de TSI op verzoek van de Europese Commissie kan worden aangemerkt als een aanvaardbare toepassing. In dat geval kan het advies van het Spoorwegbureau van de Europese Unie gebruikt worden bij de beoordeling van projecten in afwachting van de daadwerkelijke vaststelling van de wijziging van de TSI. Tot slot kunnen nationale voorschriften dienen ter specificering van bestaande systemen, alleen voor het beoordelen van de technische compatibiliteit van het spoorvoertuig met de spoorweginfrastructuur. Om overlappende controles en overbodige administratie te voorkomen, moeten de nationale voorschriften worden geclassificeerd. Zo kan worden bepaald of de nationale voorschriften van verschillende lidstaten over eenzelfde aspect gelijkwaardig zijn (overweging 18 van de interoperabiliteitsrichtlijn). Nationale voorschriften dienen ingevolge artikel 14 van de interoperabiliteitsrichtlijn bij de Europese Commissie genotificeerd te zijn.

Artikel 4.3 Niet-toepassing van TSI's of nationale voorschriften (art. 26f Spw en art. 7 irl)

Het voorgestelde artikel 4.3, eerste lid, onderdeel a, en het tweede lid, implementeren artikel 7, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Artikel 7, eerste lid, onderdeel a,

van de richtlijn gaat over de situatie dat een nieuwe TSI wordt vastgesteld, terwijl het subsysteem van een (potentiële) aanvrager van een vergunning al in een vergevorderd stadium is. Artikel 7, eerste lid, onderdeel b, van de richtlijn betreft de situatie waarin een TSI in economische of technische zin niet toegepast kan worden omwille van het snelle herstel van het treinverkeer na een ongeluk of natuurramp. Artikel 7, eerste lid, onderdeel c, van de richtlijn betreft een uitzonderingssituatie waarbij het gaat om een subsysteem-project dat, gelet op de kosten en baten, dan wel de verenigbaarheid met de rest van het netwerk, niet conform de TSI's kan worden uitgevoerd. Artikel 7, eerste lid, onderdeel d, van de richtlijn gaat over voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in een derde land met een andere spoorwijdte dan die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie. Tot slot betreft artikel 7, eerste lid, onderdeel e, van de richtlijn een project voor een nieuw subsysteem of een project voor de vernieuwing of herinrichting van een bestaand subsysteem, uit te voeren op het grondgebied van de betrokken lidstaat, wanneer het spoorwegnetwerk van die lidstaat niet aansluit op, of door de zee of vanwege speciale geografische omstandigheden afgesneden is van het spoorwegnetwerk van de rest van de Unie. De kans is klein dat de laatste twee situaties zich ooit in Nederland voordoen.

Het voorgestelde artikel 4.3, eerste lid, onderdeel b, bevat een bevoegdheid voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat om toe te staan dat bepaalde nationale voorschriften niet worden toegepast op een subsysteem of een spoorvoertuig.

Een aanvraag om een TSI of nationale voorschriften niet toe te passen kan op ieder moment worden ingediend, zowel voor het indienen van een aanvraag, als tijdens de vergunningverleningsfase. Dit komt te staan in de ministeriële regeling, bedoeld in het derde lid. In deze regeling wordt de te volgen aanvraagprocedure, die gedetailleerd in de interoperabiliteitsrichtlijn staat beschreven, geïmplementeerd met inachtneming van de uitvoeringsverordening (EU) 2018/545.

Het voorgestelde 4.3, derde lid, biedt de delegatiegrondslag voor het stellen van nadere regels over de aanvraag, de beoordeling en het verlenen van de ontheffing van het toepassen van TSI's. De ontheffing wordt in bepaalde gevallen verleend door de Europese Commissie en in andere gevallen door de Nationale Veiligheidsinstantie, zonder voorafgaande toestemming van de Europese Commissie. Ook dit wordt in de ministeriële regeling uitgewerkt.

Artikel 4.4 In de handel brengen, gebruik, vervaardiging en assemblage van interoperabiliteitsonderdelen (art. 26a en 26b Spw en art. 8, 9, 10 en 11 irl)

Het voorgestelde artikel 4.4 implementeert de artikelen 8, 9, eerste lid, 10 en 11 van de interoperabiliteitsrichtlijn. Lidstaten dienen er voor te zorgen dat interoperabiliteitsonderdelen voor gebruik binnen het Europees spoorwegsysteem niet in de handel worden gebracht zonder geldige EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik (artikel 8 van de interoperabiliteitsrichtlijn). Dit is geïmplementeerd in het verbod in het voorgestelde artikel 4.4, eerste lid.

De fabrikant van het interoperabiliteitsonderdeel of zijn gemachtigde, stelt de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik op. De fabrikant geeft met de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik in feite aan dat het interoperabiliteitsonderdeel aan de essentiële eisen voldoet. In verband daarmee is het verboden een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik op te stellen die niet aan de genoemde eisen voldoet (het voorgestelde artikel 4.4, tweede lid). De opsteller van een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik dient zelfstandig te beoordelen of een interoperabiliteitsonderdeel aan de essentiële eisen voldoet voordat hij die verklaring daadwerkelijk opstelt.

Indien de toepasselijke TSI dat voorschrijft, wordt de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik vergezeld van een keuringscertificaat (artikel 4.4, derde lid). In dat geval is het interoperabiliteitsonderdeel beoordeeld door een aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie (artikel 4.4, vierde lid).

Het voorgestelde artikel 4.4, vijfde lid, implementeert artikel 8, eerste lid, onderdeel b, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Indien een interoperabiliteitsonderdeel niet in overeenstemming is met de essentiële eisen, moeten passende maatregelen worden getroffen (artikel 11, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn en het voorgestelde artikel 4.4, zesde lid). Verder bevat artikel 11, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn een meldingsplicht voor de lidstaat om de Europese Commissie en de overige lidstaten op de hoogte te stellen van

de maatregelen die zijn getroffen. Deze meldingen zullen in de praktijk door de ILT worden gedaan namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat worden gedaan. Het voorgestelde artikel 4.4, zevende lid, bevat een delegatiegrondslag om bij ministeriële regeling regels te stellen. Onderdeel a gaat over regels met betrekking tot interoperabiliteitsonderdelen die kunnen worden vrijgesteld van de verplichting te zijn voorzien van een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, de verplichting te voldoen aan bepaalde eisen of de verplichting te worden gekeurd. Dit artikelonderdeel beoogt onder meer een basis te zijn voor implementatie van artikel 9, vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Daarin is bepaald dat reserve-onderdelen voor subsystemen die reeds in dienst zijn gesteld op het moment dat een bepaalde TSI van kracht wordt, niet aan de essentiële eisen hoeven te voldoen die gelden op het moment van het in kracht worden van een TSI.

Op grond van het voorgestelde artikel 4.4, zevende lid, onderdeel b, zijn nadere regels gesteld ter uitvoering van de artikelen 6, derde lid, 9, eerste lid, en 10, eerste en derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

De beoordelingsprocedure die van toepassing is op het keuren van een bepaald interoperabiliteitsonderdeel voordat daarvoor een geldige EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik kan worden opgesteld, staat -naast de essentiële eisen- in de toepasselijke TSI en is nader beschreven in de regels die op artikel 4.4, zevende lid, onderdeel c, zijn gebaseerd.

De procedure voor het aanvragen en opstellen van een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik staat in de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/250 en is nader beschreven in de regels die op artikel 4.4, zevende lid, onderdeel d, zijn gebaseerd. De regels gaan bijvoorbeeld over ondertekening door de fabrikant of de gemachtigde daarvan, het bijvoegen van keuringscertificaten en het vermelden van andere EU-rechtshandelingen waaraan het onderdeel voldoet (de artikelen 9, eerste tot en met derde lid, en 10, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn).

Het voorgestelde artikel 4.4, zevende lid, onderdeel e, biedt de mogelijkheid om aanvullende regels te stellen over het gebruik, de installatie en het onderhoud van interoperabiliteitsonderdelen, in aanvulling op de TSI's.

Op basis van de delegatiegrondslag in onderdeel f kan de minister van Infrastructuur en Waterstaat nadere regels stellen ter uitvoering van artikel 11, eerste lid, eerste volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Artikel 4.5 Ontwerp, constructie, in dienst stellen en gebruik van subsystemen (art. 26c en 26d Spw en art. 4, 13, 18, 20 irl)

Het spoorwegsysteem is onderverdeeld in subsystemen, die op hun beurt uit interoperabiliteitsonderdelen zijn opgebouwd. Er zijn subsystemen van structurele aard en van functionele aard. De subsystemen van structurele aard zijn infrastructuur, energie, rollend materieel en besturing en seingeving (bijlage II, onderdeel 1, onder a, van de interoperabiliteitsrichtlijn). De subsystemen van functionele aard zijn exploitatie en verkeersleiding, onderhoud, en telematicatoepassingen voor personen- en goederenvervoer. Het voorgestelde artikel 4.5 heeft betrekking op alle subsystemen. De artikelen 4.6, 4.7 en 4.8 hebben betrekking op subsystemen van structurele aard.

Een subsysteem moet bij gebruik ervan blijven voldoen aan de TSI's en nationale voorschriften (het voorgestelde artikel 4.5, tweede lid (artikel 4, tweede lid, derde volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn). Voor een subsysteem van structurele aard komt dat bijvoorbeeld neer op de regel dat het moet blijven voldoen aan voorschriften op grond waarvan de vergunning voor indienststelling is verleend, waaronder de voorschriften op grond waarvan het subsysteem is gekeurd. Gekozen is voor het woord «gewaarborgd», in tegenstelling tot het in de interoperabiliteitsrichtlijn gehanteerde begrip «gehandhaafd», om te verduidelijken dat het niet om handhaven in de zin van de Algemene wet bestuursrecht gaat. De verplichting rust op de verantwoordelijke voor het subsysteem.

Het voorgestelde artikel 4.5, derde lid, bevat een delegatiegrondslag op grond waarvan nadere regels kunnen worden gesteld.

Artikel 4.6 EG-keuringsverklaring voor subsystemen van structurele aard (art. 26c, tweede en zesde lid Spw en art. 12 t/m 20 irl)

Het voorgestelde artikel 4.6 gaat over de EG-keuringsverklaring voor subsystemen van structurele aard. De aanvrager van een vergunning voor indienststelling of het in de handel brengen van een subsysteem van structurele aard verklaart bij de aanvraag op eigen verantwoordelijkheid dat het subsysteem aan de toepasselijke keuringsprocedures is onderworpen en voldoet aan de toepasselijke EU- en nationale voorschriften.

De procedure die op de EG-keuringsverklaring betrekking heeft, staat beschreven in Bijlage IV van de interoperabiliteitsrichtlijn en in de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/250 en wordt aangevuld met de ministeriële regeling, gebaseerd op het vierde lid. De keuringsprocedure voor het verkrijgen van een vergunning voor indienststelling van een subsysteem van structurele aard komt er in het kort op neer dat een aanbestedende dienst, fabrikant of diens gemachtigde (artikel 2, onderdelen 22 en 15 van de interoperabiliteitsrichtlijn) die de EG-keuringsverklaring wil opstellen, een conformiteitsbeoordelingsinstantie verzoekt het subsysteem te toetsen. De conformiteitsbeoordelingsinstantie toetst aan de eisen en voorschriften die op het subsysteem van toepassing zijn. Op verzoek van de aanvrager kunnen de keuringen plaatsvinden voor delen van een subsysteem of worden beperkt tot bepaalde stadia van de keuringsprocedure. De resultaten van de keuring worden in die gevallen gedocumenteerd in een „tussentijdse keuringsverklaring“ (Bijlage IV, punt 2.2.1 van de interoperabiliteitsrichtlijn).

De nationale veiligheidsinstantie beschouwt een subsysteem van structurele aard waarvoor een EG-keuringsverklaring is opgesteld, als conform de essentiële eisen (artikel 13, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn). Het vermoeden van conformiteit van de subsystemen met de essentiële eisen, aangetoond op basis van de EG-keuringsverklaring, impliceert dat het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de nationale veiligheidsinstanties geen controles mogen eisen die in het kader van de EG-keuringsprocedure reeds zijn uitgevoerd (artikel 12 van de interoperabiliteitsrichtlijn). Uit het voorgestelde artikel 4.6, derde lid, volgt dat als desondanks wordt geconstateerd dat het subsysteem niet aan de nationale voorschriften voldoet, de minister van Infrastructuur en Waterstaat kan verzoeken om aanvullende verificaties te verrichten (artikel 16, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn). De minister van Infrastructuur en Waterstaat informeert de Europese Commissie hierover, die vervolgens overleg pleegt met de andere lidstaten. Indien blijkt dat de fabrikant van het subsysteem ten onrechte een EG-keuringsverklaring heeft opgesteld, neemt de lidstaat waar die fabrikant gevestigd is maatregelen jegens die fabrikant of wordt de TSI aangepast (artikel 16, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn).

Artikel 4.7 Vergunningen voor vaste installaties (art. 26h Spw en art. 4, 18 en 19 irl)

Het voorgestelde artikel 4.7, eerste en tweede lid, is een implementatie van artikel 18, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. In aanvulling op artikel 4.6, eerste lid, is voor indienststelling van de subsystemen infrastructuur, energie en baanuitrusting, en besturing en seigneving (de 'vaste installaties', zoals genoemd in artikel 18 van de interoperabiliteitsrichtlijn), tevens een vergunning vereist.

Met "indienststelling" wordt bedoeld: alle handelingen door middel waarvan een subsysteem in bedrijf wordt genomen, voor de eerste keer of na belangrijke wijzigingen die gevolgen hebben voor de nominale werkingstoestand (technische kenmerken), bijvoorbeeld als gevolg van vernieuwing of verbetering, afhankelijk van de omvang van de werkzaamheden. Vernieuwing houdt in: grote vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of een deel daarvan wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben. Een nieuwe vergunning voor indienststelling is altijd vereist wanneer de voorgenomen werkzaamheden negatieve gevolgen kunnen hebben voor de algemene veiligheid van het betrokken subsysteem, dat wil zeggen wanneer de aanpassingen significante veranderingen aan de nominale werkingstoestand van het subsysteem veroorzaken- technische kenmerken waarop de TSI's of nationale technische voorschriften van toepassing zijn. Verbetering houdt in: werkzaamheden waarbij een subsysteem of een deel daarvan aanzienlijk wordt

gewijzigd, die een aanpassing vergen van het technisch dossier dat de EG-keuringsverklaring vergezelt, indien dit technisch dossier er is, en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben. Indien de nominale werkingstoestand niet wordt gewijzigd, is geen nieuwe vergunning nodig (artikel 2, onderdelen 14, 15 en 19, van de interoperabiliteitsrichtlijn en punt 5.2.3 van de aanbeveling van de Commissie van 29 maart 2011 betreffende vergunningen voor de indienststelling van subsystemen van structurele aard en voertuigen op grond van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad (2011/217/EU)).

De Nationale Veiligheidsinstantie is belast met het verlenen van de in het eerste lid bedoelde vergunningen (artikel 4.7, tweede lid, aanhef). De vergunning wordt verleend als is voldaan aan de drie vereisten, genoemd in de onderdelen a tot en met c, en – indien van toepassing- daarnaast is voldaan aan het vereiste, genoemd in onderdeel d, van dat artikellid. De keuring van onderdeel a, begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele constructieperiode tot het stadium van de goedkeuring voordat het subsysteem in dienst wordt gesteld (artikel 15, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn). De vereisten volgen uit artikel 18, vierde lid, onderdelen a tot en met d van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het voorgestelde artikel 4.7, tweede lid, onderdeel d, gaat over de vergunningaanvraag inzake de subsystemen baanuitrusting voor besturing en seingeving waarbij ETCS-uitrusting (European Train Control System) en/of GSMR-uitrusting (Global System for Mobile Communications Railway) is of zijn betrokken. In dat geval dient de aanvrager de in artikel 30, tweede lid, van de uitvoeringsverordening (EU) 2016/796 bedoelde procedure te hebben gevolgd.

Het testen van de subsystemen van structurele aard (artikel 4.7, vierde lid) kan plaatsvinden in het kader van een (tussentijdse) EG-keuringsverklaring of in het kader van aanvullende verificaties als bedoeld in artikel 4.6, derde lid. Voor een verdere toelichting op het testen, genoemd in het vierde lid, wordt verwezen naar de toelichting op artikel 4.15, vierde, vijfde en zesde lid, onderdeel c. Het voorgestelde artikel 4.7, vijfde lid, volgt uit artikel 19, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. De aanvrager dient een verzoek om goedkeuring in bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie. De aanvraag geschiedt conform het éénloketsysteem als bedoeld in artikel 12 van de sera-richtlijn. Het verzoek om goedkeuring gaat vergezeld van een technisch dossier, advies van de nationale veiligheidsinstantie, de EG-keuringsverklaring en een certificaat van geschiktheid voor gebruik. De Nationale Veiligheidsinstantie kan adviseren omtrent het verzoek om goedkeuring door het Spoorwegbureau van de Europese Unie. Het advies wordt gericht tot de aanvrager voorafgaand aan indiening van het verzoek op goedkeuring. Het advies wordt gericht tot het Spoorwegbureau van de Europese Unie na indiening van het verzoek om goedkeuring.

Het voorgestelde artikel 4.7, zesde lid, biedt de delegatiegrondslag voor onder andere het stellen van nadere regels omtrent de indienststellingsvergunning.

Het voorgestelde artikel 4.7, zevende en achtste lid, voorzien in een vergunning onder voorwaarde. Deze geldt als een vergunning voor indienststelling tot het verlenen of weigeren van die laatste vergunning. De vergunning onder voorwaarde vervangt de huidige ontheffing die de ILT in deze gevallen verleent. De vergunning onder voorwaarde noch de ontheffing volgen uit de interoperabiliteitsrichtlijn, maar zijn voor de praktijk onmisbaar. De vergunning onder voorwaarde dient een efficiënte indienststelling van een subsysteem. Met de vergunning onder voorwaarde kan de periode worden overbrugd die de aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie (Nobo) nodig heeft om de keuring ten behoeve van de EG-keuringsverklaring af te ronden en het tijdstip waarop de vergunning voor indienststelling wordt verleend. De vergunning onder voorwaarde is bedoeld als voorloper van de vergunning voor indienststelling en wordt pas verleend als te verwachten is dat aan de vereisten voor de vergunning voor indienststelling is voldaan.

Artikel 4.8 Vergunning voor indienststelling en vergunning onder voorwaarde (art. 26i Spw en art. 18 irl)

Het voorgestelde artikel 4.8 gaat over de situatie waarin spoorweginfrastructuur wordt verbeterd of vernieuwd. Zoals uiteengezet in de toelichting op artikel 4.7, wordt de

vraag of sprake is van indienststelling van spoorweginfrastructuur beantwoord aan de hand van de omstandigheden van het geval. Het is van belang dit te vermelden om bijvoorbeeld te voorkomen dat de situatie waarin bestaand spoor dat voor onderhoud tijdelijk buiten dienst is gesteld en na het onderhoud weer in bedrijf wordt genomen, altijd als 'indienststelling' wordt aangemerkt.

Op dit moment bestaat er uiteraard spoorweginfrastructuur die in dienst gesteld is, maar waarvoor geen vergunning voor indienststelling is verleend omdat de spoorweginfrastructuur er al lag voordat het systeem van de vergunning voor indienststelling in werking trad. In beginsel kan deze spoorweginfrastructuur gewoon gebruikt worden. Pas bij vernieuwing of verbetering van die spoorweginfrastructuur wordt afgewogen of een (nieuwe) vergunning voor indienststelling is vereist. Voordat de infrastructuurbeheerder overgaat tot verbetering of vernieuwing van bestaande subsystemen, dient deze een dossier in bij de Nationale Veiligheidsinstantie. Aan de hand van dat dossier beoordeelt de Nationale Veiligheidsinstantie, al dan niet in samenwerking met het Spoorwegbureau van de Europese Unie, of voor het desbetreffende project een nieuwe vergunning voor indienststelling is vereist (artikel 18, zesde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn).

Het vierde lid biedt de delegatiegrondslag voor onder andere het stellen van nadere regels omtrent de indiening van het dossier en het oordeel van de Nationale Veiligheidsinstantie.

