

WIJ BEATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,
KONINGIN DER NEDERLANDEN,
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van [CONCEPT VERSIE 15 JUNI 2011 VOORHANG PARLEMENT]

tot wijziging van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen, het Besluit BDU verkeer en vervoer, het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, het Besluit inzamelen afvalstoffen, het Besluit personenvervoer 2000, het Besluit spoorverkeer en het Besluit spoorwegpersoneel 2011 in verband met de invoering van het adviesrecht voor gerechtigden, de wijziging van sanctionering en diverse andere technische wijzigingen ter uitvoering van het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging'

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van
, nr. IenM/BSK- , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken i.o.;

Gelet op artikel 5, eerste en vierde lid, van de Wet BDU verkeer en vervoer,
artikel 10.48 Wet milieubeheer, de artikelen 17b, eerste en vijfde lid, 35, 49,
51a, achtste lid, 77, eerste lid en 87, eerste lid, van de Spoorwegwet en artikel
74, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van
nr.);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van,
nr. IenM/BSK- , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen wordt als volgt gewijzigd:

A

In het opschrift van hoofdstuk 3 wordt 'veiligheidsattest' vervangen door:
veiligheidscertificaat.

B

Artikel 16 komt te luiden:

Artikel 16

1. Een aanvraag voor een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de wet bevat ten minste de bij ministeriële regeling bepaalde gegevens en bescheiden.

2. De houder van een veiligheidscertificaat maakt binnen een jaar na de afgifte daarvan gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur.

3. Een B-certificaat als bedoeld in artikel 32, eerste lid, onderdeel b, van de wet is slechts geldig indien de spoorwegonderneming beschikt over een geldig A-certificaat als bedoeld in artikel 32, eerste lid, onderdeel a, van de wet.

4. De houder van een veiligheidscertificaat ten aanzien waarvan Onze Minister een A-certificaat als bedoeld in artikel 32, eerste lid, onderdeel a, van de wet, heeft verleend, maakt aan Onze Minister zo spoedig mogelijk melding van wijzigingen in dat certificaat ten aanzien waarvan redelijkerwijs moet worden aangenomen dat zij gevolgen hebben voor het afgegeven veiligheidscertificaat of voor de daaraan verbonden beperkingen en voorschriften.

C

Artikel 16a vervalt.

D

In de artikelen 17 en 18, onderdeel b, wordt het woord 'proefattest' telkens vervangen door: proefcertificaat.

E

Artikel 17a wordt als volgt gewijzigd:

1. Het woord 'veiligheidsattest' wordt vervangen door: veiligheidscertificaat.

2. Het woord 'attest' wordt vervangen door: certificaat.

F

In de artikelen 18, onderdeel a, en 19 wordt het woord 'veiligheidsattest' telkens vervangen door: veiligheidscertificaat.

G

In artikel 20 wordt het woord 'proefattest' telkens vervangen door: proefcertificaat.

ARTIKEL II

Artikel 4, tweede lid, van het Besluit BDU verkeer en vervoer komt te luiden:

2. Onze Minister berekent de omvang van de uitkering per uitkeringsontvanger overeenkomstig de formule $U = (a\% * T) + b$, waarbij:

U = de uitkering per uitkeringsontvanger;

a% = het krachtens het derde lid bepaalde percentuele aandeel, bedoeld in artikel 5, tweede lid, van de wet;

T = het totaal van beschikbare middelen voor alle uitkeringsontvangers tezamen minus het totaal aan absolute aandelen, bedoeld in artikel 5, derde lid, van de wet en de bedragen voor uitgaven, bedoeld in artikel 5, vijfde lid, van de wet;

b = het krachtens het derde lid bepaalde absolute aandeel, bedoeld in artikel 5, derde lid, van de wet.