Het voorgestelde artikel 4.8, vierde en vijfde lid, voorziet in een vergunning onder voorwaarde. Deze geldt als een vergunning voor indienststelling tot het moment waarop die laatste vergunning wordt verleend of geweigerd. De vergunning onder voorwaarde vervangt de huidige ontheffing die de ILT in deze gevallen verleent. De vergunning onder voorwaarde noch de ontheffing volgen uit de interoperabiliteitsrichtlijn, maar zijn voor de praktijk onmisbaar. De vergunning onder voorwaarde dient een efficiënte indienststelling van een subsysteem. Met de vergunning onder voorwaarde kan de periode worden overbrugd die de aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie (Nobo) nodig heeft om de keuring ten behoeve van de EG-keuringsverklaring af te ronden en het tijdstip waarop de vergunning voor indienststelling wordt verleend. Met de benaming 'vergunning onder voorwaarde' wordt benadrukt dat deze is bedoeld als voorloper van de vergunning voor indienststelling en dat deze pas wordt verleend als te verwachten is dat aan de vereisten voor de vergunning voor indienststelling is voldaan.

Artikel 4.9 Voertuigvergunning: verlening algemeen (art. 26k en 26n Spw en art. 20, 21, 25 irl)

De voertuigvergunning is vereist voor het in de handel brengen van een spoorvoertuig. Met het voorgestelde artikel 4.9, eerste en tweede lid, wordt artikel 21, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn, geïmplementeerd. Afhankelijk van het beoogde gebruiksgebied van een spoorvoertuig kiest de aanvrager er voor om een vergunning aan te vragen bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie of bij de Nationale Veiligheidsinstantie (artikel 4.9, derde lid, waarmee artikel 21, vijfde en achtste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn wordt geïmplementeerd).

Het voorgestelde artikel 4.9, vierde lid is gebaseerd op artikel 21, achtste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. De vergunning wordt verleend als is voldaan aan de vier vereisten, genoemd in artikel 4.9, vierde lid, de onderdelen a tot en met d. De vereisten volgen uit artikel 21, derde lid, onderdelen a tot en met d, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Over het voorgestelde artikel 4.9, vierde lid, onderdeel a, wordt nog opgemerkt dat daaruit volgt dat er geen EG-keuringsverklaring is vereist als een ontheffing is verleend als bedoeld in artikel 4.3, eerste lid.

Het voorgestelde artikel 4.9, vijfde lid, betreft het bepaalde in artikel 4, tweede lid, derde zins, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Een spoorvoertuig moet bij het gebruik blijven voldoen aan de TSI's en nationale voorschriften. Dit komt er bijvoorbeeld op neer dat het spoorvoertuig moet blijven voldoen aan voorschriften op grond waarvan de vergunning voor indienststelling is verleend. Dat zijn ook de voorschriften op grond waarvan het spoorvoertuig gekeurd is. Gekozen is voor het woord «gewaarborgd», in tegenstelling tot het in de interoperabiliteitsrichtlijn gehanteerde begrip «gehandhaafd»,

om te verduidelijken dat het niet om handhaven in de zin van de Algemene wet bestuursrecht gaat. De verplichting rust op de verantwoordelijke voor het subsysteem.

In het voorgestelde artikel 4.9, zesde lid, is overeenkomstig artikel 26 van de interoperabiliteitsrichtlijn bepaald dat het spoorvoertuig dat in overeenstemming is met een goedgekeurd type voertuig, zonder verdere controles een voertuigvergunning krijgt op basis van een door de aanvrager overgelegde verklaring van conformiteit met het voertuigtype.

Artikel 4.9, zevende lid, betreft het bepaalde in artikel 26, achtste lid, tweede volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Spoorvoertuigen van hetzelfde type als een spoorvoertuig waarvan de typegoedkeuring is ingetrokken, komen qua eigenschappen overeen met dat spoorvoertuig en zullen waarschijnlijk eveneens niet voldoen aan de essentiële eisen. Deze spoorvoertuigen moeten uit de handel worden genomen. De desbetreffende autoriteit registreert de intrekking van de voertuigvergunning of typegoedkeuring de intrekking in het toepasselijke register (artikel 26, zevende lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn).

Artikel 4.10 Voertuigvergunning: uitbreiding gebruiksgebied (art. 26k Spw, 18 irl)

Het voorgestelde artikel 4.10 gaat over de uitbreiding van het gebruiksgebied van een voertuigvergunning. Bij een aanvraag daartoe hoeft de aanvrager niet een geheel nieuw aanvraagdossier in te dienen, maar vindt de beoordeling van de aanvraag plaats op basis van het reeds bestaande dossier, dat is aangevuld met de vereiste documenten met betrekking tot de gewenste uitbreiding (artikel 21, dertiende lid, interoperabiliteitsrichtlijn). Dit komt te staan in de ministeriële regeling die op artikel 4.12, tweede lid, wordt gebaseerd.

Het voorgestelde artikel 4.10, tweede lid, is implementatie van artikel 21, achtste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het gaat hier om situaties waarin een spoorvoertuig rijdt over een kort gedeelte van de infrastructuur in een aangrenzende lidstaat naar een station dat dicht bij de grens van die lidstaat ligt (grensbaanvakken). Het zou te ver voeren om voor zo'n beperkt traject een nieuwe vergunning bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie aan te moeten vragen. De raadpleging van de nationale veiligheidsinstantie kan per geval geschieden of worden vastgelegd in een grensoverschrijdende overeenkomst tussen nationale veiligheidsinstanties (artikel 21, achtste lid, interoperabiliteitsrichtlijn). Of sprake is van gelijke netwerkkenmerken, hangt af van de specifieke situatie. Het is voorstelbaar dat er hogere eisen aan de gelijkheid van de netwerkkenmerken worden gesteld naarmate het grensbaanvak intensiever wordt gebruikt, en dat die eisen zich niet alleen beperken tot interoperabiliteit, maar ook gaan over spoorwegveiligheid.

Artikel 4.11 Voertuigvergunning: testen (26r Spw, 21 irl)

In het kader van de aanvraag van een voertuigvergunning kan het spoorvoertuig worden getest op de rijksspoorweg, zodat op verschillende vlakken de technische compatibiliteit kan worden bepaald. De Nationale Veiligheidsinstantie kan daartoe een tijdelijke gebruiksvergunning afgeven (artikel 21, derde lid, derde alinea, en vijfde lid, tweede alinea, van de interoperabiliteitsrichtlijn). De tijdelijke gebruiksvergunning kan worden verleend voor een spoorvoertuig afzonderlijk of een type spoorvoertuig, waarmee de tijdelijke gebruiksvergunning niet voor een afzonderlijk spoorvoertuig, maar voor een aantal spoorvoertuigen van dat type wordt afgegeven. Het verbod een spoorvoertuig zonder voertuigvergunning voor gebruik op de spoorweginfrastructuur of een gedeelte daarvan, in de handel te brengen, te vernieuwen of te verbeteren, geldt niet als een tijdelijke gebruiksvergunning is verleend. Het testen wordt nader geregeld in de ministeriële regeling die is gebaseerd op artikel 4.15, vierde lid, onderdeel c.

Voor een toelichting op het testen van spoorvoertuigen wordt verwezen naar de toelichting op artikel 4.15.

Artikel 4.12 Voertuigvergunning: beperkingen en voorschriften (art. 26m en 26o Spw, art. 24, 25 en 25 irl)

Het voorgestelde artikel 4.12, tweede lid, biedt een grondslag voor het stellen van nadere regels ter uitvoering van de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 en in overeenstemming met de toepasselijke ERA-richtsnoeren.

Artikel 4.13 Typegoedkeuring (26o Spw en art. 24, 25 irl)

Het voorgestelde artikel 4.13 gaat over het verlenen van een typegoedkeuring van spoorvoertuigen (artikel 24 van de interoperabiliteitsrichtlijn). Een typegoedkeuring wordt op dezelfde wijze verleend als een voertuigvergunning (artikel 4.13, vijfde lid). Het ligt dan ook voor de hand om bij de aanvraag van een voertuigvergunning tegelijkertijd een typegoedkeuring aan te vragen, aangezien dan maar één toetsingsproces moet worden doorlopen (artikel 4.13, vierde lid). Een typegoedkeuring wordt geregistreerd in het Europees voertuigregister van goedgekeurde voertuigtypen. Op basis daarvan kan voor spoorvoertuigen van hetzelfde type op eenvoudiger wijze een voertuigvergunning worden verleend.

In het voorgestelde artikel 4.13, zesde lid, is bepaald dat een wijziging van een TSI kan leiden tot wijziging of intrekking van de typegoedkeuring, in de interoperabiliteitsrichtlijn aangeduid als 'hernieuwen' (artikel 24, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn). Dit laat voertuigvergunningen die op basis van de oorspronkelijke typegoedkeuring zijn verleend, onverlet (artikel 25, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn) (artikel 4.13, zevende lid).

De regels die op grond van het voorgestelde artikel 4.13, achtste lid, worden gesteld, zijn aanvullend op de regels over typegoedkeuring die in uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 zijn opgenomen.

Artikel 4.14 Gebruik van spoorvoertuig (art. 26q Spw, art. 4, 21, 23 irl)

Het voorgestelde artikel 4.14 gaat over het gebruik van een spoorvoertuig. De eisen die in het voorgestelde artikel 4.14, eerste lid, worden gesteld, zijn een aanvulling op de andere eisen die gelden voor het gebruik van een spoorvoertuig op de spoorweginfrastructuur, waaronder de eis dat voor het onderhoud van het spoorvoertuig een onderhouds-entiteit moet zijn aangewezen (het voorgestelde artikel 3.10). Voordat een spoorvoertuig voor het eerst wordt gebruikt en nadat de voertuigvergunning is verleend, wordt het spoorvoertuig op aanvraag van de houder geregistreerd in het Europees voertuigregister waar het desbetreffende voertuig moet worden ingeschreven (artikel 22 van de interoperabiliteitsrichtlijn). Hierover wordt nog opgemerkt dat het nationaal voertuigregister, waarover in het huidige hoofdstuk 2a, paragraaf 8, van de Spoorwegwet en de daarop gebaseerde regeling, bepalingen zijn opgenomen, verdwijnt. Nationale registers moeten worden geïntegreerd in een Europees voertuigregister (artikel 47, vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn). De ILT heeft kenbaar gemaakt geen beroep te zullen doen op de uitzonderingsgrond, genoemd in artikel 7, derde lid, en Bijlage II, punt 2.1.4 van de uitvoeringsverordening (EU) 2018/1614. Daarmee zal na 16 juni 2021 alleen het Europese voertuigregister gebruikt worden door de ILT. De verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van de vereiste spoorvoertuig-controles (het voorgestelde artikel 4.14, tweede tot en met negende lid) ligt bij de spoorwegonderneming (artikel 23 van de interoperabiliteitsrichtlijn). In het voorgestelde artikel 4.14, tweede lid, onderdelen a en b, is bepaald dat de spoorwegonderneming controleert of de vereiste voertuigvergunning is verleend en of het spoorvoertuig correct is geregistreerd in het Europees voertuigregister, voordat het spoorvoertuig mag worden gebruikt. Dit zijn administratieve controles. Deze controles zijn met name relevant voor spoorwegondernemingen die niet zelf de rechtspersoon zijn die de voertuigvergunning heeft aangevraagd. Daarbij valt te denken aan spoorwegondernemingen die gebruik maken van spoorvoertuigen van leasebedrijven, of spoorwegondernemingen die de fabrikant vragen om een vergunning aan te vragen.

Daarnaast controleert de spoorwegonderneming aan de hand van het infrastructuurregister (artikel 4.18) of het spoorvoertuig als geheel technisch verenigbaar is met de spoorweginfrastructuur in het beoogde gebruiksgebied (artikel 4.14, tweede lid, onderdelen c en d). Daarbij worden de waarden van de parameters die

in het infrastructuurregister zijn opgenomen, vergeleken met de waarden die zijn opgenomen in de voertuigvergunning en die worden gehanteerd bij het in de handel brengen van een spoorvoertuig (artikel 4, derde lid, onderdeel i, van de interoperabiliteitsrichtlijn). Tot slot controleert de spoorwegonderneming de correcte integratie van het spoorvoertuig in de samenstelling van de trein waarin het bedoeld is te functioneren. Daarbij houdt de spoorwegonderneming rekening met het veiligheidsbeheersysteem en de TSI inzake exploitatie en verkeersleiding (TSI OPE) (artikel 23, eerste lid, onderdeel c, van de interoperabiliteitsrichtlijn). Deze controles zijn technisch van aard.

Om de technische controles te verrichten kan een spoorwegonderneming in samenwerking met de infrastructuurbeheerder testen uitvoeren binnen het gebruiksgebied. Dit is nader geregeld in de ministeriële regeling die krachtens dit artikel wordt opgesteld. Met het tweede en derde lid is artikel 21, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn geïmplementeerd. De testen vinden plaats in samenwerking met de infrastructuurbeheerder. De beheerder is verplicht om mee te werken aan het uitvoeren van testen. Testen kunnen worden uitgevoerd in het kader van het samenstellen van het technisch dossier (artikel 4.7), of in het kader van de beoordeling van de aanvraag van een voertuigvergunning (artikel 4.11), of in het kader van controles voorafgaand aan het gebruik van spoorvoertuigen (artikel 4.15). Voor deze laatste testmogelijkheid is geen tijdelijke gebruiksvergunning nodig aangezien het spoorvoertuig dan immers al een voertuigvergunning heeft. In al deze gevallen doet de infrastructuurbeheerder, in overleg met de spoorwegonderneming, al het mogelijke om eventuele testen binnen drie maanden na ontvangst van het verzoek van de spoorwegonderneming te laten plaatsvinden. Indien dat niet mogelijk is –bijvoorbeeld in verband met de tijd die is gemoeid met het regelen van een vergunning tot buitendienststelling van het spoor- kunnen de testen ook later plaatsvinden. Het ligt voor de hand dat ook dit in overleg met de verzoeker geschiedt. De infrastructuurbeheerder kan naar aanleiding van het verzoek om testen in het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de rijksspoorweg, aanwijzingen geven. Het voorgestelde artikel 4.14, vijfde lid biedt de delegatiegrondslag voor het stellen van regels in aanvulling op -onder meer- genoemde TSI OPE.

Het voorgestelde artikel 4.14, zesde en zevende lid, volgt niet uit de interoperabiliteitsrichtlijn en heeft strikt genomen niet met interoperabiliteit te maken. Besloten is het artikel toch in deze afdeling op te nemen omwille van de overzichtelijkheid voor de spoorwegonderneming. De artikkelleden gaan over testen die de spoorwegonderneming uitvoert nadat een voertuigvergunning is verleend. Deze testen hebben doorgaans als doel te controleren of een spoorvoertuig aan contractuele eisen voldoet die niet de interoperabiliteit betreffen, zoals gebruiksgemak (acceptatietesten). Tot de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket per 16 juni 2019, werd hiertoe een doorlopende ontheffing verleend. Per die datum is voor iedere test een aparte ontheffing vereist, op basis van artikel 26q, zesde lid, van de Spoorwegwet. Deze werkwijze blijkt in de praktijk omslachtig te zijn. Met het voorgestelde derde lid wordt de voormalige praktijk in feite hersteld, door het wettelijk toestaan van dit soort testen. Het is evenwel verboden deze testen uit te voeren met gewone passagiers aan boord. Het spoorvoertuig mag dus niet in de spoorwegdienst worden ingezet (artikel 4.14, zevende lid). De testen zijn verder aan nadere regelgeving verbonden (artikel 4.14, achtste lid). Artikel 4.14, negende lid, biedt de bevoegdheid voor de minister van eenieder medewerking te vorderen die redelijkerwijs noodzakelijk is om te waarborgen dat de testen tijdig kunnen plaatsvinden. Deze bevoegdheid, die ook in de huidige Spoorwegwet staat, vloeit niet voort uit de interoperabiliteitsrichtlijn, en is daarom in deze wet niet expliciet aan de Nationale Veiligheidsinstantie toegekend. De bevoegdheid wordt door de ILT namens de minister uitgevoerd.

Artikel 4.15 In de handel brengen, vernieuwen, verbeteren, indienststelling, gebruik, onderhoud en herstel van spoorvoertuigen (art. 26o Spw, art. 18, 20-26 irl)

Op grond van het voorgestelde artikel 4.15 worden bij ministeriële regeling nadere regels gesteld voor het in handel brengen, vernieuwen, verbeteren, indienststellen, gebruik, onderhoud en herstel van spoorvoertuigen.

Artikel 4.16 Noodzakelijke corrigerende en tijdelijke veiligheidsmaatregelen (art. 26s Spw, art. 26 irl)

Het voorgestelde artikel 4.16 implementeert artikel 26 van de interoperabiliteitsrichtlijn. Indien bij de exploitatie van een spoorvoertuig blijkt dat het spoorvoertuig of voertuigtype niet aan de essentiële eisen voldoet, moet de spoorwegonderneming de noodzakelijke corrigerende maatregelen nemen om het spoorvoertuig met die eisen in overeenstemming te brengen (eerste lid). De Nationale Veiligheidsinstantie kan ook aanwijzingen geven inzake de corrigerende maatregelen, bijvoorbeeld als toezicht uitwijst dat het spoorvoertuig niet of niet meer aan de essentiële eisen voldoet (het voorgestelde artikel 4.16, derde lid).

Voor zover de door de spoorwegonderneming genomen maatregelen niet toereikend zijn, en door de non-conformiteit met de essentiële eisen een ernstig veiligheidsrisico ontstaat, kan de Nationale Veiligheidsinstantie verschillende tijdelijke maatregelen nemen (artikel 4.16, vierde lid): het schorsen of opschorten van de activiteiten (onderdeel a, overeenkomstig artikel 26, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn en artikel 17, zesde lid, eerste zin, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn), het schorsen van de typegoedkeuring (onderdeel b, overeenkomstig artikel 26, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn) en het intrekken of wijzigen van de voertuigvergunning (onderdeel c, overeenkomstig artikel 26, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn). Als is bewezen dat ten tijde van de typegoedkeuring of voertuigvergunningverlening niet aan de essentiële eisen werd voldaan, controleren spoorwegondernemingen desgevraagd of het probleem van het niet voldoen aan de eisen zich ook bij hen voordoet (artikel 4.16, vijfde lid). De corrigerende maatregelen kunnen betrekking hebben op een gedeelte van het gebruiksgebied van het spoorvoertuig, indien het niet voldoen aan de essentiële eisen zich beperkt tot dat gedeelte van het gebruiksgebied (artikel 26, negende lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn).

In de interoperabiliteitsrichtlijn is nog bepaald dat, wanneer het Spoorwegbureau van de Europese Unie en een nationale veiligheidsinstantie met elkaar van mening verschillen over de noodzaak om de vergunning te beperken of in te trekken, het geschil voor arbitrage wordt voorgelegd aan de kamer van beroep. Dat kan leiden opschorting van de tijdelijke veiligheidsmaatregelen (artikel 26, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn). Daarnaast is in de interoperabiliteitsrichtlijn bepaald dat van een intrekking of wijziging van een voertuigvergunning alle nationale veiligheidsinstanties door het Spoorwegbureau van de Europese Unie in kennis worden gesteld onder opgaaf van redenen. Ook de spoorwegondernemingen die spoorvoertuigen gebruiken van hetzelfde type worden dan geïnformeerd.

Artikel 4.17 Aangemelde en aangewezen conformiteitsbeoordelingsinstantie en accreditatie-instantie (art. 26u t/m 26z Spw, art. 27 t/m 37 en 41 t/m 45 irl)

Het voorgestelde artikel 4.17 stelt regels over de aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstanties (notified bodies of NoBo's) en de aangewezen conformiteitsbeoordelingsinstanties (designated bodies of DeBo's). Een aangemelde instantie kan tevens aangewezen instantie zijn. Een aangemelde instantie (notified body of NoBo), voert conformiteitsbeoordelingen uit die betrekking hebben op de TSI's en op andere toepasselijke Europese voorschriften (artikel 4.17, eerste lid). Hij is bevoegd om de werkzaamheden waarvoor hij is aangemeld in alle lidstaten uit te voeren. Een aangewezen instantie (Designated Body of DeBo), voert conformiteitsbeoordelingen uit die betrekking hebben op nationale voorschriften (artikel 4.17, tweede lid). Deze instantie is bevoegd de werkzaamheden waarvoor hij is aangewezen in Nederland uit te voeren. Dit verschil wordt verklaard met het feit dat Europese voorschriften voor alle lidstaten gelijk zijn en de nationale voorschriften per lidstaat uiteen kunnen lopen.

De verantwoordelijkheid tot het aanmelden of aanwijzen ligt bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat, in mandaat uitgevoerd door de ILT. De ILT verricht de aanmelding via de NANDO-database. De ILT besluit tot aanmelding van een conformiteitsbeoordelingsinstantie bij de Europese Commissie, indien de ILT daartoe een aanvraag heeft ontvangen en de instantie voldoet aan de eisen die op grond van de ministeriële regeling, bedoeld in het voorgestelde artikel 4.17, achtste lid, worden gesteld, waaronder een positief oordeel van de accreditatie-instantie.

De nationale accreditatie-instantie beoordeelt de aanvraag en voert controles uit op de aangemelde of aangewezen beoordelingsinstantie (artikel 4.17, vierde lid). De nationale

accreditatieinstelling in Nederland is de Raad voor Accreditatie. Deze private rechtspersoon is niet bevoegd om bestuursrechtelijk toezicht uitoefenen. In verband hiermee is, om misverstanden te voorkomen, gekozen voor de neutrale zinsnede 'controles uit te voeren' in plaats van de term 'toezicht houden' uit artikel 27 van de interoperabiliteitsrichtlijn. De term 'toezicht houden' zou begrijpelijkerwijs maar onjuist als een bestuursrechtelijke bevoegdheid kunnen worden uitgelegd. Het voorgestelde artikel 4.17, zesde lid, is de implementatie van artikel 39 van de interoperabiliteitsrichtlijn. De vaststelling dat een conformiteitsbeoordelingsinstantie niet meer voldoet, geschiedt door de minister van Infrastructuur en Waterstaat, eventueel na een bericht of advies van de accreditatie-instantie.

De aangemelde en aangewezen conformiteitsbeoordelingsinstanties zijn aan te merken als zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) (het voorgestelde artikel 4.17, zevende lid). De instanties vallen echter niet onder de toepassing van de Kaderwet ZBO's omdat ze als 'deeltijd-ZBO's' worden beschouwd: instanties waaraan keurings- en certificatie taken zijn opgedragen c.q. toegestaan op grond van daar aanwezige, bij het uitoefenen van het bedrijf ontwikkelde expertise, maar voor wie het verrichten van die keuringen een ondergeschikt onderdeel van de totale werkzaamheden uitmaakt en die ter zake geen monopoliepositie hebben. Bij instanties zoals de conformiteitsbeoordelingsinstanties is slechts voor een kleiner deel van de activiteiten sprake van een publieke (zbo) taak, die bovendien vrijwillig wordt uitgevoerd, op verzoek van individuele klanten. De instanties worden niet gefinancierd uit de Rijksbegroting, zij verlenen een dienst, waarvoor de ontvanger van de dienst rechtstreeks betaalt. De instanties opereren in concurrentie, doordat aanmelding of aanwijzing openstaat voor elke instantie die zich kwalificeert (TK 2000-2001, 27 426, nr 5).

Het achtste lid biedt een delegatiegrondslag voor het stellen van nadere regels. Artikel 4.17, achtste lid, onderdeel c, gaat onder meer over de vereiste onafhankelijkheid, onpartijdigheid, integriteit, vakbekwaamheid, opleidingseisen en geheimhoudingsplicht. In de ministeriële regeling komt daarnaast overeenkomstig de artikelen 41, 42 en 45 van de interoperabiliteitsrichtlijn te staan dat conformiteitsbeoordelingsinstanties conformiteitscertificaten kunnen afgeven voor de uitgevoerde beoordelingen, in het kader van de taakuitvoering en deze certificaten kunnen schorsen, beperken of intrekken (onderdeel d). Ook kan de fabrikant worden verplicht om passende corrigerende maatregelen te nemen. Het voorgestelde artikel 4.17, achtste lid, onderdeel e, heeft betrekking op het uitbesteden van activiteiten van aangemelde of aangewezen instanties, dan wel het laten uitvoeren van die activiteiten door dochterondernemingen (artikel 34 van de interoperabiliteitsrichtlijn).

Op basis van het voorgestelde artikel 4.17, achtste lid, onderdeel f, worden de verplichtingen van conformiteitsbeoordelingsinstanties geregeld ten aanzien van het verstrekken van informatie aan de ILT, de betrokken lidstaten, het Spoorwegbureau van de Europese Unie en andere conformiteitsbeoordelingsinstanties. Het betreft onder meer het informeren dat een certificaat is geweigerd, beperkt, geschorst of ingetrokken. De regels die op het voorgestelde achtste lid, onderdeel g, zijn gebaseerd, omvatten onder meer een zorgplicht voor de ILT ten aanzien van de overdracht van dossiers indien de aanmelding of aanwijzing van een conformiteitbeoordelingsinstantie wordt beperkt, geschorst of ingetrokken (artikel 39, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn).

Artikel 4.18 (niet in Spw, art 49, irl)

Het voorgestelde artikel 4.18 eerste lid, implementeert de verplichting tot het houden en publiceren van een infrastructuurregister (artikel 49, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn). In het infrastructuurregister staat informatie over de spoorweginfrastructuur. Aan de hand van deze informatie kan worden bekeken of een spoorvoertuig verenigbaar is met de infrastructuur in het beoogde gebruiksgebied van een spoorvoertuig. Het beheer van het infrastructuurregister ligt op dit moment bij ProRail. Inhoudelijk verandert er niets aan de verplichtingen omtrent het infrastructuurregister, mede doordat die vrijwel volledig door het EU-recht worden beheerst, in het bijzonder door de uitvoeringsverordening (EU) 2019/777.

Het voorgestelde artikel 4.18, tweede lid, bevat een delegatiegrondslag om hoofdstuk VII van de interoperabiliteitsrichtlijn te implementeren in een ministeriële regeling. In de

ministeriële regeling wordt onder meer bepaald op welke wijze het infrastructuurregister wordt gevuld en kan worden geraadpleegd.

Artikel 4.19 Toepassingsgebied

Gelet op het voorgestelde artikel 4.19 is afdeling 4.2 van toepassing op spoorwegen en spoorvoertuigen die niet onder het toepassingsbereik van de interoperabiliteitsrichtlijn vallen (artikel 1, derde, vierde en vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn). Dat zijn de spoorwegen met de gebruiksfuncties, bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdelen e tot en met h. Daarnaast is de afdeling van toepassing op bepaalde spoorvoertuigen die ook op spoorwegen rijden met de gebruiksfuncties, bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdelen a tot en met d (artikel 4.19, onderdelen b en c).

Op dit moment wordt op de spoorweginfrastructuur geen gebruik gemaakt van spoorvoertuigen die in de eerste plaats op lightrailinfrastructuur gebruikt worden (artikel 4.19, onderdeel c). Ook wordt geen gebruik gemaakt van tramtreinen. Voor tramtreinen schrijft de interoperabiliteitsrichtlijn voor dat de lidstaat zorgdraagt dat er, indien geen TSI's zijn vastgesteld voor tramtreinen, nationale voorschriften of andere relevante maatregelen worden vastgesteld om te waarborgen dat dergelijke tramtreinen voldoen aan de desbetreffende essentiële eisen (artikel 1, vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn). De afdelingen 4.2 en 4.3 strekken daartoe.

Met 'spoorvoertuigen bestemd voor strikt historisch gebruik' worden spoorvoertuigen bedoeld die in gebruik zijn als onderdeel van een historische verzameling (artikel 2, onderdeel g, van het huidige Besluit personenvervoer 2000). Het gaat daarbij om zogenaamde oldtimers die een verzameling vormen. Het vervoer wordt verricht als een presentatie aan het publiek, als attractie voor liefhebbers, of als toeristische attractie zoals de exploitatie van toeristische treinen op de zogenaamde museumlijnen.

Artikel 4.20 Technische eisen spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen (Besluit bijzondere spoorwegen)

Artikel 4.20 biedt de grondslag voor het stellen van regels met het oog op het veilig gebruik van de spoorwegen waar afdeling 4.2 betrekking op heeft, en op de spoorvoertuigen die daar op rijden. Het is een vangnetbepaling, voor onderwerpen die niet geregeld zijn in de andere afdelingen van hoofdstuk 4, onder meer voor spoorwegen met de gebruiksfuncties, bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdelen g en h, alsmede voor spoorvoertuigen bestemd voor strikt historisch gebruik en spoorvoertuigen die in de eerste plaats worden gebruikt op lightrailsystemen.

Artikel 4.20 beoogt directe fysieke bedreigingen van de spoorwegen tegen te gaan, te waarborgen dat veilig verkeer over de spoorwegen kan plaatsvinden en dat eventuele transfers voor reizigers soepel kunnen verlopen. Daarnaast beoogt het doelmatig gebruik van de spoorwegen. Een voorbeeld van een gebruiksregel op grond van artikel 4.20, derde lid, is de regel dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat kan bepalen hoe lang tevoren moet worden begonnen met het sluiten van een brug voordat een trein een brug moet passeren (het huidige artikel 25, derde lid, Besluit hoofdspoorweginfrastructuur). Een ander voorbeeld zijn regels over de aanleg van nieuwe ondergrondse spoorweginfrastructuur om een veilig en betrouwbaar gebruik van die infrastructuur te waarborgen, zodat –onder meer– een spoortunnel zodanig wordt aangelegd dat er goed bereikbare vluchtwegen zijn voor de situatie dat men genoodzaakt is een spoorvoertuig te verlaten.

Het voorgestelde artikel 4.20, vierde lid, vormt de delegatiegrondslag voor het stellen van regels over de goedkeuring en toelating van spoorvoertuigen. Daarbij gaat het onder meer over de bevoegdheid van de minister ontheffing te verlenen voor spoorvoertuigen waarop de interoperabiliteitsrichtlijn niet, van toepassing is, maar die wel in de handel gebracht kunnen worden voor gebruik op spoorwegen met een gebruiksfunctie als bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdeel a, zoals voertuigen bestemd voor strikt historisch gebruik.

Artikel 4.21 Toepassingsgebied

De afdeling 4.2.2. is van toepassing op spoorwegen met gebruiksfuncties, bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdelen e en f, en op de spoorvoertuigen die daar op rijden. Tot de inwerkingtreding van deze wet is op die spoorwegen en spoorvoertuigen onder meer de Wet lokaal spoor en daarop gebaseerde regelgeving van toepassing.

Artikel 4.22 Begripsbepalingen

Indienststelling als bedoeld in het voorgestelde artikel 4.22 betekent het voor de eerste keer indienststellen van spoor of een spoorvoertuig. Indienststelling betekent niet het na onderhoud of reparatie wederom in dienst stellen van het spoor of het spoorvoertuig - ook niet als het onderhoud of de reparatie als een verbetering of vernieuwing zijn aan te merken.

Artikel 4.23 Eisen aan aanleg en onderhoud van infrastructuur (art. 5 en 6 Wls)

Het voorgestelde artikel 4.23, eerste lid, stelt eisen aan de aanleg, onderhoud en gebruik van de spoorweginfrastructuur om een veilig en doelmatig gebruik daarvan te waarborgen voor de spoorwegen met de gebruiksfuncties als bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdelen e en f. Artikel 4.23, tweede lid, vormt de basis voor het stellen van regels over bovengrondse en ondergrondse spoorweginfrastructuur. Voor het stellen van regels bij of krachtens algemene maatregel van bestuur is gekozen omwille van toekomstbestendige regelgeving, mede in verband met mogelijk veranderende bouwtechnische eisen. De regels hebben betrekking op de spoorwegveiligheid - bijvoorbeeld de verplichting tot het uitvoeren van een risicoanalyse voor het ontwerp van een tunnel-, op technische eigenschappen van de spoorweginfrastructuur en op zaken die onder het brede begrip spoorweginfrastructuur vallen, waaronder zwerfstromen, brandgangen langs bos, veen enz. De regels zijn niet in strijd met enig besluit van een instelling van de Europese Unie.

In de op artikel 4.23, derde lid, gebaseerde regels kan worden bepaald dat op aanvraag van de beheerder ontheffing kan worden verleend van die regels, welk bestuursorgaan bevoegd is de ontheffing te verlenen en op welke wijze en onder welke voorwaarden ontheffing kan worden verleend.

Artikel 4.24 Vergunning tot indienststelling spoorweginfrastructuur (art. 9 en 10 Wls)

Het eerst en tweede lid van het voorgestelde artikel 54.24 bepalen dat nieuw aangelegde, of aanmerkelijk gewijzigde, verbeterde of vernieuwde lokale spoorweginfrastructuur door de beheerder van lokale spoorweginfrastructuur niet zonder vergunning tot indienststelling van het bevoegd gezag voor de lokale spoorweginfrastructuur in dienst mag worden gesteld. Voor de betekenissen van 'gewijzigde', 'vernieuwde' en 'verbeterde' is nauw aangesloten bij de betekenissen van deze begrippen in de huidige Wet lokaal spoor. Het gaat om zodanige verandering in de technische of functionele eigenschappen dat ook de gebruiksmogelijkheden van de infrastructuur wijzigen. Aanmerkelijke veranderingen aan het spoor als hier bedoeld kunnen er bijvoorbeeld toe leiden dat een lagere snelheid op een baanvak moet worden doorgevoerd. Ook kunnen bijvoorbeeld door dergelijke wijzigingen wisselverbindingen wegvallen waardoor een bepaalde lijnvoering of dienstregeling niet meer kan worden gerealiseerd of de maximaal haalbare capaciteit verandert. Voorbeelden van vernieuwing zijn spoorverdubbelingen, opwaarderingen of elektrificatie van een compleet baanvak of de aanleg van een nieuw systeem van treinbeïnvloeding. Ander voorbeelden zijn het plaatsen van extra rijtuigbakken aan het spoorvoertuig of het wijzigen van de deur- of remsystemen.

De vergunningseis maakt het mogelijk om de werking van de verschillende onderdelen van de infrastructuur integraal en in onderlinge samenhang op veiligheid te beoordelen. Het daarvoor geldende toetsingskader wordt gevormd door artikel 4.23 en de daarop gebaseerde regelgeving. De ILT toetst ten behoeve van het vergunningverlenende bestuursorgaan of sprake is van wijziging, vernieuwing of verbetering van de spoorweginfrastructuur als bedoeld in deze wet en of de spoorweginfrastructuur als één veilig geïntegreerd geheel werkt en voldoet aan de eisen bij of krachtens artikel 4.23 van het wetsvoorstel gesteld. Daarnaast toetst de ILT of de aanvraag aan de vereisten voldoet. Het bestuursorgaan kan de vergunning op grond van het derde lid onder

voorwaarden verlenen. Bijvoorbeeld door te bepalen dat de spoorweg uitsluitend met een bepaald soort materieel mag worden bereden. Ook kunnen aan de vergunning voorschriften worden verbonden (het voorgestelde artikel 4.24, vierde lid). De voorschriften die aan de vergunning voor infrastructuur worden verbonden dienen met name het belang van de veiligheid op en in de directe nabijheid van dat spoor.

Het bestuursorgaan is bevoegd om de vergunning voor het in dienst stellen van de lokale spoorweginfrastructuur te schorsen of in te trekken (artikel 4.24, vijfde lid). Een schorsings- of intrekingsbesluit heeft onmiddellijke werking. De beheerder heeft tot taak om terstond de nodige maatregelen te treffen, opdat vanaf de datum van inwerkingtreding van het schorsing- of intrekingsbesluit geen vervoer meer over de lokale spoorweg kan worden verricht. De zorgplicht van het bestuursorgaan ten aanzien van buiten dienst gestelde spoorweginfrastructuur duurt onverminderd voort tijdens de schorsing en na de intrekking.

Het voorgestelde zesde lid is de delegatiegrondslag voor het stellen van regelgeving. Daarin komt bijvoorbeeld te staan dat bij het verzoek om toestemming een informatiedossier wordt overlegd waarin de technische specificaties van de lokale spoorweginfrastructuur worden beschreven en gedocumenteerd en waaruit blijkt dat de lokale spoorweginfrastructuur aan de eisen voldoet.

In de regels, die op grond van het zesde lid worden gesteld, komt te staan dat de rechthebbenden ten aanzien van de lokale spoorweginfrastructuur bij de voorbereiding van de besluitvorming worden betrokken, in verband met het zorgvuldigheidsbeginsel in artikel 3:2 van de Awb. Van de door de rechthebbenden naar voren gebrachte zienswijzen dient in het informatiedossier verslag te worden gedaan. De beheerder dient afwijkingen van de geuite zienswijzen in het informatiedossier te motiveren.

Artikel 4.25 Voertuigvergunning (art. 32 en 33 WIs)

In het voorgestelde artikel 4.25 is vastgelegd dat voor gebruik van een spoorvoertuig op de lokale spoorweginfrastructuur een voertuigvergunning is vereist. Daarbij moet het spoorvoertuig voldoen aan de vereisten die in en op grond van het vierde lid worden gesteld. Van het eerste lid kan worden afgeweken als het bevoegd gezag voor de lokale spoorweginfrastructuur op basis van relevante informatie van oordeel is dat een vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig in verband met vernieuwing of verbetering daarvan, niet is vereist, bijvoorbeeld bij een kleine wijziging die geen invloed heeft op de veiligheid. Het bevoegd gezag voor de lokale spoorweginfrastructuur beoordeelt dit aan de hand van een informatiedossier. Dit informatiedossier moet aan de hand van relevante documentatie duidelijk maken welke wijziging heeft plaatsgevonden en of sprake is van een veiligheidskwestie.

Nieuwe voertuigen moeten vanaf het moment van indienststelling voldoen aan de eisen. Datzelfde geldt voor spoorvoertuigen die een wijziging hebben ondergaan. De reden daarvan is dat wijzigingen die worden aangebracht aan een spoorvoertuig tot gevolg kunnen hebben dat het voertuig niet langer voldoet aan de eisen, genoemd in het tweede lid. In een dergelijk geval kan de veiligheid op de lokale spoorweginfrastructuur in het geding zijn. Dit wordt beoordeeld in de procedure die betrekking heeft op de aanvraag van een nieuwe voertuigvergunning. De eisen kunnen voor de verschillende soorten spoorvoertuigen verschillend zijn en worden nader uitgewerkt in de regels, gebaseerd op het vierde lid.

Aan een voertuigvergunning kunnen voorschriften worden verbonden. Een voertuigvergunning kan onder beperkingen worden afgegeven (het voorgestelde artikel 4.25, derde lid). De voorschriften worden opgesteld in het belang van de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweg.

Voordat het bestuursorgaan overgaat tot het verlenen van de vergunning, wordt de beheerder gehoord. Het horen vindt plaats in verband met de afstemming van het voertuig met de infrastructuur. Dit wordt bepaald in de regeling die op het vijfde lid, onderdeel c, is gebaseerd.

Artikel 4.26 Vergunning voor indienststelling type spoorvoertuig (art. 34 WIs)

Een vervoerder zet voor het vervoer over lokale spoorweginfrastructuur vaak meerdere spoorvoertuigen van hetzelfde type in. Op grond van het voorgestelde artikel 4.26 dient

de vervoerder voor elk individueel voertuig over een voertuigvergunning te beschikken. Het zou inefficiënt zijn om elk individueel spoorvoertuig opnieuw aan de toets van artikel 4.25, tweede lid, te onderwerpen. Om de uitvoeringslasten te beperken tot het hoogstnoodzakelijke voorziet het wetsvoorstel naast voornoemde individuele keuring, tevens in een goedkeuring van een type spoorvoertuig (het voorgestelde artikel 4.26, eerste lid).

Als de vervoerder bij de aanvraag voor de vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig aantoont dat het spoorvoertuig overeenstemt met het type spoorvoertuig waarvoor al een typegoedkeuring is verleend, wordt de voertuigvergunning verleend zonder een uitvoerige toets aan de vereisten, bedoeld in artikel 4.25, derde lid (het voorgestelde artikel 4.26, derde lid).

De typegoedkeuringsprocedure wordt uitgewerkt in een algemene maatregel van bestuur (artikel 4.26, vierde lid).