ARTIKEL III

Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt als volgt gewijzigd:

A

Na paragraaf 1 wordt een paragraaf ingevoegd luidende:

Paragraaf 1a. Uitvoering van een beheerplan

Artikel 1a

De onderdelen van het beheerplan, bedoeld in artikel 17b, eerste lid, van de wet, waarover de beheerder bij totstandkoming van een nieuw beheerplan of bij wijziging van een vastgesteld beheerplan advies vraagt aan de gerechtigden, bedoeld in artikel 17b, eerste lid, van de wet betreffen, voor zover de beheerder ten aanzien van die onderwerpen maatregelen heeft getroffen:

a. de maatregelen die de beheerder gedurende de eerstvolgende subsidieperiode zal nemen ingevolge veiligheids- en milieuregelgeving en het daaraan ten grondslag liggende overheidsbeleid, voor zover deze ruimte bieden voor nadere uitwerking door de beheerder;

b. de prestatie-indicatoren, bedoeld in artikel 17, eerste lid, van de wet, alsmede de uitwerking daarvan door de beheerder, die de beheerder gedurende de eerstvolgende subsidieperiode zal hanteren;

c. de grenswaarde die de beheerder voor de uitwerking van de prestatie-indicatoren, bedoeld in onderdeel b, zal hanteren;

- d. het meetsysteem dat de beheerder zal hanteren ter bepaling van de gerealiseerde niveaus, bedoeld in onderdeel c;
- e. de capaciteits- en kwaliteitsknelpunten in het vervoerssysteem waarvoor kleine functiewijzigingen, bekostigd uit de op de grond van paragraaf 4 van het Besluit Infrastructuurfonds door Onze Minister verleende subsidie, plaatsvinden.

B

Artikel 2 vervalt.

C

In de aanhef van artikel 3 wordt het woord 'derde' vervangen door: tweede.

ARTIKEL IV

Artikel 11, derde lid, van het Besluit inzamelen afvalstoffen wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a komt te luiden:
 - a. het registratienummer van de communautaire vergunning, bedoeld in artikel 1.1, van de Wet wegvervoer goederen of van de vergunning, bedoeld in artikel 7.1, van die wet.
2. In onderdeel c wordt het woord 'veiligheidsattest' vervangen door: veiligheidscertificaat.

ARTIKEL V

Artikel 48, derde lid, van het Besluit personenvervoer 2000 komt te luiden:

3. Indien de vervoerder die gelegenheid biedt, betaalt de reiziger het bedrag, bedoeld in het tweede lid, terstond tezamen met de krachtens het eerste lid verschuldigde vervoerprijs.

ARTIKEL VI

Het Besluit spoorverkeer wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 41 komt te luiden:

Artikel 41

Overtreding van de artikelen 17, 33 en 39 vormt een strafbaar feit in de zin van artikel 87, eerste lid, van de wet.

B

Na artikel 41 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 41a

Overtreding van de artikelen 2, eerste, derde, vierde en vijfde lid, 3, derde lid, 4, tweede en vierde lid, 5, 6, tweede lid, 7, 8, 8a, 9, eerste lid, 10, eerste en tweede lid, 11, 12, eerste, derde en vierde lid, 13, eerste en derde lid, 14, eerste en derde lid, 15, eerste en derde lid, 16, 18, eerste, derde en vierde lid, 19, 21, 22, 23, eerste, derde en vierde lid, 24, 25, eerste lid, 27, derde lid, 30, 31, 34, 35, 36, 37, eerste en derde lid, en 40, vierde lid, vormt een beboetbaar feit in de zin van artikel 77, eerste lid, van de wet.

ARTIKEL VII

Het Besluit spoorwegpersoneel 2011 wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 8, eerste lid, tweede lid, onderdeel d, derde lid, onderdeel b, en vierde lid, onderdeel c, wordt het woord 'veiligheidszorgsysteem' telkens vervangen door: veiligheidsbeheersysteem.

B

In artikel 17 wordt het woord 'veiligheidsattest' vervangen door: veiligheidscertificaat.

ARTIKEL VIII

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Toelichting

Algemeen

Op 1 januari 2005 is de huidige Spoorwetgeving in werking getreden. Deze wetgeving is in 2008 geëvalueerd. De resultaten van deze evaluatie zijn neergelegd in de kabinetsnotitie 'Spoor in beweging, kabinetsstandpunt naar aanleiding van het eindrapport van de evaluatie van de spoorwetgeving' (Kamerstukken II, 2009-2010, 31 987, nr. 1). Onderdeel van het kabinetsstandpunt is de uitvoeringsagenda. Daarin zijn alle uitvoeringsmaatregelen opgenomen. Het betreft diverse maatregelen verdeeld over de verschillende thema's.

Met betrekking tot het thema 'Publieke sturing van ProRail' is in artikel 17b een nieuwe bepaling opgenomen in de Spoorwegwet waarin een gekwalificeerd adviesrecht voor de gerechtigden van de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur is opgenomen. Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel (Kamerstukken II, 2010-2011, 32 666, nr. 3).

Met betrekking tot het thema 'Veiligheid' is een aantal bepalingen in de Spoorwegwet gewijzigd inzake de wijze van sanctionering van die wet. In de uitvoeringsagenda, zoals opgenomen in het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging', is reeds aangekondigd om waar mogelijk de huidige nadruk op strafrechtbepalingen te vervangen door bestuurlijk toezicht. Voor een meer uitgebreide toelichting, o.a. voor de betekenis voor de handhaving, de hoogte van de boete en de rol van artikelen 164 en 165 van het Wetboek van Strafrecht wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel (Kamerstukken II, 2010-2011, 32 666, nr. 3). Bij de artikelsgewijze toelichting bij dit besluit wordt toegelicht voor welke overtredingen van de lagere spoorregelgeving en de daarop gebaseerde regels sanctionering met de bestuurlijke boete wordt voorgesteld.

Voorts zijn diverse juridisch-technische wijzigingen opgenomen die voortvloeien uit het kabinetsstandpunt. Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt enkele andere technische wijzigingen aan te brengen.

Dit besluit veroorzaakt geen administratieve lasten voor bedrijven of burgers. Het wetsvoorstel bevat geen informatieverplichtingen dan wel andere verplichtingen die resulteren in kosten voor burgers en bedrijven.

Het besluit is in het kader van een uitvoeringstoets voorgelegd aan ProRail.

ProRail heeft aangegeven dat het adviesrecht alleen uitvoerbaar is, indien in artikel 1a van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur precies wordt aangegeven waar het adviesrecht wel en niet over gaat. Artikel 1a, onderdeel e, (t.a.v. de zogenoemde kleine functiewijzigingen) is hiertoe aangescherpt. Met het oog op de milieu- en veiligheidsmaatregelen in onderdeel a is de toelichting hiertoe aangevuld.

Voor wat betreft de relatie tussen het instrument gekwalificeerd adviesrecht en andere juridische instrumenten op basis van de Spoorwegwet kan worden opgemerkt dat de introductie van het advies de overige rechtsbescherming onverlet laat. Bezwaar blijft zowel mogelijk tegen het besluit van de minister waarbij (niet) wordt ingestemd met de instemmingsplichtige onderdelen van het beheerplan als tegen het besluit tot subsidieverlening aan ProRail. Een geschil over de toegangs- of kaderovereenkomst kan worden voorgelegd aan de burgerlijke rechter. Van een dubbele rechtsgang, zoals ProRail stelt, is geen sprake.

Voorts vraagt ProRail hoe om moet worden gegaan met het sluiten van een toegangsovereenkomst hangende bezwaar inzake de instemming van de minister met het beheerplan. Bezwaar heeft in beginsel geen schorsende werking. ProRail kan derhalve overeenkomstig het beheerplan een toegangsovereenkomst afsluiten.

Naar aanleiding van het verzoek van ProRail om duidelijk te maken op welke momenten gerechtigden welke afspraken kunnen maken, is de toelichting aangevuld.

ProRail wijst er terecht op dat de verhoging van de maximale hoogte van de bestuurlijke boetes in de Spoorwegwet mogelijk financiële gevolgen heeft voor ProRail. Het is aan ProRail om door middel van goed beheer boetes te voorkomen.