Artikel 4.27 Veiligheid spoorvoertuig (art. 35 WIs)

De vervoerder verricht uitsluitend vervoer met veilige spoorvoertuigen die goed onderhouden zijn (het voorgestelde artikel 4.27, eerste lid). De vervoerder kan aan deze verantwoordelijkheid invulling geven door de spoorvoertuigen zelf te onderhouden, maar het onderhoud kan ook worden uitgevoerd door een andere partij. Zo kunnen leasecontracten worden afgesloten waarin ook afspraken gemaakt worden over het onderhoud. De vervoerder blijft echter verantwoordelijk voor de inzet van materieel dat aan de veiligheidsstandaarden voldoet.

Indien de vervoerder geen gevolg geeft aan de zorgplicht kan door het bestuursorgaan worden ingegrepen. Aan een vervoerder kan een last onder bestuursdwang of dwangsom worden opgelegd om te bewerkstelligen dat de vervoerder alsnog invulling geeft aan de zorgplicht en zijn spoorvoertuigen in veilige staat brengt of laat brengen. Als reparatoire sancties onvoldoende effect sorteren kan een bestuurlijke boete worden opgelegd. Daarnaast is het voorstelbaar dat een spoorvoertuig in dermate slechte staat is dat het nodig is om onmiddellijk in te grijpen. Artikel 4.27, tweede lid, voorziet voor die situatie in de mogelijkheid dat het bestuursorgaan het gebruik van het spoorvoertuig verbiedt. Overtreding van het verbod (het derde lid) wordt aangemerkt als een beboetbaar feit.

Artikel 4.28 Voertuigvergunningen: uitzonderingen (art. 26 WIs)

Het voorgestelde artikel 4.28 bevat uitzonderingen op de hoofdregel dat voor gebruikmaking van de spoorweginfrastructuur een voertuigvergunning is vereist. Om de vervoerder niet onnodig te belasten, mag er op basis van het eerste lid vervoer worden verricht zonder voertuigvergunning, indien testritten worden uitgevoerd voor onder meer het testen van de compatibiliteit van het spoorvoertuig en de spoorweginfrastructuur. Daarbij kan worden gedacht aan het testen van de communicatie tussen het spoor en het spoorvoertuig, wat onder meer van belang is voor de werking van seinen. Tijdens deze ritten en tijdens ritten die de beheerder uitvoert voor het beheer en onderhoud van de lokale spoorweg mogen geen reizigers worden vervoerd (het voorgestelde artikel 4.28, tweede lid).

Met het voorgestelde artikel 4.28, derde lid, is uitdrukkelijk bepaald dat geen voertuigvergunning of typegoedkeuring is vereist voor een spoorvoertuig, bijvoorbeeld een hijskraan, dat zich op de spoorweginfrastructuur bevindt omdat het onderhoud pleegt aan dat spoor dat daartoe tijdelijk buiten dienst is gesteld of nog niet in dienst is gesteld.

Bij de toepassing van het voorgestelde vierde lid wordt er van uitgegaan dat een spoorvoertuig dat aan de interoperabiliteitseisen voldoet en in verband daarmee een voertuigvergunning is verleend, ook geschikt is voor het berijden van lokale spoorweginfrastructuur. Daarom wordt voor dat spoorvoertuig zonder meer een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 4.25, eerste lid, verleend.

Artikel 4.30 Overwegen (nieuw)

Het voorgestelde artikel 4.30 volgt niet uit Europese regelgeving. Deze bepaling van toepassing op alle gebruiksfuncties. Overwegen vallen buiten het begrip

spoorweginfrastructuur, als gehanteerd in deze wet. Daarom is aangesloten bij de definitie van overweg in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens. Het voorgestelde artikel stelt eisen aan de aanleg, onderhoud en gebruik van overwegen om een veilig en doelmatig gebruik daarvan te waarborgen.

Artikel 4.30, tweede lid, vormt de basis voor het stellen van regels over overwegen. De regels hebben onder meer betrekking op veiligheid -bijvoorbeeld de verplichting tot beveiliging van een spoorweg met de gebruiksfunctie als bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdeel h.

Hoofdstuk 5 Spoorwegpersoneel

Artikel 5.1 Algemene zorgplicht (art. 40 Wls, 54 Spw)

De plicht om ervoor te zorgen dat het spoorwegpersoneel geschikt is en de voor de functie benodigde kennis en bekwaamheid bezit geldt ten aanzien van al het personeel dat een functie uitoefent die van invloed kan zijn op de veiligheid van het spoorverkeer. Het artikel is van toepassing op alle spoorwegen. De zorgplicht betreft niet alleen de functies waarbij veiligheidskritieke taken worden verricht. Het artikel is gericht tot degene onder wiens gezag de betrokken functie wordt uitgeoefend. Dit kan een spoorwegonderneming of andere vervoerder zijn, of een beheerder. De zorgplicht geldt voor het eigen personeel en voor het ingehuurde personeel.

De wijze waarop een onderneming ervoor zorgt dat het personeel de juiste kennis en bekwaamheid bezit, blijkt ten aanzien van spoorwegtypen a tot en met f uit het veiligheidsbeheersysteem dat de betreffende actoren op grond van artikel 3.3 of 3.17 moeten hebben. De TSI exploitatie en verkeersleiding specificiert in punt 4.6 dat het personeel van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders de nodige vakbekwaamheid moeten bezitten om alle vereiste veiligheidskritieke taken te verrichten in normale omstandigheden, bij gestoord bedrijf en in noodsituaties. Deze vakbekwaamheid omvat de vakkennis en het vermogen om die kennis in praktijk te brengen.

Artikel 5.1 is tevens implementatie van artikel 13, vierde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, dat bepaalt dat de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders verantwoordelijk voor het opleidings- en kwalificatieniveau van hun personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht.

Artikel 5.2 Verbod uitoefenen functie met veiligheidskritieke taken niet voldoen aan eisen (art 53 Spw en 39 Wls)

De in dit artikel opgenomen verbodsbepaling strekt ertoe dat degene die willens en wetens een functie waarbij veiligheidskritieke taken worden verricht, doet uitoefenen door een persoon die niet aan de voor de uitoefening van die functie geldende Europese en nationaalwettelijke eisen voldoet, daarop strafrechtelijk kan worden aangesproken.

Het artikel is van toepassing voor alle spoorwegtypen en voor alle functies waarbij veiligheidskritieke taken worden verricht waaraan specifieke eisen zijn gesteld in de Europese of nationale wetgeving. De op artikel 5, elfde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn gebaseerde uitvoeringsverordening *TSI exploitatie en verkeersleiding* bevat bijvoorbeeld rechtstreeks werkende eisen voor daarbij omschreven functies waarbij veiligheidskritieke taken worden verricht.

Artikel 5.3 Alcoholverbod (4 Spw en 41 Wls)

Het verbod op het onder invloed zijn van alcohol, drugs en bepaalde geneesmiddelen richt zich tot een ieder die op spoorwegen een functie uitoefent waarbij veiligheidskritieke taken worden verricht, zoals de functie van machinist, van trambestuurder of van treindienstleider, of op de uitoefening daarvan toezicht houdt. Deze functionarissen vervullen een sleutelrol in de veiligheid van het spoorverkeer. Dat neemt niet weg dat spoorwegondernemingen en andere betrokkenen een zorgvuldig alcoholbeleid dienen te voeren met betrekking tot alle deelnemers in de spoorsector. Voor wat betreft de alcohollimieten en de controle op naleving wordt aangesloten bij de systematiek en bevoegdheden die voor het wegverkeer zijn gelden. Blijkens het

voorgestelde vierde lid, moet degene die de functie uitoefent, daarop toezicht houdt of daartoe aanstalten maakt, op eerste vordering van een daartoe bevoegde persoon meewerken aan een voorlopig ademonderzoek, een onderzoek van speeksel of een onderzoek naar de psychomotorische en oog- en spraakfuncties. Om tot een dergelijk onderzoek over te kunnen gaan, behoeft er nog geen verdenking te bestaan van overtreding van het voorgestelde tweede lid. Dit artikel biedt dus ruimte voor een routinecontrole, waarna eventueel een verdenking kan ontstaan. Bij verdenking van overtreding van het voorgestelde eerste of tweede lid, is artikel 7.30 van toepassing, dat eveneens aan de Wegenverkeerswet 1994 is ontleend.

Artikel 5.4 Toepassingsgebied

Afdeling 5.2 stelt regels aan het uitoefenen van functies met veiligheidskritieke taken op spoorwegen waar de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de interoperabiliteitsrichtlijn op zien. Door het toepassingsbereik te beperken tot de spoorwegtypen a tot en met d wordt aangesloten bij het toepassingsbereik en de uitzonderingsgronden van die richtlijnen en bij de machinistenrichtlijn.

De functie van machinist is een functie waarbij veiligheidskritieke taken worden verricht. De machinistenrichtlijn is geïmplementeerd in een aparte paragraaf (§ 5.2.3); de andere functies met veiligheidskritieke taken zijn deels geregeld in de rechtstreeks werkende TSI exploitatie en verkeersleiding en deels in paragraaf 5.2.2.

Het derde lid verklaart in overeenstemming met de uitzonderingsmogelijkheden van de machinistenrichtlijn de implementatiebepalingen van die richtlijn niet van toepassing op baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de verbetering van het spoorwegsysteem. Die categorie betreft kortweg de machinisten die tijdens onderhouds- of herstelwerkzaamheden op buiten dienst gesteld spoor rijden. Deze gereedschapsmachinisten behoeven niet te beschikken over een machinistenvergunning en een bevoegdheidsbewijs.

Artikel 5.5 Kennis en bekwaamheid veiligheidsfuncties (art 49 en 50, eerste lid, Spw)

Voorgesteld wordt om met de aanduiding 'functies waarbij veiligheidskritieke taken worden verricht' nauwkeuriger aan te sluiten bij de bewoordingen en systematiek voor eisen aan spoorwegpersoneel in de Europese spoorwegregelgeving. Uit artikel 5.1 vloeit reeds voort dat op degene onder wiens gezag een dergelijke functie wordt uitgeoefend, de verantwoordelijkheid rust om ervoor te zorgen dat degene die de betrokken functie uitoefent, in alle opzichten voldoende is toegerust om zijn werk te doen. Hij dient ervoor te zorgen dat een persoon die onder zijn gezag een functie met veiligheidskritieke taken uitoefent, beschikt over de voor de uitoefening van die functie vereiste specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid. Het eerste lid van artikel 5.5 biedt de grondslag om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur concrete eisen betreffende medische en psychologische geschiktheid en vakbekwaamheid te stellen over bij die maatregel aan te wijzen functies met veiligheidskritieke taken. Van deze mogelijkheid wordt slechts gebruik gemaakt voor zover de betreffende punten niet of nog niet zijn geregeld in een rechtstreeks werkende TSI.

Het tweede lid voorziet in een grondslag om het verstrekken van een bevoegdheidsbewijs aan de uitoefenaar van een specifieke functie verplicht te stellen. Een bevoegdheidsbewijs mag uitsluitend worden afgegeven aan personen die reeds hebben aangetoond dat zij voldoen aan de voor de betreffende functie op grond van het eerste lid gestelde eisen of de in een TSI gestelde eisen.

Voorgesteld wordt om de in de huidige spoorwegregelgeving gehanteerde term "bedrijfsspas" te vervangen door de term "bevoegdheidsbewijs", welke duidelijker aangeeft wat de functie ervan is en aansluit bij de voor de functie van machinist gehanteerde terminologie. De houder kan zich met het bevoegdheidsbewijs legitimeren als persoon die bevoegd is de betreffende functie uit te oefenen. Van overheidswege zal met behulp van het bevoegdheidsbewijs kunnen worden gecontroleerd of degene die het bewijs heeft afgegeven en de houder van het bewijs zich aan de – bedrijfsspecifieke – bevoegdhedenverdeling houden. In verband daarmee is in het tweede lid (onderdeel c) voorzien in een grondslag om voor de plicht om het bevoegdheidsbewijs op eerste vordering te tonen aan de met het toezicht op de naleving belaste personen.

Het tweede lid, aanhef en onderdeel b, geeft de basis voor implementatie van artikel 13, derde lid, Spoorwegveiligheidsrichtlijn. Bij de aanwerving van nieuwe treinbestuurders, personeel op de treinen en personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht, kunnen spoorwegondernemingen rekening houden met eventueel eerder bij andere spoorwegondernemingen gevolgde opleidingen, verworven kwalificaties en ervaring. Bij ministeriële regeling zal bepaald worden dat deze personeelsleden recht hebben op toegang tot, het verkrijgen van kopieën van, en het doorgeven van alle bewijsstukken met betrekking tot hun opleiding, kwalificaties en ervaring.

Ingevolge het derde lid kan bij algemene maatregel van bestuur bepaald worden dat vereiste opleidingen of gezondheidskeuringen door conform artikel 5.11 erkende of geaccrediteerde instellingen en personen moet geschieden.

Op grond van het vierde lid van artikel 5.5 kan uitvoering worden gegeven aan artikel 13, eerste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Artikel 13, vierde lid, stelt spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders verantwoordelijk voor het opleidings- en kwalificatieniveau van hun personeel dat essentiële veiligheidstaken (veiligheidskritieke taken) verricht. Voorwaarde daarvoor is dat dat personeel eerlijke en niet-discriminerende toegang heeft tot de benodigde opleidingsfaciliteiten en certificering.

Artikel 5.6 Vereiste van vergunning en bevoegdheidsbewijs (art 50, derde lid, en 51 Spw)

Een machinist is een persoon die in staat is en gemachtigd is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van treinen, zoals locomotieven, rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens en personen- of goederentreinen. De geschiktheid en het gekwalificeerd zijn van een machinist wordt aangetoond met een machinistenvergunning in combinatie met een of meer aanvullende bevoegdheidsbewijzen.

Uit de begripsomschrijving van "machinistenvergunning" in artikel 1.1 van het wetsvoorstel blijkt dat een machinistenvergunning afgegeven kan zijn door de nationale veiligheidsinstantie van een andere EU-lidstaat. Hiermee wordt voorzien in een automatische wettelijke erkenning van in een andere lidstaat verkregen machinistenvergunning.

Uit het bezit van de machinistenvergunning blijkt dat de betreffende machinist voldoet aan de minimumvoorwaarden ten aanzien van gezondheid (medische eisen), vooropleiding en algemene vaardigheden. De aanvullende bevoegdheidsbewijzen tonen aan op welke infrastructuur de machinist bevoegd is te rijden en met welk rollend materieel (spoorvoertuigen). De bevoegdheid ten aanzien van het rollend materieel wordt volgens artikel 4, derde lid, van de machinistenrichtlijn onderscheiden in twee categorieën:

categorie A: rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens en alle andere locomotieven die gebruikt worden voor het rangeren; en *categorie B*: vervoer van reizigers en/of goederen. De bevoegdheid van de machinist wordt in het bevoegdheidsbewijs gespecificeerd naar een of meerdere typen rollend materieel. Op grond van artikel 4, vierde lid, van de machinistenrichtlijn heeft de Europese Commissie een uitvoeringsverordening vastgesteld waarin de verschillende typen zijn beschreven en een code hebben die op het bevoegdheidsbewijs wordt genoemd (Verordening (EU) Nr. 36/2010 van de Commissie van 3 december 2009 inzake communautaire modellen voor vergunningen van machinisten, aanvullende bevoegdheidsbewijzen, gewaarmerkte afschriften van aanvullende bevoegdheidsbewijzen en aanvraagformulieren voor vergunningen van machinisten, in het kader van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad).

Uit de formulering van het tweede lid, aanhef en onderdeel b, blijkt dat het bevoegdheidsbewijs uitsluitend geldt op de daarop vermelde infrastructuur en voor het daarin vermelde materieel. Daarmee is dit lid tevens de implementatie van artikel 7, tweede lid, van de machinistenrichtlijn.

Het derde lid biedt de grondslag voor de (strikte) implementatie van artikel 4, tweede lid, van de machinistenrichtlijn, waarin de gevallen worden opgesomd waarin een machinist niet verplicht is om in het bezit te zijn van een bevoegdheidsbewijs voor de infrastructuur waarop hij rijdt. Het gaat om gevallen waarin sprake is van een omleiding of van uitzonderlijke, eenmalige ritten of ritten voor het opleiden of examineren van machinisten.

Het vierde lid voorziet in een plicht van een machinist om aan de toezichthouder aan te tonen dat hij beschikt over een geldige machinistenvergunning en een voor de betreffende infrastructuur en het spoorvoertuig vereist bevoegdheidsbewijs. De voorgestelde formulering maakt de toonplicht meer toekomstbestendig, omdat deze het mogelijk maakt dat er geen sprake hoeft te zijn van door de machinist fysiek te overleggen documenten als directe inzage in het register van de spoorwegondernemingen of infrastructuurbeheerder mogelijk wordt, bijvoorbeeld via smartcards als bedoeld in artikel 34 van de machinistenrichtlijn.

Artikel 5.7 Verkrijgen van een machinistenvergunning (art. 49, tweede lid, 50, tweede lid, Spw, art. 6, eerste lid, 9, 10 en 11 i.s.m. bijlagen II en IV, en art. 14 mrl)

Het eerste lid implementeert artikel 9 van de machinistenrichtlijn met betrekking tot de eisen voor het verkrijgen van een machinistenvergunning. Het betreft de eisen die in artikel 10 en 11 van de richtlijn worden gespecificeerd. Het voorgestelde artikellid biedt de basis om de specifieke eisen uit de richtlijn bij ministeriële regeling nader te implementeren.

a. *Minimumleeftijd.* Artikel 10 van de machinistenrichtlijn stipuleert dat de minimumleeftijd voor het verkrijgen van een machinistenvergunning ten minste 20 jaar is. In uitzondering hierop mogen lidstaten voor het eigen grondgebied een minimumleeftijd van 18 jaar hanteren. De vergunning is dan echter niet geldig in de andere lidstaten van de EU. Nederland maakt onder de huidige regelgeving reeds gebruik van deze uitzondering. In de ministeriële regeling waarvoor het eerste lid de grondslag biedt, zal hier wederom gebruik van worden gemaakt.

b. *Lichamelijke en psychologische geschiktheid.* De aanvrager is verplicht zich ten bewijze van zijn lichamelijke en psychologische geschiktheid te onderwerpen aan een medisch en psychologisch onderzoek. In bijlage II bij de machinistenrichtlijn zijn de criteria opgenomen waarop het onderzoek tenminste ziet.

c. *Niveau van vooropleiding.* Een kandidaat-machinist moet met succes een basisopleiding hebben afgesloten die gelijkwaardig is aan niveau 3 als bedoeld in Besluit 85/368. Dit besluit is sinds 2008 vervallen. Het besluit verstond onder niveau 3: "Opleiding die toegang geeft tot dit niveau: verplicht onderwijs + hetzij beroepsopleiding en aanvullende technische opleiding hetzij technische schoolopleiding of andere technische opleiding, op secundair niveau". In Nederland wordt hieronder verstaan een opleiding binnen het middelbaar beroepsonderwijs.

d. *Algemene vakbekwaamheid.* Het voorgestelde eerste lid biedt tevens de grondslag voor de regulering van examinering van de aanvrager. De eisen inzake algemene kennis en vaardigheden voor machinisten zullen ministeriële regeling worden vastgesteld. Een machinist moet eerst de vereiste opleiding hebben gevolgd alvorens hij tot het examen wordt toegelaten. In de ministeriële regeling zal worden verwezen naar bijlage IV bij de richtlijn waarin de onderwerpen worden genoemd waaraan ten minste moet worden getoetst.

Ter implementatie van artikel 6 van de richtlijn wordt in het voorgestelde tweede lid uitdrukkelijk bepaald dat de machinistenvergunning – anders dan het bevoegdheidsbewijs – eigendom is van de machinist. De machinist behoudt zijn machinistenvergunning ongeacht waar hij werkt. De vergunning kan wel haar geldigheid verliezen als de machinist niet de voorgeschreven periodieke keuringen en examineringen ondergaat.

Ter uitvoering van artikel 14 van de machinistenrichtlijn worden op grond van het voorgestelde derde lid bij ministeriële regeling regels gesteld omtrent de aanvraag, verlening en geldigheidsduur van de machinistenvergunning en de verstrekking van duplicaten. De vergunning heeft een geldigheidsduur van tien jaar (artikel 14, vijfde lid, van de machinistenrichtlijn). De vergunning kan worden verlengd als de machinist zich

aan de eisen inzake periodieke controles als bedoeld in artikel 16, eerste lid, van de machinistenrichtlijn heeft gehouden.

Vierde lid: Het model van een machinistenvergunning moet voldoen aan de daarvoor opgenomen voorschriften in de machinistenrichtlijn. De Europese Commissie heeft op grond van artikel 4 van de richtlijn het model voor de machinistenvergunning vastgesteld (Verordening (EU) Nr. 36/2010 van de Commissie van 3 december 2009 inzake communautaire modellen voor vergunningen van machinisten, aanvullende bevoegdheidsbewijzen, gewaarmerkte afschriften van aanvullende bevoegdheidsbewijzen en aanvraagformulieren voor vergunningen van machinisten, in het kader van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad).

Artikel 5.8 Verkrijgen van een bevoegdheidsbewijs (art. 9, 12, 13, 15 en 17 mrl)

Degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie van machinist wordt uitgeoefend moet ingevolge het voorgestelde eerste lid aan de machinist een bevoegdheidsbewijs verstrekken indien deze aan de gestelde eisen voldoet. De verplichting geldt zowel voor eigen werknemers als voor ingehuurd personeel. Bij ministeriële regeling worden ter implementatie van de artikelen 12 en 13 van de machinistenrichtlijn de voor verkrijging van het bevoegdheidsbewijs gestelde eisen uitgewerkt.

Taalkennis: De machinist in staat moet zijn om tijdens de treinrit met de verkeersleiding te communiceren. De machinistenrichtlijn schrijft voor dat de machinist beschikt over de kennis van de taal die de infrastructuurbeheerder voorschrijft. De machinist moet onder alle omstandigheden in staat zijn om actief en doeltreffend te communiceren. De infrastructuurbeheerder kan op grensbaanvakken met Duitsland het gebruik van de Duitse taal toestaan.

Vakkennis en vakkbekwaamheid: De voor een machinist geldende eisen inzake specifieke vakkennis zijn afhankelijk van de spoorvoertuigen en hoofdspoorweginfrastructuur waarvoor zijn bevoegdheidsbewijs geldig moet zijn. Voor het verkrijgen van een bevoegdheidsbewijs moet de machinist beschikken over een geldige beoordeling waaruit blijkt dat hij voldoet aan de eisen inzake specifieke kennis van de relevante spoorweginfrastructuur en het relevante rollend materieel (spoorvoertuigen). Het betreffende examen ten aanzien van het rollend materieel moet volgens artikel 13, eerste lid, van richtlijn ten minste betrekking hebben op de in bijlage V bij die richtlijn aangegeven algemene onderwerpen. Het examen over kennis en bekwaamheid met betrekking tot de infrastructuur moet ten minste de in bijlage VI van de richtlijn genoemde onderwerpen omvatten.

Bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid: De machinist moet volgens artikel 13, derde lid, van de machinistenrichtlijn voor het verkrijgen van het bevoegdheidsbewijs zijn geschoold in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming of van de infrastructuurbeheerder waarvoor hij werkt.

Het voorgestelde tweede lid betreft implementatie van artikel 6, tweede lid, van de machinistenrichtlijn. Een bevoegdheidsbewijs is – anders dan de machinistenvergunning – eigendom van de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder die het bewijs heeft verstrekt. Bij de beëindiging van het dienstverband of van de werkzaamheden als machinist heeft de machinist wel recht op een gewaarmerkt afschrift van het bevoegdheidsbewijs en van alle documenten waaruit zijn opleiding, kwalificaties en ervaring blijken, zodat een volgende werkgever bij het verstrekken van een bevoegdheidsbewijs aan die machinist rekening kan houden met die documenten. Een grondslag voor het stellen van regels over het verstrekken van afschriften van die documenten is opgenomen in het vierde lid van artikel 5.8.

Derde en vierde lid: de artikelen 15 en 17 van de machinistenrichtlijn bevatten regels over de procedure en andere regels met betrekking tot het verlenen en intrekken van het bevoegdheidsbewijs door de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder. Voorgesteld wordt om deze regels bij ministeriële regeling te implementeren.

Vijfde lid: het model van een bevoegdheidsbewijs moet voldoen aan de daarvoor opgenomen voorschriften in de machinistenrichtlijn. De Europese Commissie heeft op grond van artikel 4 van de richtlijn het model voor het bevoegdheidsbewijs vastgesteld (Verordening (EU) Nr. 36/2010 van de Commissie van 3 december 2009 inzake

communautaire modellen voor vergunningen van machinisten, aanvullende bevoegdheidsbewijzen, gewaarmerkte afschriften van aanvullende bevoegdheidsbewijzen en aanvraagformulieren voor vergunningen van machinisten, in het kader van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad).

Artikel 5.9 Opleiding en examinering (art 51b Spw, art. 23 en 25 mrl)

Artikel 23 en 25 van de machinistenrichtlijn bevatten uitgebreide en gedetailleerde eisen aan de opleiding en examinering van machinisten. Voorgesteld wordt om de (strikte) implementatie van deze eisen bij ministeriële regeling te implementeren. Het eerste lid, aanhef en onderdeel f, biedt de basis voor implementatie van artikel 23, vierde lid, van de richtlijn dat mede verwijst naar artikel 13 Spoorwegveiligheidsrichtlijn, voor zover dat voor machinisten geldt, en Besluit van de Commissie van 22 november 2011 inzake criteria voor de erkenning van opleidingscentra voor treinbestuurders, inzake criteria voor de erkenning van examinatoren van treinbestuurders en inzake criteria voor de organisatie van examens overeenkomstig Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Het voorgestelde tweede lid betreft de implementatie van zowel artikel 23, achtste lid, van de machinistenrichtlijn als artikel 9 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Er moet door de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder een permanent opleidingsproces worden gerealiseerd om te zorgen dat het personeel ter zake deskundig blijft.

Het derde lid verklaart de delegatiegrondslag voor het stellen van regels ter waarborging van eerlijke toegang tot opleidingen en certificering van overeenkomstige toepassing. Artikel 13 is mede van toepassing op machinisten, maar de machinistenrichtlijn stelt nog enige meer specifieke regels over eerlijk toegang. De EU-lidstaten moeten ervoor zorgen dat machinisten op billijke en non-discriminatoire wijze toegang krijgen tot de opleiding die nodig is om een machinistenvergunning en de vereiste bevoegdheidsbewijzen te verkrijgen. Als de opleidingsfaciliteiten uitsluitend via één enkele spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder beschikbaar zijn, zien de lidstaten erop toe dat zij tegen een redelijke, niet-discriminerende prijs, die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben, aan andere spoorwegondernemingen ter beschikking worden gesteld.

Artikel 5.10 Periodieke keuring en beoordeling (art 51a, zesde lid, Spw, art. 16 mrl)

Het voorgestelde artikel 5.10 vormt de implementatie van artikel 16 van de machinistenrichtlijn. Voor het behoud van de geldigheid van de machinistenvergunning moet machinist zich periodiek laten keuren op lichamelijke en psychologische geschiktheid. De machinist moet voor het behoud van het bevoegdheidsbewijs periodiek worden getest op zijn vakkennis inzake het rollend materieel en de infrastructuur. De machinist moet indien hij een zogenaamde anderstalige is ook zijn taakkennis periodiek laten testen. De betrokken spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder moeten het positieve examenresultaat op de betreffende bevoegdheidsbewijzen vermelden en in het in artikel 6.8, tweede lid, bedoelde register opnemen.

Bij ministeriële regeling worden de verplichtingen van artikel 16 nader geïmplementeerd. Het gaat daarbij om de minimum frequentie van de keuringen en examens.

Artikel 5.11 Accrediatie en erkenning (art 51b en 51c, tweede lid Spw, art. 20 en 25 mrl)

Artikel 23, vijfde lid, van machinistenrichtlijn bepaalt dat opleidingsactiviteiten voor het verkrijgen van een machinistenvergunning of bevoegdheidsbewijs moeten worden verricht door daartoe erkende of geaccrediteerde personen of instituten. Ditzelfde geldt voor de medische en psychologische keuringen (artikel 11) en voor het afnemen van examens (artikel 25, tweede lid). Het voorgestelde artikel 5.11 voorziet met het oog op toekomstbestendige implementatie van artikel 20 van de richtlijn in zowel de mogelijkheid van erkenning als die van accreditatie door de Raad voor Accreditatie. Vooralnog is er geen aanleiding om de bestaande praktijk van erkenning te vervangen door accreditatie. Mocht dat in de toekomst veranderen, dan biedt het voorgestelde

vierde lid de grondslag voor aanwijzing van de Stichting Raad voor Accreditatie om een of meerdere soorten opleiding, keuring of toetsing instanties of personen te accrediteren.

Het voorgestelde vijfde lid biedt een grondslag om nadere uitvoering te geven aan de betreffende bepalingen uit de machinistenrichtlijn. Op grond van dit lid zal in ieder geval uitvoering gegeven worden aan Besluit 2011/765/EU van de Commissie van 22 november 2011 inzake criteria voor de erkenning van opleidingscentra voor treinbestuurders, inzake criteria voor de erkenning van examinatoren van treinbestuurders en inzake criteria voor de organisatie van examens overeenkomstig Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Artikel 5.12 Registers (art. 51a, derde en vijfde lid, en 51c, tweede lid, Spw, art. 22 mrl)

Artikel 5.12 verplicht de Nationale Veiligheidsinstantie en de spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerders tot het houden van registers. De Nationale Veiligheidsinstantie moet ingevolge artikel 22 van de machinistenrichtlijn een register houden van alle door haar afgegeven machinistenvergunningen en statuswijzigingen, zoals schorsing en intrekking en de resultaten van de periodieke controle van de lichamelijke gezondheid (eerste lid). De spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder moet de afgegeven bevoegdheidsbewijzen in een register opnemen (tweede lid). De spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder moet op verzoek van de nationale veiligheidsinstantie van de EU-lidstaat van vestiging toegang tot het register verlenen en verstrekt aan nationale veiligheidsinstanties van andere EU-lidstaten de gevraagde inlichtingen ten aanzien van verleende bevoegdheidsbewijzen. Ook moet de Nationale Veiligheidsinstantie ingevolge artikel 20, derde lid, van de machinistenrichtlijn een register van opleidingsinstituten, een register van examinatoren en een register van keuringsartsen houden, zodat er inzicht is in de erkende dan wel geaccrediteerde instanties.

Het voorgestelde vierde lid bevat de grondslag om bij ministeriële regeling nadere uitvoering te geven aan artikel 22 van de machinistenrichtlijn. Concreet gaat het daarbij om de bij beschikking van de Europese Commissie gestelde eisen op grond van artikel 22, vierde lid (Beschikking van de Commissie van 29 oktober 2009 tot vaststelling van de basisparameters voor registers van machinistenvergunningen en aanvullende bevoegdheidsbewijzen als bedoeld in Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad). Het vierde lid biedt voorts de grondslag om regels te stellen over het verstrekken van gegevens uit het register van machinistenvergunningen. De Nationale Veiligheidsinstantie moet op verzoek van een andere nationale veiligheidsinstantie, het Europees Spoorwegbureau of van een werkgever van machinisten informatie geven over de status van een machinistenvergunning. De Nationale Veiligheidsinstantie dient de machinist op aanvraag toegang te geven tot zijn gegevens in het vergunningenregister en op aanvraag afschrift van zijn gegevens te verstrekken. Verder biedt het vierde lid de grondslag om regels te stellen aan de registers van erkende of geaccrediteerde opleidingsinstituten, keuringsinstituten en examinatoren. Aanbeveling van de Commissie van 22 november 2011 betreffende de procedure voor de erkenning van opleidingscentra en examinatoren voor treinbestuurders overeenkomstig Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad bevat enige regels over de registers, welke in ministeriële regeling kunnen worden overgenomen.

Artikel 5.13 Voortdurend toezicht op geschiktheid machinisten door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders (art 53 Spw, art. 18 mrl)

Het is op basis van het voorgestelde eerste lid verboden om machinisten zonder geldige machinistenvergunning en geldig bevoegdheidsbewijs in te zetten. Artikel 18 van de machinistenrichtlijn bepaalt dat spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders erop moeten toezien dat de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen van de machinisten die zij in dienst hebben of contracteren, geldig zijn. Het voorgestelde eerste lid implementeert deze eis. Ook de machinist zelf is verplicht om bij twijfels over zijn arbeidsgeschiktheid vanwege zijn gezondheidstoestand zijn werkgever of opdrachtgever daarvan onmiddellijk in kennis te stellen (artikel 18, tweede lid, van de richtlijn). De eisen die artikel 18 stelt over het toezicht dat spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders moeten houden, worden op grond van het derde lid bij ministeriële regeling nader geïmplementeerd.

Artikel 5.14 Schorsing en rijverbod (art 53, vierde lid, Spw art. 29 mrl)

De Nationale Veiligheidsinstantie moet een door haar afgegeven machinistenvergunning schorsen als blijkt dat een machinist niet langer voldoet aan de vereisten. Daarnaast heeft de Nationale Veiligheidsinstantie op basis van het voorgestelde tweede lid de mogelijkheid om de inzet van een machinist die volgens hem een ernstige bedreiging vormt voor het hoofdspoorwegsysteem voor bepaalde of voor onbepaalde tijd in Nederland te verbieden. De Nationale Veiligheidsinstantie kan deze maatregel – in tegenstelling tot de maatregel uit het eerste lid – ook nemen tegen machinisten met een machinistenvergunning uit een andere EU-lidstaat. De Nationale Veiligheidsinstantie moet wel de Europese Commissie en de nationale veiligheidsinstanties van de andere EU-lidstaten op de hoogte brengen. De Europese Commissie beslecht een meningsverschil tussen de instanties over de maatregel. De Europese Commissie bepaalt dan of de maatregel moet worden gewijzigd of ingetrokken dan wel gehandhaafd kan worden.

Artikel 5.15 Personeel op spoorwegen met gebruiksfuncties e en f (art 36-38 Wis)

Artikel 5.15 strekt ertoe te borgen dat ook ten aanzien van spoorwegen waarop de spoorwegveiligheidsrichtlijn en machinistenrichtlijn niet van toepassing zijn alleen personen die aan bepaalde eisen voldoen een functie kunnen uitoefenen waarbij veiligheidskritieke taken worden verricht. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de functie van bestuurder van een spoorvoertuig of van verkeersleider. Het artikel bevat de mogelijkheid om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur specifieke eisen te stellen aan dergelijke functies. Bij het verrichten van veiligheidskritieke taken is een goede lichamelijke en geestelijke gezondheid evenals het vermogen tot communiceren cruciaal. Op grond van het artikel kan een minimumleeftijdsgrens worden bepaald. Daarnaast kunnen specifieke eisen worden gesteld om te waarborgen dat degene die de functie uitoefent de voertaal zodanig beheerst dat hij de procescommunicatie die in het kader van de functie wordt gevoerd, kan begrijpen en voeren. Verder mag de veiligheidsfunctionaris geen lichamelijke of geestelijke beperkingen hebben die het op een goede wijze uitoefenen van de functie in de weg staan. Dit kan blijken uit een geneeskundige verklaring afgegeven door een deskundige die door het bestuursorgaan is aangewezen om het onderzoek naar de geschiktheid te verrichten. Het bestuursorgaan kan hiertoe bijvoorbeeld een regionale GGD aanwijzen.

Een bevoegdheidsbewijs vormt voor een legitimatiebewijs waarmee hij tegenover derden kan aantonen dat degene die een functie met veiligheidskritieke taken verricht deze mag uitoefenen. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld over het verstrekken van een dergelijk bewijs.

Artikel 5.16 Personeel op spoorwegen met gebruiksfuncties g en h (art 5 Bbs)

Op grond van artikel 5.1 geldt voor actoren op private spoorwegen voor eigen gebruik en op spoorwegen voor strikt lokaal, historisch of toeristisch gebruik reeds een zorgplicht voor de geschiktheid en bekwaamheid van personeel. Artikel 5.15 voorziet in een grondslag om in aanvulling op de zorgplicht voor het personeel enige specifieke regels te stellen over de geschiktheid van personeel met veiligheidskritieke taken.

Hoofdstuk 7**Artikel 7.1 De Nationale Veiligheidsinstantie (nieuw, art. 3, lid 7, art. 16, lid 2, en 17 svr, art. 19 mrl) en irl)**

De spoorwegveiligheidsrichtlijn verplicht iedere lidstaat een nationale veiligheidsinstantie in te stellen. Artikel 16 van deze richtlijn bepaalt dat een nationale veiligheidsinstantie wat betreft haar organisatie, wettelijke structuur en besluitvorming onafhankelijk is van enige spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder, aanvrager, aanbestedende dienst en iedere entiteit die overheidsopdrachten toekent. Mits deze onafhankelijkheid gewaarborgd wordt, kan de betrokken instantie een afdeling zijn binnen het voor transport bevoegde nationale ministerie.

In de huidige Spoorwegwet en de onderliggende regelgeving zijn de taken van de Nationale Veiligheidsinstantie neergelegd bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De minister heeft deze taken deels gemandateerd aan de ILT (Instellingsbesluit ILT en Besluit aanwijzing toezichthouders spoorwegen) en de stichting Veiligheid en Vakmanschap Railvervoer (VVRV) (Besluit mandaat, volmacht en machtiging Stichting VVRV). Op dit moment heeft de wetgever niet expliciet een nationale veiligheidsinstantie aangewezen. Om overeenkomstig het uitgangspunt van dit wetsvoorstel zo dicht mogelijk bij de tekst van de spoorwegveiligheidsrichtlijn aan te sluiten, worden taken en bevoegdheden die volgens de richtlijnen moeten worden uitgevoerd door de nationale veiligheidsinstantie van een lidstaat in het wetsvoorstel geattribueerd aan een organisatie, genaamd de Nationale Veiligheidsinstantie.

In artikel 7.1 wordt voorgesteld dat de Nationale Veiligheidsinstantie een dienst is binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De bedoeling is dat (een onderdeel van) de ILT functioneert als de Nationale Veiligheidsinstantie. Voor zover het wenselijk is dat de huidige taken van de VVRV onder de nieuwe wetgeving uitgevoerd blijven worden door die organisatie, zal de ILT als Nationale Veiligheidsinstantie die taken aan de VVRV kunnen mandateren.

In het tweede lid van artikel 7.1 staat dat de Nationale Veiligheidsinstantie belast is met de uitvoering van de taken, bedoeld artikel 16, tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. In artikel 16, tweede lid, van die richtlijn zijn de taken opgesomd waarmee de Nationale Veiligheidsinstantie in ieder geval is belast. De taken betreffen het afgeven van vergunningen en certificaten en het houden van toezicht op de naleving van de uit de spoorwegveiligheidsrichtlijn voortvloeiende verplichtingen, en het Europees Spoorwegbureau ondersteunen bij de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van unieke veiligheidscertificaten en de veiligheidsregelgeving monitoren. De Nationale Veiligheidsinstantie heeft tevens enkele taken op grond van de machinistenrichtlijn en de interoperabiliteitsrichtlijn. Naar deze taken wordt ook verwezen in het derde lid van het voorgestelde artikel.

Artikel 16, tweede lid, aanhef en onderdeel i, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn bepaalt dat de nationale veiligheidsinstantie mede belast is met het monitoren, promoten en, waar nodig, handhaven en bijwerken van de veiligheidsregelgeving. Dit betekent in ieder geval dat de Nationale Veiligheidsinstantie de taak heeft om, in voorkomend geval, de behoefte of noodzaak van actualisering van de nationale regelgeving te signaleren. De bevoegdheid tot vaststelling van algemeen verbindende voorschriften wordt in het Nederlandse wetgevingsstelsel niet toegekend aan een ambtelijke functionaris die geen zelfstandig bestuursorgaan is. Het vaststellen van algemeen verbindende voorschriften op grond van deze wet zal bij algemene maatregel van bestuur of ministeriële regeling plaatsvinden. Het vierde lid van het voorgestelde artikel verduidelijkt dat de bevoegdheden van de Nationale Veiligheidsinstantie zich niet uitstrekken tot het wijzigen van de nationale regelgeving.

In de ministeriële regeling krachtens het voorgestelde artikel 7.1, derde lid, zal onder meer worden geregeld dat de Nationale Veiligheidsinstantie in de uitoefening van haar taken de beginselen van de relevante gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor het uitoefenen van toezicht toepast, bedoeld in artikel 6, lid 1, onder c, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, en er op toezien dat in het kader van de toezichtactiviteiten met name de toepassing door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders wordt gecontroleerd (artikel 17, eerste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn).

Artikel 7.2 Waarborgen onafhankelijkheid Nationale Veiligheidsinstantie (nieuw)

Artikel 7.2 geeft uitwerking aan het vereiste van onafhankelijkheid van de Nationale Veiligheidsinstantie. De regels komen overeen met de Aanwijzingen inzake de Rijksinspecties. Het voornemen is de ILT als Nationale Veiligheidsinstantie aan te wijzen.

De Aanwijzingen zijn reeds van toepassing op deze rijksinspectie. Aangezien de Aanwijzingen alleen van toepassing zijn op rijksinspecties en uit artikel 7.1 niet automatisch volgt dat de door de minister aangewezen dienst een rijksinspectie is, wordt voorgesteld voor de volledigheid de bepalingen ter bescherming van de onafhankelijkheid van de Nationale Veiligheidsinstantie op te nemen.

Artikel 7.3 Jaarverslag van Nationale Veiligheidsinstantie (19 svr)

De Nationale Veiligheidsinstantie publiceert in overeenstemming met artikel 19 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn jaarlijks een verslag over haar activiteiten in het voorafgaande kalenderjaar.

Het jaarverslag dat de Nationale Veiligheidsinstantie ter uitvoering van artikel 19 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn publiceert moet jaarlijks uiterlijk 30 september aan het Europees Spoorwegbureau worden toegezonden. Deze bepaling van de richtlijn is op dit moment niet in de Spoorwegwet geïmplementeerd, omdat het uitbrengen van een dergelijk verslag nu in wetstechnische zin als feitelijk handelen door de minister wordt aangemerkt. In het wetsvoorstel is het met de wettelijke introductie van de Nationale Veiligheidsinstantie en haar onafhankelijke positie in de taakuitvoering wenselijk om deze uit de richtlijn voortvloeiende plicht in de wet op te nemen.

Het verslag moet op grond van artikel 19, tweede lid, van de richtlijn informatie bevatten over:

- de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor, met inbegrip van een overzicht op lidstaatniveau van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, overeenkomstig artikel 5, eerste lid, van de richtlijn;
- belangrijke wijzigingen in de wet- en regelgeving betreffende de veiligheid op het spoor;
- de ontwikkeling van de veiligheidscertificering en de veiligheidsvergunning;
- de resultaten van en ervaringen met het toezicht op infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen, waaronder het aantal inspecties en audits en de uitkomsten ervan;
- overeenkomstig artikel 15 van de richtlijn toegestane afwijkingen van het systeem voor de certificering van met onderhoud belaste entiteiten, en
- de ervaringen van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders met de toepassing van de relevante gemeenschappelijke veiligheidsmethoden, bedoeld in artikel 6 van de richtlijn.

Deze verslagleggingsplicht van de Nationale Veiligheidsinstantie is een andere verplichting dan de verplichting van de ILT om jaarlijks een jaarverslag op te stellen ingevolge artikel 4 van het Instellingsbesluit Inspectie Leefomgeving en Transport.

Artikel 7.4 Taken ACM toezicht (70 Spw)

Artikel 55 van de sera-richtlijn verplicht tot het instellen van een nationale toezichthoudende instantie voor de spoorwegsector. De sera-richtlijn is van toepassing op de spoorwegen met de gebruiksfuncties, bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdelen a tot en met d (het voorgestelde artikel 2.1). In het voorgestelde artikel 7.4 staat dat de Autoriteit Consument en Markt (ACM) deze rol vervult ten aanzien van de spoorwegen met die gebruiksfuncties. De werkzaamheden van de Autoriteit Consument en Markt hebben tot doel het bevorderen van goed functionerende markten. Daaronder wordt verstaan het bewaken, bevorderen en beschermen van een effectieve mededinging en gelijke concurrentievoorwaarden op markten en het wegnemen van belemmeringen daarvoor (artikel 2, vijfde lid, van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt). De toezichthouder is een overheidsinstantie die organisatorisch, functioneel, hiërarchisch en in besluitvorming onafhankelijk is van onder meer infrastructuurbeheerders, de capaciteit toewijzende instanties en autoriteiten die betrokken zijn bij de gunning van

openbare dienstcontracten. De onafhankelijkheid, onpartijdigheid van de toezichthouder en de verplichting van de lidstaat om de ACM afdoende personele capaciteit ter beschikking te stellen (artikel 56, vijfde lid, van de sera-richtlijn) zijn gewaarborgd met de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt. In deze wet staan de toezichts- en onderzoeksbevoegdheden van de ACM op de spoorwegsector. Ook de aanwijzing van ambtenaren van de ACM door de ACM geschiedt op basis van deze wet (artikel 12a van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt).

In het voorgestelde artikel 7.4, tweede lid, staat een opsomming van de onderwerpen artikelen waar de ACM toezicht op houdt. De ACM is bevoegd toezicht te houden op de naleving van onder andere de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder, de onafhankelijke uitoefening van de essentiële functies, de onpartijdige uitvoering van de verkeersleiding en de onderhoudsplanning, het uitbesteden van taken en werkzaamheden door de infrastructuurbeheerder en de financiële transparantie van de infrastructuurbeheerder. Daarnaast is de ACM bevoegd er op toe te zien dat de functies van verkeersleiding, vernieuwingsplanning en geplande/niet-geplande onderhoudswerkzaamheden op een niet-discriminerende en transparante wijze worden uitgeoefend. Tot slot houdt ACM toezicht op het uitvoeren van een objectieve economische evenwichtstoets bij aanvragen tot toegang tot de infrastructuur. Artikel 55 van de sera-richtlijn verplicht tot het instellen van een nationale toezichthoudende instantie voor de spoorwegsector. De sera-richtlijn is van toepassing op de spoorwegen met de gebruiksfuncties, bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdelen a tot en met d. In het voorgestelde artikel 7.4 staat dat de Autoriteit Consument en Markt (ACM) deze rol vervult. De werkzaamheden van de Autoriteit Consument en Markt hebben tot doel het bevorderen van goed functionerende markten. Daaronder wordt verstaan het bewaken, bevorderen en beschermen van een effectieve mededinging en gelijke concurrentievoorwaarden op markten en het wegnemen van belemmeringen daarvoor (artikel 2, vijfde lid, van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt). De toezichthouder is een overheidsinstantie die organisatorisch, functioneel, hiërarchisch en in besluitvorming onafhankelijk is van onder meer infrastructuurbeheerders, de capaciteit toewijzende instanties en autoriteiten die betrokken zijn bij de gunning van openbare dienstcontracten. De onafhankelijkheid, onpartijdigheid van de toezichthouder en de verplichting van de lidstaat om de ACM afdoende personele capaciteit ter beschikking te stellen (artikel 56, vijfde lid, van de sera-richtlijn) zijn gewaarborgd met de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt. In deze wet staan de toezichts- en onderzoeksbevoegdheden van de ACM op de spoorwegsector. Ook de aanwijzing van ambtenaren van de ACM door de ACM geschiedt op basis van deze wet (artikel 12a van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt).

In het voorgestelde artikel 7.4, tweede lid, staat een opsomming van de onderwerpen waar de ACM toezicht op houdt. De ACM is bevoegd toezicht te houden op de naleving van onder andere de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder, de onafhankelijke uitoefening van de essentiële functies, de onpartijdige uitvoering van de verkeersleiding en de onderhoudsplanning, het uitbesteden van taken en werkzaamheden door de infrastructuurbeheerder en de financiële transparantie van de infrastructuurbeheerder. Daarnaast is de ACM bevoegd er op toe te zien dat de functies van verkeersleiding, vernieuwingsplanning en geplande/niet-geplande onderhoudswerkzaamheden op een niet-discriminerende en transparante wijze worden uitgeoefend. Tot slot houdt ACM toezicht op het uitvoeren van een objectieve economische evenwichtstoets bij aanvragen tot toegang tot de infrastructuur.

Artikel 7.5 Taken ACM onderzoek, consultatie, concessieverlening (70, vierde tot en met zesde lid, Spw)

De ACM kan de toestand van de concurrentie op de markt voor spoorvervoerdiensten onderzoeken op een verzoek van een aanvrager die meent te zijn benadeeld door infrastructuurbeheerder, spoorwegonderneming of exploitant van een dienstvoorziening

(artikel 56, eerste lid, van de sera-richtlijn). Dat neemt niet weg dat de ACM ook uit eigen beweging de concurrentieontwikkelingen op de spoorwegmarkt aan een onderzoek kan onderwerpen (het voorgestelde artikel 7.5, eerste lid). Zij gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuurbeheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om de aanvragers te discrimineren (artikel 56, tweede lid, van de sera-richtlijn). Daarnaast kan de ACM de toewijzingsprocedure en het resultaat daarvan onderzoeken, de heffingsregeling, de hoogte of structuur van de infrastructuurheffingen, de toegangsregelingen, de eerlijke en niet-discriminerende behandeling door de beheerder van spoorwegondernemingen met betrekking tot de verkeersleiding, de vernieuwingsplanning en het geplande of niet-geplande onderhoud aan de spoorweginfrastructuur, en de naleving van voorschriften in artikel 2, dertiende lid, en de artikelen 7 tot en met 7 quinquies van de gewijzigde SERA-richtlijn. Het verslag dat de ACM publiceert is de zogeheten Spoormonitor.

Artikel 56, achtste lid, van de richtlijn bepaalt dat de informatie die de ACM kan opvragen ten behoeve van de uitoefening van haar taken, ook informatie bevat die nodig is voor statistische en marktwaarnemingsdoeleinden. Op basis hiervan is in artikel 7.5, tweede lid, van deze wet voorgesteld dat de ACM in het kader van de uitoefening van haar taken ook informatie mag vragen voor de hiervoor genoemde doelen. Uiteraard laat het voorgaande de bestaande regels over persoonsbescherming onverlet.

Het voorgestelde artikel 7.5, derde lid, heeft implementatie van artikel 56, zevende lid, van de sera-richtlijn tot doel. De ACM peilt op regelmatige basis de meningen en visie van de vertegenwoordigers van de gebruikers van spoorvervoerdiensten over die diensten, om daar in de uitoefening van zijn taken rekening mee te houden. De consultatie zal in ieder geval een keer per twee jaar worden gehouden. De ACM kan, indien zij dat wenst, de spoormonitor als kader voor de consultatie gebruiken.

Het voorgestelde artikel 7.5, vierde lid gaat over artikel 13, vierde lid, van de sera-richtlijn. Gelet op dat artikel moet de ACM een redelijke termijn vaststellen waarbinnen een exploitant van een dienstvoorziening moet reageren op een verzoek om toegang tot een dienstvoorziening of levering van een dienst als bedoeld in punt 2 van bijlage II van de richtlijn. Toegang tot bijvoorbeeld een wasstraat of een tankplaat is van belang voor de exploitatie van een treindienst. Het is daarom voor de verzoekende partij van belang dat binnen een afzienbare termijn duidelijkheid wordt verkregen over zijn verzoek. Door het vooraf bepalen van een reactietermijn, wordt voorkomen dat een exploitant een – mogelijk – concurrerend bedrijf benadeelt door een beslissing op een verzoek tot toegang gedurende lange tijd uit te stellen. De termijn bedraagt bij een voldoende gespecificeerd verzoek 20 of 30 dagen, afhankelijk van de dienstvoorziening (artikel 3, tweede en derde lid van het Besluit beantwoordingstermijn voor verzoeken om toegang tot, en levering van diensten in een dienstvoorziening). Andere voorschriften rond toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten daarbinnen (de huidige artikelen 13 tot en met 18 van het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruiimte), komen in de regelgeving te staan die onder meer is gebaseerd op artikel 5.8.

Artikel 7.6 Taak ACM ex ante goedkeuring (art. 63, tweede en derde lid, Spw)

Een infrastructuurbeheerder stelt een methode vast voor de toerekening van de kosten van het minimumtoegangspakket dat aan spoorwegondernemingen wordt aangeboden (artikel 2.24, zesde lid). Dat doet de infrastructuurbeheerder met inachtneming van het kader voor vergoedingen voor het gebruik van infrastructuur en diensten dat op artikel 2.24, eerste lid, is gebaseerd. Artikel 30, achtste lid, van de sera-richtlijn maakt het de lidstaat mogelijk de methode voor toerekening te onderwerpen aan een goedkeuringsprocedure ex ante. Met het voorgestelde artikel 7.6 wordt van deze mogelijkheid gebruik gemaakt: de methode van toerekening behoeft de goedkeuring van de Autoriteit Consument en Markt. Bij de voorbereiding van het besluit kunnen de

zienswijzen van gerechtigden worden betrokken, overeenkomstig artikel 3:15 van de Algemene wet bestuursrecht (het voorgestelde artikel 7.6, eerste lid).

De goedkeuring is nader uitgewerkt bij ministeriele regeling die op artikel 7.6, tweede lid, is gebaseerd. De nadere voorschriften bevatten de materiële en formele aspecten van de procedure, zoals toetsingscriteria, hoor en wederhoor en termijnen.

Artikel 7.7 Benoeming leden ACM (71a Spw + 55 sera-richtlijn)

De sera-richtlijn, met name artikel 55, derde lid, bevat diverse eisen die de onafhankelijkheid van de toezichthouder op de spoormarkt borgen. Het gaat om de eisen aan de benoeming, kennis en ervaring van bestuursleden, de eis dat een bestuurslid zich onthoudt van besluitvorming als het een onderneming uit de spoorsector betreft waarmee dat lid gedurende een jaar voorafgaand aan de start van de procedure een directe of indirecte band onderhield en een afkoelingsperiode na het verlaten van de ACM. Voor zover de eisen niet al staan in artikel 3 van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt, zijn de eisen neergelegd in het voorgestelde artikel 7.7.

Artikel 7.8 Aanvragen van ACM-onderzoek (71 Spw + bijlage IV sera-richtlijn)

Het voorgestelde artikel 7.8 geeft degene die gerechtigd is tot het sluiten van een toegangsovereenkomst en een kaderovereenkomst met een infrastructuurbeheerder, de mogelijkheid om bij de ACM een klacht in te dienen over een gepubliceerde, al dan niet gewijzigde netverklaring. Het klachtrecht is beperkt tot bepaalde gegevens die in de netverklaring bekend gemaakt zijn, waaronder de heffingsbeginselen, de tarieven en procedurele voorschriften voor capaciteitstoewijzing (onderdelen 2 en 3 van bijlage IV van de sera-richtlijn).

Artikel 7.9 Aanvragen van ACM-onderzoek (71 Spw + 56 sera-richtlijn)

In het eerste lid van het voorgestelde artikel 7.9 wordt geregeld door wie en over welke onderwerpen een aanvraag tot het doen van onderzoek door de ACM kan worden ingediend. Met 'andere betrokken partij' wordt bedoeld op concessieverleners als bedoeld in artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000 ten behoeve van openbaar vervoer per trein en andere natuurlijke personen of rechtspersonen die om commerciële redenen aantoonbaar belang hebben bij de verwerving van capaciteit voor het doen vervoeren van personen of lading door middel van spoorvervoerdiensten.

Onderdeel a betreft de vraag of er sprake is van enige vorm van oneerlijk handelen over de in artikel 56, eerste lid, van de richtlijn bedoelde onderwerpen. Dat zijn (1) de voorlopige en de definitieve versie van de netverklaring; (2) de daarin opgenomen criteria; (3) de toewijzingsprocedure en het resultaat daarvan; (4) de heffingsregeling; (5) de hoogte of de structuur van de infrastructuurheffingen tot betaling waarvan hij verplicht is of kan zijn; (6) de regelingen voor toegang en (7) de toegang tot en de heffingen voor het gebruik van diensten. Ingevolge onderdeel b kan ook een aanvraag worden gedaan ten aanzien van enige vorm van oneerlijk handelen in het kader van de toegangs- en de kaderovereenkomst. Onderdeel c gaat over de verdeling van restcapaciteit van diensten als bedoeld onder punt 2 van bijlage II van de richtlijn. Bij conflicterende verzoeken om toegang tot een dienstvoorziening of levering van een dienst als bedoeld in punt 2 van bijlage II van de richtlijn, dient de exploitant de verzoeken zoveel mogelijk met elkaar te verzoenen. Indien een conflict niet naar tevredenheid kan worden opgelost, kan een spoorwegonderneming een klacht als bedoeld in artikel 13, vijfde lid, van de richtlijn indienen bij de ACM. Het doel van dat artikel is dat – in casu – de ACM een uitspraak over een dergelijke klacht doet.

De ACM is ingevolge het voorgestelde artikel 7.9, derde lid, bevoegd tot het nemen van maatregelen die er voor zorgen dat een passend deel van de capaciteit wordt gegund aan de desbetreffende spoorwegonderneming. Het artikellid implementeert de verplichting voor de toezichthouder om de nodige maatregelen te nemen teneinde de situatie te verhelpen, als bepaald in artikel 56, negende lid, van de sera-richtlijn. Het gaat om maatregelen waarmee ongewenste marktontwikkelingen, zoals discriminatie

van aanvragers en marktverstoring worden bijgestuurd, met name op de eerder genoemde gebieden (1) tot en met (7).

De ACM neemt een klacht in behandeling, vraagt eventueel relevante informatie op, treedt in overleg met alle betrokken partijen, beslist na ontvangst van de informatie op de klacht de ACM op de klacht en stelt de betrokken partijen in kennis van het onderbouwde besluit. De ACM stelt met inachtneming van artikel 56, achtste en negende lid, van de sera-richtlijn de termijnen vast waarbinnen zij een besluit als bedoeld in het tweede lid neemt, en de termijnen voor het verstrekken van de voor het onderzoek benodigde gegevens en bescheiden (het voorgestelde artikel 7.9, vijfde lid). Die termijnen moeten in overeenstemming zijn met de in artikel 56 van de richtlijn genoemde termijnen. Voorgesteld wordt om artikel 4:15 van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing te verklaren. Zo wordt geborgd dat de ACM indien nodig de voor het onderzoek benodigde informatie kan opvragen.

Het voorgestelde artikel 7.9, vijfde lid, biedt de delegatiegrondslag voor het stellen van regels over de voor het onderzoek te verstrekken gegevens en bescheiden en de daarmee samenhangende uitwerking.

Artikel 7.10 Beleidsregels over mededingingsbegrippen (74 Spw)

De ACM voert een aantal taken uit op grond van deze wet. De ACM voert desbetreffende taken onder verantwoordelijkheid uit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Het voorgestelde artikel 7.10 bepaalt dat, indien de minister van Infrastructuur en Waterstaat beleidsregels vaststelt die betrekking hebben op de interpretatie van mededingingsregels, die regels in overeenstemming met de minister van Economische Zaken en Klimaat worden vastgesteld vanwege diens verantwoordelijkheid voor het mededingingsbeleid. Dit is conform artikel 21 van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen, waarin is bepaald dat «Onze Minister» beleidsregels kan vaststellen met betrekking tot de taakuitoefening door een zelfstandig bestuursorgaan. Dat is op grond van die wet «Onze Minister wie het aangaat», dat wil zeggen de minister onder wie de desbetreffende wet ressorteert.

Artikel 7.11 Aanwijzing toezichthouders door Minister (69 Spw en 42 WIs, eerste lid)

Het voorgestelde artikel 7.11, eerste lid bepaalt dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat de ambtenaren van de Nationale Veiligheidsinstantie aanwijst voor het toezicht op de spoorwegen waarop de spoorwegveiligheidsrichtlijn, interoperabiliteitsrichtlijn en machinistenrichtlijn van toepassing zijn. Het betreft taken die ingevolge die richtlijnen aan de nationale veiligheidsinstantie zijn opgedragen. Het lid voorziet in een afbakening met de toezichthoudende bevoegdheid van de ACM (artikel 7.4) en de specifieke bevoegdheid van ProRail voor het toezicht op de handhaving van artikel 1.4 met betrekking tot rijksspoorwegen.

Het tweede lid bepaalt dat de minister ook de personen aanwijst die toezicht houden op de naleving van de regels die betrekking hebben op spoorwegen met de gebruiksfuncties, bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdelen e tot en met h. Op grond van dit lid worden door de minister dus ook de personen aangewezen die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van het bij of krachtens dit wetsvoorstel bepaalde over lokale spoorwegen of het vervoer daarover, waarmee ten aanzien van lokale spoorwegen – zoals onder de Wet lokaal spoor ook het geval is – sprake is van Rijkstoezicht. Het voorgestelde artikel 7.11 bevat enige bijzondere bepalingen voor de relatie tussen de toezichthouder voor de lokale spoorwegen en het bevoegd gezag voor de lokale spoorwegen.

De personen die op grond van het voorgestelde eerste en tweede lid worden belast met het toezicht beschikken over de in paragraaf 5.2 van de Awb neergelegde bevoegdheden. Daarbij wordt rekening gehouden met de regel dat binnen een

rijksinspectie een organisatorische of functionele scheiding bestaat tussen toezichtstaken en uitvoerende taken zoals vergunningverlening (aanwijzing 6 van de Aanwijzingen inzake de rijksinspecties en eventuele regels op grond van artikel 7.1, vijfde lid, van het wetsvoorstel). Voor een goede behartiging van de toezichtstaken – en ook om de schijn van partijdigheid of vooringenomenheid daarbij te voorkomen – is het van belang dat een inspecteur die in belangrijke mate betrokken is geweest bij (de advisering over) de verlening van een vergunning, vervolgens niet belast wordt met het toezicht op de vergunninghouder.

Artikel 7.12 Toezichttaak ProRail

Het voorgestelde artikel 7.12 gaat over de zorgplicht ten aanzien van de spoorweginfrastructuur. In het kader van het Wetsvoorstel publiekrechtelijke omvorming ProRail zal de bevoegdheid tot handhaving van artikel 1.4 rechtstreeks aan de ProRail worden geattribueerd. In het voorgestelde eerste lid, wordt die bevoegdheid overgenomen.

Artikel 7.13 Taakuitoefening toezichthouder lokale spoorwegen (42 Wls)

Bij besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat worden onder andere de personen aangewezen die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van het bij of krachtens dit wetsvoorstel bepaalde over lokale spoorwegen of het vervoer daarover. Het voorgestelde artikel 7.13 regelt de relatie tussen de toezichthouder en het bevoegd gezag voor de lokale spoorwegen. De toezichthouder kan zijn taken uit eigen beweging uitvoeren of op verzoek van de verantwoordelijke decentrale overheid. De minister van Infrastructuur en Waterstaat blijft verantwoordelijk voor de kwaliteit van het toezicht en de wijze waarop de aangewezen personen toezicht houden bij het toezicht dat wordt uitgevoerd op verzoek van een decentrale overheid. Worden de toezichtstaken op verzoek van het bestuursorgaan verricht dan nemen zij daarbij ook de instructies van dat bestuursorgaan in acht. In ieder geval brengen de personen die toezicht houden altijd verslag uit aan het bevoegd gezag voor de lokale spoorweginfrastructuur met het oog op de bevoegdheid van dat bestuursorgaan om in voorkomend geval te besluiten tot bestuursrechtelijke handhaving (tweede lid). Ook neemt de toezichthouder de instructies van het bevoegd gezag in acht (derde lid).

Het voorgestelde artikel 7.13, vierde lid, biedt een grondslag om regels te stellen over de uitvoering van de toezichthoudende functie. Deze regels kunnen onder meer zien op het in rekening te brengen van de kosten die ingevolge het voorgestelde artikel worden gemaakt bij het bestuursorgaan op wie de zorgplicht voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur rust. Indien op grond van het voorgestelde vierde lid kosten in rekening worden gebracht bij een bestuursorgaan dan is sprake van een geldschuld als bedoeld in artikel 4:85 van de Algemene wet bestuursrecht. Titel 4.4 van de Algemene wet bestuursrecht is aldus van toepassing. Bij de vaststelling van de bedragen op grond van het vijfde lid, geldt vanzelfsprekend dat de geraamde baten niet boven de geraamde kosten mogen uitgaan.

Artikel 7.14 Informatieverstrekking aan ACM (70, zevende tot en met negende lid, Spw)

Een algemene, voor eenieder geldende plicht om de ACM desgevraagd de gegevens en bescheiden te verstrekken die redelijkerwijs nodig zijn voor de uitvoering van de taken van ACM overeenkomstig artikel 56, achtste lid, van sera-richtlijn, staat in artikel 6b van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt. De ACM kan dit afdwingen met een boete of een lastonder dwangsom (artikel 12m, eerste lid, onderdeel a, en derde lid, van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt).

Het voorgestelde artikel 7.14 gaat over de plicht om specifieke informatie aan de ACM te verstrekken. Verzochte informatie wordt verstrekt binnen een redelijke, door de

toezichthoudende instantie vastgestelde termijn. De te verstrekken informatie omvat alle informatie waarom de ACM verzoekt. Dat kan ook informatie zijn die nodig is voor statistische en marktwaarnemingsdoeleinden (artikel 56, achtste lid, van de sera-richtlijn). Onverminderd de bestaande bevoegdheden van de autoriteiten die bevoegd zijn voor gevallen van staatssteun, mag de toezichthoudende instantie aan de hand van de boekhouding ook conclusies trekken over gevallen van staatssteun, en deelt zij die gevallen zo nodig mee aan deze autoriteiten (artikel 56, twaalfde lid, sera-richtlijn).

Ter implementatie van artikel 31 van de sera-richtlijn staat in het voorgestelde artikel 7.14, eerste lid, dat de infrastructuurbeheerder en een exploitant van een dienstvoorziening op verzoek van de ACM informatie verstrekken over vergoedingen die zij aan spoorwegondernemingen in rekening brengen. Het gaat om vergoedingen voor het minimumtoegangspakket en vergoedingen voor het gebruik van dienstvoorzieningen. De berekening van de vergoedingen en het in rekening brengen ervan, zijn onderworpen aan de artikelen 2.25 en 2.26. Het artikellid is in feite een uitwerking van de bevoegdheid van ACM om informatie op te vragen bij de infrastructuurbeheerder, de aanvragers en elke belanghebbende derde (artikel 56, achtste lid, van de sera-richtlijn).

Naast de bevoegdheid tot het opvragen van gegevens, heeft de ACM op grond van de Mededingingswet de bevoegdheid om audits uit te voeren, waarmee onder meer artikel 56, twaalfde lid, van de sera-richtlijn is geïmplementeerd: de bevoegdheid van de toezichthouder om audits uit te voeren bij een infrastructuurbeheerder, een exploitant van een dienstvoorziening of een spoorwegonderneming om na te gaan of voldaan wordt aan de verplichting op basis van de richtlijn om een gescheiden boekhouding te voeren. De verplichting om de informatie over de boekhoudkundige scheiding, bedoeld in artikel 56, twaalfde lid, en bijlage VIII, van de sera-richtlijn te verstrekken, behoeft wel een wettelijke basis. Dit artikellid vormt die basis. De verplichting tot het verstrekken van de boekhoudkundige informatie bestaat voor zover de desbetreffende partij bij of krachtens deze wet verplicht is tot het voeren van een boekhoudkundige scheiding of een gescheiden administratie binnen de boekhouding.

In het voorgestelde artikel 7.14, derde lid, staat de verplichting van de infrastructuurbeheerder om de ACM als belanghebbende partij zo spoedig mogelijk in kennis te stellen van de niet-beschikbaarheid van infrastructuurcapaciteit als gevolg van niet-geplande onderhoudswerkzaamheden.

Artikel 7.15 Informatieverstrekking door ACM aan EC (72 Spw)

Het voorgestelde artikel 7.15 gaat over het volgende. De ACM gebruikt de gegevens of inlichtingen zij verkrijgt in verband met de uitvoering van haar taak, alleen voor zover dat noodzakelijk is voor de uitvoering van die taak of van enige andere ACM-taak. De ACM kan die gegevens of inlichtingen echter ook delen met bepaalde ontvangers voor – onder meer- de opsporing van strafbare feiten of de ondersteuning van een buitenlandse mededingingstoezichthouder (artikel 7, eerste en derde lid, van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt). Ingevolge het voorgestelde artikel 7.15, eerste lid, verstrekt de ACM voorts bepaalde informatie aan de Europese Commissie, informatie die de Europese Commissie nodig heeft om gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen vast te stellen. Deze uitvoeringshandelingen gaan onder meer over de procedure en de criteria voor de toegang tot dienstvoorzieningen. De informatie, bedoeld in 57, eerste lid, van de sera-richtlijn, betreffen de besluitvormingsbeginselen en besluitvormingspraktijk van de ACM, de hoofdpunten van haar procedures en de problemen met de interpretatie van omgezet spoorwegrecht van de Unie.

Het voorgestelde artikel 7.15, tweede lid, vormt een uitzondering op de regel dat de verstrekking van gegevens of inlichtingen, bedoeld in het eerste lid, uitsluitend onder geheimhouding plaatsvindt (artikel 7, vierde lid, onderdeel a, van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt). In plaats van geheimhouding wordt de informatie aan de Europese Commissie verstrekt met inachtneming van de vereiste bescherming van

persoonsgegevens en het vertrouwelijke karakter van bedrijfsgeheimen, overeenkomstig artikel 57, eerste lid, tweede alinea, van de sera-richtlijn (artikel 7.15, eerste lid).

Ingevolge het voorgestelde artikel 7.15, derde lid, houden de minister van Infrastructuur en Waterstaat en het bevoegd gezag voor de lokale spoorwegen in de hoedanigheid van concessieverleners, informatie bij om er voor te zorgen dat de oorsprong van bepaalde heffingen en het gebruik dat ervan wordt gemaakt, kan worden achterhaald, overeenkomstig artikel 12, vierde lid, van de sera-richtlijn. Het bevoegd gezag voor de lokale spoorwegen verstrekt die informatie aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, opdat deze kan voldoen aan het betreffend verzoek van de Europese Commissie. Het gaat om heffingen voor de exploitatie van een passagiersvervoerdienst per trein op trajecten tussen twee stations in Nederland (artikel 12, eerste lid, van de sera-richtlijn). Voor nadere uitleg over de heffingen wordt verwezen naar artikel 2.17.

Artikel 7.16 Informatieverstrekking van en door toezichthoudende instanties onderling (72a Spw)

Het voorgestelde artikel 7.16 implementeert de verplichting in de sera-richtlijn tot het opstellen van een gemeenschappelijk kader voor informatie-uitwisseling en samenwerking tussen de Autoriteit Consument en Markt, de Nationale Veiligheidsinstantie en de ILT, die namens de minister van infrastructuur en Waterstaat de vergunningverlenende autoriteit is (artikel 56, derde lid, tweede alinea, van de sera-richtlijn). Anders dan de in artikel 8 van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt bedoelde informatieverstrekking gaat het hier om een tweezijdig instrument –dat wil zeggen een gezamenlijk opgesteld kader in plaats van eenzijdig opgelegde regels.

Het gemeenschappelijk kader biedt een mechanisme voor uitwisseling van informatie en voor het wederzijds doen van aanbevelingen over kwesties die van invloed kunnen zijn op de concurrentie op de spoorwegmarkt voor spoorwegdiensten en op de veiligheid, meer specifiek op het gebied van bedrijfsvergunningverlening. Doel van de informatie-uitwisseling en de samenwerking is dat genoemde autoriteiten bij hun besluiten rekening houden met eventuele gevolgen daarvan voor de veiligheid en voor de concurrentie op de spoorwegmarkt, om nadelige effecten voor de concurrentie of de veiligheid in de spoorwegsector te voorkomen. De samenwerking en de informatie-uitwisseling doen niet af aan de onafhankelijkheid van de autoriteiten. Als de desbetreffende autoriteit een aanbeveling niet overneemt, vermeldt zij dit onderbouwd in haar besluiten.

Artikel 7.17 Informatieverstrekking sera (96a Spw)

Het voorgestelde artikel 7.17 gaat over artikel 15 van de sera-richtlijn. In dat artikel is bepaald dat de Europese Commissie toezie op het gebruik van spoorwegnetten en de ontwikkeling van de kadervoorwaarden in de spoorwegsector. De Europese Commissie brengt daar om de twee jaar een rapportage over uit. De lidstaten rapporteren daartoe jaarlijks aan de Europese Commissie (artikel 15, vijfde lid, van de sera-richtlijn). De kadervoorwaarden gaan onder meer over de vergoeding voor het minimumtoegangspakket, de capaciteitstoewijzing, de investeringen in de spoorweginfrastructuur en de kwaliteit van spoorvervoerdiensten (artikel 15, vierde lid, van de sera-richtlijn). De informatie die de lidstaten op grond van artikel 15, vijfde lid, van de richtlijn jaarlijks aan de Europese Commissie moeten verstrekken, betreft het gebruik van de netten en de ontwikkeling van de kadervoorwaarden in de spoorwegsector. De Europese Commissie zal deze informatie gebruiken om het in de richtlijn aan haar opgedragen markttoezicht op de spoorwegsector uit te oefenen. De te verstrekken gegevens en informatie berusten bij verschillende partijen. Zo beschikt de minister over informatie met betrekking tot de verlening van bedrijfsvergunningen, investeringen in spoorweginfrastructuur en de kwaliteit van personenvervoerdiensten over het hoofdrailnet. De beheerder heeft de informatie over de capaciteitstoewijzing en de decentrale overheden hebben uit hoofde van hun rol als concessieverlener inzicht in de prijzen en de kwaliteit van personenvervoerdiensten via het regionaal spoor. In

artikel 7.19, eerste lid, is daarom voorgesteld om andere partijen te verplichten de minister die informatie te verstrekken die hij nodig heeft om aan de Europese Commissie te rapporteren. De decentrale overheden hebben taken op het gebied van verkeer en vervoer, onder meer op grond van onder de Wet personenvervoer 2000 en de Planwet verkeer en vervoer. Daarvoor krijgen zij jaarlijks via de Wet BDU verkeer en vervoer een brede doeluitkering van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De kosten voor het verstrekken van gegevens als bedoeld in het voorgestelde artikel 7.17, eerste lid, passen onder die jaarlijkse doeluitkering.

De Europese Commissie heeft op grond van artikel 18, zesde lid, van de sera-richtlijn, uitvoeringsverordening (EU) 2015/1100 van de Commissie van 7 juli 2015 betreffende de rapportageplicht van de lidstaten in het kader van het toezicht op de spoormarkt, opgesteld. Door in artikel 7.17, tweede lid, te bepalen dat de minister regels kan stellen over de te verstrekken informatie, is geborgd dat aan die maatregelen kan worden voldaan. Het verzoek om informatie als bedoeld in artikel 7.17 te verstrekken, kan ook andere partijen betreffen dan spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder.

Artikel 7.18 Informatieverstrekking svr en irl (96a Spw + 49 WIs)

Het voorgestelde artikel 7.18 gaat over het volgende. De Nationale Veiligheidsinstantie, de minister van Infrastructuur en Waterstaat en, voor zover het gaat over het gebruik of beheer van de lokale spoorweginfrastructuur, het bevoegd gezag voor de lokale spoorwegen behoeven voor de uitvoering van hun taken die voortvloeien uit deze wet informatie en inzage in boeken en bescheiden van spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder van de rijkspoorwegen respectievelijk vervoerders en beheerders (het voorgestelde artikel 7.18, eerste en derde lid). De informatie betreft onder meer vervoersprognoses en gegevens over gerealiseerd vervoer en dient de ontwikkeling, uitvoering en evaluatie van het verkeers- en vervoersbeleid. Het voorgestelde tweede lid breidt de informatieverplichting uit tot andere actoren die een rol hebben in het systeem van deze wet. Te denken valt aan fabrikanten, houders van spoorvoertuigen (zoals leasebedrijven) en conformiteitsbeoordelingsinstanties. Daarbij is de beperking opgenomen dat de informatie nodig is in het belang van de spoorwegbureauverordening, de spoorwegveiligheidsrichtlijn of de interoperabiliteitsrichtlijn. Het gebruik van de verkregen informatie is beperkt (artikel 7.18, vierde lid). Het voorgestelde artikel 7.18, vijfde lid, biedt de grondslag voor het stellen van nadere regels over het verstrekken van informatie en het geven van inzake in boeken en bescheiden door en aan genoemde partijen.

Het niet voldoen aan de informatieplicht van dit artikel is een misdrijf (artikelen. 1.1^e en 2, eerste lid, van de Wet op de economische delicten).

Artikel 7.19 Gebruik en verwerking persoonsgegevens 97 Spw

Het voorgestelde artikel 7.19 gaat over het volgende. Gegevens over de gezondheid vormen een bijzondere categorie persoonsgegevens als bedoeld in de AVG. Artikel 9, eerste lid, van de AVG verbiedt de verwerking van bijzondere categorieën van persoonsgegevens. Artikel 9, tweede lid, onderdeel h, van de AVG, in samenhang met artikel 9, derde lid, van die verordening biedt echter ruimte om van dat verbod af te wijken in lidstatelijk recht. In hoofdstuk zes van de wet is er in de artikelen 5.3, 5.5, 5.7, 5.10, 5.11, 5.13, 5.14 en 5.15 sprake van verwerking van de gegevens over de gezondheid in het kader van de beoordeling van de aanwezigheid van de geschiktheid voor een veiligheidsfunctie. Het voorgestelde artikel 7.19 betreft een grondslag voor het verwerken van gegevens over de gezondheid zoals bedoeld in de genoemde artikelen.

Artikel 7.20 Algemene verbodsbepaling (art. 74a Spw)

Het is verboden te handelen in strijd met voorschriften die aan de vrijstelling, vergunning, ontheffing, erkenning, certificaat of andere beschikking verbonden zijn.

Op diverse onderdelen in deze wet is sprake van verlening van een vergunning, ontheffing, certificaat, vrijstelling, erkenning of andere beschikking. Meestal kunnen daar voorschriften aan worden verbonden. Het voorgestelde artikel 7.20 is een algemene verbodsbepaling, waarmee het verbod is geformuleerd op het handelen in strijd met het handelen in strijd met de voorschriften die verbonden zijn aan vergunning, ontheffing, certificaat, vrijstelling, erkenning of andere beschikking.

Het voorgestelde artikel 7.20, tweede lid, is een algemeen verbod op het handelen in strijd met de regels die het bevoegd gezag voor de lokale spoorweginfrastructuur heeft opgesteld op basis van deze wet.

Artikel 7.21 Last onder dwangsom en bestuurlijke boete door ACM (art. 76, lid 2, Spw)

Gelet op het voorgestelde artikel 7.21 eerste lid, is de ACM bevoegd tot het opleggen van een last onder dwangsom in bepaalde gevallen. Onder last onder dwangsom wordt verstaan de herstelsanctie die een last tot geheel of gedeeltelijk herstel van de overtreding inhoudt en de verplichting tot betaling van een geldsom indien de last niet of niet tijdig wordt uitgevoerd (artikel 5:31d, van de Algemene wet bestuursrecht). Zie voor verdere bestuursrechtelijke bepalingen over de last onder dwangsom, paragraaf 5.3.2. van de Algemene wet bestuursrecht. In het eerste lid wordt verwezen naar bepalingen die alle verplichtingen uit de sera-richtlijn implementeren, zoals de financiële transparantie van een infrastructuurbeheerder.

Ter handhaving van genoemde verplichtingen kan de ACM ook een bestuurlijke boete opleggen, conform artikel 56, achtste lid, tweede alinea, van de sera-richtlijn (het voorgestelde artikel 7.21, tweede lid).

Bij het bepalen van de hoogte van de boete in het voorgestelde derde tot en met vijfde lid, is aangesloten bij artikel 57, eerste en vierde lid, van de Mededingingswet.

Artikel 7.22 Bestuursrechtelijke handhaving – last onder bestuursdwang (art 76 Spw incl Wet POP)

Artikel 7.22 voorziet in reparatoire bestuursrechtelijke handhaving voor de Nationale Veiligheidsinstantie, de minister van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail. Het opleggen van een last onder bestuursdwang leent zich voor situaties die hersteld kunnen worden en waarbij herstel op korte termijn ook wenselijk is. De bevoegdheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang is bewust niet beperkt tot de handhaving van een beperkt aantal artikelen of voorschriften. Zo wordt de mogelijkheid geboden om per geval te beoordelen of toepassing van reparatoire bestuursrechtelijke handhaving in de rede ligt.

De Nationale Veiligheidsinstantie is op grond van het eerste lid bevoegd tot het opleggen van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens dit wetsvoorstel gestelde verplichtingen met betrekking tot het zogenoemde EU-gereguleerd spoor (spoorwegen met de gebruiksfuncties, bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdelen a tot en met d), met uitzondering van de plichten ten aanzien waarvan de ACM de bestuursrechtelijke handhavingsbevoegdheid heeft en van de plichten in artikel 1.4 waarvoor ProRail op grond van het derde lid bevoegd is tot bestuurlijke handhaving.

Op grond van het tweede lid is de minister van Infrastructuur en Waterstaat bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang voor niet-EU-gereguleerd spoor (de gebruiksfuncties, bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, onderdelen e tot en met h) voor zover het rijksspoorwegen of private spoorwegen betreft. De bevoegdheid voor bestuursrechtelijke handhaving van de voor lokaal spoor geldende regels ligt immers bij het bevoegd gezag voor de lokale spoorwegen. De handhavingsbevoegd van de minister ziet niet op artikel 1.4 voor zover die aan ProRail is opgedragen in het derde lid.

De bevoegdheid tot het verlenen van ontheffingen van het verbod, bedoeld in het voorgestelde artikel 1.4, vijfde lid, is geattribueerd aan ProRail. In samenhang hiermee is ProRail ook bevoegd om handhavend op te treden ter zake van overtreding van artikel 1.4, eerste en tweede lid, en ter zake van de overtreding van de voorschriften die op de ontheffing betrekking hebben. De bestuursdwangbevoegdheid voor de zogenoemde beperkingengebiedactiviteiten spoor als bedoeld in de Omgevingswet berust bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat op grond van artikel 18.4 van de Omgevingswet.

Artikel 7.23 Bestuursrechtelijke handhaving dagelijks bestuur (art. 43 WIs)

Het voorgestelde artikel 7.23, tweede lid, biedt aan het dagelijks bestuur van de vervoerregio de bevoegdheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang voor zover er sprake is van handhaving van verplichtingen die betrekking hebben op lokale spoorwegen of vervoer daarover. Gedeputeerde staten hebben deze bevoegdheid reeds op basis van artikel 122 van de Provinciewet.

Artikel 7.24 Bestuurlijke boete (art. 77 Spw incl. Wet POP en 44 WIs)

Het voorgestelde artikel 7.24 betreft punitieve handhaving door middel van het opleggen van een bestuurlijke boete. Het hanteren van de bestuurlijke boete voor een aantal specifieke overtredingen kan het reparatoire instrumentarium kracht bij zetten. Met het opleggen van de bestuurlijke boete vervalt de mogelijkheid de overtreding strafrechtelijk te handhaven. De toepassing van de bestuurlijke boete is voor de in dit artikel genoemde overtredingen doelmatiger dan strafrechtelijke afdoening: nadat is vastgesteld dat een wettelijk verbod is overtreden of niet is voldaan aan een bepaalde verplichting kan daar – als het ware in één beweging – de passende sanctie voor worden opgelegd. Gelet op het relatief geringe aantal zaken loont het bovendien de moeite niet om binnen het strafrechtelijk apparaat de zeer specialistische deskundigheid op te bouwen die voor strafrechtelijke afdoening nodig is.

Op grond van het eerste lid kan de Nationale Veiligheidsinstantie een bestuurlijke boete opleggen voor overtreding van de regels die zien op de gebruiksfuncties a tot en met d – het zogenoemde EU-gereguleerd spoor. In het tweede lid is bepaald dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat bevoegd is tot het opleggen van een bestuurlijke boete voor bepaalde overtredingen met betrekking tot rijksspoorwegen en private spoorwegen, voor zover dergelijke spoorwegen in de gebruiksfuncties e tot en met h zijn ingedeeld.

Het voorgestelde derde lid ziet op de punitieve handhaving ten aanzien van de lokale spoorweginfrastructuur door gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur. De procedure die moet worden gevolgd bij het opleggen van een bestuurlijke boete is geregeld in afdeling 5.4.2 van de Awb.

Het voorgestelde artikel 7.24, vierde lid, biedt een grondslag voor de infrastructuurbeheerder om bestuurlijke boetes op te leggen ter zake van overtreding van voorschriften die zijn verbonden aan een ontheffing die is gebaseerd op artikel 1.4, vijfde lid.

Artikel 7.25 Bestuurlijke boete melding incidenten en ongevallen

Voor de toelichting op het voorgestelde artikel 7.25 wordt verwezen naar de toelichting op artikel 3.21. Over het voorgestelde tweede lid wordt nog opgemerkt dat artikel 5:41 van de Algemene wet bestuursrecht er aan in de weg staat dat een bestuurlijke boete wordt opgelegd als er geen sprake is van een verwijtbaar tekortschieten in de beroepsverantwoordelijkheid.

Artikel 7.26 Hoogte bestuurlijke boete (80 SPW)

Het voorgestelde artikel 7.26 ziet op de hoogte van de bestuurlijke boetes. Het voorgestelde eerste lid biedt een grondslag om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen over de hoogte van de bestuurlijke boete die voor een overtreding of voor categorieën van overtredingen als bedoeld in artikel 20, eerste of tweede lid, kan worden opgelegd. In het voorgestelde tweede lid zijn conform artikel 5:46, eerste lid, van de Awb de maximale hoogtes van de op te leggen boete vastgelegd. Voor de maximale hoogte van de boete voor ondernemingen wordt € 225.000,- voorgesteld. Voor de maximale hoogte van de boete voor natuurlijke personen, niet zijnde ondernemingen, wordt een bedrag van € 5.700,- voorgesteld. Deze bedragen komen overeen met de bedragen, genoemd in artikel 80 van de huidige Spoorwegwet.

Artikel 7.27 Opsporing strafbaar gestelde feiten (86 Spw en 45 WIs)

Het voorgestelde artikel 7.27 gaat over de aanwijzing van ambtenaren die zijn belast met de opsporing van feiten die in het kader van de Spoorwegwet strafbaar zijn gesteld. Dat zijn in de eerste plaats de officieren van justitie, politieambtenaren, marechaussees en de opsporingsambtenaren van de bijzondere opsporingsdiensten -waaronder de Inlichtingen- en Opsporingsdienst van de ILT (artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering). In de tweede plaats zijn dat de buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) die krachtens artikel 17, eerste lid, onderdeel 2°, van de Wet op de economische delicten zijn aangewezen door de minister van Justitie en Veiligheid, om economische delicten op te sporen. Dit zijn bijvoorbeeld boa's van de NS (Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar NS Groep N.V., Veiligheid en Service 2019) of de inspecteurs van de ILT (Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar ILT 2017). Deze zijn niet alleen belast met de opsporing van feiten die op grond van de Spoorwegwet strafbaar zijn gesteld, maar onder meer ook met de opsporing van (dreigend) geweld tegen henzelf (artikelen 179 tot en met 182 en 184 van het Wetboek van Strafrecht) (artikel 7.28, eerste lid).

In de derde plaats zijn de buitengewoon opsporingsambtenaren die op grond van het tweede lid als buitengewoon opsporingsambtenaar zijn aangemerkt, belast met de opsporing van feiten die in het kader van de Spoorwegwet strafbaar zijn gesteld. Dat zijn personen, aangewezen door de minister van Veiligheid en Justitie en de minister van Infrastructuur en Waterstaat (artikel 142, eerste lid, onderdeel b, van het Wetboek van Strafvordering).

Opsporingsambtenaren van de bijzondere opsporingsdiensten en de buitengewoon opsporingsambtenaren hebben bevoegdheden binnen het kader van de Spoorwegwet, afhankelijk van hun functie en met voorwaarden omkleed. Met inachtneming daarvan kunnen zij elke plaats betreden en doorzoeken, een verdachte staande houden of aanhouden, aan zijn kleding onderzoeken en voorwerpen die de verdachte bij zich draagt of met zich mee voert, onderzoeken. Zij kunnen daarnaast vingerafdrukken en foto's van de verdachte nemen (de artikelen 55 tot en met 55c, van het Wetboek van Strafvordering). Zij zijn daarnaast bevoegd om in het kader van onderzoek naar feiten die bij of krachtens de Spoorwegwet strafbaar zijn gesteld, de verdachte te bevelen mee te werken aan alcohol- en verdovende middelenonderzoek.

De publicatieplicht van besluiten tot aanwijzing van opsporingsambtenaren (artikel 7.28, derde lid) is overeenkomstig artikel 17, vierde lid, van de Wet op de economische delicten, geformuleerd.

Artikel 7.28 Strafbare feiten (87 Spw en 46 WIs)

Het voorgestelde artikel 7.28 legt vast welke overtredingen als strafbare feiten worden aangemerkt. De in dit artikel voorgestelde sancties zijn verdeeld in drie niveaus. Het eerste lid gaat over overtredingen waarop het laagste sanctieniveau van toepassing is, bijvoorbeeld spoorlopen. Het tweede lid gaat over overtredingen waarop een hoger sanctieniveau van toepassing is, zoals het verwijderen van spoorweginfrastructuur door bijvoorbeeld koperdiefstal. De artikelen 164, 165 en 351 van het Wetboek van Strafrecht zijn bepalingen over gevaar zettende en gevaar veroorzakende handelingen met betrekking tot het spoor. Overtreding van de artikelen van het Wetboek van Strafrecht levert een misdrijf op. Het derde lid gaat over misdrijven waarop het in dit kader hoogste sanctieniveau van toepassing is. Een voorbeeld daarvan is het onder invloed van alcohol uitoefenen van een veiligheidsfunctie (zoals het besturen van een trein) terwijl men weet dat men daardoor niet in staat kan worden geacht tot behoorlijke uitoefening van die functie. Voor de hoogte van de strafmaat is aangesloten bij artikel 11.10 van de Wet luchtvaart omdat dat over vergelijkbare overtredingen en misdrijven gaat.

Artikel 7.29 Opleggen verbod uitoefenen functie (88 Spw en 47 WIs)

De opsporingsambtenaar of buitengewoon opsporingsambtenaar kan de persoon die onder invloed is van drugs, alcohol of bepaalde medicijnen, en die daardoor niet meer behoorlijk zijn veiligheidsfunctie kan uitoefenen of behoorlijk toezicht daarop kan houden, tijdelijk verbieden aan het werk te gaan of te blijven (het voorgestelde artikel 7.29, eerste lid). Dit geldt ook als de (buitengewoon) opsporingsambtenaar niet heeft waargenomen dat de veiligheidsfunctionaris ook ander gevaarzettend gedrag vertoonde dan het onder invloed verkeren tijdens de uitoefening van zijn functie. De (buitengewoon) opsporingsambtenaar kan de veiligheidsfunctionaris maximaal 24 uur een verbod opleggen.

Artikel 7.30 Nader onderzoek bij verdenking (89 Spw en 48 WIs)

De veiligheidsfunctionaris die er van wordt verdacht onder invloed van alcohol, verdovende middelen of bepaalde medicijnen zijn functie te hebben uitgeoefend of toezicht daarop te hebben gehouden, of degene die hem die functie of dat toezicht doet uitoefenen, kan worden verplicht om mee te werken aan een ademonderzoek of bloedonderzoek waarmee onder meer het alcoholgehalte kan worden vastgesteld (het voorgestelde artikel 7.30, eerste en tweede lid). De verdachte is verplicht aan dit bevel gehoor te geven (artikel 7.30, vijfde lid). Tenzij aannemelijk is dat medewerking om bijzondere geneeskundige redenen onwenselijk is (artikel 7.30, zesde lid). In dat geval kan hem worden bevolen een ander onderzoek te ondergaan waarmee hetzelfde kan worden vastgesteld (artikel 7.30, zevende lid). Daarbij kan worden gedacht aan een urineonderzoek. De weigering om aan de bovengenoemde bevelen gehoor te geven wordt strafbaar gesteld in artikel 7.30.

Het voorgestelde artikel 7.30 achtste lid, vormt de delegatiegrondslag voor het stellen van nadere regels. Deze voorzien onder meer in de situatie waarin een verdachte niet in staat is om zijn wil kenbaar te maken. Daarnaast is de Regeling alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer van toepassing.

Artikel 7.31 Toezicht en handhaving Europese regelgeving (81 SpW)

Het Europese recht op het terrein van het spoorvervoer voorziet inmiddels in een groot aantal bindende EU-rechtshandelingen, vastgesteld door de Europese Commissie. Het voorgestelde artikel 7.31 biedt de delegatiegrondslag voor het stellen van regels omtrent het toezicht op de naleving en de handhaving van de voorschriften in de EU-rechtshandelingen op grond van de wet, en omtrent het van toepassing verklaren van de artikelen over last onder bestuursdwang en de bestuurlijke boete. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald wie is belast met het toezicht op de naleving van de volledige

traceerbaarheid van de voor de veiligheid kritieke onderdelen die op de Europese spoorwegnetwerken in gebruik zijn, zoals in een uitvoeringsverordening vastgelegd overeenkomstig artikel 28, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Artikel 7.32 Doorwerking EU-regelgeving (92 Spw)

Met het voorgestelde artikel 7.32 gelden wijzigingen van de op deze wet toepasselijke Europese richtlijnen met ingang van de dag waarop deze moeten zijn geïmplementeerd, tenzij bij openbaar gemaakt ministerieel besluit anders is bepaald. Daarbij is het de bedoeling dat per die datum de regelgeving ook daadwerkelijk is aangepast, voor zover de implementatie van de wijziging dat vereist.

Artikel 7.33 Tarieven (91 Spw)

Het voorgestelde artikel 7.33 biedt de delegatiegrondslag voor tarifiering van de krachtens deze wet te nemen vergunningen, erkenningen, te verstrekken certificaten, te verrichten beoordelingen en inschrijvingen en dergelijke. De hoogte van de tarieven worden zodanig vastgesteld dat deze in totaliteit voor het bestuursorgaan niet meer dan kostendekkend zijn. Gelet op het tweede lid geldt dit ook voor handelingen die bestuursorganen verrichten op grond van een Europese (uitvoerings)verordening.

Artikel 7.33 is niet van toepassing op de nationale accreditatie instantie, noch op aangewezen of aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstanties of beoordelingsinstanties.

Over het vierde lid wordt nog opgemerkt dat toezicht en handhaving niet worden bekostigd aan de hand of op grond van dit artikel, in verband met de discretionaire aard van de bevoegdheden, genoemd in het eerste, tweede en derde lid.

Artikel 7.34 Beveiligingsmaatregelen treinen door Kanaaltunnel (Artikel 27a Spoorwegwet wordt ingevoegd bij verzamelwet IenW 2020)

Het voorgestelde artikel 7.34 houdt verband met de realisatie van de directe treinverbinding tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk (Londen) die op dit moment door Eurostar wordt geëxploiteerd. Dit artikel heeft betrekking op de beveiliging van treinen (security), niet over veiligheid (safety); veiligheidseisen staan immers in het veiligheidsbeheersysteem waar de spoorwegonderneming aan moet voldoen.

In de brief van 20 december 2018 van de staatssecretarissen van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2018/19, 29 984, nr. 811) is aangegeven dat België, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en Nederland voornemens zijn om politieke overeenstemming te bereiken over een verdrag over grenscontroles die bij de directe treinverbinding tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk in Nederland moeten worden uitgevoerd. Naast dit verdrag over de grenscontroles worden er tussen de betrokken landen afspraken gemaakt over de beveiliging (security) van de (Eurostar-) treinen die vanuit Nederland door de Kanaaltunnel naar het Verenigd Koninkrijk rijden. Een reeds bestaand tripartiet verdrag tussen het Verenigd Koninkrijk, België en Frankrijk over de beveiliging van treinen, die door de Kanaaltunnel rijden, wordt hiertoe uitgebreid naar Nederland. In dat verdrag komt te staan dat Nederland als verdragspartij moet waarborgen dat de beveiliging van de treinen, die door de Kanaaltunnel rijden, voldoende is voorzien en georganiseerd en dat de verantwoordelijkheden helder gedefinieerd en uitgevoerd worden om de veiligheid van de treinen en de Kanaaltunnel te garanderen.

Met het voorgestelde artikel wordt een spoorwegonderneming verplicht gesteld om te voldoen aan de geldende eisen aan de beveiliging van treinen die door de Kanaaltunnel rijden. Om gericht toezicht te kunnen houden op de naleving van de in de vorige zin beschreven verplichting is het nodig dat een spoorwegonderneming, die vanuit Nederland een treindienst naar het Verenigd Koninkrijk verricht, de minister van Infrastructuur en Waterstaat jaarlijks informeert over de wijze waarop de spoorwegonderneming voldoet aan de eisen aan de beveiliging van de treinen die door de Kanaaltunnel rijden. Op grond van het derde lid van het voorgestelde artikel worden bij ministeriële regeling de eisen vastgesteld, die nodig zijn om te voldoen aan het verdrag over beveiliging, zodat voor een spoorwegonderneming voldoende duidelijk is welke eisen gelden.

Op grond van artikel 7.1 van dit wetsvoorstel is de ILT bevoegd toezicht te houden op de naleving van het voorgestelde artikel 7.34.

Artikel 7.35 Afwijking van Awb-termijnen

Het voorgestelde artikel 7.35 bevat specifieke beslis- en bezwaartermijnen, die niet geheel overeenkomen met de termijnen in de Awb. De termijnen volgen uit hierna genoemde artikelen in de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de interoperabiliteitsrichtlijn.

Het eerste lid gaat over de termijn van vier maanden die de Nationale Veiligheidsinstantie heeft om te beslissen op een bepaalde aanvraag. De beslistermijn die geldt voor het uniek veiligheidscertificaat (eerste lid, onderdelen a en b) volgt uit artikel 10, vierde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. De beslistermijn die geldt voor de veiligheidsvergunning (eerste lid, onderdeel c) volgt uit artikel 12, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. De beslistermijn die geldt voor de aanvraag van een vergunning voor indienststelling van een subsysteem (eerste lid, onderdeel d) volgt uit artikel 18, vijfde, zesde en zevende lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. De beslistermijn die geldt voor de voertuigvergunning (eerste lid, onderdeel e) volgt uit artikel 21, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. De beslistermijn die geldt voor de uitbreiding van het gebruiksgebied van een voertuigvergunning (eerste lid, onderdeel f) volgt uit artikel 21, vierde, achtste en dertiende lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn. De beslistermijn die geldt voor de typegoedkeuring (eerste lid, onderdeel g) volgt uit artikel 24, eerste en vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Het voorgestelde tweede lid regelt de termijn waarbinnen de Nationale Veiligheidsinstantie de aanvrager moet mededelen of het ontvangen dossier compleet is. Ingevolge de genoemde artikelen van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de interoperabiliteitsrichtlijn dient deze mededeling binnen een maand te worden gedaan. Als de Nationale Veiligheidsinstantie oordeelt dat het door hem ontvangen dossier niet compleet is, moet de aanvrager aanvullende informatie verstrekken. De aanvrager krijgt een redelijke termijn om de ontbrekende informatie alsnog in te dienen.

Het voorgestelde artikel 7.35, derde, vierde en vijfde lid, gaan over de termijn van een maand die men heeft om tegen bepaalde afwijzende besluiten bezwaar te maken, de beslistermijn die daar aan is gekoppeld en de beroepstermijn. Ook deze volgen uit de betreffende bepalingen in genoemde richtlijnen. In het rijtje van afwijzende besluiten staat niet afwijzing van de veiligheidsvergunning genoemd. Dit betekent dat op het indienen van een bezwaarschrift tegen een dergelijk besluit, op de beslistermijn en op de beroepstermijn, de Awb-termijnen van toepassing zijn.

Over het derde lid wordt nog opgemerkt dat, hoewel de interoperabiliteitsrichtlijn stelt dat de aanvrager van de desbetreffende beschikking één maand voor het indienen van een bezwaarschrift heeft, is, omwille van de helderheid van de procedure, het voorgestelde vijfde lid dusdanig geformuleerd dat de termijn geldt voor iedere bezwaarmaker.