Het besluit is in het kader van een uitvoerings- en handhavingstoets voorgelegd aan de IVW. De IVW heeft geen opmerkingen met betrekking tot de uitvoering of handhaving van dit besluit.

Het besluit is voorts voor advies voorgelegd aan het OVW. Reacties zijn afkomstig van Connexxion, ProRail en Stichting RailAlert. De partijen kunnen zich vinden in de voorgestelde wijzigingen. Aangezien het de veiligheid ten goede komt zou dit meer moeten gebeuren. ProRail verwijst naar de hiervoor genoemde uitvoeringstoets.

Artikelsgewijs

Artikelen I, onderdelen A en D tot en met G, IV en VII – wijzigingen in terminologie in diverse besluiten

Door middel van het wetsvoorstel tot wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging' (Kamerstukken II, 2009-2010, 31 987, nr. 1) zijn in de Spoorwegwet de begrippen 'veiligheidsattest', 'proefattest' en 'attesthouder' vervangen door de begrippen 'veiligheidscertificaat', 'proefcertificaat' en 'certificaathouder'. Hiermee zijn de begrippen in overeenstemming gebracht met de begrippen die worden gebruikt in de toepasselijke EG-richtlijnen en EG-verordeningen. Door middel van de onderhavige artikelen is dezelfde aanpassing doorgevoerd op het niveau van algemene maatregel van bestuur. Het betreft een juridisch-technische aanpassing van de spoorregelgeving (punt 7.7 van de uitvoeringsagenda bij het kabinetstandpunt).

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt een foutieve verwijzing in artikel 11, derde lid, onderdeel a, van het Besluit inzamelen afvalstoffen naar de inmiddels ingetrokken Wet goederenvervoer over de weg te vervangen door de juiste verwijzingen in de (nieuwe) Wet wegvervoer goederen.

Artikel I, onderdelen B en C – artikelen 16 en 16a Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen

Door middel van het wetsvoorstel tot wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging' (Kamerstukken II, 2009-2010, 31 987, nr. 1) zijn de artikelen 32 en 33 van de Spoorwegwet aangepast. Artikel 32 van die wet sloot niet goed aan bij de Veiligheidsrichtlijn (richtlijn 2004/49/EG: inzake de veiligheid op communautaire spoorwegen). In deze richtlijn worden twee certificaten onderscheiden die gezamenlijk het veiligheidscertificaat vormen. Dit onderscheid in een A- en een B- certificaat is inmiddels aangebracht in de Spoorwegwet. Het A-certificaat wordt verleend door de nationale veiligheidsautoriteit van de vestigingsstaat en is op het grondgebied van de gehele Europese Unie geldig. Een door de nationale veiligheidsautoriteit van een andere lidstaat afgegeven A-certificaat is dus ook in Nederland geldig. Dit is anders bij het B-certificaat. Dit kan slechts door de Nederlandse veiligheidsautoriteit voor Nederland worden afgegeven. De minister verleent derhalve voor in Nederland gevestigde spoorwegondernemingen zowel het A-certificaat als het B-certificaat. Bij in andere EU-lidstaten gevestigde ondernemingen die in Nederland rijden, toetst de minister slechts het B-certificaat.

Deze wijziging van de Spoorwegwet is ook doorgevoerd in de artikelen 16 en 16a van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen. Het betreft een juridisch-technische aanpassing van de spoorregelgeving (punt 7.7 van de uitvoeringsagenda bij het kabinetstandpunt). Een deel van de oude artikelen 16 en 16a is op wetsniveau opgenomen. In voornoemd besluit is een nieuw artikel 16 ontstaan dat elementen van de oude artikelen 16 en 16a bevat. Het oude artikel 16a komt daarmee te vervallen.

Het derde lid van het nieuwe artikel 16 betreft de geldigheid van het B-certificaat. Deze is gekoppeld aan de geldigheid van het A-certificaat. Zonder geldig A-certificaat – ongeacht of dit certificaat door de Nederlandse veiligheidsautoriteit is afgegeven of dat het een, conform artikel 32, tweede lid, van de wet, aan dit certificaat gelijkgesteld certificaat betreft dat is afgegeven door de bevoegde veiligheidsautoriteit van een andere lidstaat – is het B-certificaat en daarmee het gehele veiligheidscertificaat niet geldig.

Het vierde lid ziet uitsluitend op in Nederland gevestigde spoorwegondernemingen waarvan de Minister van Infrastructuur en Milieu (de Inspectie Verkeer en Waterstaat) de nationale veiligheidsautoriteit is, die het A-certificaat heeft verleend. Deze spoorwegondernemingen maken aan de veiligheidsautoriteit zo spoedig mogelijk melding van wijzigingen in dat certificaat ten aanzien waarvan redelijkerwijs moet worden aangenomen dat zij gevolgen hebben voor het afgegeven veiligheidscertificaat of voor de daaraan verbonden beperkingen en voorschriften.

Artikel II, technische wijziging artikel 4 Besluit BDU verkeer en vervoer

De voorgestelde wijzigingen in artikel 4, tweede lid, van het Besluit BDU verkeer en vervoer betreffen het herstel van drie onjuiste verwijzingen naar de leden van artikel 5 van de Wet BDU verkeer en vervoer. De wijziging van het bovenbedoelde artikel ingevolge artikel 8.4 van de Wet wegvervoer goederen heeft ertoe geleid dat drie verwijzingen niet meer correct zijn.

Artikel III, onderdeel A - artikel 1a Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

Het adviesrecht geldt bij de totstandkoming van een nieuw beheerplan of bij de wijziging van het vastgestelde beheerplan ten aanzien van de in dit besluit opgenomen onderwerpen. Onder vastgesteld beheerplan wordt verstaan het beheerplan waar de minister, op grond van de beheerconcessie vastgestelde instemmingsplichtige onderdelen, mee heeft ingestemd. Onder wijziging van een vastgesteld beheerplan wordt verstaan een formele wijziging van het beheerplan ten aanzien van een van de onderdelen opgesomd in artikel 1a die derhalve

formeel aan de minister vanwege diens instemmingsplicht op grond van de beheerconcessie moet worden voorgelegd.

De onderwerpen waarop het adviesrecht van toepassing is, zijn opgenomen in artikel 1a. De onderwerpen die in artikel 1a zijn opgenomen zijn uitsluitend die onderwerpen uit het beheerplan waar de minister een instemmingsrecht heeft en die relevant zijn voor de gerechtigden. Het adviesrecht ziet op die instemmingsplichtige delen van het beheerplan waarin de beheerder de wijze beschrijft waarop de beheerconcessie zal worden uitgevoerd, met name op de te behalen prestaties, de bijbehorende grenswaarden en het meetsysteem dat de beheerder zal hanteren ter bepaling van de gerealiseerde niveaus.

Het advies ten aanzien van de veiligheids- en milieumaatregelen is beperkt tot de keuze van de maatregelen en hetgeen daarover is vermeld in het beheerplan. De verdere uitwerking, nadere concretisering en overige operationele zaken vallen niet onder het gekwalificeerd adviesrecht. Indien de beheerder maatregelen, zoals opgenomen in onderdeel a, neemt ingevolge veiligheids- en milieuregelgeving en het daaraan ten grondslag liggende overheidsbeleid dan zal de beheerder dit uitsluitend kunnen doen binnen de (beleids)ruimte die deze regelgeving en dit beleid bieden. Adviezen van gerechtigden die buiten deze ruimte gaan, kunnen derhalve door de beheerder onder verwijzing naar de desbetreffende regelgeving of het desbetreffende beleid worden afgewezen.

Het adviesrecht ziet ook op de in het beheerplan opgenomen lijst van (en zo nodig de prioritering van) capaciteits- en kwaliteitsknelpunten in het vervoerssysteem waarvoor de zogenoemde kleine functiewijzigingen plaatsvinden (onderdeel e). Deze kleine functiewijzigingen worden bekostigd uit de op de grond van paragraaf 4 van het Besluit Infrastructuurfonds door de Minister van Infrastructuur en Milieu verleende subsidie. De knelpunten kunnen voortkomen uit de procedure ten aanzien van de overbelastverklaring vanuit het verdeelproces zoals voorgeschreven in artikel 7, tweede lid, van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Daarnaast kunnen gerechtigden ook specifieke capaciteits- en kwaliteitsknelpunten aandragen voor de betreffende lijst in het beheerplan. Tot slot identificeert de beheerder op proactieve wijze mogelijke overige kwaliteitsknelpunten die aan de gerechtigden ter consultatie voorgelegd worden. Deze overige punten kunnen betrekking hebben op het Basis-UurPatroon-proces (BUP) en ontwerpprocessen,. Voor de in de lijst opgenomen capaciteits- en kwaliteitsknelpunten wordt de MCA-methodiek (Multi Criteria Analyse) gehanteerd om de kosten-baten afweging te kunnen maken en een prioritering op te kunnen stellen. De lijst van capaciteits- en kwaliteitsknelpunten in het vervoerssysteem bevat, indien nodig, derhalve reeds een prioritering. Het adviesrecht over de kleine functiewijzigingen betreft in beginsel alle in de betreffende lijst van het beheer plan opgenomen capaciteits-

en kwaliteitsknelpunten. Daarbij zal het in de praktijk vooral gaan over nieuw in de lijst opgenomen knelpunten.

Daar waar de kleine functiewijzigingen voortkomen uit de procedure zoals deze is voorgeschreven in artikel 7, tweede lid, van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, kan de beheerder in reactie op adviezen van gerechtigden op basis van artikel 17b van de Spoorwegwet bij haar motivering van de afwijking van die adviezen verwijzen naar die procedure en de onderbouwing ingevolge artikel 7, tweede lid, van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Het adviesrecht ingevolge dit besluit doorkruist daarmee niet de procedure ingevolge artikel 7, tweede lid, van het Besluit capaciteitsverdeling. Het kan daaraan volgend zijn, mits een goede motivering kan worden gegeven.

De introductie van het gekwalificeerd adviesrecht laat onverlet dat de beheerder conform de huidige praktijk (prestatie)afspraken kan maken in het kader van:

1. het door de concessieverlener gevraagde advies op grond van artikel 27a Wet personenvervoer 2000 (o.a. de haalbaarheid van een nog te verlenen vervoerconcessie);
2. de jaarlijkse netverklaring ingevolge artikel 58 Spoorwegwet (o.a. de kwaliteit van de infrastructuur, de te leveren diensten en de daarvoor te betalen prijs);
3. privaatrechtelijke toegangs- of kaderovereenkomsten op grond van artikel 59 respectievelijk 60 van de Spoorwegwet (o.a. de kwaliteit en capaciteit die in een specifiek jaar of meerjarig zal worden geleverd).

In geval van een geschil over de toegangs- of kaderovereenkomst kan ieder van de contractspartijen – zoals dit nu ook reeds het geval is – de gang naar de burgerlijke rechter maken.

Artikel III, onderdelen B en C – vervallen artikel 2 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

Door middel van het wetsvoorstel tot wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging' (Kamerstukken II, 2009-2010, 31 987, nr. 1) is artikel 57 van de Spoorwegwet aangepast. Die bepaling sloot niet goed aan bij de tekst van richtlijn 2001/14/EG. Ten gevolge van deze wijziging vervalt artikel 2 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Door vernummering van het derde tot het tweede lid van artikel 59, wordt in artikel 3 in de aanhef de verwijzing naar het derde lid ook aangepast tot het tweede. Het betreffen beide juridisch-technische aanpassingen van de spoorregelgeving (punt 7.7 van de uitvoeringsagenda bij het kabinetsstandpunt).

Artikel V – artikel 48, derde lid, Besluit personenvervoer 2000

Door middel van dit artikel wordt artikel 48 van het Besluit personenvervoer 2000 aangepast. De gewijzigde tekst maakt beter duidelijk dat de treinreiziger alleen terstond in de trein kan betalen indien de vervoerder deze gelegenheid biedt. Dit betreft zowel de vervoerder op het hoofdrailnet als de regionale vervoerder. Met deze wijziging is het besluit in overeenstemming gebracht met de al enige jaren bij de houder van de concessie voor het hoofdrailnet (momenteel NS) bestaande praktijk. Indertijd – toen die wijziging in de praktijk door NS is doorgevoerd – heeft afstemming met belangenorganisaties plaatsgevonden. In die zin betreft het nu een juridisch-technische aanpassing van de Spoorregelgeving (punt 7.7 van de uitvoeringsagenda bij het kabinetstandpunt).

Artikel VI - artikelen 41 en 41a Besluit spoorverkeer (bestuursrechtelijk sanctioneren)

Artikel 77, eerste lid, biedt de mogelijkheid om bij de sanctionering van specifieke in dat lid genoemde regels te kiezen voor sanctionering van overtredingen met een bestuurlijke boete in plaats van strafrechtelijke sanctionering. Die specifieke regels betreffen de uitvoeringsregels die zijn opgesteld op basis van Hoofdstuk 2 en de artikelen 64, tweede lid, en 65, eerste lid, van de Spoorwegwet. De uitvoeringsregels, die momenteel strafrechtelijk zijn gesanctioneerd, zijn opgenomen in het Besluit spoorverkeer.

Onderzocht is of omzetting van de strafrechtelijke sanctionering van deze voorschriften in het Besluit spoorverkeer naar de bestuurlijke boete wenselijk en mogelijk is. Hierbij is de Kabinetsnota over de uitgangspunten bij de keuze van een sanctiestelsel¹ als richtinggevend gehanteerd. Bij de keuze voor een sanctiestelsel is bepalend of er sprake is van een besloten of open context. Bij een besloten context, waarbij in het kader van de uitvoering van wet- en regelgeving een rechtstreekse verbinding bestaat tussen een overheidsorgaan en de burger of het bedrijf, ligt de keuze voor het bestuursrechtelijke sanctiestelsel in de rede. Waar het gaat om een open context, waarbij sprake is van een niet of niet duidelijk afgebakende doelgroep en het ontbreken van rechtstreekse verbindingen, bestaat de voorkeur voor strafrechtelijke sanctionering. Dit betekent bij de wijziging van onderhavig besluit dat met name daar waar sprake is van een besloten context gekozen is voor sanctionering via de bestuurlijke boete. Bij een open context is de strafrechtelijke sanctionering gehandhaafd.

¹ Kamerstukken II, 2008-09, 31 700 VI, nr. 69.

Onderhavig besluit wijzigt artikel 41 van het Besluit spoorverkeer zodanig dat slechts de artikelen 17, 33 en 39 via het strafrecht gesanctioneerd blijven. In deze gevallen is sprake van een open context. Het gaat in artikel 17 om een voorrangsregel gericht tot weggebruikers. In de artikelen 33 en 39 gaat het om de reizigers die zich van bepaald gedrag dienen te onthouden (bv. trekken aan de noodrem of plaatsen van bagage in gangpaden van de hoge snelheidstrein).

De overige artikelen zijn verplaatst naar een nieuw ingevoegd artikel 41a. Dit zijn normen die zich richten tot de beheerder, spoorwegondernemingen en individuele veiligheidsfunctionarissen, zoals bestuurders. Het gaat dus om een specifieke beroepsgroep binnen een besloten context. Daarvoor leent sanctionering met een bestuurlijke boete zich bij uitstek. De artikelen 164 en 165 Wetboek van Strafrecht blijven gelden als ultimum remedium in ernstige gevallen (schuld of opzet) bij gevaar voor spoorwegveiligheid.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om een foutieve verwijzing te herstellen. In plaats van artikel 3, tweede lid, wordt artikel 3, derde lid, gesanctioneerd met een bestuurlijke boete.

Artikel VIII – Inwerkingtredingsbepaling

Analoog aan de inwerkingtredingsbepaling van de wijzigingswet van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 waarop dit besluit is gebaseerd treden de artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen