WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

houdende regels over de aanleg, het beheer, de toegang tot spoorwegen en tot dienstvoorzieningen, en het veilige gebruik van spoorwegen en tot aanpassing van enkele algemene maatregelen van bestuur in verband met deze regels (Spoorwegbesluit 20..) **WGK [011725]**

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van [datum], gedaan mede Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, nr. IenW/BSK-2026/121008, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 1.3, vijfde lid, 1.6, vierde lid, artikel 1.7, derde lid, 1.8, zesde lid, 1.9, derde lid, 1.11, derde lid, 2.19, tweede lid, 2.21, zesde lid, 2.24, vierde lid, 2.26, derde en zesde lid, 2.27, tweede lid, 2.29, tweede lid, 2.32, derde lid, 3.4, 3.12, derde en vijfde lid, 3.14, tweede en derde lid, 3.15, zesde lid, 3.16, zesde lid, 3.18, tweede lid, 3.19, tweede lid, 3.20, vijfde lid, 3.22, tweede lid, 4.4, eerste lid, 4.12, derde lid, 4.21, eerste en vierde lid, 4.23, tweede lid, 4.24, zesde lid, 4.25, derde lid, 4.26, zesde lid, 4.27, tweede lid, 4.28, 4.30, 5.7, zesde lid, 5.8, vierde lid, 7.2, vierde lid, en 7.13, eerste lid, van de Spoorwegwet 20..;

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

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van [datum], <, uitgebracht mede namens Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties , nr. IenW/BSK- , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Hoofdstuk 1 Inleidende bepalingen

§ 1.1 Begripsbepalingen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen
In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
Aanbeveling 2011/766/EU: 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 (PbEU 2011, L314);
ad-hoc-aanvraag: capaciteitsaanvraag in de vorm van een afzonderlijk pad;

CONCEPT

baanvak: gedeelte van een spoorweg tussen twee nader aangeduide punten;
Besluit 2011/765/EU: Besluit 2011/765/EU van de Commissie van 22 november 2011 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 (PbEU 2011, L 314/36);
bestuurder: machinist dan wel bestuurder van een spoorvoertuig;
bevoegd gezag voor de decentrale spoorweg: gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur, wanneer het een decentrale spoorweg betreft;
beweegbare spoorwegbrug: beweegbare brug die uitsluitend bestemd is voor het gebruik door spoorvoertuigen;
coördinatie: procedure die door de beheerder en de gerechtigden en spoorwegondernemingen wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende capaciteitsaanvragen;
dagperiode: het deel van het etmaal gelegen tussen 06:00 en 24:00 uur;
dienstregeling: de gegevens over alle geplande bewegingen van treinen en spoorvoertuigen;
dienstregelingsjaar: de periode gelegen tussen het moment, bedoeld in bijlage VII, onderdeel 2, eerste volzin, van de sera-richtlijn, waarop de wijziging van de dienstregeling plaatsvindt en het daarop volgende moment waarop wijziging van de dienstregeling plaatsvindt;
ETCS: European Train Control System;
gevaarlijke stoffen: gevaarlijke stoffen als bedoeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen;
grote stations: de stations die in bijlage 2.2 bij dit besluit zijn aangeduid als grote stations;
hogesnelheidsnet: de speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen die zijn uitgerust voor snelheden van gewoonlijk ten minste 250 kilometer per uur;
internationaal hogesnelheidspersonenvervoer: openbaar vervoer tussen een binnenlands en een buitenlands station waarbij in Nederland geheel of gedeeltelijk gebruik wordt gemaakt van het hogesnelheidsnet;
internationaal openbaar vervoer: openbaar vervoer tussen een binnenlands en een buitenlands station, niet zijnde internationaal hogesnelheidspersonenvervoer;
internationaal overeengekomen paden: paden die door de infrastructuurbeheerder in overleg met buitenlandse infrastructuurbeheerders overeenkomst artikel 40, eerste en vijfde lid, van de sera-richtlijn zijn bestemd voor internationale treintrajecten;
methode van toerekening: methode voor de toerekening van de kosten aan het aan spoorwegondernemingen aangeboden minimumtoegangspakket als bedoeld in artikel 2.27, derde lid, van de wet;
nationaal hogesnelheidspersonenvervoer: openbaar vervoer waarbij in Nederland geheel of gedeeltelijk gebruik wordt gemaakt van het hogesnelheidsnet, niet zijnde internationaal hogesnelheidspersonenvervoer;
nationaal openbaar vervoer: openbaar vervoer tussen stations in Nederland, niet zijnde nationaal hogesnelheidspersonenvervoer, stadsgewestelijk vervoer of streekgewestelijk openbaar vervoer;
normale dienstregeling: de dienstregeling die op het niveau van terugkerende paden in een dienstregelingsperiode wordt uitgewerkt;
openbaar vervoer: voor een ieder openstaand personenvervoer per trein volgens een dienstregeling;
overige stations: alle stations die op bijlage 2.2 bij dit besluit zijn aangeduid als overige stations;
pad: de capaciteit die een trein tussen twee plaatsen, en tussen twee vastgestelde tijdstippen mag gebruiken;
schaarsteheffing: een heffing als bedoeld in artikel 2.20;

CONCEPT

spits: de twee tijdvakken van elk ten hoogste 2,5 uur op maandag tot en met vrijdag waarop tegemoetgekomen wordt aan een verhoogde personenvervoersvraag en het personenvervoer een hogere bedieningsfrequentie wordt geboden dan de in de onmiddellijk daaraan voorafgaande en de daarop volgende tijdvakken;
sein: baken, bord of lichtsein;
stadsgewestelijk openbaar vervoer: openbaar vervoer op één van de in bijlage 2.2 bij dit besluit aangeduide baanvakken met stadsgewestelijke stations;
standaard goederenvervoer: vervoer van goederen per trein dat gebruik kan maken van een standaardpad en waarvan de snelheid, lengte en acceleratiekarakteristieken bekend zijn gemaakt in de netverklaring;
streekgewestelijk openbaar vervoer: openbaar vervoer op één van de in bijlage 2.2 bij dit besluit aangeduide baanvakken met streekgewestelijke stations waarvoor geldt dat de betrokken trein stopt op het merendeel van de stations op dat baanvak;
treinsamenstelling: treinsamenstelling als bedoeld in de TSI Loc&Pas, bijlage, punt 4.2.2.5.2;
TSI Loc&Pas: Verordening (EU) nr. 1302/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende een technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem 'rollend materieel – locomotieven en reizigerstreinen' van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2014, L 356);
uitvoeringsverordening (EU) Nr. 402/2013: uitvoeringsverordening (EU) Nr. 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 352/2009 (PbEU L121);
uitvoeringsverordening (EU) 2015/429: uitvoeringsverordening (EU) 2015/429 van de Europese Commissie van 13 maart 2015 tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder (PbEU 2015, L 70/36);
uitvoeringsverordening (EU) 2015/909: uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 van de Europese Commissie van 12 juni 2015 betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien (PbEU 2015, L 148);
Verordening (EU) nr. 36/2010: 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 (PbEU 2010, L13);
wet: Spoorwegwet 20...

Artikel 1.2 Wijziging gebruiksfunctie

1. De wijziging van het besluit, bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, van de wet, geschiedt ambtshalve of op aanvraag.
2. De belanghebbenden dienen een aanvraag tot wijziging van de indeling van een spoorweg in bij Onze Minister.
3. Onder wijziging van de gebruiksfunctie wordt ook begrepen beëindiging van de indeling van de spoorweg in een gebruiksfunctie.
4. De aanvraag wordt ondertekend en bevat ten minste:
a. de naam en het adres van de aanvrager;
b. de dagtekening;
c. de spoorweg waar de aanvraag op ziet, aangeduid aan de hand van de coördinaten en het beginpunt en eindpunt op de hartlijn van het spoor;
d. indien dit van toepassing is, de huidige gebruiksfunctie van de spoorweg;
e. indien dit van toepassing is, de gewenste gebruiksfunctie van de spoorweg;
f. de motivering voor het wijzigen van de gewenste gebruiksfunctie van de spoorweg; en

CONCEPT

g. de gewenste ingangsdatum van de gewenste wijziging.
4. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de wijze waarop een aanvraag wordt ingediend.

§ 1.2 Regels over de decentrale spoorwegen

Artikel 1.3 Delegatie van bevoegdheden
Gedeputeerde staten en het dagelijks bestuur kunnen hun bevoegdheden bedoeld in artikel 1.7 van de wet delegeren aan het college van burgemeester en wethouders van een of meer van de in het gebied van die provincie respectievelijk in het krachtens artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 aangewezen gebied liggende gemeenten.

Artikel 1.4 Wijziging aanwijzing decentrale spoorwegen
1. Een wijziging van het besluit tot aanwijzing van decentrale spoorwegen, bedoeld in artikel 1.6, eerste, lid van de wet, geschiedt ambtshalve of op aanvraag.
2. Het bevoegd gezag voor de decentrale spoorweg dient een aanvraag tot wijziging van het besluit tot aanwijzing van een decentrale spoorweg in bij Onze Minister.
3. Onder wijziging van de aanwijzing wordt ook begrepen beëindiging van de aanwijzing van een decentrale spoorweg.
4. De aanvraag wordt ondertekend en bevat ten minste:
a. de naam en het adres van de aanvrager;
b. de dagtekening;
c. de spoorweg waar de aanvraag op ziet, aangeduid aan de hand van de coördinaten van het beginpunt en het eindpunt op de hartlijn van het spoor;
d. indien dit van toepassing is, de huidige aanwijzing van de spoorweg;
e. indien dit van toepassing is, de gewenste aanwijzing van de spoorweg;
f. de reden van de gewenste aanwijzing van de spoorweg; en
g. de gewenste ingangsdatum van de gewenste wijziging.
5. Een aanvraag wordt uiterlijk zes maanden voorafgaand aan de beoogde wijziging van het aanwijzingsbesluit ingediend.
6. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de wijze waarop een aanvraag wordt ingediend.

Artikel 1.5 Aanwijzing infrastructuurbeheerder decentrale spoorweginfrastructuur
1. Een aan te wijzen infrastructuurbeheerder als bedoeld in artikel 1.8, eerste lid, van de wet overlegt ten behoeve van de aanwijzing een schriftelijke verklaring van het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie aan het bevoegd gezag voor de decentrale spoorweg, waaruit blijkt in hoeverre hij in staat is om bij de start van zijn werkzaamheden te beschikken over een veiligheidsbeheersysteem dat voldoet aan de bij of krachtens artikel 3.3, 3.15 of 3.20 van de wet gestelde regels.
2. Het bevoegd gezag voor de decentrale spoorweg houdt bij de aanwijzing van een infrastructuurbeheerder rekening met gerechtvaardigde belangen van de rechthebbenden op de decentrale spoorweginfrastructuur.
3. Een aanwijzing vindt niet plaats dan nadat de rechthebbenden zijn gehoord.
4. Het bevoegd gezag voor de decentrale spoorweg kan aan de aanwijzing voorschriften verbinden met betrekking tot de uitvoering van de beheertaak en de door de infrastructuurbeheerder te verstrekken gegevens aan de Nationale Veiligheidsinstantie.
5. Een intrekking op de gronden, genoemd in artikel 1.8, derde lid, van de wet vindt niet plaats dan nadat het bevoegd gezag voor de decentrale spoorweg de infrastructuurbeheerder in de gelegenheid heeft gesteld om binnen een daarbij gestelde

CONCEPT

termijn het veiligheidsbeheersysteem adequaat toe te passen dan wel alsnog te voldoen aan de bij of krachtens de wet gestelde regels.
6. Het wijzigen van voorschriften als bedoeld in artikel 1.8 van de wet, vindt plaats overeenkomstig bovenstaande aanwijzingsprocedure van een infrastructuurbeheerder van de decentrale spoorweginfrastructuur.

Artikel 1.6 Taken van de verkeersleiding decentrale spoorweg
De verkeersleiding, bedoeld in artikel 1.8, zesde lid, van de wet, heeft als taak:
a. het zorg dragen voor een goede afwikkeling van het spoorverkeer over de decentrale spoorweg;
b. het treffen van verkeersmaatregelen met betrekking tot verkeer over de decentrale spoorweg, waaronder het geven van aanwijzingen aan bestuurders van spoorvoertuigen met betrekking tot een veilig en ongestoord gebruik van de decentrale spoorweg bij storingen, calamiteiten en bij werkzaamheden aan, in of nabij de decentrale spoorweginfrastructuur.

Artikel 1.7 Visie over beheer van de decentrale spoorweginfrastructuur
1. De visie, bedoeld in artikel 1.9, eerste lid, van de wet, bevat in ieder geval:
a. de hoofdlijnen van de voorgenomen beheersmatige ontwikkelingen op de middellange termijn;
b. prestatienormen die betrekking hebben op de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de decentrale spoorweginfrastructuur.
2. De prestatienormen worden door het bevoegd gezag voor de decentrale spoorweg, in overleg met de infrastructuurbeheerder, nader geconcretiseerd door middel van prestatie-indicatoren.

§ 1.3 Regels over de taakuitoefening van de Nationale Veiligheidsinstantie

Artikel 1.8 De Nationale Veiligheidsinstantie
1. De taken die het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie uitoefent in het kader van voertuigvergunningverlening als bedoeld in de artikelen 4.13 en 4.14 van de wet worden niet gemandateerd of anderszins uitbesteed aan een infrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of een aanbestedende dienst.
2. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie ondersteunt het Spoorwegbureau van de Europese Unie:
a. bij het afgeven van een uniek veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 3.5, eerste lid, van de wet;
b. bij het verlenen, vernieuwen, wijzigen of intrekken van een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 4.13, eerste lid, van de wet;
c. bij het verstrekken van een typegoedkeuring overeenkomstig artikel 24, eerste en tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.
3. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie informeert het Spoorwegbureau van de Europese Unie over:
a. de beperkingen aan of het intrekken van een uniek veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, van de wet, overeenkomstig artikel 17, vijfde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn;
b. het verlenen, vernieuwen, wijzigen of intrekken van een veiligheidsvergunning als bedoeld in artikel 3.7, eerste lid, van de wet, overeenkomstig artikel 12, vierde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn;
c. het nemen van noodzakelijke veiligheidsmaatregelen als bedoeld in artikel 4.18, derde lid, van de wet;
d. het intrekken van de voertuigvergunning, bedoeld in artikel 4.18, vijfde lid, van de wet.

CONCEPT

4. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie verzoekt het Spoorwegbureau van de Europese Unie beperkingen te stellen aan het uniek veiligheidscertificaat of het in te trekken, indien de looptijd van de tijdelijke veiligheidsmaatregel, bedoeld in artikel 3.9, eerste lid, van de wet, langer is dan drie maanden.
5. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie meldt de geaccrediteerde beoordelingsinstantie, bedoeld in artikel 3.11, eerste lid, van de wet aan bij de Europese Commissie onder toevoeging van het rapport van de Raad voor Accreditatie dat betrekking heeft op de accreditatie van de beoordelingsinstantie en een schriftelijke verklaring waarin de conformiteitsbeoordelingsinstantie de Raad voor Accreditatie machtigt om de door het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie benodigde gegevens en inlichtingen met betrekking tot zijn accreditatie te verstrekken.
6. In geval van grensoverschrijdende spoorweginfrastructuur werkt het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie samen met de nationale veiligheidsinstantie van het land waarin de spoorweginfrastructuur is gelegen om de veiligheidsvergunning te verlenen.
7. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie verstrekt en verspreidt informatie over de vergunning voor indienststelling van vaste installaties, bedoeld in artikel 4.10, eerste lid, van de wet, overeenkomstig artikel 18, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.
8. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie draagt, op aanvraag, zorg voor de inschrijving en de actualisering van gegevens met betrekking tot het spoorvoertuig ter zake waarvan hij een voertuigvergunning heeft verleend, als bedoeld in artikel 4.14, eerste lid, van de wet.
9. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie kent het Europees voertuignummer toe, bedoeld in artikel 4.17, eerste lid, van de wet.
10. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie informeert de Europese Commissie over van belang zijnde wijzigingen met betrekking tot een beoordelingsinstantie, bedoeld in artikel 3.11, eerste lid, van de wet en een aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie.
11. Bij ministeriële regeling worden voor een goede uitvoering van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, interoperabiliteitsrichtlijn of machinistenrichtlijn regels gesteld over de taken van de Nationale Veiligheidsinstantie en over de uitoefening van die taken.

Hoofdstuk 2 Toegang tot de spoorweginfrastructuur

Afdeling 2.1 Algemene bepaling

Artikel 2.1 Begripsbepaling
Voor de toepassing van de afdelingen 2.2 tot en met 2.4 wordt onder spoorwegonderneming verstaan een spoorwegonderneming die in het bezit is van een spoorwegondernemingsvergunning.

Afdeling 2.2. Toegang tot spoorweginfrastructuur

Artikel 2.2 Heffing voor het verrichten van personenvervoerdiensten
Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de heffing, bedoeld in artikel 2.19, eerste lid, van de wet.

Afdeling 2.3 Spoorwegondernemingsvergunning

§ 2.3.1 Aanvraag en tenaamstelling

CONCEPT

Artikel 2.3 Aanvraag

1. Een aanvraag tot verlening van een spoorwegondernemingsvergunning bevat met het oog op de vereisten van goede naam en financiële draagkracht:
a. een verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in artikel 28 van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens, welke verklaring niet ouder is dan twee maanden;
b. een verklaring, welke is afgegeven door de Kamer van Koophandel en niet ouder dan twee maanden is, dat jegens de onderneming of haar bestuurders in de aaneengesloten periode van vijf jaar voor de vergunningaanvraag geen onherroepelijk faillissement is uitgesproken;
c. de laatste jaarrekening of jaarbalans van de aanvrager en de informatie, bedoeld in bijlage III van de sera-richtlijn.
2. Voor de verlening van een spoorwegondernemingsvergunning maakt Onze Minister gebruik van een vastgestelde modelvergunning als bedoeld in bijlagen I en II van uitvoeringsverordening (EU) 2015/171 van de Europese Commissie van 4 februari 2015 betreffende bepaalde aspecten van de procedure voor de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (PbEU 2015, L 29) en met inachtneming van het daaromtrent bepaalde in artikel 3 van die uitvoeringsverordening.

Artikel 2.4 Tenaamstelling

De spoorwegondernemingsvergunning wordt op naam van de onderneming gesteld, met vermelding van de namen van de deelnemende natuurlijke personen dan wel rechtspersonen.

§ 2.3.2 Vereisten

Artikel 2.5 Goede naam

1. Aan het vereiste van een goede naam als bedoeld in artikel 2.21, derde lid, onder a, van de wet wordt door een onderneming voldaan indien:
a. jegens de onderneming in de voorafgaande vijf jaar geen onherroepelijk faillissement is uitgesproken;
b. de onderneming in de voorafgaande vijf jaar, al dan niet met toepassing van artikel 51 van het Wetboek van Strafrecht, niet onherroepelijk is veroordeeld wegens het herhaaldelijk of ernstig overtreden van:
1°. het bepaalde bij of krachtens artikel 4:3, 5:15, vijfde en zesde lid, of 8:3 van de Arbeidstijdenwet;
2°. artikel 32 van de Arbeidsomstandighedenwet;
3°. de artikelen 1:11, 1:23, 1:27, eerste lid, 1:32, tweede lid, 10:1, eerste en tweede lid, 10:2, 10:3, 10:4, 10:5, eerste, tweede en derde lid, of 10:9 van de Algemene douanewet;
4°. de artikelen 15, eerste lid, en 189, tweede lid, van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PbEU 2013, L 269);
5°. bindende collectieve overeenkomsten; en
c. tegen de onderneming in de voorafgaande vijf jaar geen onherroepelijk vonnis is gewezen wegens het herhaaldelijk of ernstig niet nakomen van verplichtingen die voortvloeien uit door haar gesloten arbeidsovereenkomsten of overeenkomsten van opdracht tot het verrichten van arbeid.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een bestuurder van de in het eerste lid bedoelde onderneming en op enig ander die de permanente en daadwerkelijke leiding van de onderneming verricht.

Artikel 2.6 Financiële draagkracht

Aan het vereiste van financiële draagkracht als bedoeld in artikel 2.21, derde lid, onder

CONCEPT

b, van de wet wordt door een onderneming voldaan indien:
a. de financiële positie van de onderneming toereikend is om ten minste gedurende een jaar te voldoen aan haar bestaande en toekomstige verplichtingen die voortvloeien uit de huidige dan wel voorgenomen bedrijfsvoering; en
b. de onderneming geen aanzienlijke achterstallige bedragen is verschuldigd ter zake van opgelegde aanslagen aan belastingen of sociale premies in verband met de activiteiten van de onderneming.

Artikel 2.7 Beroepsbekwaamheid
Aan het vereiste van beroepsbekwaamheid, bedoeld in artikel 2.21, derde lid, onder c, van de wet wordt door een onderneming voldaan indien de onderneming beschikt of zal beschikken over een bestuurlijke organisatie die de nodige kennis en ervaring bezit om de operationele controle en het toezicht op de in de spoorwegondernemingsvergunning omschreven activiteiten op veilige en betrouwbare wijze te kunnen uitoefenen.

Artikel 2.8 Dekking aansprakelijkheid
1. Aan het vereiste van dekking van aansprakelijkheid, bedoeld in artikel 2.21, derde lid, onder d, van de wet wordt door een onderneming voldaan, indien zij de uit de wettelijke aansprakelijkheid voortvloeiende financiële risico's heeft gedekt door middel van een verzekering die Nederland als dekkingsgebied heeft en een dekkingsbedrag heeft van ten minste € 20.000.000 per gebeurtenis.
2. Aan de spoorwegondernemingsvergunning wordt het voorschrift verbonden dat, indien de onderneming ook spoorvervoer buiten Nederland wil verrichten, zij zich voor de betreffende landen aanvullend moet verzekeren.

§ 2.3.3 Wijzigingen en periodieke toetsing

Artikel 2.9 Melden wijzigingen
1. Een spoorwegonderneming meldt Onze Minister zo spoedig mogelijk schriftelijk elke wijziging met betrekking tot goede naam, beroepsbekwaamheid en dekking van aansprakelijkheid ten aanzien waarvan redelijkerwijs moet worden aangenomen dat zij gevolgen heeft voor de verleende spoorwegondernemingsvergunning of de aan die vergunning verbonden beperkingen of voorschriften.
2. In elk geval meldt een spoorwegonderneming:
a. een wijziging van de naam van de onderneming of van een van de namen van de natuurlijke personen of rechtspersonen die gezamenlijk als spoorwegonderneming optreden;
b. een voorgenomen ingrijpende wijziging of uitbreiding van de activiteiten van de spoorwegonderneming.

Artikel 2.10 Periodieke toetsing
Onverminderd artikel 2.9 legt de spoorwegonderneming elke vijf jaar, gerekend vanaf de dag waarop de spoorwegondernemingsvergunning in werking is getreden, aan Onze Minister over:
a. een verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in artikel 28 van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens;
b. een afschrift van de inschrijving bij de Kamer van Koophandel;
c. een bewijs van dekking van de uit wettelijke aansprakelijkheid voortvloeiende financiële risico's; en
d. een verklaring dat zij voldoet aan het vereiste van beroepsbekwaamheid, bedoeld in artikel 2.7.

Afdeling 2.4 Toegangs- en capaciteitsovereenkomst

CONCEPT

Artikel 2.11 Inhoud toegangsovereenkomst

1. Algemene voorwaarden bij de toegangsovereenkomst als bedoeld in artikel 2.24, vierde lid, onder a, van de wet zijn:

a. dat bij die overeenkomst verdeelde capaciteit vervalt in geval van nood en indien dit absoluut noodzakelijk is ten gevolge van een storing die de infrastructuur tijdelijk onbruikbaar maakt;

b. dat bij die overeenkomst verdeelde capaciteit wordt ingeleverd indien gedurende een periode van ten minste een maand voor minder dan een in de netverklaring te noemen drempelwaarde is gebruikt, tenzij dit te wijten is aan niet economische redenen buiten de wil van de spoorwegonderneming;

c. dat de spoorwegonderneming zich onthoudt van handelen dat overschrijding van de op grond van de Omgevingswet vastgestelde geluidproductieplafonds als omgevingswaarden of overtreding van de van belang zijnde voorschriften die zijn verbonden aan omgevingsvergunningen als bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onderdeel b, van de Omgevingswet of van het verbod, bedoeld in artikel 26, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen tot gevolg heeft;

d. dat de infrastructuurbeheerder aanwijzingen geeft aan de spoorwegonderneming, die de spoorwegonderneming dient op te volgen, bij dreigende overschrijding van de in onderdeel c bedoelde grenswaarden of dreigende overtreding van de in dat onderdeel bedoelde voorschriften;

e. dat de spoorwegonderneming aan de infrastructuurbeheerder informatie verstrekt die de infrastructuurbeheerder nodig heeft voor het opstellen van een ontwerpstrategische geluidsbelastingkaart als bedoeld in artikel 7 van richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

2. In de toegangsovereenkomst wordt voor het gebruik van capaciteit voor in opdracht van een infrastructuurbeheerder uit te voeren werkzaamheden op of aan spoorweginfrastructuur ten behoeve van de uitoefening van de taken, bedoeld in artikel 2.3, van de wet een vergoeding van nihil vastgesteld als vergoeding als bedoeld in artikel 2.26, eerste of vijfde lid, van de wet.

Artikel 2.12 Inhoud capaciteitsovereenkomst

De artikelen 2.13 tot en met 2.28 zijn van overeenkomstige toepassing op een capaciteitsovereenkomst.

Afdeling 2.5 Vergoeding voor minimumtoegangspakket en voor diensten en dienstvoorzieningen

§ 2.5.1. Methode van toerekening

Artikel 2.13 Hantering methode van toerekening vergoeding voor het minimumtoegangspakket

1. Een infrastructuurbeheerder hanteert voor het berekenen van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket de methode van toerekening overeenkomstig deze paragraaf en overeenkomstig de voorschriften in uitvoeringsverordening 2015/909/EU.

2. Een infrastructuurbeheerder hanteert de methode van toerekening voor de gehele infrastructuur waarover hij het beheer voert op eenzelfde wijze.

Artikel 2.14 Totale kosten

1. Uit de totale begrote kosten van een infrastructuurbeheerder wordt een kostenbasis afgeleid, die bestaat uit de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de

CONCEPT

treindienst, bedoeld in artikel 31, derde lid, van de sera-richtlijn en die dient tot het bepalen van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket.
2. Bij het bepalen van de kostenbasis mag een infrastructuurbeheerder zich baseren op de gemiddelde totale begrote kosten over een periode van ten hoogste tien jaar.
3. Een infrastructuurbeheerder kan in de methode van toerekening een correctiemechanisme opnemen waarbij een correctie wordt toegepast voor zover er een verschil bestaat tussen de begrote kosten voor toerekening en de kosten die zijn weergegeven in de jaarrekening of jaarrekeningen van de periode waar de begrote kosten voor de vorige methode van toerekening betrekking op hebben.

Artikel 2.15 Toerekening van kosten
In de methode van toerekening worden kosten als volgt toegerekend aan de kostenbasis, bedoeld in artikel 2.14, eerste lid:
a. kosten die in hun geheel rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst, worden volledig toegerekend aan de kostenbasis;
b. kosten die voor een deel rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst, worden naar rato toegerekend aan de kostenbasis;
c. kosten die niet rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst, worden niet toegerekend aan de kostenbasis.

Artikel 2.16 Wijze en beschrijving van de toerekening van kosten
1. Een infrastructuurbeheerder bepaalt welke kosten als bedoeld in artikel 2.15, onder b, worden toegerekend aan de kostenbasis, bedoeld in artikel 2.14, eerste lid, op basis van:
a. empirische gegevens, of
b. de opinies van experts, indien een infrastructuurbeheerder niet de beschikking heeft en in redelijkheid ook niet kan hebben over empirische gegevens.
2. De methode van toerekening bevat een beschrijving van de wijze waarop kosten aan de kostenbasis worden toegerekend. Deze beschrijving maakt het oorzakelijk verband tussen kosten en de toerekening aan de kostenbasis aannemelijk.

Artikel 2.17 Diensten en gebruiksklassen
1. Een infrastructuurbeheerder kan binnen het minimumtoegangspakket verschillende diensten onderscheiden en voor ieder van deze diensten een aparte vergoeding hanteren.
2. Een infrastructuurbeheerder kan binnen de onderscheiden diensten verschillende gebruiksklassen hanteren en voor deze gebruiksklassen verschillende vergoedingen hanteren, voor zover de totale vergoedingen binnen de dienst gelijk blijven aan de kostenbasis van deze dienst.
3. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de binnen het minimumtoegangspakket te hanteren diensten en de gebruiksklassen.

Artikel 2.18 Bepalen van de vergoeding
1. Een infrastructuurbeheerder bepaalt de vergoedingen voor het minimumtoegangspakket door de kostenbasis, bedoeld in artikel 2.14, eerste lid, te delen door de corresponderende begrote gebruiksomvang van het minimumtoegangspakket.
2. Indien een infrastructuurbeheerder kan aantonen dat de waarden, bedoeld in artikel 5, tweede lid, van uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 voor verschillende delen van de spoorweginfrastructuur sterk uiteenlopen, kan de infrastructuurbeheerder de vergoeding voor het minimumtoegangspakket ook voor delen van de spoorweginfrastructuur apart bepalen door, na opdeling van de spoorweginfrastructuur,

CONCEPT

voor elk deel de kostenbasis te delen door de begrote gebruiksomvang van het minimumtoegangspakket van dat deel van de spoorweginfrastructuur.
3. Voor zover toepassing is gegeven aan artikel 2.17, eerste lid, bepaalt een infrastructuurbeheerder de vergoedingen voor de onderscheiden diensten door de kostenbasis van deze diensten te delen door de begrote gebruiksomvang van de desbetreffende dienst.
4. Voor zover toepassing is gegeven aan artikel 2.17, tweede lid, bepaalt een infrastructuurbeheerder de vergoedingen voor de onderscheiden gebruiksklassen door de kostenbasis van deze gebruiksklassen te delen door de begrote gebruiksomvang van de desbetreffende gebruiksklasse.
5. Een infrastructuurbeheerder kan in de methode van toerekening een correctiemechanisme opnemen waarbij een correctie wordt toegepast voor zover er een verschil bestaat tussen de begrote gebruiksomvang voor toerekening en de gerealiseerde gebruiksomvang die is weergegeven in het jaarverslag of de jaarverslagen van de periode waar de begrote gebruiksomvang voor toerekening betrekking op heeft.

Artikel 2.19 Correctie vanwege wijziging van de methode van toerekening
Een infrastructuurbeheerder kan op de vergoedingen correcties aanbrengen indien in enig dienstregelingsjaar een vergoeding is gehanteerd op basis van een methode van toerekening die de Autoriteit Consument en Markt heeft goedgekeurd en nadien gewijzigd is op basis van een rechterlijke uitspraak of besluit van de Autoriteit Consument en Markt, voor zover de vergoeding die in rekening is gebracht afwijkt van de vergoeding die in rekening zou zijn gebracht door middel van de nadien gewijzigde methode van toerekening.

§ 2.5.2. Heffingen in verband met capaciteitsgebrek en milieueffecten

Artikel 2.20 Schaarsteheffing
1. Indien tijdens de coördinatie geen overeenstemming kan worden bereikt ten aanzien van concurrerende capaciteitsaanvragen die betrekking hebben op vervoer, kan de infrastructuurbeheerder een heffing als bedoeld in artikel 2.26, vijfde lid, onderdeel a, van de wet vaststellen.
2. De infrastructuurbeheerder stelt de hoogte van de heffing vast.

Artikel 2.21 Heffing voor milieueffecten
1. De infrastructuurbeheerder kan de in artikel 2.26, vijfde lid, onderdeel b, van de wet bedoelde heffing in verband met de kosten van milieueffecten van de treinexploitatie slechts toepassen indien daarbij wordt voldaan aan de in artikel 31, vijfde en zesde lid, van de sera-richtlijn gestelde regels. De heffing leidt niet tot een verhoging van de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder.
2. De infrastructuurbeheerder stelt de criteria voor de toepassing van de heffing en de hoogte van de heffing vast.

§ 2.5.3. Aanvullende heffingen

Artikel 2.22 Extra heffing aanvullende dekking kosten beheer, onderhoud en vervanging hoofdspoorweginfrastructuur
1. De infrastructuurbeheerder kan aan een spoorwegonderneming een extra heffing als bedoeld in artikel 2.26, vijfde lid, onderdeel c, van de wet opleggen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur ter aanvullende dekking van de door de infrastructuurbeheerder gemaakte kosten als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de sera-richtlijn.

CONCEPT

2. De door de infrastructuurbeheerder gemaakte kosten voor het beheer van de spoorweginfrastructuur die door de extra heffing bij spoorvervoerders in rekening worden gebracht, bedragen ten hoogste de som van de totale begrote kosten, bedoeld in artikel 2.14, verminderd met:
a. de totale begrote kosten die worden toegerekend aan de diensten voor het minimumtoegangspakket overeenkomstig artikel 2.18;
b. de totale opbrengsten van de infrastructuurbeheerder in verband met het verlenen van toegang tot dienstvoorzieningen en diensten als bedoeld in artikel 2.20, tweede lid, van de wet; en
c. de overige inkomsten met betrekking tot het beheer van de spoorweginfrastructuur.
3. Onverminderd het tweede lid bedraagt de heffing niet meer dan de kosten die het betreffende marktsegment kan dragen als bepaald bij de evaluatie, bedoeld in artikel 2.24, eerste lid.

Artikel 2.23 Totale hoogte extra heffing
De infrastructuurbeheerder bepaalt na overleg met Onze Minister ten minste eenmaal per vijf jaar welk deel van het restant van de som, bedoeld in artikel 2.22, tweede lid, jaarlijks wordt toegerekend aan de extra heffing.

Artikel 2.24 Hoogte extra heffing per marktsegment en tarief extra heffing
1. In opdracht van Onze Minister voert de infrastructuurbeheerder, na overleg met de desbetreffende spoorwegondernemingen, de evaluatie, bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de sera-richtlijn ten minste eenmaal per vijf jaar uit ten behoeve van het bepalen van de relevantie van extra heffingen voor bepaalde marktsegmenten. Hierbij maakt de infrastructuurbeheerder in elk geval onderscheid tussen de marktsegmenten:
a. goederenvervoersdiensten;
b. passagiersvervoersdiensten in het kader van een openbaredienstcontract, en
c. overige passagiersvervoersdiensten.
2. De infrastructuurbeheerder stelt de marktsegmenten vast en bepaalt op basis van het op grond van artikel 2.22 bepaalde deel van het restant van de som dat jaarlijks aan de extra heffing toegerekend wordt, de hoogte van de extra heffing die het betreffende marktsegment kan dragen.
3. De infrastructuurbeheerder kan de marktsegmenten, genoemd in het eerste lid, nader onderverdelen overeenkomstig artikel 32, eerste lid, en bijlage VI van de sera-richtlijn.
4. De infrastructuurbeheerder bepaalt ten minste eenmaal per vijf jaar de lijst van marktsegmenten en het restant van de som dat de betreffende marktsegmenten kunnen dragen, bedoeld in het tweede lid.
5. De infrastructuurbeheerder stelt een methode van toerekening vast waarmee op basis van het eerste, tweede en derde lid het tarief voor de extra heffing bepaald wordt.

Artikel 2.25 Goedkeuring evaluatie relevantie extra heffingen
1. De lijst van marktsegmenten, de evaluatie en de methode van toerekening, bedoeld in artikel 2.24, behoeven de goedkeuring van de Autoriteit Consument en Markt. Op de voorbereiding van het besluit tot goedkeuring is afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.
2. Voordat de infrastructuurbeheerder het tarief voor de extra heffing per marktsegment bekend maakt in de netverklaring, zendt deze een aanvraag ter goedkeuring aan de Autoriteit Consument en Markt. De aanvraag gaat vergezeld van een lijst van marktsegmenten, de evaluatie, de methode van toerekening en de documenten die daarop betrekking hebben.
3. De Autoriteit Consument en Markt keurt de lijst van marktsegmenten, de evaluatie, bedoeld in artikel 2.24, eerste lid, en de methode van toerekening, bedoeld in artikel

CONCEPT

2.24, vijfde lid, goed, indien is voldaan aan de vereisten, gesteld in de artikelen 29, tweede en derde lid, 32, eerste lid, en bijlage VI, punt 1, van de sera-richtlijn.
4. De Autoriteit Consument en Markt kan voorwaarden verbinden aan de goedkeuring.
5. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de goedkeuring en de daartoe te volgen procedure.
6. De goedkeuring, bedoeld in het eerste lid, geldt voor een periode van ten hoogste vijf jaar.
7. Na goedkeuring als bedoeld in het eerste lid stelt de infrastructuurbeheerder de extra heffing per marktsegment vast en maakt het tarief voor die extra heffing bekend in de netverklaring.

Artikel 2.26 Correcties vanwege wijziging marktsegmenten of hoogte extra heffing

1. De infrastructuurbeheerder brengt ten aanzien van de vastgestelde marktsegmenten, of ten aanzien van de hoogte van de extra heffing die het betreffende marktsegment kan dragen, bedoeld in artikel 2.24, tweede lid, of ten aanzien van de methode van toerekening, bedoeld in artikel 2.24, vijfde lid, correcties aan indien de verdeling of het relatieve deel in enig dienstregelingsjaar is gewijzigd op basis van een rechterlijke uitspraak of besluit van de Autoriteit Consument en Markt.
2. Indien de correctie, bedoeld in het eerste lid, betrekking heeft op meer dan één dienstregelingsjaar, verdeelt de infrastructuurbeheerder de correctie evenredig over hetzelfde aantal dienstregelingsjaren.

Artikel 2.27 Prestatieregeling

1. Overeenkomstig artikel 2.26, vijfde lid, onderdeel f, van de wet en artikel 35 van de sera-richtlijn stelt de infrastructuurbeheerder een regeling vast die de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder er toe aanzet om de verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van en op de hoofdspoorweginfrastructuur te verbeteren.
2. De prestatieregeling kan een bijtelling of aftrek inhouden waarbij geldt dat de regeling, uitgaande van de concessie, bedoeld in artikel 6.1, eerste lid, van de wet, de concessie, bedoeld in artikel 19 van de Wet personenvervoer 2000 en de daarmee verband houdende regelgeving, een zodanig toegevoegde waarde heeft dat deze:
a. tot een betere punctualiteit en benutting van de infrastructuurcapaciteit op het spoor leidt;
b. tot het gebruik van minder belastend materieel voor de spoorweginfrastructuur leidt; of
c. het gebruik van de Betuweroute stimuleert.
3. De infrastructuurbeheerder stelt, na overleg met de spoorwegondernemingen, de belangrijkste parameters van de regeling en het tarief vast en maakt deze bekend in de netverklaring.
4. Op basis van de belangrijkste parameters maakt de infrastructuurbeheerder eenmaal per jaar het gemiddelde jaarlijkse prestatieniveau van de betreffende spoorwegondernemingen bekend.

Artikel 2.28. Heffing bij niet-gebruik toegewezen capaciteit

1. De infrastructuurbeheerder legt aan een spoorwegonderneming of gerechtigde een heffing op als bedoeld in artikel 2.26, vijfde lid, onderdeel f, van de wet indien die spoorwegonderneming of gerechtigde de aan haar toegewezen capaciteit voor paden of voor het opstellen van treinmaterieel annuleert, of bij herhaling geheel of gedeeltelijk niet gebruikt.

CONCEPT

2. De heffing kan gedifferentieerd worden al naar gelang het moment van annuleren of de duur of frequentie van het geheel of gedeeltelijk niet gebruiken van de toegewezen capaciteit.
3. De infrastructuurbeheerder stelt in het belang van een efficiënt capaciteitsgebruik criteria vast voor de toepassing van de heffing en het vaststellen van de hoogte van de heffing.

§ 2.5.4. HSL-heffing
P.M.

methode van toerekening

Afdeling 2.6 Infrastructuurcapaciteit

§ 2.6.1. Capaciteitsverdelingsprocedure

Artikel 2.36 Procedure en vertrouwelijkheid gegevens
1. De infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen en gerechtigden nemen bij de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling de procedure van de artikelen 44, 45 en 46 en het tijdschema van bijlage VII van de sera-richtlijn in acht.
2. De infrastructuurbeheerder eerbiedigt de commerciële vertrouwelijkheid van de aan hem door spoorwegondernemingen en gerechtigden verstrekte gegevens.

Artikel 2.37 Geschillenregeling
1. De netverklaring bevat een geschillenregeling als bedoeld in artikel 46, zesde lid, van de sera-richtlijn.
2. Voor geschillen over de verdeling van capaciteit tussen de infrastructuurbeheerder en één of meerdere spoorwegondernemingen of gerechtigden tijdens de coördinatie voor de normale dienstregeling, voorziet de geschillenregeling in een procedure waarvan verplichte advisering door een onafhankelijke derde deel uitmaakt. Van een advies door de onafhankelijke derde kan de infrastructuurbeheerder bij de verdeling van capaciteit gemotiveerd afwijken.
3. De onafhankelijke derde, bedoeld in het tweede lid, wordt door de infrastructuurbeheerder aangewezen met instemming van de betrokken spoorwegondernemingen en gerechtigden.

Artikel 2.38 Intrekking en voorstellen tot afwijking
1. De infrastructuurbeheerder is bevoegd capaciteitsaanvragen en toegewezen capaciteit, voor zover het capaciteit betreft tussen twee plaatsen die in verschillende landen liggen, af te wijzen, onderscheidenlijk in te trekken, voor zover de bij dat pad betrokken buitenlandse infrastructuurbeheerder, de aansluitende capaciteit definitief niet beschikbaar stelt.
2. Tijdens de coördinatie kan de infrastructuurbeheerder ten aanzien van concurrerende capaciteitsaanvragen, met het oog op het doelmatig gebruik van de capaciteit en rekening houdend met het algemene reizigers- en verladersbelang binnen redelijke grenzen capaciteit voorstellen, die afwijkt van de aangevraagde capaciteit. De redelijke grenzen worden bekendgemaakt in de netverklaring en bedragen voor personenvervoer in tijd ten hoogste drie minuten.

Artikel 2.39 Ad hoc aanvragen
1. De infrastructuurbeheerder verstrekt spoorwegonderneming en gerechtigden desgevraagd informatie over de binnen de dienstregeling nog voor ad hoc aanvragen beschikbare capaciteit.

CONCEPT

2. De infrastructuurbeheerder geeft binnen vijf werkdagen na ontvangst van een ad hoc aanvraag aan betrokken spoorwegonderneming of gerechtigde aan of dit pad voor verdeling beschikbaar is.

Artikel 2.40 Verdeling aan de infrastructuurbeheerder

1. Bij de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling wordt de benodigde capaciteit voor de beheerder verdeeld voor:
a. ten tijde van de sluitingsdatum van de capaciteitsaanvragen voor de normale dienstregeling redelijkerwijs voorzienbare en planbare werkzaamheden ten behoeve van de spoorweginfrastructuur, en
b. het opstellen van materieel dat wordt gebruikt voor deze werkzaamheden.
2. Onder de werkzaamheden, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, wordt in ieder geval verstaan:
a. onderhoud ten behoeve van de spoorweginfrastructuur;
b. uitbreiding, vervanging of wijziging van de spoorweginfrastructuur;
c. oefeningen ten behoeve van de openbare veiligheid;
d. inspecties;
e. meetritten.
3. De infrastructuurbeheerder handelt tijdens de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling transparant ten aanzien van de benodigde capaciteit, bedoeld in het eerste lid. Hieronder wordt verstaan dat de infrastructuurbeheerder zijn aanvraag voorziet van een onderbouwing van nut en noodzaak van de benodigde capaciteit, in geval van een geschil over de benodigde capaciteit of indien er geen overeenstemming kan worden bereikt tijdens de coördinatie ten aanzien van concurrerende capaciteitsaanvragen die betrekking hebben op de benodigde capaciteit. De infrastructuurbeheerder stelt de spoorwegondernemingen en gerechtigden zo spoedig mogelijk in kennis van de niet-beschikbaarheid van de capaciteit vanwege bedoeld onderhoud en werkzaamheden.
4. De infrastructuurbeheerder handelt transparant ten aanzien van zijn benodigde capaciteit voor niet redelijkerwijs voorzienbaar of niet planbaar onderhoud en werkzaamheden ten behoeve van de spoorweginfrastructuur. Hieronder wordt verstaan dat de beheerder zijn aanvraag voorziet van een onderbouwing van nut en noodzaak van de benodigde capaciteit, in geval van een geschil over de benodigde capaciteit.

§ 2.6.2. Overbelast verklaarde infrastructuur

Artikel 2.41 Overbelastverklaring door concurrerende capaciteitsaanvragen

1. Indien de infrastructuurbeheerder constateert dat er geen overeenstemming kan worden bereikt tijdens de coördinatie ten aanzien van concurrerende capaciteitsaanvragen die betrekking hebben op vervoer, kunnen de infrastructuurbeheerder en de betrokken spoorwegonderneming of gerechtigde door toepassing van de schaarsteheffing tot overeenstemming komen.
2. Indien de schaarsteheffing niet is toegepast of geen bevredigend resultaat heeft opgeleverd:
a. verklaart de infrastructuurbeheerder de betrokken infrastructuur overbelast;
b. verricht de infrastructuurbeheerder binnen 26 weken na de overbelastverklaring een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 50 van de sera-richtlijn;
c. stelt de infrastructuurbeheerder na overleg met betrokken spoorwegondernemingen en gerechtigden binnen 26 weken na de capaciteitsanalyse een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 51 van de sera-richtlijn op;
d. informeert de infrastructuurbeheerder binnen vier weken na opstelling van het capaciteitsvergrotingsplan de betrokken spoorwegondernemingen en gerechtigden en Onze Minister over het capaciteitsvergrotingsplan; en

CONCEPT

e. informeert de infrastructuurbeheerder ten minste jaarlijks alle spoorwegondernemingen en gerechtigden en Onze Minister over de wijze van uitvoering van het capaciteitsvergrotingsplan.
3. Het resultaat van de schaarsteheffing is in ieder geval niet bevredigend indien ten gevolge hiervan de minimale niveaus, bedoeld in artikel 2.43, niet worden gehaald.
4. Indien de schaarsteheffing is doorberekend, verricht de infrastructuurbeheerder binnen 26 weken na de toepassing van de heffing een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 50 van de sera-richtlijn. Het tweede lid, onderdelen c, d en e zijn van overeenkomstige toepassing.
5. De in het tweede lid, onderdelen b en c, opgenomen verplichtingen gelden niet indien reeds uitvoering wordt gegeven aan een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 51 van de sera-richtlijn.
6. Indien de infrastructuurbeheerder de infrastructuur overbelast heeft verklaard op grond van het tweede lid, hij op grond van artikel 2.38, tweede lid, een voorstel heeft gedaan en de spoorwegonderneming of gerechtigde met dat voorstel niet heeft ingestemd, wordt met betrekking tot het gedeelte van de aanvraag van die gerechtigde dat onderdeel is van het voorstel, geen toepassing gegeven aan de artikelen 2.42 tot en met 2.46.

Artikel 2.42 Anticiperende overbelastverklaring
1. Indien de infrastructuurbeheerder na de coördinatie voor de normale dienstregeling constateert dat het niet mogelijk is om verwachte capaciteitsaanvragen voor de navolgende jaren adequaat te verdelen, verklaart de infrastructuurbeheerder de betrokken infrastructuur voor de navolgende jaren overbelast, voor de duur van ten hoogste vijf jaar, en volgt deze de procedure, bedoeld in artikel 2.41, tweede lid, onderdelen b tot en met e.
2. De infrastructuurbeheerder betrekt bij de overbelastverklaring, bedoeld in het eerste lid, in ieder geval informatie over verwachte capaciteitsaanvragen voor de navolgende jaren uit:
a. de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling;
b. de gesloten kaderovereenkomsten;
c. een nieuw verleende concessie als bedoeld in artikel 20, eerste en vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000;
d. een onderbouwd verzoek van een concessieverlener in voorbereiding op een nog te verlenen concessie als bedoeld in artikel 20, eerste en vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000;
e. prognoses van de infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen of gerechtigden over de ontwikkeling van de te verwachten capaciteitsaanvragen voor de navolgende jaren.

Artikel 2.43 Minimumbedieningsniveaus
1. Indien concurrerende capaciteitsaanvragen betrekking hebben op vervoer en de infrastructuur overeenkomstig artikel 2.41, tweede lid, overbelast is verklaard, is het minimale niveau:
a. voor stadsgewestelijk, nationaal en streekgewestelijk openbaar vervoer, met de op basis van artikel 2.45 geldende prioriteitsvolgorde van deelmarkten van dat vervoer, een bedieningsfrequentie, voor de op kaart 2 van bijlage 1 bij dit besluit aangeduide baanvakken:
1°. tussen de grote stations: van 2 paden per richting per uur gedurende de dagperiode;
2°. tussen overige stations: van 2 paden per richting per uur op werkdagen van 06.00 uur tot 20.00 uur, van 1 pad per richting per uur op werkdagen van 20.00 uur tot 24.00 uur en van 1 pad per richting per uur in het weekend gedurende de dagperiode;

CONCEPT

b. voor nationaal hogesnelheidspersonenvervoer, met de op basis van artikel 2.45 geldende prioriteitsvolgorde van deelmarkten van dat vervoer, een bedieningsfrequentie:
1°. op het baanvak Amsterdam – Schiphol – Rotterdam Centraal van 5 paden per richting per uur, met een minimum van 80 paden per richting per dag;
2°. op het baanvak Rotterdam Centraal – Breda van 4 paden per richting per uur, met een minimum van 64 paden per richting per dag;
c. voor internationaal openbaar vervoer, met de op basis van artikel 2.45 geldende prioriteitsvolgorde van deelmarkten van dat vervoer, een bedieningsfrequentie:
1°. op het baanvak Amsterdam – Utrecht Centraal – Arnhem – Zevenaar grens van 8 paden per richting per dag, met een maximum van één pad per richting per uur;
2°. Op het baanvak Amsterdam – Deventer – Oldenzaal grens van 16 paden per richting per dag, met een maximum van één pad per richting per uur;
d. voor internationaal hogesnelheidspersonenvervoer, met de op basis van artikel 2.45 geldende prioriteitsvolgorde van deelmarkten van dat vervoer, een bedieningsfrequentie:
1°. op het baanvak Amsterdam – Schiphol – Rotterdam Centraal – Belgische grens van 16 paden per richting per dag, met een maximum van één pad per richting per uur;
2°. op het baanvak Rotterdam Centraal – Breda – Belgische grens van 16 paden per richting per dag, met een maximum van één pad per richting per uur;
3°. met spoorvoertuigen die een snelheid van ten minste 300 kilometer per uur kunnen bereiken, op het baanvak Amsterdam – Schiphol – Rotterdam Centraal – Belgische grens van 32 paden per richting per dag gemiddeld over het dienstregelingsjaar, met een maximum van twee paden per richting per uur;
e. voor standaard goederenvervoer een bedieningsfrequentie van in iedere richting:

Van/naar	**Via**	**Naar/van**	**Paden/uur buiten de spits**	**Paden/uur in de spits**
Amersfoort	Deventer	Oldenzaal grens	1	1
Amersfoort	Zwolle	Groningen	1	0,5
Beverwijk/Amsterdam Westhaven	Breukelen	Geldermalsen	2	1
Haarlem	Den Haag	Kijfhoek	1	0,5
Utrecht		Zevenaar	0	0
Kijfhoek		Roosendaal grens	2	1
Kijfhoek	Breukelen	Amersfoort	1	1
Kijfhoek	Boxtel	Eindhoven	1	1
Geldermalsen		Boxtel	1	0,5
Boxtel		Eindhoven	1	0,5
Sloe	Roosendaal	Tilburg	1	1
Tilburg		Geldermalsen	1	0,5
Zevenaar		Zevenaar grens	4	4
Eindhoven	Maastricht	Eijsden grens	2	1
Eindhoven		Venlo	1	0
Overige baanvakken			1	0

f. in afwijking van onderdeel e, voor standaard goederenvervoer gedurende perioden dat er vanwege de aanleg van een derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen verminderde capaciteit beschikbaar is op het baanvak Kijfhoek – Zevenaar – Duitse grens, een bedieningsfrequentie in iedere richting

CONCEPT

Van/naar	Via	Naar/van	Paden/uur buiten de spits	Paden/uur in de spits
Kijfhoek	Boxtel	Eindhoven	4	4
Eindhoven		Venlo	4	4
Deventer		Oldenzaalse grens	2	2

2. De infrastructuurbeheerder streeft met betrekking tot de paden voor het nationaal en internationaal hogesnelheidspersonenvervoer, bedoeld in het eerste lid, onderdelen b en d, naar een redelijke verdeling over het uur.
3. De minimale niveaus, bedoeld in het eerste lid, onderdeel e, zijn niet van toepassing op de in bijlage 2.2 behorende bij dit besluit aangeduide baanvakken voor goederenbestemmingsverkeer, indien het standaard goederenvervoer niet een aan die baanvakken gelegen herkomst- of eindbestemming heeft.

Artikel 2.44 Prioritering capaciteit infrastructuurbeheerder
1. Indien de benodigde capaciteit voor de infrastructuurbeheerder, bedoeld in artikel 2.40, eerste lid, concurreert met de capaciteitsaanvragen van één of meerdere spoorwegondernemingen of gerechtigden en tussen de beheerder en de betrokken spoorwegondernemingen of gerechtigden tijdens de coördinatie geen overeenstemming wordt bereikt, volgt de beheerder de procedure, bedoeld in artikel 2.41, tweede lid.
2. Er wordt prioriteit toegekend aan de door de infrastructuurbeheerder benodigde capaciteit, indien:
a. de infrastructuurbeheerder tot het gebruiken van deze capaciteit genoodzaakt is vanwege bij of krachtens wettelijke bepalingen gestelde eisen, of
b. de bedrijfseconomische gevolgen bij niet toekennen van prioriteit voor de infrastructuurbeheerder nadelig zijn ten opzichte van de bedrijfseconomische gevolgen van de betrokken spoorwegonderneming of gerechtigde bij deze prioriteitsvolgorde.
3. Er wordt prioriteit toegekend aan capaciteitsaanvragen met betrekking tot personenvervoer in de spits indien deze concurreren met de benodigde capaciteit voor de infrastructuurbeheerder.

Artikel 2.45 Prioriteringsvolgorde
1. Indien de infrastructuur overeenkomstig artikel 2.41, tweede lid, overbelast is verklaard, wordt bij de verdeling van capaciteit na toepassing van artikel 2.42 prioriteit toegekend aan deelmarkten overeenkomstig onderstaande volgorde:
a. internationaal openbaar vervoer, alsmede internationaal hogesnelheidspersonenvervoer, waarvoor een concessie is verleend krachtens artikel 20, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000;
b. stadsgewestelijk openbaar vervoer waarvoor een concessie is verleend krachtens artikel 20, eerste of vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000;
c. nationaal openbaar vervoer waarvoor een concessie is verleend krachtens artikel 20, eerste of vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000;
d. internationaal openbaar vervoer, met uitzondering van vervoer per nachttrein;
e. nationaal hogesnelheidspersonenvervoer waarvoor een concessie is verleend krachtens artikel 20, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000;
f. internationaal hogesnelheidspersonenvervoer;
g. streekgewestelijk openbaar vervoer waarvoor een concessie is verleend krachtens artikel 20, eerste of vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000;
h. stadsgewestelijk openbaar vervoer;
i. nationaal openbaar vervoer;
j. nationaal hogesnelheidspersonenvervoer;

CONCEPT

k. streekgewestelijk openbaar vervoer;
l. standaard goederenvervoer;
m. overig personenvervoer;
n. verkeer zonder vervoersfunctie.
2. Spoorwegondernemingen en gerechtigden geven bij de aanvraag van capaciteit aan of er sprake is van vervoer waarvoor een concessie op grond van de Wet personenvervoer 2000 is verleend.
3. Indien de aangevraagde capaciteit betrekking heeft op infrastructuur die op grond van artikel 2.41, tweede lid, overbelast is verklaard, maakt de concessiehouder die delen van de concessie waaruit blijkt dat de aangevraagde capaciteit voortvloeit uit die concessie, uiterlijk vijf werkdagen nadat de infrastructuur overbelast is verklaard, openbaar en overlegt die aan de infrastructuurbeheerder.
4. Onverminderd het eerste lid is de infrastructuurbeheerder bevoegd aanvullende, in de netverklaring bekendgemaakte prioriteitscriteria te hanteren.

Artikel 2.46 Aanvullende prioriteringscriteria goederenvervoer
1. Indien de infrastructuur overeenkomstig artikel 2.41, tweede lid, overbelast is verklaard, en de concurrerende capaciteitsaanvragen zich binnen het standaard goederenvervoer voordoen, komt na toepassing van artikel 2.43 tot en met 2.45 prioriteit toe aan het vervoer dat voldoet aan de navolgende criteria. Bij toepassing van deze criteria geldt dat een later genoemd criterium slechts toepassing vindt, indien een eerder genoemd criterium of genoemde criteria geen oplossing bieden:
a. het internationale goederenvervoer met uitzondering van het internationale goederenvervoer dat gebruik maakt van het baanvak van/naar Dordrecht via Venlo naar/van Duitse grens;
b. het binnenlands goederenvervoer voor wat betreft het baanvak van/naar Dordrecht naar/van Eindhoven dat begint of eindigt in Roermond, Sittard of Maastricht;
c. het zoveel mogelijk minimaliseren van de vervoerstijd van de betrokken goederen in Nederland;
d. het vervoer dat begint of eindigt in mainport Rotterdam-Rijnmond of havenindustriële complexen van Amsterdam-IJmond en Vlissingen-Sloe;
e. het vervoer van een spoorwegonderneming die voor de eerste keer toetreedt tot de markt van het goederenvervoer per spoor, waarbij dit belang voor die nieuwe spoorwegonderneming geldt tot een maximum van 15% van de minimale niveaus voor het goederenvervoer;
f. het vervoer dat vier of meer malen per week wordt verricht.
2. Gedurende de perioden dat er vanwege de aanleg van een derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen verminderde capaciteit beschikbaar is op het baanvak Kijfhoef – Zevenaar – Duitse grens:
a. is in het eerste lid, onderdeel a, de zinsnede 'met uitzondering van het internationale goederenvervoer dat gebruik maakt van het baanvak van/naar Dordrecht via Venlo naar/van Duitse grens' niet van toepassing; en
b. geldt de prioriteit, bedoeld in het eerste lid, aanhef en onderdeel d, ook voor het vervoer dat begint of eindigt in mainport Antwerpen.

Artikel 2.47 Voorbehouden van capaciteit
1. De in artikel 2.43, eerste lid, onder e en f, genoemde minimale niveaus van het standaard goederenvervoer zijn voorbehouden ten behoeve van dit gebruik tot op het moment van capaciteitsverdeling voor de normale dienstregeling.
2. Ten minste 10% van de in het eerste lid voor standaard goederenvervoer voorbehouden minimale niveaus is voorbehouden ten behoeve van ad-hoc-aanvragen met betrekking tot standaard goederenvervoer en besloten personenvervoer.
3. De infrastructuurbeheerder raamt jaarlijks het deel van de minimale niveaus voor

CONCEPT

standaard goederenvervoer dat voor ad-hoc-aanvragen dient te worden voorbehouden ten behoeve van dit gebruik.

Afdeling 2.7 Nationale regels over toegang

Artikel 2.48 Toegang andere spoorwegondernemingen
1. De infrastructuurbeheerder sluit de in artikel 2.32, tweede lid, van de wet bedoelde overeenkomst niet tenzij de spoorwegonderneming aan de infrastructuurbeheerder de volgende documenten heeft overgelegd:
a. een verklaring omtrent gedrag als bedoeld in artikel 28 van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens, welke verklaring niet ouder is dan twee maanden;
b. een verklaring, afgegeven door de Kamer van Koophandel en niet ouder dan twee maanden, dat jegens de onderneming of haar bestuurders in de aaneengesloten periode van vijf jaar voor het tot stand komen van de overeenkomst geen onherroepelijk faillissement is uitgesproken;
c. informatie over de bestuurlijke organisatie van de spoorwegonderneming waaruit blijkt dat de organisatie beschikt over de juiste kennis en kunde.
2. De artikelen 2.13 tot en met 2.18 zijn van overeenkomstige toepassing.

Hoofdstuk 3 Spoorwegveiligheid

Afdeling 3.1 Spoorwegveiligheid spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D

§ 3.1.1 Begripsbepalingen en toepassingsgebied

Artikel 3.1 Toepassingsgebied
1. Deze afdeling is van toepassing op spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D.
2. Artikel 3.4 is niet van toepassing op het gebruik van de spoorweg met spoorvoertuigen door actoren als bedoeld in artikel 3.1, tweede lid, onderdelen a en b, van de wet.

§ 3.1.2 Nationale voorschriften met het oog op de spoorwegveiligheid

Artikel 3.2 Aanwijzing
1. Een aanwijzing van de infrastructuurbeheerder of een sein wordt opgevolgd.
2. Een aanwijzing van de infrastructuurbeheerder gaat vóór op enig sein.
3. Een aanwijzing kan schriftelijk, mondeling of via elektronische weg worden gegeven.

Artikel 3.3 Maximumsnelheid
Overschrijding van de maximumsnelheid is verboden.

Artikel 3.4 Verkeersregels op het spoor
1. De spoorweg wordt gebruikt overeenkomstig de regels die bij ministeriële regeling met het oog op de spoorwegveiligheid worden gesteld.
2. De regels hebben betrekking op:
a. de aanwijzingen van de infrastructuurbeheerder;
b. de aard en betekenis van seinen;
c. de maximumsnelheid op de betreffende spoorweg en onder de betreffende omstandigheden;
d. het verkeersgedrag bij bepaalde seinen, rijden op zicht, achteruit rijden, rangeren en spoorwegovergangen;
e. de verlichting en lading van een spoorvoertuig;

CONCEPT

f. de verplichtingen van de infrastructuurbeheerder ten aanzien van buiten dienst gesteld spoor en spoorwegovergangen;
g. het openen van beweegbare spoorwegbruggen; en
h. bij welke beweegbare spoorwegbruggen welke communicatiemiddelen ten behoeve van de scheepvaart aanwezig zijn.
3. De regels, bedoeld in het tweede lid, onderdelen g en h, worden opgesteld na het horen van de infrastructuurbeheerder, de vaarwegbeheerders en vertegenwoordigers uit de scheepvaart.

Artikel 3.5 Spoorwegovergang bij niet-openbare weg
Bij een spoorweg die een niet voor het openbaar verkeer openstaande weg kruist, plaatst de beheerder van die weg aan beide zijden van een spoorwegovergang aan de rechterzijde van de weg, een Andreaskruis volgens model J12 of J13 van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

§ 3.1.3 Strikt lokaal gebruik en strikt historisch gebruik

Artikel 3.6 Verkeersregels op het spoor
1. De spoorweg wordt gebruikt overeenkomstig de regels die bij ministeriële regeling met het oog op de spoorwegveiligheid worden gesteld.
2. De regels hebben betrekking op:
a. de aanwijzingen van de infrastructuurbeheerder;
b. de aard en betekenis van seinen;
c. de maximumsnelheid op de betreffende spoorweg en onder de betreffende omstandigheden;
d. het verkeersgedrag bij bepaalde seinen, rijden op zicht, achteruit rijden, rangeren en spoorwegovergangen;
e. de verlichting en lading van een spoorvoertuig;
f. de verplichtingen van de infrastructuurbeheerder ten aanzien van buiten dienst gesteld spoor en spoorwegovergangen;
g. het openen van beweegbare spoorwegbruggen; en
h. bij welke beweegbare spoorwegbruggen welke communicatiemiddelen ten behoeve van de scheepvaart aanwezig zijn.

Artikel 3.7 Onderhoud materieel
1. Ten aanzien van spoorvoertuigen voor strikt lokaal gebruik of voor voertuigen voor strikt historisch gebruik, is er een entiteit die met het onderhoud van dat spoorvoertuig is belast.
2. De entiteit, bedoeld in het eerste lid, zorgt ervoor dat het spoorvoertuig in veilige staat is. Daartoe stelt de entiteit een onderhoudssysteem op en past dit toe.
3. Het onderhoudssysteem voldoet ten minste aan Bijlage III van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Artikel 3.8 Machinistenvergunning en bevoegdheidsbewijs strikt historisch gebruik
1. De artikelen 5.2 tot en met 5.10 van de wet en hetgeen bij of krachtens die artikelen is bepaald, zijn van overeenkomstige toepassing op een machinist die een spoorvoertuig voor strikt historisch gebruik ten behoeve van een museumorganisatie bestuurt op een spoorweg met gebruiksfunctie A, B, C of D.
2. Dit artikel is niet van toepassing op de machinist die uitsluitend rijdt op baanvakken die gedurende een tijdslot worden gebruikt door spoorvoertuigen voor strikt historisch gebruik ten behoeve van een museumorganisatie.
3. In afwijking van het eerste lid:

CONCEPT

a. wordt de machinist van het spoorvoertuig dat uitsluitend wordt gebruikt op spoorweginfrastructuur die niet is voorzien van ETCS, niet beoordeeld ten aanzien van de kennis met betrekking tot ETCS; en
b. is niet vereist dat de opleiding met betrekking tot de specifieke vakkennis en bekwaamheid betreffende het spoorvoertuig wordt gegeven door een erkend opleidingscentrum.
4. Op de machinistenvergunning en het bevoegdheidsbewijs zijn van overeenkomstige toepassing de modellen die zijn vastgelegd krachtens artikel 1 respectievelijk artikel 2 van Verordening (EU) nr. 36/2010.
5. Op de vergunning wordt vermeld dat de vergunning uitsluitend in Nederland geldig is en uitsluitend geldt voor het besturen van spoorvoertuigen voor strikt historisch gebruik ten behoeve van een museumorganisatie.

Artikel 3.9 Machinisten strikt lokaal gebruik
1. Een machinist die uitsluitend rijdt op baanvakken als bedoeld in artikel 3.8, tweede lid, een machinist van een spoorvoertuigvoertuig voor strikt lokaal gebruik ten behoeve van een spoorwegonderneming en een machinist van een spoorvoertuig op baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de verbetering van het spoorwegsysteem, heeft de leeftijd van 18 jaar bereikt.
2. De spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder houdt een register van de machinisten die voor hen spoorvoertuigen besturen. Dit register bevat tenminste de volgende gegevens:
a. achternaamnaam van de machinist;
b. voornamen van de machinist;
c. geboortedatum van de machinist;
d. geboorteplaats van de machinist;
e. het rollend materieel waarop de machinist mag rijden; en
f. de spoorweginfrastructuur waarop de machinist mag rijden.

Afdeling 3.2 Spoorwegveiligheid spoorwegen met gebruiksfunctie E, F, G of H

§ 3.2.1 Spoorwegen met gebruiksfunctie E of F

Artikel 3.10 Toepassingsgebied en rijksspoorwegen
1. Deze paragraaf is van toepassing op spoorwegen met gebruiksfunctie E of F.
2. Met betrekking tot de spoorweg met gebruiksfunctie E of F die als rijksspoorweg is aangewezen, is hetgeen in of op grond van deze paragraaf is bepaald over gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur, van overeenkomstige toepassing op de Minister.

Artikel 3.11 Infrastructuurbeheerder
1. De infrastructuurbeheerder draagt er zorg voor dat:
a. de spoorweginfrastructuur veilig kan worden gebruikt;
b. aanleg en onderhoud aan de spoorweginfrastructuur veilig geschiedt; en
c. met het onderhoud samenhangend verkeer, veilig plaatsvindt.
2. Ten behoeve van het met de aanleg en het onderhoud samenhangend verkeer:
a. kan de infrastructuurbeheerder aanwijzingen geven;
b. stemt de infrastructuurbeheerder over het gebruik, aanleg of onderhoud van de spoorweginfrastructuur af met de infrastructuurbeheerder of de beheerder van een aan de spoorweg grenzende spoorweg respectievelijk weg.
3. De spoorwegonderneming en andere actoren op of rond de spoorweg volgen de aanwijzingen van de infrastructuurbeheerder op.

CONCEPT

4. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld met betrekking tot de in dit artikel bedoelde zorgplicht van de infrastructuurbeheerder.

Artikel 3.12 Maatregelen spoorweginfrastructuur gebruiksfunctie F

1. Ten aanzien van spoorwegen met gebruiksfunctie F kan gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur maatregelen treffen in het belang van het veilige beheer van de decentrale spoorweginfrastructuur.
2. Indien gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur niet tevens wegbeheerder is van de weg die grenst aan de spoorweginfrastructuur, treft het openbaar lichaam dat het beheer heeft over de weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, de eigenaar van de weg, op verzoek van gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur de maatregelen die door gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur noodzakelijk worden geacht voor het veilige verkeer op de spoorweg.
3. De maatregelen betreffen:
a. plaatsing of verwijdering van verkeerstekens of onderborden; of
b. wijziging van de inrichting van de weg of het aanbrengen van voorzieningen ter regeling van het verkeer.
4. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de maatregelen.

Artikel 3.13 Het stellen van regels

1. Gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur kan regels stellen in het belang van de veilige exploitatie van de decentrale spoorweginfrastructuur, die voldoen aan bij ministeriële regeling bepaalde eisen die gelden voor de desbetreffende spoorweg.
2. Gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur kan het stellen van regels in het belang van de veilige exploitatie van decentrale spoorweginfrastructuur, delegeren aan het college van burgemeester en wethouders van een of meer van de in het gebied van die provincie respectievelijk in het krachtens artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 aangewezen gebied liggende gemeenten.
3. Ten aanzien van de spoorweg met gebruiksfunctie E of F die als rijksspoorweg is aangewezen, worden de regels vastgesteld bij ministeriële regeling.

Artikel 3.14 Seinen

1. Gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur plaatsen, na advies van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming, seinen ten behoeve van het veilig spoorverkeer:
a. op baanvakken waar de maximumsnelheid 80 kilometer per uur of meer bedraagt;
b. bij beweegbare spoorwegbruggen;
c. in en bij tunnels;
d. bij gelijkvloerse kruisingen met een spoorweg met een andere gebruiksfunctie;
e. bij aansluiting op een spoorweg met een andere gebruiksfunctie;
f. als binnen de benodigde remafstand de spoorweg niet of niet geheel is te overzien;
g. als bij enkelspoor de situatie niet of niet geheel is te overzien;
2. Het eerste lid is niet van toepassing als veilig spoorverkeer is geborgd met een systeem van volledige automatische besturing of beïnvloeding van spoorvoertuigen op de spoorweg.
3. Het eerste lid is niet van toepassing als:
a. tramlichten zijn geplaatst op grond van artikel 1, onderdeel 60, van de Regeling verkeerslichten;
b. tramlichten zijn geplaatst op grond van het op het in onderdeel a bedoelde voorschrift inhoudende dat tramlichten worden toegepast bij drie- of tweekleurige verkeerslichten indien:

CONCEPT

1e. ter plaatse voor de spoorweg een eigen ruimte, gescheiden van het overige verkeer, beschikbaar is; of
2e. ter plaatse bestuurders van het spoorvoertuig vanuit een rijstrook een richting mogen volgen die aan het overige verkeer in die rijstrook niet is toegestaan.

Artikel 3.15 Regels veilig spoorverkeer
1. De spoorweg wordt gebruikt overeenkomstig de regels die met het oog op veilig spoorverkeer bij ministeriële regeling worden gesteld.
2. De regels hebben betrekking op:
a. de verlichting van een spoorvoertuig;
b. het vaststellen van de maximumsnelheid;
c. beweegbare spoorwegbruggen.

Artikel 3.16 Personeel dat een veiligheidsfunctie uitoefent
1. Een spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder draagt er zorg voor dat personen die onder haar respectievelijk zijn gezag een veiligheidsfunctie uitoefenen, daartoe geschikt zijn en de nodige kennis en bekwaamheid bezitten.
2. Een veiligheidsfunctie wordt slechts uitgeoefend door een persoon die:
a. de leeftijd van achttien jaar heeft bereikt;
b. de taal die door de verkeersleiding wordt gebruikt voldoende beheerst om de voor de uitoefening van de betrokken functie gebruikelijke procescommunicatie te voeren en te begrijpen; en
c. geen lichamelijke of geestelijke beperkingen heeft die een goede uitoefening van de veiligheidsfunctie belemmeren, hetgeen blijkt uit een lichamelijk en psychologisch onderzoek.
3. De spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder verstrekt de persoon, bedoeld in het eerste lid, een bevoegdheidsbewijs als diegene voldoet aan de eisen, bedoeld in het tweede lid.
4. Het betrokken bevoegd gezag stelt, ten behoeve van het onderzoek, bedoeld in het tweede lid, onderdeel c, eisen van lichamelijke en bedrijfspsychologische geschiktheid vast.
5. Het lichamelijk en psychologisch onderzoek bedoeld in het tweede lid, onderdeel c, wordt verricht door een door het betrokken bevoegd gezag aangewezen deskundige volgens een keuringsprotocol dat is goedgekeurd door het betrokken bevoegd gezag.
6. De deskundige, bedoeld in het vijfde lid, verleent een verklaring van medische en bedrijfspsychologische geschiktheid, indien blijkt dat de keurling voldoet aan de in het tweede lid bedoelde eisen.
7. De spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder draagt er zorg voor dat degene die onder haar respectievelijk zijn gezag een veiligheidsfunctie uitoefent in ieder geval elke vijf jaar aan een onderzoek als bedoeld in het tweede lid, onderdeel c, wordt onderworpen.
8. Indien er een vermoeden is dat een persoon die een veiligheidsfunctie uitoefent niet langer voldoet aan de eisen bedoeld in het tweede lid, kan de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder van de betreffende functionaris verlangen dat hij zich aan een nieuw onderzoek onderwerpt.
9. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over het verstrekken van een bewijs van bevoegdheid aan personeelsleden die een veiligheidsfunctie uitoefenen en de inhoud van het bewijs van bevoegdheid.

Artikel 3.17 Register personeel dat veiligheidsfunctie uitoefent
1. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder houdt een register van personen die onder haar respectievelijk zijn gezag een veiligheidsfunctie uitoefenen.

CONCEPT

2. Het register bevat tenminste de volgende gegevens van de persoon die een veiligheidsfunctie uitoefent:
a. de achternaam;
b. de voornamen;
c. de geboortedatum;
d. de geboorteplaats;
e. de veiligheidsfunctie of veiligheidsfuncties die de persoon mag uitoefenen; en
f. indien het een bestuurder van een spoorvoertuig betreft: het rollend materieel waarop de bestuurder mag rijden.

Artikel 3.18 Veiligheidsbeheersysteem spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder

1. Het veiligheidsbeheersysteem, bedoeld in artikel 3.15, eerste lid, van de wet is gericht op het soort vervoer, de omvang van het vervoer, het exploitatiegebied en alle andere omstandigheden van de verrichte activiteit. Het zorgt voor de beheersing van alle risico's die door de activiteit van de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder ontstaan, met inbegrip van de geschiktheid, de nodige kennis en bekwaamheid van personen die onder haar respectievelijk zijn gezag een veiligheidsfunctie uitoefenen, het onderhoud en de materiaalvoorziening en de inzet van aannemers.
2. Het veiligheidsbeheersysteem houdt rekening met de risico's die worden veroorzaakt door de activiteiten van andere actoren.
3. Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de bij ministeriële regeling gestelde regels. De regels hebben betrekking op de inhoud van het veiligheidsbeheersysteem.

Artikel 3.19 Toepassing veiligheidsbeheersysteem

1. Het veiligheidsbeheersysteem is op zodanige wijze geoperationaliseerd en wordt op zodanige wijze toegepast dat:
a. bij de normale bedrijfsvoering en bij voorzienbare afwijkingen daarvan geen schade wordt veroorzaakt, er geen onnodig hinder of gevaar ontstaat en het spoorverkeer zo veel mogelijk zonder verstoringen kan worden afgewikkeld;
b. rekening wordt gehouden met de specifieke vereisten wanneer de normale bedrijfsvoering raakt aan die van andere gebruikers van de spoorweg;
c. de aan de bedrijfsvoering verbonden risico’s zijn onderkend en passende maatregelen worden genomen om deze afdoende te beheersen, waarbij rekening wordt gehouden met de stand der techniek en de binnen de bedrijfstak aanwezige kennis en richtsnoeren voor een veilige bedrijfsvoering;
d. corrigerende maatregelen worden genomen bij afwijkingen en incidenten;
e. het veiligheidsniveau van de bedrijfsvoering voortdurend wordt gehandhaafd en waar mogelijk verbeterd met het oog op zich wijzigende omstandigheden en op grond van opgedane ervaringen;
f. ervoor wordt gezorgd dat personeel met een veiligheidsfunctie met het oog op het behouden van hun geschiktheid, kennis en bekwaamheid, voor de desbetreffende functie de noodzakelijke oefening hebben en de noodzakelijke nadere of aanvullende scholing, opleiding en studie volgen.
2. Een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder draagt ervoor zorg dat het personeel bekend is met het veiligheidsbeleid als onderdeel van het veiligheidsbeheersysteem.

Artikel 3.20 Veiligheidscertificaat

1. Het veiligheidscertificaat, bedoeld in artikel 3.16, eerste lid, van de wet, is ten hoogste vijf jaar geldig.
2. Het veiligheidscertificaat en de aanvraag daarvan voldoen aan de bij ministeriële regeling gestelde regels. De regels hebben betrekking op

CONCEPT

a. de aanvraag van het veiligheidscertificaat;
b. de intrekking van het veiligheidscertificaat.

§ 3.2.2 Spoorwegen met gebruiksfunctie G of H

Artikel 3.21 Toepassingsgebied
Deze paragraaf is van toepassing op spoorwegen met gebruiksfunctie G of H.

Artikel 3.22 Veilige exploitatie
1. De beheerder of museumorganisatie draagt er zorg voor dat de spoorweg veilig kan worden gebruikt.
2. Ten behoeve van het veilig gebruik van de spoorweg onderhoudt de beheerder of museumorganisatie de spoorweginfrastructuur.
3. Ten behoeve van het veilig gebruik van de spoorweg kan de beheerder aan de spoorwegonderneming of museumorganisatie aanwijzingen geven inzake dat gebruik.
4. De spoorwegonderneming volgt de aanwijzingen, bedoeld in het derde lid, op.
5. De spoorwegonderneming draagt zorg voor de veiligheid van de personen die het spoorvoertuig in- of uitstappen.

Artikel 3.23 Regels veilig spoorverkeer
1. De spoorweg wordt gebruikt overeenkomstig de regels die met het oog op veilig spoorverkeer bij ministeriële regeling worden gesteld.
2. Artikel 3.4, tweede lid, onderdelen g en h, en derde lid, zijn van toepassing op een beweegbare spoorwegbrug, gelegen in een spoorweg met gebruiksfunctie G of H, met dien verstande dat voor "de infrastructuurbeheerder" moet worden gelezen: de beheerder, de infrastructuurbeheerder of de museumorganisatie.
3. De regels, bedoeld in het eerste lid, hebben betrekking op:
a. de op en rond de spoorweginfrastructuur te treffen voorzieningen en te nemen maatregelen op het gebied van veiligheid en risicobeheersing;
b. de verlichting van het spoorvoertuig;
c. verkeersgedrag en maximumsnelheid;
d. overwegen en spoorwegbruggen.

Artikel 3.24 Spoorwegovergang voor niet-openbare weg
Artikel 3.5 is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 3.25 Minimumleeftijd personeel dat veiligheidsfunctie uitoefent
1. Een veiligheidsfunctie wordt slechts uitgeoefend door een persoon die de leeftijd van achttien jaar heeft bereikt.
2. In afwijking van het eerste lid, mag de bestuurder die een spoorvoertuig bestuurt voor strikt historisch gebruik met een maximum gewicht van 10.000 kilogram zonder passagiers te vervoeren, onder begeleiding van een daartoe bevoegd bestuurder, dit al besturen bij een leeftijd van zestien jaar.

Artikel 3.26 Register personeel dat veiligheidsfunctie uitoefent
1. De museumorganisatie, de spoorwegonderneming of de beheerder houdt een register van personen die onder hun gezag een veiligheidsfunctie uitoefenen.
2. Het register bevat tenminste de volgende gegevens:
a. de achternaam;
b. de voornamen;
c. de geboortedatum;
d. de geboorteplaats;
e. de veiligheidsfunctie of veiligheidsfuncties die de persoon mag uitoefenen; en

CONCEPT

f. indien het een bestuurder van een spoorvoertuig betreft: het rollend materieel waarop de bestuurder mag rijden.

Artikel 3.27 Eisen veiligheidsbeheersysteem
1. Het veiligheidsbeheersysteem van een beheerder en van een spoorwegonderneming als bedoeld in artikel 3.20, eerste lid, van de wet, is gericht op het soort vervoer, de omvang van het vervoer, het exploitatiegebied en alle andere omstandigheden van de verrichte activiteit.
2. De beheerder en de spoorwegonderneming als bedoeld het eerste lid:
a. dragen met het veiligheidsbeheersysteem zorg voor de beheersing van alle relevante risico's die door de activiteit van de beheerder of de spoorwegonderneming ontstaan; en
b. onderkennen met het veiligheidsbeheersysteem de risico's die zijn verbonden aan de bedrijfsvoering.
3. Het veiligheidsbeheersysteem houdt rekening met de risico's die worden veroorzaakt door de activiteiten van andere actoren.
4. Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de bij ministeriële regeling gestelde regels. De regels hebben betrekking op:
a. de inhoud van het veiligheidsbeheersysteem;
b. de vaststelling of wijziging van het veiligheidsbeheersysteem.

Afdeling 3.3 Ongevallen

Artikel 3.28 Toepassingsgebied
Deze afdeling is van toepassing op spoorwegen met gebruiksfunctie E, F, G of H.

Artikel 3.29 Melden ongevallen
1. Een ongeval als bedoeld in artikel 3.22, eerste lid, van de wet, wordt binnen 24 uur gemeld als het leidt tot zwaar lichamelijk letsel of overlijden van enig persoon in of buiten het spoorvoertuig als het letsel of overlijden verband houdt met het spoorverkeer.
2. Een ongeval wordt binnen 72 uur gemeld als het:
a. leidt tot ander dan zwaar lichamelijk letsel of leidt tot materiele schade, en het ongeval is veroorzaakt door:
1e. gebreken aan het spoorvoertuig;
2e. gebreken aan, op of rond spoorweginfrastructuur; of
3e. het gedrag van een veiligheidsfunctionaris;
b. tot gevolg heeft dat geen veilig spoorverkeer kan worden verricht en het ongeval is veroorzaakt door schadelijk contact:
1e. met enig persoon of dier;
2e. met een ander spoorvoertuig; of
3e. met of op spoorweginfrastructuur;
4e. vanwege een ontsporing van een spoorvoertuig.

Artikel 3.30 Melden ongevallen: procedure
1. Melding van een ongeval geschiedt met een verslag dat wordt ingediend met gebruikmaking van een middel dat daartoe door het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie beschikbaar is gesteld.
2. Het ongeval wordt gemeld in het veiligheidsrapport, bedoeld in artikel 3.3, zesde lid, van de wet, betreffende het jaar waarin het ongeval heeft plaatsgevonden.
3. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie reageert binnen zes kalendermaanden na ontvangst van het veiligheidsrapport met een bericht aan de melder.

CONCEPT

4. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over het verslag en het veiligheidsrapport. Deze regels gaan in ieder geval over:
a. de inhoud van het verslag;
b. de inhoud van de melding in het veiligheidsrapport;
c. de reactie van het hoofd van de Nationale veiligheidsinstantie;
d. de wijze waarop de melding wordt verwerkt en bewaard.

CONCEPT

Hoofdstuk 4 Technische eisen aan spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen

Afdeling 4.1 Technische eisen spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D

§ 4.1.1 Toepassingsgebied

Artikel 4.1 Toepassingsgebied
1. Deze afdeling is van toepassing op spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D.
2. Deze afdeling is ook van toepassing op spoorwegen met gebruiksfunctie G, indien deze een verbindingslijn zijn als bedoeld in bijlage I bij de interoperabiliteitsrichtlijn.
3. De artikelen 4.2 tot en met 4.4 zijn niet van toepassing op het gebruik van de in het eerste lid en tweede lid bedoelde spoorwegen met spoorvoertuigen als bedoeld in artikel 4.1, derde lid, van de wet.

§ 4.1.2 Nationale voorschriften

Artikel 4.2 Nationale voorschriften
1. Met inachtneming van de artikelen 13, tweede lid, en 14, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn worden bij ministeriële regeling nationale voorschriften gesteld voor de uitvoering van de essentiële eisen.
2. De nationale voorschriften hebben betrekking op:
a. de inrichting van de spoorweginfrastructuur ten behoeve van de veiligheid daarvan;
b. de besturing, seingeving, aarding, remprestatie, het profiel, de loopeigenschappen en wielflenssmeerinstallatie van het spoorvoertuig;
c. de compatibiliteit van het spoorvoertuig met de spoorweginfrastructuur.

Artikel 4.3 Ontheffing nationale voorschriften
1. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie kan op aanvraag ontheffing verlenen van de toepassing van de voorschriften, bedoeld in artikel 4.2, eerste lid, indien het veilig gebruik van het subsysteem gewaarborgd is.
2. De aanvraag om een ontheffing voldoet aan de regels die bij ministeriële regeling worden gesteld.

Artikel 4.4 Tijdelijke ontheffing bij indienststelling van vaste installaties
1. De waarborg in het kader van de tijdelijke ontheffing, bedoeld in artikel 4.12, eerste lid, van de wet, blijkt uit het veiligheidsbeoordelingsverslag als bedoeld in artikel 15 van de uitvoeringsverordening (EU) Nr. 402/2013.
2. De duur van de ontheffing hangt af van de complexiteit van het infrastructuurproject in verband waarmee de ontheffing is aangevraagd.
3. De ontheffing kan worden verlengd met ten hoogste een jaar.
4. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld. De regels hebben betrekking op de eisen die aan een aanvraag om een tijdelijke ontheffing worden gesteld.

Artikel 4.5 Bijzondere ritten, strikt lokaal gebruik en strikt historisch gebruik
1. Het gebruik van het spoorvoertuig, bedoeld in artikel 4.21, eerste lid, van de wet, belemmert de goede werking van de spoorweginfrastructuur niet en leidt niet tot schade aan de spoorweginfrastructuur.
2. Het spoorvoertuig, bedoeld in artikel 4.21, eerste lid, onderdeel a, van de wet, is technisch compatibel met de spoorweginfrastructuur in het gebruiksgebied, met uitzondering van bijzondere voertuigen in werkmodus.
3. Ten behoeve van het tweede lid worden bij ministeriële regeling nadere regels gesteld. De regels hebben betrekking op de eisen aan het spoorvoertuig in verband met

CONCEPT

de technische compatibiliteit met de spoorweginfrastructuur en de procedure waarmee de technische compatibiliteit worden vastgesteld.

Artikel 4.6 Tijdelijke vergunning bijzondere ritten

1. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie verleent op aanvraag een tijdelijke vergunning voor bijzondere ritten, als bedoeld in artikel 4.21, tweede lid, van de wet, indien:
a. het spoorvoertuig of de treinsamenstelling voldoet aan de in of krachtens artikel 4.5 gestelde eisen; en
b. een met het onderhoud belaste entiteit de spoorwegveiligheid niet in het geding acht.
2. Als entiteit, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, kan een daarmee vergelijkbare partij volstaan indien de entiteit niet op andere grond verplicht is.
3. De vergunning wordt verleend voor ten hoogste vijf jaar.
4. De vergunning vermeldt:
a. de betreffende rit of ritten;
b. het betreffende spoorvoertuig, de betreffende spoorvoertuigen of treinsamenstelling;
c. het inzetgebied; en
d. de geldigheidsduur van de vergunning.
5. De aanvraag van de vergunning voldoet aan de bij ministeriële regeling gestelde eisen.

Afdeling 4.2 Technische eisen spoorwegen met gebruiksfunctie E, F, G of H

§ 4.2.1. Spoorwegen met gebruiksfunctie F

Artikel 4.7 Toepassingsgebied

Deze paragraaf is van toepassing op spoorwegen met gebruiksfunctie F.

Artikel 4.8 Eisen aan aanleg en onderhoud van spoorweginfrastructuur

1. Ondergrondse spoorweginfrastructuur van spoorwegen met gebruiksfunctie F is zodanig aangelegd dat:
a. reizigers te allen tijde een spoorvoertuig kunnen verlaten en het dichtstbijzijnde station, een nooduitgang of een plaats die vanaf een voor het openbaar verkeer openstaande weg bereikbaar is, kunnen bereiken;
b. hulpverleningsdiensten in staat zijn om tijdens calamiteiten hun werkzaamheden naar behoren uit te voeren.
2. Het betrokken bevoegd gezag laat een risicoanalyse uitvoeren ten aanzien van het ontwerp van een tunnel die langer is dan 250 meter en die deel uitmaakt van de spoorweg.
3. De aanleg van een tunnel vindt uitsluitend plaats indien uit de risicoanalyse blijkt dat het groepsrisico lager is dan de kans van optreden van 0,03/N2 per kilometer traject gelegen in tunnels per jaar, waarbij N de groepsgrootte in personen is.
4. Bij ministeriële regeling worden nadere eisen gesteld aan de inhoud van de risico-analyse. De aanleg van spoorweginfrastructuur, bedoeld in artikel 4.23, eerste lid, van de wet, voldoet aan de nadere regels die bij ministeriële regeling worden gesteld.

Artikel 4.9 Eisen aan inrichting station of ander werk

1. Ter bevordering van de toegankelijkheid van de inrichting en uitrusting van een station of ander werk als bedoeld in artikel 4.23, tweede lid, onderdeel b, van de wet, zijn op de aanleg daarvan de artikelen 5, 6, eerste tot en met derde lid, en 9 van het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer, van overeenkomstige toepassing.
2. Het eerste lid geldt niet voor het station of ander werk dat grenst aan of zich bevindt op een weg die openstaat voor openbaar verkeer.

CONCEPT

3. Van het eerste lid kan tijdelijk worden afgeweken bij onvoorziene omstandigheden waarin een ander maatschappelijk belang voor gaat op het belang van toegankelijk openbaar vervoer, en de beschikbare toegankelijkheid van dat vervoer als gevolg van die omstandigheden redelijkerwijs niet in stand kan blijven.

Artikel 4.10 Vergunning voor indienststelling van spoorweginfrastructuur

1. De aanvraag van een vergunning voor indienststelling van spoorweginfrastructuur in verband met een eerste ingebruikname als bedoeld in artikel 4.24, eerste lid, onderdeel a, van de wet, gaat vergezeld van een schriftelijke verklaring van de toezichthouder waarin staat in hoeverre de spoorweginfrastructuur voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 4.24, tweede lid, van de wet.
2. Ten behoeve van de verklaring, bedoeld in het eerste lid, dient de infrastructuurbeheerder bij het betrokken bevoegd gezag en aan de toezichthouder een informatiedossier in met de technische specificaties van de spoorweginfrastructuur.
3. De aanvraag van een vergunning voor indienststelling van spoorweginfrastructuur in verband met een wijziging als bedoeld in artikel 4.24, eerste lid, onderdeel b, van de wet, gaat vergezeld van een informatiedossier.
4. Het betrokken bevoegd gezag weigert of schorst een vergunning voor indienststelling van spoorweginfrastructuur of trekt deze in als dat naar het oordeel van het betrokken bevoegd gezag noodzakelijk is in verband met de veiligheid op of in de directe nabijheid van de spoorweginfrastructuur.
5. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld. De regels hebben betrekking op:
a. de inhoud van het informatiedossier dat wordt ingediend in verband met een eerste ingebruikname als bedoeld in het eerste lid;
b. de inhoud van het informatiedossier dat wordt ingediend in verband met een wijziging als bedoeld in het derde lid.

Artikel 4.11 Eisen aan spoorvoertuigen: algemeen

1. Op een spoorvoertuig zijn de artikelen 4, eerste lid, en 10 van het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer, van overeenkomstige toepassing.
2. Het eerste lid geldt niet voor een spoorvoertuig bestemd voor strikt historisch gebruik.

Artikel 4.12 Eisen aan spoorvoertuigen: personenvervoer

1. Een spoorvoertuig, bestemd voor het vervoer van personen, beschikt over de volgende eigenschappen:
a. de maatvoering is zodanig dat aan de eisen van het kinematisch omgrenzingsprofiel wordt voldaan;
b. de wielen, assen, veren en dempers zijn zo op elkaar en op het spoor afgestemd dat een veilig en ongestoord gebruik van de spoorweginfrastructuur gewaarborgd is;
c. het is wat betreft de brandveiligheid ontworpen volgens de stand van de techniek die geldt ten tijde van het verlenen van de opdracht tot bouw van het spoorvoertuig;
d. het is zo uitgevoerd dat personen:
1°. tijdens het rijden niet uit het spoorvoertuig kunnen leunen of vallen;
2°. kunnen voorkomen dat zij in het spoorvoertuig ten val komen;
3°. indien met het spoorvoertuig gebruik wordt gemaakt van een spoorweg die samenloopt met een weg die openstaat voor openbaar verkeer, niet meer dan een minimale kans hebben om onder het spoorvoertuig en onder de wielen te komen;
e. het is voorzien van:
1°. een noodremvoorziening die door de reizigers te bedienen is en die door de bestuurder buiten werking gesteld kan worden;

CONCEPT

2°. aan de voorzijde, achterzijde en iedere zijkant het wagennummer;
3°. een voorziening om het spoorvoertuig automatisch tot stilstand te brengen als er geen activiteit van de bestuurder meer wordt waargenomen;
4°. ten minste twee onafhankelijk van elkaar werkende remsystemen, waarvan er ten minste een ook bij het wegvallen van de tractie of externe energievoorziening het spoorvoertuig tot stilstand kan brengen;
5°. een toestel voor het afgeven van geluidssignalen;
6°. de vereiste verlichting.
2. Een spoorvoertuig zonder eigen tractie en dat wordt getrokken of geduwd, hoeft niet te voldoen aan het eerste lid, onderdeel e, aanhef en onder 3°, 5° en 6°.

Artikel 4.13 Eisen aan spoorvoertuigen: bestemd voor strikt historisch gebruik

1. Een spoorvoertuig, bestemd voor strikt historisch gebruik, waarmee incidenteel vervoer van personen wordt verricht, beschikt over de volgende eigenschappen:
a. de maatvoering is zodanig dat aan de eisen van het kinematisch omgrenzingsprofiel wordt voldaan;
b. de wielen, assen, veren en dempers zijn zo op elkaar en op het spoor afgestemd dat een veilig en ongestoord gebruik van de spoorweginfrastructuur gewaarborgd is;
c. het is voorzien van:
1°. aan de voorzijde, achterzijde en iedere zijkant het wagennummer;
2°. ten minste één remsysteem, dat ook bij het wegvallen van de tractie of externe energievoorziening het spoorvoertuig tot stilstand kan brengen;
3°. een toestel voor het afgeven van geluidssignalen;
4°. ten minste één wit stralend licht aan de voorzijde;
5°. ten minste één rood stralend licht aan de achterzijde.
2. Een spoorvoertuig, bestemd voor strikt historisch gebruik, zonder eigen tractie en dat wordt getrokken, hoeft niet te voldoen aan het eerste lid, onderdeel c, aanhef en onder 2°, 3°, en 4°.

Artikel 4.14 Eisen aan spoorvoertuigen: overig vervoer

1. Een spoorvoertuig, niet bestemd voor het vervoer van personen, beschikt over de volgende eigenschappen:
a. de maatvoering is zodanig dat aan de eisen van het kinematisch omgrenzingsprofiel wordt voldaan;
b. de wielen, assen, veren en dempers zijn zo op elkaar en op het spoor afgestemd dat een veilig en ongestoord gebruik van de lokale spoorweg gewaarborgd is;
c. het is voorzien van:
1°. ten minste één remsysteem, dat ook bij het wegvallen van de tractie of externe energievoorziening het spoorvoertuig tot stilstand kan brengen;
2°. een toestel voor het afgeven van geluidssignalen;
3°. ten minste twee wit stralende lichten aan de voorzijde en twee rood stralende lichten aan de achterzijde;
4°. indien met het spoorvoertuig gebruik gaat worden gemaakt van een spoorweg die samenloopt met een voor het openbaar verkeer openstaande weg, twee rode of ambergele remlichten aan de achterzijde, twee witte of ambergele richtingaanwijzers aan de voorzijde, twee rode of ambergele richtingaanwijzers aan de achterzijde en ten minste een ambergele of rode richtingaanwijzer aan iedere zijkant.
2. Een spoorvoertuig, niet bestemd voor het vervoer van personen, zonder eigen tractie en dat wordt getrokken, hoeft niet te voldoen aan het eerste lid, onderdeel c.

Artikel 4.15 Vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig: aanvraag

CONCEPT

1. De aanvraag van een vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig in verband met een eerste ingebruikname, als bedoeld in artikel 4.26, eerste lid, onderdeel a, van de wet, gaat vergezeld van een schriftelijke verklaring van de toezichthouder waarin staat in hoeverre het spoorvoertuig voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 4.26, tweede lid, van de wet.
2. Ten behoeve van de verklaring, bedoeld in het eerste lid, dient de aanvrager van de vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig bij het betrokken bevoegd gezag, bij de infrastructuurbeheerder en bij de toezichthouder een informatiedossier in met de technische specificaties van het spoorvoertuig.
3. In het kader van de beoordeling van de aanvraag om een vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig als bedoeld in artikel 4.26, eerste lid, onderdeel a, van de wet, hoort het betrokken bevoegd gezag de infrastructuurbeheerder.
4. De aanvraag van een vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig in verband met een wijziging als bedoeld in artikel 4.26, eerste lid, onderdeel b, van de wet, gaat vergezeld van een informatiedossier met de technische specificaties van het spoorvoertuig.
5. Het informatiedossier, bedoeld in het vierde lid, wordt ingediend bij het betrokken bevoegd gezag en bij de toezichthouder.
6. Bij ministeriele regeling worden nadere regels gesteld. De regels hebben betrekking op:
a. de inhoud van het informatiedossier dat wordt ingediend in verband met een eerste ingebruikname als bedoeld in het eerste lid;
b. de inhoud en indiening van het informatiedossier dat wordt ingediend in verband met een wijziging als bedoeld in het vierde lid.

Artikel 4.16 Goedkeuring type spoorvoertuig
1. De aanvraag van een goedkeuring voor een type spoorvoertuig als bedoeld in artikel 4.27, eerste lid, van de wet, gaat vergezeld van een schriftelijke verklaring van de toezichthouder waarin staat in hoeverre het type spoorvoertuig voldoet aan de in artikel 4.25, eerste lid, en krachtens artikel 4.25, derde lid, van de wet gestelde eisen.
2. In het kader van de beoordeling van de aanvraag, bedoeld in het eerste lid, hoort het betrokken bevoegd gezag de infrastructuurbeheerder.

Artikel 4.17 Testritten
1. Voor het uitvoeren van testritten als bedoeld in artikel 4.26, vijfde lid, onderdeel b, van de wet, is geen veiligheidscertificaat vereist.
2. Het is verboden om tijdens de testritten reizigers te vervoeren.

Artikel 4.18 Technische eisen aan spoorwegen en spoorvoertuigen
1. De aanleg, het onderhoud, het gebruik en de technische eigenschappen van spoorwegen en de daartoe behorende spoorweginfrastructuur voldoen aan de regels die bij ministeriele regeling kunnen worden gesteld.
2. De indienststelling en het gebruik van spoorvoertuigen geschiedt volgens de regels die bij ministeriele regeling kunnen worden gesteld.

§ 4.2.2. Spoorwegen met gebruiksfunctie G of H

Artikel 4.19 Toepassingsgebied
Deze paragraaf is van toepassing op spoorwegen met gebruiksfunctie G of H.

Artikel 4.20 Spoorweginfrastructuur

CONCEPT

Spoorweginfrastructuur is zodanig aangelegd en onderhouden dat deze in voorkomend geval geschikt is voor gebruik door een spoorvoertuig dat van een aangrenzende spoorweg komt.

Hoofdstuk 5 Machinisten

Artikel 5.1 Erkenning Keuringsinstituut

1. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie erkent een keuringsinstituut indien het keuringsinstituut onafhankelijk is van een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder.
2. Het keuringsinstituut beschikt over:
a. voldoende personeel, apparatuur, en een omgeving die geschikt is voor het medisch of psychologisch keuren van een machinist;
b. artsen en psychologen met voldoende expertise om de lichamelijke of psychische geschiktheid van een machinist vast te stellen;
c. gespecialiseerde artsen als verdergaand specialistisch inzicht nodig of wettelijk vereist is; en
d. artsen, psychologen en ander bij de keuring betrokken personeel met kennis over de arbeidsomstandigheden van een machinist.
3. Een keuringsinstituut dat keuringen uitvoert die betrekking hebben op de lichamelijke of psychische geschiktheid van een machinist laat de keuringen uitvoeren door een keuringsarts respectievelijk klinisch psycholoog die staat vermeld in het register, bedoeld in artikel 3 van de Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg.
4. Een keuringsinstituut beschikt over:
a. een systeem voor competentiebeheer;
b. een systeem voor kwaliteitsbeheer;
c. een aanmeldingsprocedure voor de keuring;
d. een beschrijving van het keuringsproces;
e. een beschrijving van de totstandkoming van de keuringsuitslag;
f. een beschrijving van de communicatie van de keuringsuitslag;
g. een inzageprocedure met betrekking tot de keuring;
h. een klachtenprocedure met betrekking tot de keuring;
i. een procedure met betrekking tot de herkeuring.
5. De erkenning van een keuringsinstituut is ten hoogste vijf jaar geldig.
6. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie trekt de erkenning in of schorst deze indien het van oordeel is dat een keuringsinstituut niet meer aan de erkenningseisen voldoet.
7. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld. De regels hebben betrekking op:
a. eisen aan de erkenning van een keuringsinstituut;
b. de eisen, bedoeld in vierde lid, onderdelen a tot en met i.

Artikel 5.2 Erkenning opleidingscentrum en examinator

1. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie erkent op aanvraag een opleidingscentrum als bedoeld in artikel 5.7, eerste lid, van de wet overeenkomstig het bepaalde in de hoofdstukken 1 en 2 van het Besluit 2011/765/EU.
2. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie erkent op aanvraag een persoon als examinator als bedoeld in artikel 5.7, tweede lid, van de wet overeenkomstig het bepaalde in de hoofdstukken 1 en 3 van het Besluit 2011/765/EU.
3. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie handelt bij de aanvraag, verlening, schorsing of intrekking van een erkenning, als bedoeld in het eerste lid, overeenkomstig de aanbevelingen 26 tot en met 39 en 41 tot en met 48 van Aanbeveling 2011/766/EU.

CONCEPT

4. Bij de aanvraag, verlening, schorsing of intrekking van een erkenning handelt het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie overeenkomstig de aanbevelingen 2 tot en met 14 en 18 tot en met 23 van Aanbeveling 2011/766/EU.
5. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld. De regels hebben betrekking op:
a. de aard en uitvoering van opleidingsactiviteiten;
b. de aanwijzing van examinatoren;
c. de inhoud van het examenprogramma.

Artikel 5.3 Registers
1. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat de informatie in de registers, bedoeld in artikel 5.8, eerste en derde lid, van de wet actueel is.
2. De spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder zorgen ervoor dat de informatie in het register, bedoeld in artikel 5.8, tweede lid, van de wet actueel is.
3. Het register van erkende opleidingscentra, bedoeld in artikel 5.8, derde lid, onderdeel a, van de wet, voldoet aan de aanbevelingen 15 tot en met 17 van Aanbeveling 2011/766/EU.
4. Het register van erkende examinatoren, bedoeld in artikel 5.8, derde lid, onderdeel b, van de wet, voldoet aan de aanbevelingen 37 tot en met 39 van Aanbeveling 2011/766/EU.
5. In het register van erkende keuringsinstituten, bedoeld in artikel 5.8, derde lid, onderdeel c, van de wet, worden in ieder geval de volgende gegevens opgenomen:
a. de naam, het adres en de contactgegevens van het erkende keuringsinstituut;
b. type keuring waarvoor het keuringsinstituut is erkend;
c. de datum van afgifte en vervaldatum van de erkenning; en
d. adressen van de vestigingen waar de keuringen plaatsvinden.
6. Ten behoeve van het eerste lid deelt de machinist aan wie het hoofd van de Nationale veiligheidsinstantie een machinistenvergunning heeft verleend, het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie de uitslag mede van een keuring of aanvullend medisch onderzoek als bedoeld in artikel 5.6, eerste lid, van de wet.
7. Bij ministeriele regeling worden nadere regels gesteld over het mededelen van de uitslag, bedoeld in het zesde lid.

Artikel 5.4 Publicatie van registers
1. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie publiceert gegevens uit de in artikel 5.8, derde lid, van de wet bedoelde registers.
2. De publicatie van het register van erkende opleidingsinstituten bevat de gegevens bedoeld in aanbeveling 16 van Aanbeveling 2011/766/EU.
3. De publicatie van het register van erkende examinatoren bevat de volgende gegevens:
a. de naam van de examinator;
b. de bekwaamheidsgebieden waarop de erkende examinator examens mag afnemen;
c. de talen waarin de erkende examinator examens mag afnemen.
4. De publicatie van het register van erkende keuringsinstituten bevat de gegevens, bedoeld in artikel 5.3, vijfde lid.
5. De in dit artikel genoemde gegevens kunnen door eenieder worden ingezien door publicatie in een openbaar raadpleegbaar register.

CONCEPT

Hoofdstuk 6
[Gereserveerd]

Hoofdstuk 7 Toezicht, handhaving en overige bepalingen

Artikel 7.1 In rekening brengen toezichtskosten decentrale spoorwegen
1. Het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie brengt de kosten van de werkzaamheden die worden verricht in verband met de uitvoering van het toezicht als bedoeld in artikel 7.2, eerste lid, van de wet, jaarlijks in rekening bij gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur op wie een zorgplicht rust op grond van artikel 1.7, eerste lid, respectievelijk tweede lid, van de wet.
2. De kosten van de werkzaamheden die de Nationale Veiligheidsinstantie uit eigen beweging verricht, bestaan uit een bij ministeriële regeling vastgesteld basistarief, vermeerderd met de kosten, berekend op basis van het product van de lengte van de decentrale spoorweg in kilometers en het bij ministeriële regeling vastgestelde tarief per kilometer.
3. De kosten van de werkzaamheden die de Nationale Veiligheidsinstantie op verzoek van gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur verricht, worden op basis van een bij ministeriële regeling vastgesteld tarief berekend.
4. De ingevolge dit artikel in rekening gebrachte bedragen worden zodanig vastgesteld dat de geraamde baten niet uitgaan boven de geraamde kosten die in een rechtstreeks verband staan met de betrokken werkzaamheden.

Artikel 7.2 Beboetbare feiten
Overtreding van de artikelen 3.2, eerste lid, 3,3, 3.4, eerste lid, 3.5, 3.6, eerste lid, 3.11, eerste en derde lid, 3.15, eerste lid, 3.18, eerste en tweede lid, 3.19, 3.22, eerste, tweede, vierde en vijfde lid, 3.23, eerste lid, 3.24, 3.25, 3.26, eerste lid, 3.27, eerste tot en met derde lid, 3.29, 3.30 , eerste en tweede lid, 4.5, eerste en tweede lid, 4.8, eerste tot en met derde lid, 4.12, eerste lid, 4.13, eerste lid, 4.14, eerste lid, 4,18, eerste en tweede lid, 4.20, 5.1, tweede tot en met vierde lid, en 5.3, tweede tot en met zesde lid alsmede hetgeen krachtens deze artikelen is bepaald, vormt een beboetbaar feit in de zin van artikel 7.12, eerste lid, onderdeel b, of tweede lid, onderdeel b, van de wet.

Artikel 7.3 Bestuurlijke basisboete en minimumboete
1. Onverminderd artikel 7.13, tweede lid, aanhef en onderdeel a, van de wet bedraagt de hoogte van een bestuurlijke boete ten minste het bedrag dat is vastgesteld voor de tweede categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.
2. Onverminderd artikel 7.13, tweede lid, aanhef en onderdeel b, van de wet bedraagt de hoogte van een bestuurlijke boete ten minste het bedrag dat is vastgesteld voor de vierde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.
3. In afwijking van het eerste lid, bedraagt de hoogte van een bestuurlijke boete in verband met overtreding van artikel 7.9 van de wet of artikel 5:20, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht:
a. ten hoogste het bedrag dat is vastgesteld voor de tweede categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht; en
b. ten minste het bedrag dat is vastgesteld voor de eerste categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.
4. In afwijking van het tweede lid, bedraagt de hoogte van een bestuurlijke boete in verband met overtreding van artikel 7.9 van de wet of artikel 5:20, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht:
a. ten hoogste het bedrag dat is vastgesteld voor de vierde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht; en

CONCEPT

b. ten minste het bedrag dat is vastgesteld voor de tweede categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

Hoofdstuk 8 Wijziging van andere regelgeving

Artikel 8.1 Arbeidsomstandighedenbesluit

Artikel 2.3, derde lid, onderdeel a, van het Arbeidsomstandighedenbesluit wordt als volgt gewijzigd:
1. 'hoofdspoorwegen' wordt vervangen door 'rijksspoorwegen';
2. 'krachtens artikel 30 van het Besluit spoorverkeer' komt te vervallen;
3. 'zoals bedoeld in artikel 29 van het Besluit spoorverkeer' komt te vervallen.

Artikel 8.2 Arbeidstijdenbesluit

Het Arbeidstijdenbesluit wordt als volgt gewijzigd:
1. De titel van paragraaf 5.13 komt te luiden:
   § 5.13. Decentrale spoorwegen
2. In artikel 5.13:1 wordt 'lokale spoorwegen, aangewezen krachtens artikel 2, eerste lid, van de Wet lokaal spoor' vervangen door 'decentrale spoorwegen, aangewezen krachtens artikel 1.6, eerste lid, van de Spoorwegwet 20..'.

Artikel 8.3 Arbeidstijdenbesluit vervoer

In artikel 3.1:1 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt 'Spoorwegwet' vervangen door 'Spoorwegwet 20..'.

Artikel 8.4 Besluit OM-afdoening

In het Besluit OM-afdoening wordt de Bijlage I als bedoeld in artikel 3.3 van het Besluit OM-afdoening, onder de Nummers E 100 – E 176, als volgt gewijzigd:
2. De Bijlage I onder Gebruikers van voorzieningen en middelen van openbaar vervoer wordt als volgt gewijzigd:
a. 'Spoorwegwet (Spww) en Wet Lokaalspoor (WL)' vervangen door 'Spoorwegwet 20..'
b. 'hoofdspoorweg' wordt vervangen door 'rijksspoorweg'
c. 'lokaal spoor' en 'lokale spoorweg' wordt vervangen door 'decentrale spoorweg'
d. De verwijzingen '22 lid 1 onderdeel c Spww' en '15 lid 1 onder c WL' worden vervangen door '1.14, lid 2 onder c Spoorwegwet 20..'

Artikel 8.5 Besluit activiteiten leefomgeving

Het Besluit activiteiten leefomgeving wordt als volgt gewijzigd:

A
In de artikelen 3.295b, tweede lid, 9.1, eerste lid, onderdeel a, 9.5, aanhef, 9.6, aanhef, 9.8, eerste lid, 9.19, eerste en tweede lid, 9.20, aanhef, 9.21, vierde lid, onderdeel b, 9.24, eerste lid, aanhef, 9,25, eerste lid, 9.26, eerste lid, aanhef, 9.27, 9.28, eerste lid, 9.29, 9.30, eerste lid, aanhef, en derde lid, 9.31, aanhef en onderdelen a, b, en c, 9.35, eerste lid, aanhef, 9.36, eerste lid, 9.37, eerste en tweede lid, 9.38, aanhef, 9.41, eerste lid, 9,42, 9.43, eerste lid, aanhef, en tweede lid, en 9.44, eerste lid wordt "hoofdspoorweg" telkens vervangen door "rijksspoorweg".

B
In artikel 9.2 wordt "hoofdspoorwegen' vervangen door "rijksspoorwegen".

C

CONCEPT

In de artikelen 3.295b, tweede lid, 9.1, eerste lid, onderdeel b, 9.2, 9.3, aanhef, 9.4, aanhef, 9.9, eerste lid, 9.47, eerste en tweede lid, en 9.48, aanhef, wordt "lokale spoorweg" telkens vervangen door "decentrale spoorweg".

D
In artikel 9.2 wordt "lokale spoorwegen' vervangen door "decentrale spoorwegen".

E
In de artikelen 9.1, eerste lid, onderdeel c en tweede lid, 9.5, aanhef, 9.6, aanhef, 9.8, eerste lid, aanhef, 9.19, eerste lid, aanhef, en tweede lid, 9.20, aanhef, 9.21, vierde lid, onderdeel b, 9.24, eerste lid, aanhef, 9.25, eerste lid, 9.26, eerste lid, aanhef, 27, 9.28, eerste lid, 9.29, 9.30, eerste lid, aanhef, en derde lid, 9.31, aanhef en onderdelen a, b en c, 9.35, eerste lid, aanhef, 9.36, eerste lid, 9.37, eerste en tweede lid, 9.38, aanhef, 9.41, eerste lid, 9.42, 9.43, eerste en tweede lid, en 9.44, eerste lid, wordt "bijzondere spoorweg" telkens vervangen door "overige spoorweg".

F
In artikel 9.2 wordt "bijzondere spoorwegen' vervangen door "overige spoorwegen".

G
In de artikelen 9.14, 9.15, aanhef, 9.17, eerste lid, 9.37, tweede lid, en 9.43, tweede lid, wordt "spoorwegbeheerder" telkens vervangen door "infrastructuurbeheerder".

Artikel 8.6 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer
In het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer wordt in artikel 21a, eerste lid "lokale spoorweg" vervangen door "decentrale spoorweg".

Artikel 8.7 Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer
Het Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer wordt als volgt gewijzigd:

A
Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:
1. In onderdeel a, wordt 'artikel 86, eerste en tweede lid, van de Spoorwegwet, artikel 45, eerste en tweede lid, van de Wet lokaal spoor,' vervangen door 'artikel 7.15, eerste en tweede lid, van de Spoorwegwet 20..,'.
2. In onderdeel b, wordt 'artikel 4, tweede lid, onder b, van de Spoorwegwet, artikel 41, tweede lid, onder b, van de Wet lokaal spoor' vervangen door 'artikel 1.15, tweede lid, onderdeel b, van de Spoorwegwet 20..'.

B
In artikel 6, eerste lid, wordt 'artikel 4, vierde lid, van de Spoorwegwet, artikel 41, vierde lid, van de Wet lokaal spoor' vervangen door 'artikel 1.15, vierde lid, van de Spoorwegwet 20..'.

C
In de artikelen 7, eerste lid, 10, eerste lid, en 11, eerste lid, wordt 'artikel 4, tweede lid, onder a, van de Spoorwegwet, artikel 41, tweede lid, onder a, van de Wet lokaal spoor' telkens vervangen door 'artikel 1.15, tweede lid, onderdeel a, van de Spoorwegwet 20..'

D
In de artikelen 11, tweede lid, 19, vijfde lid, 20, tweede lid, en 22, wordt 'artikel 4, eerste of tweede lid, van de Spoorwegwet, artikel 41, eerste of tweede lid, van de Wet

lokaal spoor' steeds vervangen door 'artikel 1.15, eerste of tweede lid, van de Spoorwegwet 20..'.

E
In artikel 13, tweede lid, wordt 'artikel 4, tweede lid, van de Spoorwegwet, artikel 41, tweede lid, van de Wet lokaal spoor' vervangen door 'artikel 1.15, tweede lid, van de Spoorwegwet 20..'.

Artikel 8.8 Besluit doorberekening kosten ACM
In artikel 8, tweede lid, onderdeel e, van het Besluit doorberekening kosten ACM wordt 'Spoorwegwet' vervangen door 'Spoorwegwet 20..'.

Artikel 8.9 Besluit ex artikel 110 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek
Artikel 1 van het Besluit ex artikel 110 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek wordt als volgt gewijzigd:
1. In onderdeel a vervalt 'of over krachtens artikel 1, eerste lid, van de Locaalspoor- en Tramwegwet aangewezen locaalspoorwegen' en wordt 'krachtens artikel 2, eerste lid, van de Wet lokaal spoor aangewezen lokaal spoorwegen als bedoeld in artikel 3, eerste lid van de Wet lokaal Spoor' vervangen door 'krachtens artikel 1.6, eerste lid van de Spoorwegwet 20.. aangewezen decentrale spoorwegen'.
2. In onderdeel b wordt 'artikel 2, eerste lid, van de Spoorwegwet aangewezen hoofdspoorwegen' vervangen door 'artikel 1.4, eerste lid, van de Spoorwegwet 20.. aangewezen rijksspoorwegen' en wordt 'artikel 2, eerste lid van de Wet lokaal spoor aangewezen lokale spoorwegen, als bedoeld in artikel 3, derde lid van de Wet lokaal spoor' vervangen door 'artikel 1.6, eerste lid, van de Spoorwegwet 20.. aangewezen decentrale spoorwegen, als bedoeld in …'.

Artikel 8.10 Besluit kwaliteit leefomgeving
Het Besluit kwaliteit leefomgeving wordt als volgt gewijzigd:
1. In de artikelen 3.24, tweede lid, onderdeel a, 3.25, derde lid, onderdeel d, 3.27, derde lid, 3.43, onderdeel b, c en e, 5.35, 5.55, tweede lid, onderdeel e, 5.133, eerste lid, 5.134, eerste lid, 8.13, derde lid, 12.5, eerste lid, 12.5a en 12.13h, eerste lid, aanhef, wordt 'hoofdspoorweg' vervangen door 'rijksspoorweg'.
2. In de artikelen 3.29, tweede lid, aanhef en onderdeel a, 3.34, eerste lid, onderdeel a, tabel 3.34, 3.35, tabel 3.35, eerste lid, onderdeel c, tabel 3.34, en derde lid, 3.37, derde lid, onderdeel b, 3.45, eerste lid, onderdeel d, 3.47, 3.53, eerste lid, tabel 3.53, 4.25, vierde lid en vijfde lid, onderdeel h, 5.78t, eerste lid, tabel 5.87t, 5.78u, eerste lid, onderdeel c, tabel 5.78u, 11.45, vierde lid, onderdeel d, 11.49, eerste lid, onderdeel b, wordt 'hoofdspoorwegen' vervangen door 'rijksspoorwegen'.
3. In de artikelen 5.163 en 7.9 wordt "hoofdspoorweginfrastructuur" vervangen door "rijksspoorweginfrastructuur".
3. In de artikelen 3.24, tweede lid, onderdelen a en b, 3.25, derde lid, onderdeel d, 3.27, tweede, vierde, vijfde en zesde lid, 3.43, onderdelen b, c en e, 5.55, tweede lid, onderdeel e, 5.78a, derde lid, 5.78j, tweede lid, 5.78k, eerste lid, 5.78l, tweede lid, 5.78m, eerste, tweede en derde lid, 5.78n, eerste en derde lid, 5.78u, tweede lid, 12.11, tweede lid, onderdeel b, onder 2º, 12.12, eerste en derde lid, 12.13a, eerste lid, aanhef en onderdeel a, 12.13l, eerste lid, onderdeel c en 12.13m, wordt 'lokale spoorweg' vervangen door 'decentrale spoorweg'.
4. In de artikelen 3.26, onderdeel b, 3.34, eerste lid, onderdeel a, tabel 3.34, 3.35, eerste lid, onderdeel c, tabel 3.35, 3.45, eerste lid, onderdeel b, artikel 3.53, eerste lid, tabel 3.53, 5.78, eerste lid, onderdeel b, 5.78i, eerste lid, onderdeel b, 5.78t, eerste lid, tabel 5.78t en tweede lid, 5.78u, eerste lid, onderdeel c, tabel 5.78u, 5.78ae, eerste lid, onderdeel b, 5.164, eerste lid, 7.10, eerste en tweede lid, 7.10a, tweede lid, 11.45,

CONCEPT

vierde lid, onderdeel b, 11.47, eerste lid, tweede lid, onderdeel b, en vierde lid, onderdeel a, wordt 'lokale spoorwegen' vervangen door 'decentrale spoorwegen'.
5. In de titels van de paragrafen 3.5.3, 5.1.6.2, 12.1.2 en 12.1.12 wordt 'hoofdspoorwegen' vervangen door 'rijksspoorwegen'.
6. In de titels van de paragrafen 3.5.2, en 5.1.4.2a.3 wordt 'lokale spoorwegen' vervangen door 'decentrale spoorwegen'.
7. In de titel van paragraaf 12.1.13 wordt 'lokale spoorweg' vervangen door 'decentrale spoorweg'.
8. In de titels van de artikelen 3.29, 5.133, 7.9, 5.163, 12.5 en 12.13l wordt 'hoofdspoorwegen' vervangen door 'rijksspoorwegen'.
9. In de titels van de artikelen 5.78j, 5.78k, 5.78m, 5.164, 7.10, 11.47, 12.13l en 12.13m wordt 'lokale spoorweg' vervangen door 'decentrale spoorweg'.
10. In de titels van de artikelen 5.163 en 7.9 wordt "hoofdspoorweginfrastructuur" vervangen door "rijksspoorweginfrastructuur".
11. In de artikelen 3.29, tweede lid, en 11.45, vierde lid, onderdeel d, wordt 'artikel 1, eerste lid, van de Spoorwegwet' vervangen door 'artikel 1.1 van de Spoorwegwet'.
12. Artikel 3.45, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:
1. In onderdeel b wordt 'artikel 18, eerste lid, van de Wet lokaal spoor' vervangen door 'artikel 1.8, eerste lid, van de Spoorwegwet 20..'.
2. In onderdeel d wordt 'artikel 1, eerste lid, van de Spoorwegwet' vervangen door 'artikel 6.1 van de Spoorwegwet 20..'.
13. In artikel 5.164, tweede lid, wordt 'artikel 12 van de Wet lokaal spoor' vervangen door 'artikel 7.27, eerste lid, van de Spoorwegwet 20..'.
14. In artikel 12.13l, eerste lid, onderdeel a, wordt 'artikel 18, eerste lid, van de Wet lokaal spoor' vervangen door 'artikel 1.8, eerste lid, van de Spoorwegwet 20..'.
15. Bijlage I, onder A, bij het begrip 'geluidbronsoort' wordt als volgt gewijzigd:
a. In de onderdelen b en c wordt 'lokale spoorwegen' vervangen door 'decentrale spoorwegen'.
b. in onderdeel g wordt 'hoofdspoorwegen' vervangen door 'rijksspoorwegen'.

Artikel 8.11 Besluit inzamelen afvalstoffen
Artikel 11, derde lid, onderdeel c, van het Besluit inzamelen afvalstoffen wordt als volgt gewijzigd:
1. 'artikel 28, eerste lid, van de Spoorwegwet' wordt vervangen door 'artikel 2.21, derde lid, van de Spoorwegwet 20..'.
2. 'artikel 32, eerste lid, van de Spoorwegwet' wordt vervangen door 'artikel 3.16, vierde lid, van de Spoorwegwet 20..'.

Artikel 8.12 Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid
In artikel 1, eerste lid, onderdeel r, wordt 'het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen' vervangen door 'Besluit aanwijzing rijksspoorwegen 20..'.

Artikel 8.13 Omgevingsbesluit
Het Omgevingsbesluit wordt als volgt gewijzigd:
1. In de artikelen 3.5, eerste lid, onderdelen a tot en met e, en tweede lid, 4.11, eerste lid, onderdeel c, 4.12, tweede lid, onderdeel a, onder 1º, 4.30, eerste lid, onderdeel c, 13.3, eerste lid, onderdeel e, onder 1º, wordt 'hoofdspoorweg' telkens vervangen door 'rijksspoorweg'.
2. In artikel 13.1, eerste lid, onderdeel e, onder 4º, wordt 'hoofdspoorwegen' vervangen door 'rijksspoorwegen'.

3. In de artikelen 4.6, eerste lid, onderdeel d, 4.7, 4.25, eerste lid, onderdeel d, 4.26, eerste lid, 15.2, eerste lid, onderdelen a en c, en tweede lid onderdeel c en d, wordt 'lokale spoorweg' vervangen door decentrale spoorweg.

CONCEPT

4. In de artikelen 4.11, eerste lid, onderdeel c, 4.12, tweede lid, onderdeel a, onder 1º, en 4.30, eerste lid, onderdeel c, wordt 'bijzondere spoorweg' vervangen door overige spoorweg.
5. In de artikelen 10.42a, eerste lid, onderdeel c, en 10.42b, derde lid, onderdeel c wordt 'artikel 1, eerste lid, van de Spoorwegwet' vervangen door 'artikel 1, eerste lid, van de Spoorwegwet 20..'.

Artikel 8.14 Vrijstellingenbesluit Winkeltijdenwet
In artikel 4, eerste en tweede lid, van het Vrijstellingenbesluit Winkeltijdenbesluit wordt 'artikel 26, derde lid, van de Spoorwegwet' vervangen door 'artikel 1.1 van de Spoorwegwet 20..'.

Artikel 8.15 Wegenleggerbesluit
In artikel 1 van het Wegenleggerbesluit vervalt 'als bedoeld in artikel 26, derde lid, van de Spoorwegwet'.

Hoofdstuk 9 Overgangs- en slotbepalingen

§… Overgangsbepalingen
PM Overgangsrecht voor bedrijfspas → bevoegdheidsbewijs.
[gedurende internetconsultatie]

§… Slotbepalingen

Artikel … Intrekking
De volgende besluiten worden ingetrokken:
a. het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen;
b. het Besluit aanwijzing lokale spoorwegen;
c. het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen;
d. het Besluit bijzondere spoorwegen;
e. het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur;
f. het Besluit hoofdspoorweginfrastructuur;
g. het Besluit HSL-heffing 2015;
h. het Besluit implementatie de sera-richtlijn tot instelling van één Europese spoorwegruimte;
i. het Besluit lokaal spoor;
j. het Besluit spoorverkeer.

Artikel … Inwerkingtreding
Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

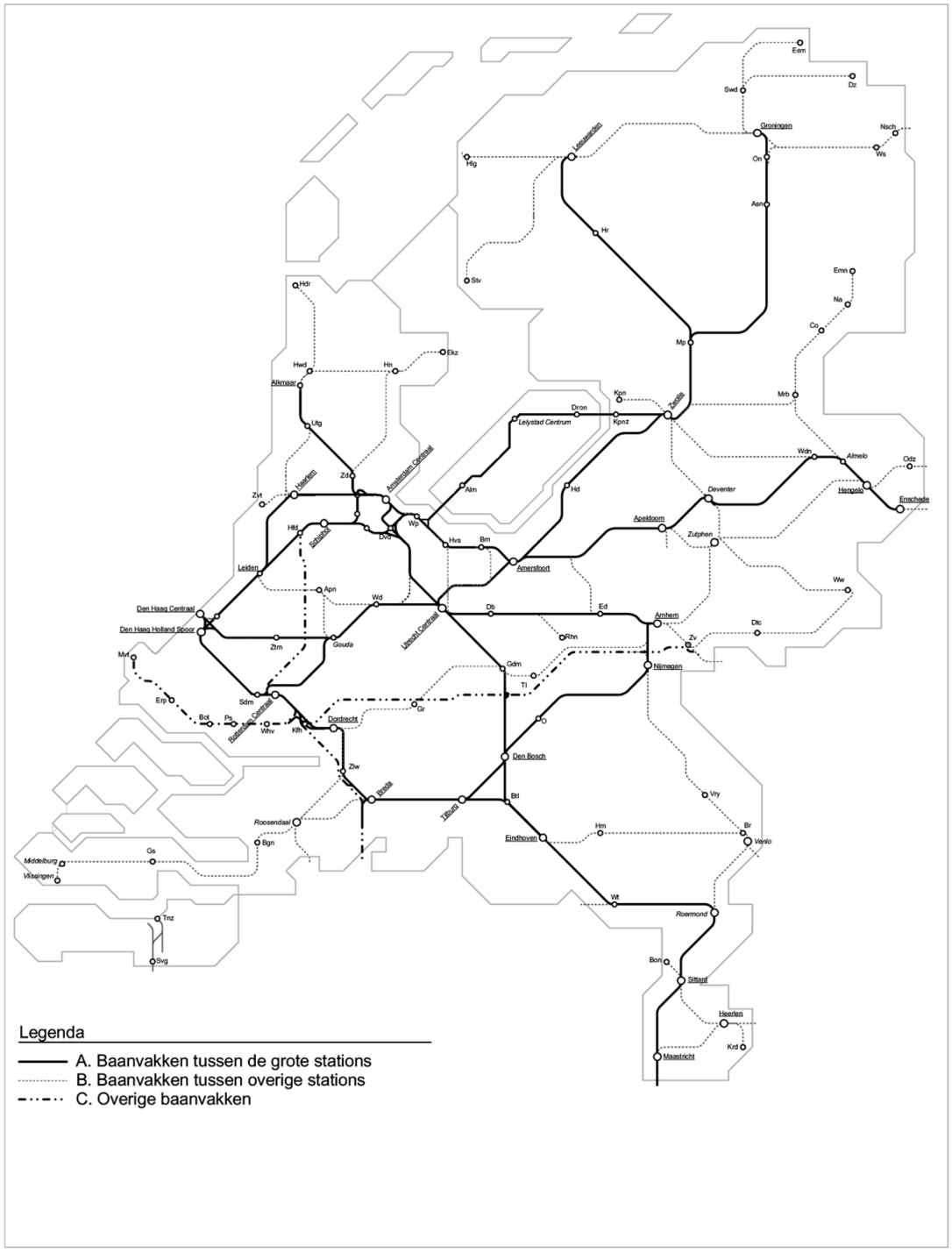
Artikel … Citeertitel
Dit besluit wordt aangehaald als: Spoorwegbesluit 20...

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

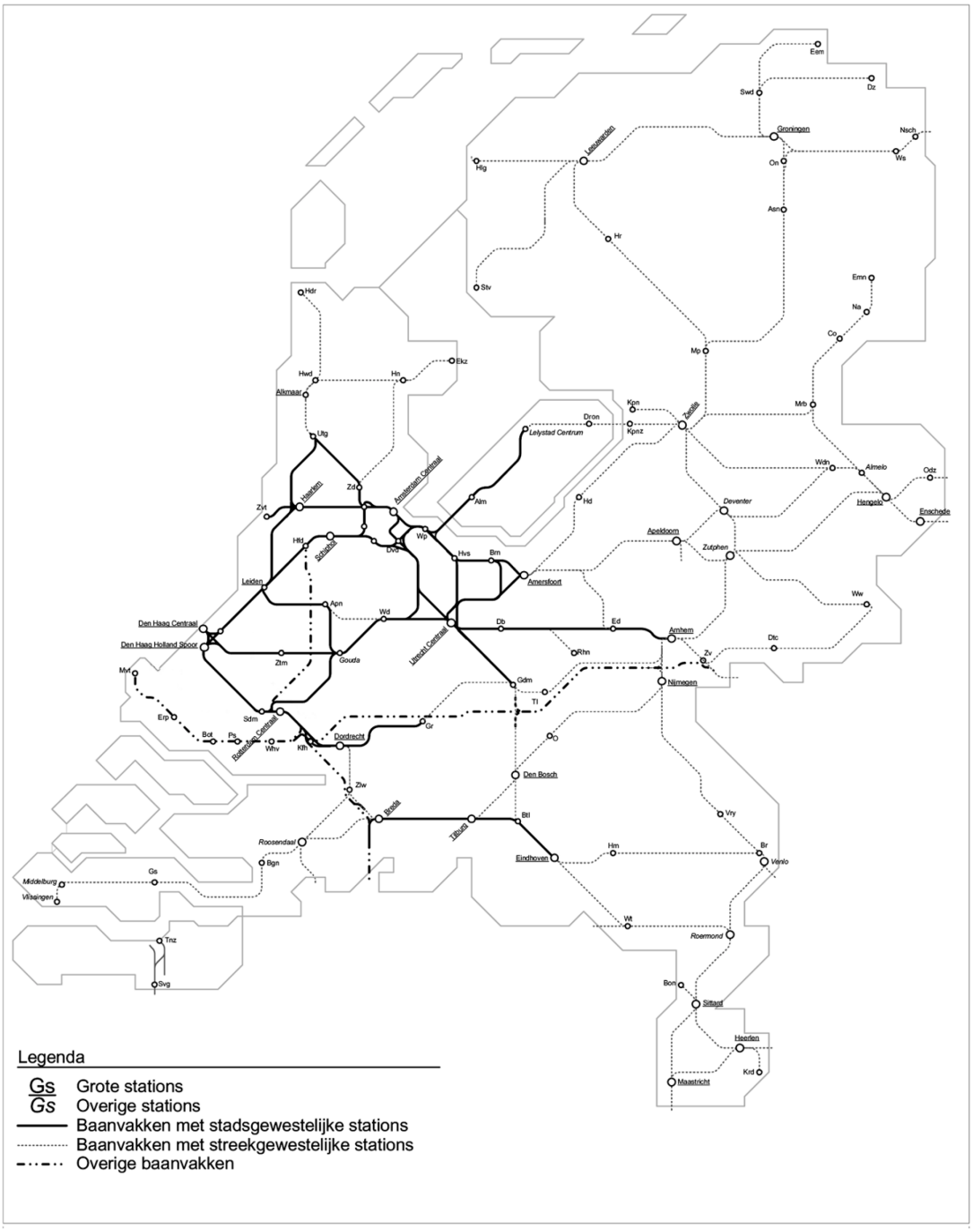
DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

CONCEPT

Bijlage 2.1 behorende bij artikel 2.43, eerste lid, onderdeel a



Bijlage 2.2 behorende bij artikel 2.43, derde lid



NOTA VAN TOELICHTING

I ALGEMEEN DEEL

1. Spoorwegbesluit 20…

1.1 Inleiding

De nieuwe Spoorwegwet (hierna: de wet) betreft de aanleg en het beheer van spoorweginfrastructuur, het veilig gebruik van en het veilige verkeer op spoorwegen en de toegang tot spoorweginfrastructuur en dienstvoorzieningen.[1] Het Spoorwegbesluit 20… (hierna: het besluit) is een uitwerking van de wet, overeenkomstig het ontwerpprincipe van één wet, één algemene maatregel van bestuur en één ministeriële regeling. Zie voor een toelichting op de aanleiding, de noodzaak, het doel en de ontwerpprincipes van de wet en onderliggende regelgeving de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel.[2]

Het besluit geeft de beleidsinhoudelijke keuzes weer. Die kunnen bijvoorbeeld gemaakt worden voor de 'open punten' waar de Europese richtlijnen ruimte geven voor het stellen van nationale voorschriften, maar ook voor onderwerpen die niet door de Europese wetgever zijn geregeld.

1.2 Implementatiewetgeving en verhouding tot hoger recht

De wet is voor spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D implementatie van Europese richtlijnen en opgesteld met inachtneming van bepaalde rechtstreeks werkende Europese uitvoeringsverordeningen die op deze richtlijnen zijn gebaseerd. Voor een toelichting op deze implementatie wordt verwezen naar de memorie van toelichting op het wetsvoorstel en de daarin opgenomen transponeringstabel.[3]

1.3 Verhouding tot nationale regelgeving

De Wet Personenvervoer 2000, het onderliggende Besluit Personenvervoer 2000, de Omgevingswet en daarop gebaseerde regelgeving stellen eveneens regels over spoorverkeer. Voor een toelichting op de verhouding van de nieuwe spoorwegregels tot deze regelgeving wordt verwezen naar de memorie van toelichting op het wetsvoorstel.[4]

Verschil tussen nationale voorschriften en nationale regels

Nationale regels zijn regels die buiten het toepassingsbereik van de Europese regels vallen. Nationale voorschriften zijn voorschriften ter invulling van bijvoorbeeld open punten binnen het EU-recht. De nationale voorschriften passen binnen het Europese systeem en zijn genotificeerd aan het Europees Spoorwegbureau (ERA). Een voorbeeld hiervan zijn de Nederlandse regels die voorschrijven dat bepaalde voertuigen moeten beschikken over klasse B veiligheidsbeheersystemen, zoals ATB.

---

[1] In deze toelichting wordt verder gesproken over ontwikkeling (aanleg, verbetering, spoorwegplanning, financiële planning en investeringsplanning), onderhoud (werkzaamheden ter behoud van de staat en de capaciteit) en exploitatie (toewijzen van treinpaden, verkeersbeheer en taken op het gebied van infrastructuurheffingen). Deze terminologie is ontleend aan de sera-richtlijn.

[2] Kamerstukken II 2024/25, 36807, nr. 3, p. 4 t/m 19.

[3] Kamerstukken II 2024/25, 36807, nr. 3, p. 11, 12 (EU-richtlijnen), 67 en 68 (EU-verordeningen) en 245 t/m 270 (transponeringstabel).

[4] Kamerstukken II 2024/25, 36807, nr. 3, p. 14 t/m 15.

CONCEPT

1.4 Hoofdlijnen

Het besluit betreft het gehele spoorwegsysteem en alle openbare spoorwegen, dus bijvoorbeeld ook tram- en metrosporen en museumspoorwegen. In navolging van de wet sluit de indeling van het besluit aan bij de systematiek, indeling en bewoordingen van de Europese regelgeving. Eveneens in navolging van die wet maakt het besluit een onderscheid tussen verantwoordelijkheden voor de spoorweginfrastructuur en het gebruik van die spoorweginfrastructuur, met als uitgangspunt dat de verdeling van taken en verantwoordelijkheden niet wijzigt ten opzichte van de voorgaande spoorregelgeving.
Voor een toelichting op deze uitgangspunten wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de wet.[5]

In de inleidende bepalingen in hoofdstuk 1 van het besluit zijn de definities opgenomen van alle begrippen die voorkomen in het besluit (artikel 1.1). Verder zijn een aantal bepalingen met betrekking tot decentrale spoorwegen opgenomen (artikelen 1.3 t/m 1.7). Daarnaast zijn er bepalingen opgenomen over de taakuitoefening van de Nationale Veiligheidsinstantie (artikel 1.8). Voor de toelichting over de taken van de Nationale Veiligheidsinstantie en de keuze voor attributie, wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de wet.[6]
Tot slot zijn in dit hoofdstuk de artikelen met betrekking tot het wijzigen van de aanwijzing van decentrale spoorwegen (artikel 1.4) en de indeling van spoorwegen in een gebruiksfunctie opgenomen (artikel 1.2). Daarin is vastgelegd hoe wijzigingen kunnen worden gedaan en welke informatie daarbij nodig is.

2. Toegang tot de spoorweginfrastructuur

2.1 Eén Europese spoorwegruimte

Hoofdstuk 2 van het besluit bevat bepalingen ter implementatie van de sera-richtlijn[7], over de toegang tot spoorweginfrastructuur, vergoedingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, capaciteitsverdeling en dienstvoorzieningen. De sera-richtlijn beoogt de instelling van één Europese spoorwegruimte. Dit wordt gezien als een noodzakelijke voorwaarde voor een Europese interne markt waarin vrij verkeer van goederen, diensten en personen door de hele Europese Unie wordt gewaarborgd.
Hoofdstuk 2 stelt regels ten aanzien van de spoorwegondernemingsvergunning, toegangs- en capaciteitsovereenkomst, en verscheidene heffingen, vergoedingen en prijsprikkels die toegepast kunnen worden. Ook regelt dit hoofdstuk de bepalingen ten aanzien van de capaciteitsverdeling op spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C, of D.

2.2 Heffing voor het verrichten van personenvervoerdiensten

Er kunnen op grond van artikel 2.19 van de wet bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld ten aanzien van een heffing voor de exploitatie van personenvervoerdiensten. Op dit moment wordt er (nog) geen invulling gegeven aan de mogelijkheid om deze heffing toe te passen.

[5] Kamerstukken II 2024/25, 36807, nr. 3, p. 15 t/m 21.
[6] Kamerstukken II 2024/25, 36807, nr. 3, p. 47 t/m 49.
[7] Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 (PbEU L 343/32) tot instelling van één Europese spoorwegruimte en richtlijn (EU)2016/2370 van het Europese Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU met betrekking tot de openstelling van de markt voor binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van spoorweginfrastructuur (PbEU 2016, L 352).

CONCEPT

2.3 Spoorwegondernemingsvergunning

Artikel 2.21 van de wet stelt nadere regels aan de spoorwegondernemingsvergunning. Deze vergunning toont aan dat een bedrijf in staat is aan de rechten en plichten te voldoen die worden gesteld aan spoorwegondernemingen op grond van de sera-richtlijn. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel.[8] Het hebben van deze vergunning geeft nog geen toegang tot de spoorweginfrastructuur. Daarvoor is ook een toegangsovereenkomst nodig. Tegelijkertijd is voor het verkrijgen van een toegangsovereenkomst een spoorwegondernemingsvergunning nodig. Voor een aantal partijen is het niet verplicht een spoorwegondernemingsvergunning aan te vragen, zie ook de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel.[9] Voor spoorwegondernemingen die niet beschikken over een spoorwegondernemingsvergunning maar die wel toegang wensen tot de spoorweginfrastructuur zijn nationale bepalingen opgesteld, zie voor een toelichting hierop paragraaf 2.7.

Bij het aanvragen van de spoorwegondernemingsvergunning moet aan een aantal eisen worden voldaan, zoals goede naam en financiële draagkracht. Bij de aanvraag van een spoorwegondernemingsvergunning moet dan ook een aantal documenten worden meegestuurd. Dit betreft onder andere een verklaring omtrent het gedrag (artikel 2.3), een verklaring van de Kamer van Koophandel (artikel 2.3), een bewijs van verzekering (artikel 2.8) en financiële draagkracht (artikel 2.3 en 2.6) en een verklaring dat de spoorwegonderneming voldoet aan het vereiste van beroepsbekwaamheid (artikel 2.7). Om te zorgen dat de spoorwegondernemingsvergunning geldig blijft, moet de spoorwegonderneming iedere vijf jaar documentatie verstrekken waaruit blijkt dat zij nog voldoen aan de eisen (artikel 2.10). Ook is het verplicht voor de spoorwegonderneming om wijzigingen te melden, dit betreft in ieder geval de naam en bedrijfsactiviteit (artikel 2.9).

In artikel 2.8 is de plicht tot een verzekering opgenomen. Het dekkingsbedrag van de verzekeringsplicht is 20.000.000 euro, op basis van onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.[10] Voor niet-vergunde spoorwegondernemingen geldt dat zij voor een kwart van het minimumbedrag voor vergunde spoorwegondernemingen verzekerd moeten zijn. Dit is met dit wetsvoorstel niet veranderd. Uit het onderzoek blijkt dat het bedrag van 20.000.000 euro volgens verzekeraars zorgt voor dekking van de meest voorkomende en enkele grotere schades. De meest voorkomende schades zijn (kleinere) aanrijdingsschades of schades aan het spoor en de spoorweginfrastructuur. Ook enkele scenario's met hogere schades, zoals grotere aanrijdingsschades en letselschades zijn hiermee gedekt. Het bedrag is nu bovendien gelijk aan het minimumbedrag in Duitsland, het grootste land van herkomst en bestemming voor het Nederlandse spoorgoederenvervoer. Als bij evaluatie na 5 jaar blijkt dat het bedrag aangepast moet worden, kan het bedrag bijgesteld worden.

2.4 Toegangs- en capaciteitsovereenkomst

Inhoud toegangsovereenkomst

Het sluiten van een overeenkomst over het gebruik van capaciteit (hierna: toegangsovereenkomst) met de infrastructuurbeheerder is voor gerechtigden (zoals bijvoorbeeld spoorwegondernemingen, aannemers en concessieverleners) een

[8] Kamerstukken II 2024/25, 36807, nr. 3, p. 56
[9] Kamerstukken II 2024/25, 36807, nr. 3, p. 101 (de beperkte bedrijfsvergunning)
[10] Kamerstukken II 2024/25, 29984 nr. 1233.

CONCEPT

voorwaarde voor het verkrijgen van toegang tot de spoorweginfrastructuur met gebruiksfunctie A, B, C, of D. Op grond van artikel 2.24 van de wet kunnen onder andere algemene voorwaarden worden voorgeschreven die tenminste deel moeten uitmaken van de toegangsovereenkomst. Deze grondslag is gebruikt om enige verplichtingen uit de sera-richtlijn te implementeren. In artikel 2.11 van dit besluit worden verschillende van deze algemene voorwaarden voorgeschreven. Met enkele van deze voorwaarden wordt geborgd dat enige verplichtingen uit de sera-richtlijn die primair gericht zijn tot de infrastructuurbeheerder ook goed kunnen worden uitgevoerd. Daarnaast gelden enkele algemene voorwaarden die de infrastructuurbeheerder in staat stellen om de verplichtingen uit andere wetgeving (met name met betrekking tot geluid en vervoer van gevaarlijke stoffen) na te kunnen komen. De algemene voorwaarden bij de toegangsovereenkomst hebben steeds tot doel tot een zo optimaal mogelijke benutting en verdeling van capaciteit op de infrastructuur te komen. Daarnaast kan de infrastructuurbeheerder heffingen toepassen ten aanzien van de toegangsovereenkomst.

Capaciteitsovereenkomst
Gerechtigden die een capaciteitsovereenkomst sluiten hebben nog geen recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur. Veelal gaat het in deze gevallen om concessieverleners die nog geen concessie definitief gegund hebben, maar al wel capaciteit willen aanvragen om de beoogde concessie uit te kunnen voeren. Vervolgens contracteert de houder van de capaciteitsovereenkomst een spoorwegonderneming. Die sluit een toegangsovereenkomst af met de beheerder om de capaciteit in de capaciteitsovereenkomst vervolgens te benutten. De infrastructuurbeheerder kan er met het oog op doelmatig en optimaal gebruik van de capaciteit evenwel voor kiezen om de heffingen ten aanzien van de toegangsovereenkomst toe te passen op de gerechtigde die een capaciteitsovereenkomst aanvraagt, met uitzondering van vergoedingen die verschuldigd zijn voor het aantal gereden kilometers (zoals de vergoeding minimumtoegangspakket) (artikel 2.12). Voorbeelden van heffingen zijn de annuleringsheffing, schaarsteheffing, de prestatieregeling en de vergoeding voor dienstvoorzieningen. Zo kan de infrastructuurbeheerder de optimale benutting van de spoorwegcapaciteit bevorderen en voorkomen dat de gerechtigde overmatig capaciteit aanvraagt. De houder van de capaciteitsovereenkomst kan de kosten eventueel vervolgens doorbelasten aan de spoorwegonderneming die via een toegangsovereenkomst de capaciteit in de capaciteitsovereenkomst benut.

2.5 Vergoeding minimumtoegangspakket en extra heffingen, bijtellingen en korting minimumtoegangspakket voor het gebruik van spoorwegen met de gebruiksfuncties A, B, C of D

Een spoorwegonderneming die met een infrastructuurbeheerder een toegangsovereenkomst sluit, is voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur een vergoeding verschuldigd. De infrastructuurbeheerder stelt de hoogte van de vergoeding vast en int deze in overeenstemming met het geldende heffingskader.

De regels voor de vergoedingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur vinden hun basis in de sera-richtlijn. De sera-richtlijn verplicht de infrastructuurbeheerder de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien door te berekenen aan spoorwegondernemingen. Dit gebeurt via de vergoeding minimumtoegangspakket (VMT). Hiervoor zijn nadere regels gesteld in uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 betreffende de modaliteiten voor de berekening

CONCEPT

van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien (hierna: uitvoeringsverordening (EU) 2015/909).

In aanvulling op de VMT biedt de sera-richtlijn de mogelijkheid om heffingen, bijtellingen, kortingen en aftrek toe te passen. In dit besluit zijn daartoe de schaarsteheffing, de heffing voor milieueffecten, de extra heffing, de heffing bij niet-gebruik van toegewezen capaciteit (de zogenoemde reserveringsheffing) en de prestatieregeling uitgewerkt.
Tussen de extra heffing enerzijds en de schaarsteheffing, de heffing voor milieueffecten, de reserveringsheffing en de prestatieregeling anderzijds bestaat een onderscheid. Met de extra heffing kunnen de exploitatie, onderhoud en vervangingskosten (EOV-kosten) die geen onderdeel van de VMT uitmaken aan de spoorwegondernemingen doorberekend worden. Het gaat hier om een uitwerking van artikel 32, eerste lid, van de sera-richtlijn. Met de schaarsteheffing, de heffing voor milieueffecten, de reserveringsheffing en de prestatieregeling wordt beoogd met financiële prikkels gedrag van spoorwegondernemingen te beïnvloeden. Daarom zullen die als prijsprikkels aangeduid worden. Prijsprikkels zijn dus niet bedoeld om meer of minder EOV-kosten in rekening te brengen.

Invulling heffingskader
Op basis van artikel 29, eerste lid, van de sera-richtlijn dienen de lidstaten een heffingskader op te stellen, dat gebaseerd is op de heffingsbeginselen uit artikel 31 van de sera-richtlijn. Het heffingskader wordt gevormd door de artikelen 2.26 en 2.27 van de wet en de artikelen 2.13 tot en met 2.28 van dit besluit.
De artikelen 2.13 tot en met 2.19 van dit besluit dienen ter verdere invulling van het heffingskader voor de VMT. Daarin zijn allereerst de regels vastgesteld die worden bedoeld in artikel 2.26, eerste tot en met derde lid, van de wet. Het gaat hier om nadere regels voor de vaststelling van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Regels voor de goedkeuring door de ACM van de methode voor de toerekening van kosten (hierna: methode voor toerekening) die ten grondslag ligt aan de vergoeding voor het minimumtoegangspakket, zoals bedoeld in artikel 2.27, derde lid, van de wet zijn opgenomen in de ministeriële regeling.
De artikelen 2.20 tot en met 2.28 van dit besluit dienen ter verdere invulling van het heffingskader voor de heffingen, bedoeld in de artikelen 31 tot en met 36 van sera-richtlijn, die weer zijn uitgewerkt in artikel 2.26, vierde tot en met zesde lid, van de wet. Het gaat om nadere regels voor het vaststellen van de schaarsteheffing, heffing voor milieueffecten, extra heffing, prestatieregeling en reserveringsheffing. Voor al deze heffingen kunnen bij ministeriële regeling aanvullende eisen worden gesteld.

Vergoeding minimumtoegangspakket
Het minimumtoegangspakket is gedefinieerd in bijlage II, punt 1, van de sera-richtlijn. Het bevat de diensten die de infrastructuurbeheerder verleent aan een spoorwegonderneming om het exploiteren van treindiensten mogelijk te maken. Het gaat hier om:

- het behandelen van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- het recht gebruik te maken van de toegewezen capaciteit;
- het gebruik van de spoorweginfrastructuur, inclusief de aansluitingen en wissels op het net;
- treinbeheer met inbegrip van seinen, regeling, treindienstleiding en de overdracht en levering van informatie over treinbewegingen;

CONCEPT

- in voorkomend geval het gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie;
- alle andere informatie die nodig is om de dienst waarvoor capaciteit aangevraagd is, tot stand te brengen of te exploiteren.

Het minimumtoegangspakket is van toepassing op alle spoorweginfrastructuur met gebruiksfunctie A, B, C of D tenzij in artikel 2.22 van de wet een uitzondering is gemaakt. Op deze gehele spoorweginfrastructuur wordt dus één methode voor toerekening toegepast voor de berekening van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Wel is het mogelijk volgens artikel 2.18 lid 2 van het besluit om de vergoeding voor het minimumtoegangspakket voor delen van de spoorweginfrastructuur apart te bepalen. Dit kan alleen als de waarden voor verschillende delen sterk uiteenlopen.

Op basis van artikel 31, derde lid, van de sera-richtlijn, is de vergoeding voor het minimumtoegangspakket kostengeoriënteerd: alleen de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst mogen onderdeel uitmaken van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket.

Methode voor de toerekening van kosten
De aan de spoorwegonderneming in rekening gebrachte vergoeding voor het minimumtoegangspakket komt tot stand aan de hand van een door de infrastructuurbeheerder vastgestelde methode voor toerekening. De uitgangspunten van de methode voor toerekening staan in dit besluit en de uitvoeringsverordening (EU) 2015/909.

De begroting van de infrastructuurbeheerder vormt het uitgangspunt voor de berekening van de vergoedingen op grond van de methode voor toerekening. Dit betekent dat de methode voor toerekening uitgaat van door de infrastructuurbeheerder begrote totale kosten, waarbij de infrastructuurbeheerder deze kosten mag baseren op een gemiddelde over een periode van ten hoogste tien jaren ten behoeve van het berekenen van de vergoedingen. Vervolgens moet vastgesteld worden welke van deze kosten rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Het is mogelijk voor de infrastructuurbeheerder om de vergoedingen te differentiëren. Dat kan bijvoorbeeld naar diensten, zoals energievoorziening, treinpad of bovenleiding. Binnen de diensten kunnen vervolgens ook gebruiksklassen worden opgenomen. Een gebruiksklasse kan bijvoorbeeld een gewichtscategorie zijn, waarbij treinen met een hoger gewicht een hogere vergoeding kennen.

De kosten die geheel of gedeeltelijk toegerekend worden aan het minimumtoegangspakket, worden uiteindelijk als tarieven (vergoeding) in rekening gebracht aan spoorwegondernemingen. Deze tarieven worden berekend door de kosten die zijn toegerekend aan het minimumtoegangspakket te delen door de corresponderende begrote gebruiksomvang, bijvoorbeeld het aantal treinkilometers.

De uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 gaat in op de methode voor het berekenen van deze rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeiende kosten. Dit betreft onder andere bepalingen over welke kosten wel of niet vallen onder de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Deze bepalingen zijn integraal van toepassing op de door de infrastructuurbeheerder vast te stellen methode voor toerekening van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket.

CONCEPT

Goedkeuring door de Autoriteit Consument en Markt
De ACM keurt de door de infrastructuurbeheerder vastgestelde methode voor toerekening vooraf goed. Pas na goedkeuring door de ACM, mag de infrastructuurbeheerder de methode voor toerekening toepassen bij het vaststellen van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. De artikelen met betrekking tot de goedkeuring door de ACM zijn opgenomen in de ministeriële regeling en zijn daar verder toegelicht.

De infrastructuurbeheerder kan vergoedingen corrigeren, ook met terugwerkende kracht, als de methode voor toerekening die door de ACM was goedgekeurd is gewijzigd vanwege een rechterlijke uitspraak of een besluit van de ACM. Van een correctie is alleen sprake als de vergoeding die in rekening was gebracht afwijkt van de vergoeding die in rekening zou zijn gebracht met de gewijzigde methode voor toerekening.

Heffingen – schaarsteheffing/reserveringsheffing/ milieueffecten
Bij de toepassing van prijsprikkels zijn de uitgangspunten als volgt:
- dit besluit bepaalt de kaders en laat ruimte aan de infrastructuurbeheerder om na overleg met spoorwegondernemingen de prijsprikkels zo effectief mogelijk vast te stellen;
- de prijsprikkels dragen bij aan de betere benutting van het spoor en het stimuleren van betere milieuprestaties;
- de prijsprikkels zijn non-discriminatoir, transparant en eenvoudig uitvoerbaar voor de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen en de administratieve lasten zijn beperkt;
- bij het vaststellen van de prijsprikkels wordt rekening gehouden met vergelijkbare regelingen in België en Duitsland en op de internationale spoorgoederencorridors.

Hiervoor is aangegeven dat prijsprikkels uitdrukkelijk niet bedoeld zijn om bovenop de VMT en de extra heffing nog meer EOV-kosten aan spoorwegondernemingen door te berekenen. Omgekeerd zijn prijsprikkels evenmin bedoeld om de kosten voor het gebruik van het spoor (zoals de VMT en de extra heffing) voor spoorwegondernemingen structureel te verlagen. Om dit te bestendigen is het streven dat de inkomsten en uitgaven met betrekking tot de prijsprikkels, bezien over meerdere jaren, voor de infrastructuurbeheerder in evenwicht zijn. Op die manier kan de infrastructuurbeheerder de prijsprikkels zelf financieren. Het streven naar evenwicht voor de infrastructuurbeheerder betekent logischerwijs ook evenwicht voor de spoorsector als geheel, maar het kan voor individuele spoorwegondernemingen kostenverhogend of -verlagend werken. Bij het streven naar evenwicht moet de infrastructuurbeheerder rekening houden met alle prijsprikkels. Voor de heffing voor milieueffecten geldt daarbij dat die op zichzelf niet tot een verhoging van de inkomsten van de infrastructuurbeheerder mag leiden. Hierbij moet worden benadrukt dat de effectiviteit van de prijsprikkels voorop staat en dat daarom als ontwikkelingen daartoe aanleiding geven de infrastructuurbeheerder gemotiveerd kan afwijken van het streven naar budgetneutraliteit.
De nadere uitwerking van de prijsprikkels en de extra heffing conform artikel 2.23 van de wet wordt door de infrastructuurbeheerder in de netverklaring gepubliceerd.

Schaarsteheffing
Indien vervoerders bij het verdelingsproces conflicterende capaciteitsaanvragen doen en niet tot een wederzijds bevredigende oplossing komen, moet de infrastructuurbeheerder

CONCEPT

de infrastructuur overbelast verklaren. De infrastructuurbeheerder beslecht het conflict dan conform de regels met betrekking tot de verdeling van de infrastructuurcapaciteit in dit besluit en wijst de capaciteit toe aan één van de vervoerders. Om deze situatie te voorkomen heeft de infrastructuurbeheerder de mogelijkheid om in het voortraject een schaarsteheffing toe te passen. De infrastructuurbeheerder stelt dan een verhoging vast van het VMT-tarief voor de betreffende capaciteit (treinpad). Deze verhoging kan er vervolgens toe leiden dat één of beide vervoerders afzien van de capaciteitsaanvraag. Hiermee kan overbelastverklaring van de infrastructuur worden voorkomen.

Reserveringsheffing
De reserveringsheffing beoogt een efficiënter gebruik van de capaciteit op het spoor waardoor er meer capaciteit (treinpaden) beschikbaar komt en de flexibiliteit bij de capaciteitsverdeling bevorderd wordt.

Heffing voor milieueffecten
Het spoor is een van de meest duurzame transportmiddelen. Het spoorgoederenvervoer is (in elk geval indien elektrische locomotieven gebruikt worden) ook duurzamer dan het wegvervoer. Het spoor levert daarmee een substantiële bijdrage aan de vermindering van emissies en de verbetering van de luchtkwaliteit. Er wordt (noodgedwongen) bij het spoorvervoer ook nog gebruik gemaakt van dieseltreinen, omdat ongeveer 800 kilometer van de circa 3.000 kilometer spoor in Nederland niet geëlektrificeerd is. Ook het merendeel van de door het spoorgoederenvervoer gebruikte emplacementen, rangeerterreinen en opstelterreinen is niet geëlektrificeerd. Met betrekking tot invloed op de luchtkwaliteit zijn de eigenschappen van dieseltreinen uiteraard niet zo goed als van elektrische treinen. Om te stimuleren dat er waar mogelijk gebruik wordt gemaakt van treinen die minder emissies uitstoten en zorgen voor een betere luchtkwaliteit, kan de infrastructuurbeheerder kiezen om een heffing voor milieueffecten in te voeren. De heffing kan ook gebruikt worden voor andere schadelijke milieueffecten, zoals trillingen of geluidhinder.
Voor de heffing voor milieueffecten geldt dat er is gekozen dat deze prijsprikkel niet kan leiden tot verhoging van de inkomsten van de infrastructuurbeheerder. Dit vanwege artikel 31 lid 5 uit de sera-richtlijn waarin wordt bepaald dat een verhoging alleen is toegestaan als een vergelijkbare heffing ook wordt toegepast op goederenvervoer over de weg. Vanwege de gecompliceerdheid hiervan is gekozen om een verhoging van de inkomsten van de infrastructuurbeheerder als gevolg van deze heffing niet toe te staan.

Betere benutting gereserveerde capaciteit
In het capaciteitsverdelingsproces verdeelt de infrastructuurbeheerder de capaciteit op het spoor. De capaciteit wordt in de vorm van treinpaden door gerechtigden aangevraagd en door de infrastructuurbeheerder toegewezen.
Om onderbenutting van treinpaden tegen te gaan wordt er een reserveringsheffing toegepast. De reserveringsheffing wordt toegepast indien toegewezen capaciteit wordt geannuleerd, of indien toegewezen capaciteit niet of niet volledig gebruikt wordt. De reserveringsheffing is in principe wederkerig, dus geldt zowel als een spoorwegonderneming als de infrastructuurbeheerder een treinpad annuleert. Spoorwegondernemingen worden door het toepassen van een reserveringsheffing gestimuleerd met enige terughoudendheid capaciteit aan te vragen en capaciteit die (toch) niet gebruikt worden zo snel mogelijk aan de infrastructuurbeheerder terug te geven, zodat die beschikbaar komt voor andere aanvragers. De infrastructuurbeheerder kan de heffing differentiëren naar gelang het moment van annuleren, de duur of frequentie van het geheel of gedeeltelijk niet gebruiken van de toegewezen capaciteit.

CONCEPT

De infrastructuurbeheerder stelt criteria vast voor de toepassing van de heffing en stelt de hoogte van de heffing vast. Deze criteria worden uitgewerkt in de netverklaring. Aangezien de netverklaring wordt geconsulteerd is overleg met de relevante spoorwegondernemingen en gerechtigden geborgd.

Prestatieregeling
Op grond van artikel 35 van de sera-richtlijn wordt een prestatieregeling tot stand gebracht die spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder ertoe aanzetten verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorwegnet te verbeteren. Deze prestatieregeling moet voldoen aan de in Bijlage VI van de sera-richtlijn gestelde eisen. Daaruit volgt onder meer dat de infrastructuurbeheerder de belangrijkste parameters vaststelt na overleg met de spoorwegondernemingen en gerechtigden.

Gekozen is om in dit besluit te verduidelijken dat het de infrastructuurbeheerder is die de prestatieregeling vaststelt. Instemming van spoorwegondernemingen en gerechtigden is daarbij niet vereist. Op deze wijze wordt verzekerd dat de infrastructuurbeheerder een prestatieregeling tot stand kan brengen en dit niet afhankelijk is van de instemming van (individuele) spoorwegondernemingen en gerechtigden.[11] Uiteraard dient wel, overeenkomstig de sera-richtlijn, overleg met deze partijen plaats te vinden. Dat overleg is vormvrij en kan de infrastructuurbeheerder dus zelf vormgeven. De prestatieregeling wordt opgenomen in de netverklaring waarop door de ACM toezicht wordt gehouden. Op die wijze worden dus ook de belangen van de spoorwegondernemingen en gerechtigden geborgd.

Kader prestatieregeling
Hieronder volgen de principes die samen met de uitgangspunten bij de prijsprikkels (zie eerder) het kader vormen voor de toepassing van de prestatieregeling:

1. de prestatieregeling heeft een toegevoegde waarde ten opzichte van andere wet- en regelgeving en de beheerconcessie en vervoerconcessies, en

2. de prestatieregeling draagt bij aan een betere punctualiteit en/of een betere benutting van het spoor, en/of

3. de prestatieregeling bevordert het gebruik van materieel dat minder belastend is voor de spoorweginfrastructuur, en/of

4. de prestatieregeling stimuleert het gebruik van de Betuweroute (het traject Kijfhoek-Zevenaar) en verlaging van externe kosten.

Ad 1: toegevoegde waarde
Met dit uitgangspunt moet dubbele sturing voorkomen worden. Doelstellingen die met andere wet- of regelgeving, of met de beheerconcessie of vervoerconcessies nagestreefd worden, moeten niet ook met de prestatieregeling nagestreefd worden. Een voorbeeld hierbij is dat er met vervoerconcessies gestuurd wordt op prestaties op het spoor, onder meer op punctualiteit. Een prestatieregeling voor het personenvervoer die zich ook

[11] Zie in dat verband ook het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 11 juli 2013, C-545/10.

CONCEPT

hierop richt is daarom voor betere prestaties op het spoor van geringe meerwaarde als het gaat om concessievervoer.

Ad 2: betere punctualiteit en benutting van treinpaden en opstelcapaciteit
Met dit uitgangspunt wordt beoogd dat, met inachtneming van het eerste uitgangspunt, het spoorvervoer punctueel rijdt en dat treinpaden beter benut worden. Dit kan bijvoorbeeld door ervoor te zorgen dat goederentreinen volgens de karakteristieken (snelheid van de trein, de optrek- en afremkarakteristieken van de trein) van het treinpad rijden. Hierdoor worden ongeplande stops (en dus vertraging, ook van andere treinen) voorkomen.

Ad 3: gebruik minder belastend materieel voor spoorweginfrastructuur
Materieelkeuze door spoorwegondernemingen en de staat van het onderhoud van dat materieel zijn belangrijke factoren als het gaat om geluidhinder voor omwonenden, trillingsniveaus en de mate van onderhoud dat gepleegd moet worden aan het spoor. In het verleden zijn bijvoorbeeld gietijzeren remblokken vervangen door composiet remblokken wat tot minder geluidhinder, lagere trillingsniveaus en beperking van slijtage aan de infrastructuur heeft geleid. Er zijn meer maatregelen mogelijk die een dergelijk effect kunnen hebben.

Ad 4: Stimuleren Betuweroute en verlaging externe kosten
Het beleid is dat het spoorgoederenvervoer optimaal gebruikmaakt van de Betuweroute. In het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050 is dit tot beleidsprioriteit gemaakt.[12] Een optimaal gebruik van de Betuweroute draagt bij aan een optimale benutting van de capaciteit op het gemengde net waar het spoorgoederenvervoer concurreert met het personenvervoer. Daarnaast gaat de Betuweroute door minder dichtbevolkte gebieden dan alternatieve routes. Het stimuleren van het gebruik van de Betuweroute verlaagt zo de hinder voor de omgeving en daarmee de externe kosten van het spoorgoederenvervoer.

Afstemming van de prestatieregeling
Hierboven is aangegeven dat de prestatieregeling toegevoegde waarde moet hebben, onder meer met betrekking tot de concessies. Het is daarom denkbaar dat de infrastructuurbeheerder de concessieverleners (voor de hoofdrailnetconcessie de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en voor de regionale concessie het desbetreffende provinciebestuur) consulteert voor het overleg met de spoorondernemingen plaatsvindt.

Bekendmaking prestatieniveau spoorwegondernemingen
De sera-richtlijn verplicht de infrastructuurbeheerder op basis van de belangrijkste parameters eenmaal per jaar het gemiddelde prestatieniveau van de spoorwegondernemingen bekend te maken. Het is aan de infrastructuurbeheerder te bepalen wat de belangrijkste parameters zijn. Voor de bekendmaking van het gemiddelde prestatieniveau kan gedacht worden aan de website van de infrastructuurbeheerder.

Extra heffing
De sera-richtlijn, via artikel 32 lid 1, biedt de mogelijkheid om de EOV-kosten die geen onderdeel uitmaken van de VMT of van de doorgerekende kosten in verband met het verlenen van toegang tot de dienstvoorzieningen en diensten door middel van de

[12] Kamerstukken II 2025/26, 29984, nr. 1265.

CONCEPT

toepassing van de extra heffing, als bedoeld in artikel 2.26 vijfde lid, onder c, van de wet, aan de spoorwegondernemingen door te berekenen.

Bij de toepassing van de extra heffing zijn de uitgangspunten in de sera-richtlijn:

- met de extra heffing wordt een gedeelte van de EOV-kosten aan spoorwegondernemingen doorberekend dat niet met de VMT doorberekend wordt;
- met de extra heffing wordt niet meer aan spoorwegondernemingen doorberekend dan wat de markt bovenop de VMT kan dragen;
- met de extra heffing wordt de optimale concurrentiepositie van spoorwegmarktsegmenten gewaarborgd;
- de extra heffing is non-discriminatoir, transparant en relatief eenvoudig uitvoerbaar en de administratieve lasten zijn beperkt;
- met de extra heffing worden productiviteitsstijgingen die spoorwegondernemingen hebben verwezenlijkt gerespecteerd.

Voordat de tarieven voor de extra heffing door de infrastructuurbeheerder vastgesteld en in de netverklaring gepubliceerd worden, moeten een aantal stappen doorlopen worden die deels nationaal zijn bepaald en deels voortkomen uit de sera-richtlijn:

1. de minister geeft de infrastructuurbeheerder opdracht een evaluatie uit te voeren en overlegt met de infrastructuurbeheerder over de aan de extra heffing toe te rekenen kosten;
2. door toepassing van de evaluatie bepaalt de infrastructuurbeheerder de marktsegmenten, de draagkracht daarvan en stelt een methode van toerekening vast;
3. de evaluatie en de methode van toerekening worden op verzoek van de infrastructuurbeheerder ter goedkeuring getoetst door de ACM;
4. na goedkeuring door de ACM publiceert de infrastructuurbeheerder de tarieven voor de extra heffing per marksegment in de conceptnetverklaring en stelt deze in de definitieve netverklaring vast.

Stap 1: Opdracht tot uitvoering van de evaluatie en hoogte extra heffing:
Het proces dat leidt tot openbaarmaking van de tarieven voor de extra heffing in de conceptnetverklaring en de vaststelling daarvan in de definitieve netverklaring start met de opdracht van de minister aan de infrastructuurbeheerder voor de uitvoering van een evaluatie.
Er is nationaal voor gekozen dat de infrastructuurbeheerder, na overleg met Onze Minister, het bedrag bepaalt dat jaarlijks aan de extra heffing wordt toegerekend. Dit bedrag heeft immers invloed op de hoogte van de kosten van de infrastructuurbeheerder die niet worden gedekt door de gebruiksvergoeding. Alles wat niet wordt gedekt door de gebruiksvergoeding, wordt via de rijksbijdrage gedekt en beïnvloedt daarmee ook de rijksbegroting. Door deze keuze kan de minister de hoogte van de extra heffing ook in samenhang bekijken met het beleid voor spoorvervoer en andere vervoersmodaliteiten.

Stap 2: Evaluatie van marktsegmenten en draagkracht, en de methode van toerekening:
Na een opdracht daartoe van Onze Minister verricht de infrastructuurbeheerder een evaluatie. Door middel van het verrichten van de evaluatie bepaalt de infrastructuurbeheerder de indeling van de spoorsector in marktsegmenten en de draagkracht van die marktsegmenten. Bij het beoordelen van draagkracht wordt onder andere gekeken of het gebruik van het spoor door een bepaald marktsegment sterk afneemt ten gevolge van de extra heffing. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan aantal reizigerskilometers of, bij goederenvervoer, tonkilometers.

CONCEPT

Met de evaluatie bepaalt de infrastructuurbeheerder eveneens of de hoogte van de extra heffing voldoet aan de voorwaarde – zoals gesteld in artikel 32, eerste lid, van de sera-richtlijn – dat de markt (de spoorsector) deze kan dragen.

Naast de voorwaarde die artikel 32, eerste lid, van de sera-richtlijn stelt dat de markt de extra heffing moet kunnen dragen, wordt met de evaluatie conform dat lid onderzocht of de hoogte van die extra heffing voldoet aan de voorwaarde dat de optimale concurrentiepositie van de marktsegmenten gewaarborgd wordt en dat de productiviteitsstijgingen die spoorwegondernemingen hebben verwezenlijkt, gerespecteerd worden. Naast deze inhoudelijke voorwaarden staan in het lid een aantal procesmatige voorwaarden:

- de relevantie van de extra heffingen moet geëvalueerd worden;
- er moet ten minste uitgegaan worden van de marktsegmenten:
  - goederenvervoerdiensten;
  - passagiersvervoerdiensten in het kader van openbaredienstcontracten;
  - overige passagiersvervoerdiensten.

Volgens het eerste lid kan de infrastructuurbeheerder deze marktsegmenten verder naar goederensoort en passagierscategorie onderverdelen. Wat betreft de marktsegmenten wordt in de evaluatie beschreven:

- wat de algemene kenmerken en karakteristieken van deze marktsegmenten zijn;
- de mate waarin deze marktsegmenten reageren op tariefveranderingen.

Indien uit de evaluatie blijkt dat de hoogte van de extra heffing, zoals die in stap 1 is bepaald, niet haalbaar is, dan legt de infrastructuurbeheerder de resultaten van de evaluatie voor en kan de minister opnieuw met de infrastructuurbeheerder in overleg treden en eventueel opdracht geven tot uitvoering van een nieuwe evaluatie (stap 1).

In deze stap stelt de infrastructuurbeheerder ook een methode van toerekening op waarmee het tarief voor de extra heffing bepaald wordt. Hierbij kan gedacht worden aan een tarief per marktsegment per treinkilometer, maar ook een andere tarifering is denkbaar.

Stap 3: Toetsing en goedkeuring door ACM:
Op verzoek van de infrastructuurbeheerder toetst de ACM, conform de sera-richtlijn, de evaluatie en de resultaten daarvan (en als onderdeel daarvan de marktsegmenten, wat de markt en de segmenten kunnen dragen en de methode van toerekening) ter goedkeuring aan de relevante regelgeving. Het toetsingskader voor de goedkeuring wordt gevormd door artikel 29, tweede en derde lid, artikel 32 en bijlage VI, punt 1, van de sera-richtlijn. Aan de goedkeuring kan de ACM voorwaarden verbinden. Met de goedkeuring (en de eventueel door de infrastructuurbeheerder toe te passen correcties vanwege de daaraan verbonden voorwaarden) worden de marktsegmenten, wat de markt en de segmenten kunnen dragen en de methode van toerekening bestendigd. De goedkeuring is daarom ook een voorwaarde voor de infrastructuurbeheerder om het proces te kunnen voortzetten. Daarnaast wordt hiermee de transparantie met betrekking tot de totstandkoming van de uiteindelijke tarieven voor de extra heffing geborgd. Het goedkeuringsbesluit wordt voorbereid met inachtneming van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, waarin is bepaald dat er een consultatieperiode van zes weken plaatsvindt. Het goedkeuringsbesluit staat na publicatie door de ACM open voor

CONCEPT

beroep, waarmee de rechtszekerheid van spoorwegondernemingen en andere belanghebbenden is vormgegeven.

Stap 4: Publicatie en vaststelling tarieven extra heffing:
Na goedkeuring door de ACM publiceert de infrastructuurbeheerder de tarieven voor de extra heffing samen met de tarieven voor de VMT en de prijsprikkels in de concept-netverklaring en stelt deze vervolgens vast met de publicatie in de definitieve netverklaring. De ACM kan gevolg geven aan het in de sera-richtlijn voorgeschreven beheer van de lijst van marktsegmenten door deze lijst in haar goedkeuringsbesluit te vermelden.

Termijnen
De evaluatie wordt conform de sera-richtlijn ten minste eenmaal per vijf jaar in opdracht van de minister door de infrastructuurbeheerder uitgevoerd en samen met de methode van toerekening voor maximaal vijf jaar door ACM goedgekeurd. Dit maakt het mogelijk de tarieven voor de extra heffing voor maximaal vijf jaar te bepalen. Na die periode moet de evaluatie vernieuwd worden. Er kunnen redenen zijn om de evaluatie al eerder te vernieuwen. Hierbij kan gedacht worden aan (sterk) veranderde marktomstandigheden, een (tussentijdse) aanpassing van de VMT, of een verandering in de rijksbijdrage EOV. In een dergelijk geval worden de hierboven genoemde stappen doorlopen, te beginnen met de eerste stap waarbij de minister de infrastructuurbeheerder opdracht geeft tot het uitvoeren van de evaluatie.

De meerjarigheid van de extra heffing draagt bij aan de stabiliteit en de voorspelbaarheid van de kosten voor het gebruik van het spoor (VMT en extra heffing samen) en biedt spoorwegondernemingen de mogelijkheid voor langere termijn duidelijkheid te scheppen richting reizigers (stabiliteit en voorspelbaarheid leiden tot meer stabiliteit van de tarieven voor treinkaartjes) en verladers.

Correcties extra heffing
In artikel 2.26 van dit besluit is een nationale bepaling opgenomen waarin staat dat correcties in de extra heffing mogelijk zijn naar aanleiding van een rechterlijke uitspraak of een besluit van de ACM. Het kan gaan om de vastgestelde marktsegmenten, de hoogte van de extra heffing die het betreffende marktsegment kan dragen of de methode van toerekening. Als één of meer tarieven voor de extra heffing gecorrigeerd moeten worden en het betrekking heeft op meer dan één dienstregelingsjaar, dan verdeelt de infrastructuurbeheerder de correctie evenredig over hetzelfde aantal dienstregelingsjaren. Dit betekent concreet dat het tarief moet worden herberekend en dat de verschillen met terugwerkende kracht moeten worden gecorrigeerd door verrekening met individuele spoorwegondernemingen.

Extra heffing en prijsprikkels van toepassing op diensten en dienstvoorzieningen
In de wet is met artikel 2.28, derde lid, mogelijk gemaakt dat voor het verlenen van toegang via het spoor binnen een dienstvoorziening als bedoeld in bijlage II, punt 2, bij de sera-richtlijn en voor de verlening van deze diensten dat de extra heffing en prijsprikkels ook hierop van toepassing kunnen zijn. Dit komt voort uit de wens om te kunnen sturen op het gebruik van opstelterreinen. Via prijsprikkels is het mogelijk om drukkere tijden of opstelterreinen meer te beprijzen waardoor het aantrekkelijker wordt om gebruik te maken van minder gebruikte tijdstippen of opstelterreinen.

CONCEPT

De regels die in dit besluit zijn opgenomen voor de extra heffing en prijsprikkels gelden ook voor de toepassing van een extra heffing of prijsprikkels op diensten en dienstvoorzieningen.

Gebruiksvergoeding Hogesnelheidslijn
Op grond van artikel 2.26, vijfde lid, onderdeel d, van de wet, kan met betrekking tot bij het besluit aangewezen spoorweginfrastructuur de VMT worden vermeerderd met een heffing die mede strekt tot dekking van uitgaven voor de aanleg die door een ander dan de infrastructuurbeheerder zijn gedaan. Dit betreft in Nederland de hogesnelheidsspoorverbinding gelegen tussen Hoofddorp – Rotterdam West en Barendrecht – Belgische grens die onderdeel zijn van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam – Brussel – Parijs, die speciaal is toegerust voor snelheden van ten minste 250 km per uur. Deze spoorweginfrastructuur wordt in dit besluit aangeduid als HSL-Zuid. Sinds 2008 wordt op de HSL-Zuid een speciale gebruiksvergoeding geheven die mede strekt tot dekking van de uitgaven voor de aanleg van deze lijn die door een ander dan de infrastructuurbeheerder zijn gedaan.

Op dit moment wordt gewerkt aan de vernieuwing van het Besluit HSL-heffing 2015. Dit voornemen wordt verder uitgewerkt in conceptteksten van het Besluit HSL-heffing 2015. Deze conceptteksten volgen de normale wetgevingsprocedure en zullen separaat ter internetconsultatie gebracht worden. Daarom bevat de consultatieversie van dit besluit nu geen bepalingen over de HSL-heffing. Te zijner tijd zullen de bepalingen worden opgenomen in dit besluit en zal het Besluit HSL-heffing daarmee komen te vervallen.

Diensten, dienstvoorzieningen, stationsportfolio
Een aantal onderwerpen in het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte worden inmiddels geregeld in de rechtstreeks werkende Uitvoeringsverordening 2017/2177 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten. Het betreft onder meer de bepalingen aangaande de stationsportfolio, de beschrijving van categorieën diensten en toegang tot dienstvoorzieningen. Deze zijn daarom geschrapt.

2.6 Capaciteitsverdeling

2.6.1 Inleiding
Op grond van artikel 2.29 van de wet, met inachtneming van hoofdstuk IV, derde afdeling, van de sera-richtlijn worden bij dit besluit nadere regels gesteld over de verdeling van infrastructuurcapaciteit. De regels zien op de eerlijke en non-discriminatoire verdeling van capaciteit door de infrastructuurbeheerder. De regels betreffen:

- vaststelling van minimale niveaus van capaciteit voor daarbij aangegeven deelmarkten van het goederenvervoer en het personenvervoer (minimumbedieningsniveaus);
- prioriteitscriteria aan de hand waarvan door de infrastructuurbeheerder bepaald kan worden welke gerechtigde prioriteit heeft als aanvragen voor capaciteit conflicteren;
- de toewijzing van capaciteit voor onderhoud door de infrastructuurbeheerder;
- schuifruimte voor de infrastructuurbeheerder om aanvragen van treinpaden te verschuiven in de tijd.

Gerechtigden en de infrastructuurbeheerder sluiten overeenkomsten over het gebruik van capaciteit. De sera-richtlijn ordent dit proces. De toegangsovereenkomsten zien

CONCEPT

vooral op de jaarlijkse verdeling van terugkerende paden in de dienstregeling (ook wel: jaardienst). Daarnaast is het echter ook mogelijk om capaciteit in de vorm van concrete paden, de zogenaamde ad-hoc-aanvragen, aan de infrastructuurbeheerder voor te leggen. De nadruk ligt echter op de verdeling van de jaarlijks terugkerende paden. De stappen binnen de jaardienstverdeling worden hieronder toegelicht.

Het capaciteitsverdelingsproces van de jaardienst kent de volgende zeven stappen:
1. vastlegging van de voor alle deelnemers bindende procesregels in de netverklaring;
2. aanvraag van capaciteit en programmering door de infrastructuurbeheerder ten behoeve van planmatig beheer en onderhoud;
3. coördinatie en overleg tussen infrastructuurbeheerder en aanvragers; eventueel afgesloten door toepassing van schuifruimte of de geschillenregeling;
4. indien van toepassing, toepassen van een heffing als bedoeld in artikel 2.20 van het Besluit, overbelastverklaring en toepassing van minimumbedieningsniveaus en prioriteitscriteria;
5. indien van toepassing, opstellen van een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan door de infrastructuurbeheerder;
6. verdeling van de capaciteit in de dienstregeling door middel van toegangsovereenkomsten;
7. eventueel indienen van een klacht door een gerechtigde en behandeling van die klacht door de toezichthouder.

De stappen 4 en 5 zijn slechts nodig indien de stappen ervoor nog niet tot de overeenstemming tussen infrastructuurbeheerder en betrokken gerechtigden hebben geleid die leiden tot stap 6. Het staat gerechtigden op elk moment vrij om een klacht bij de ACM in te dienen, maar toepassing hiervan na stap 6 ligt het meest in de rede.

Als eerste wordt capaciteit verdeeld via de jaardienstverdeling. Spoorwegondernemingen en andere gerechtigden vragen capaciteit aan om treindiensten volgens een bepaalde dienstregeling te kunnen rijden. De infrastructuurbeheerder verdeelt de (netto) spoorweginfrastructuurcapaciteit op een transparante en non-discriminatoire wijze op basis van de aanvragen die binnenkomen. Hierbij streeft de infrastructuurbeheerder naar een zo efficiënt mogelijke benutting van het spoor. Indien er voldoende ruimte op de infrastructuur is en er geen conflicten zijn, kan de infrastructuurbeheerder capaciteit toekennen aan alle aanvragers.

Het kan voorkomen dat meerdere partijen een aanvraag voor een (gedeelte van een) specifiek treinpad hebben ingediend. De infrastructuurbeheerder probeert dan tijdens de coördinatiefase samen met de betreffende partijen tot een verdeling te komen. Als het niet mogelijk is om alle capaciteit voor de treindiensten conform aanvraag in te passen, kan de infrastructuurbeheerder in de coördinatiefase concrete voorstellen doen die afwijken van de aangevraagde capaciteit, met als doel om de beschikbare capaciteit doelmatig te benutten. Dit kan bijvoorbeeld door aan een partij te vragen op een iets ander tijdstip te vertrekken of een andere route te rijden. De infrastructuurbeheerder mag personenvervoerders vragen met maximaal plus of minus drie minuten te schuiven ten opzichte van de aangevraagde capaciteit, en consequenties verbinden als zij weigeren daaraan mee te werken. Voor andere gerechtigden, zoals goederenvervoerders, geldt deze maximumlimiet niet. Wanneer een spoorwegonderneming niet instemt met een voorstel van de infrastructuurbeheerder om maximaal drie minuten te schuiven, heeft dit tot gevolg dat de aanvraag geen prioriteit krijgt bij de verdeling van capaciteit na de overbelastverklaring van de

CONCEPT

spoorweginfrastructuur. Dit kan negatieve consequenties hebben voor de spoorwegondernemingen en andere gerechtigden waarvan treinpaden worden verschoven. Denk aan het vertragen van ritten, het missen van aansluitingen en het niet meer halen van keertijden. De schuifruimte zorgt daarmee voor een prikkel voor partijen die hoog in de prioriteringsvolgorde staan om in de coördinatiefase constructief mee te werken aan een doelmatige verdeling van de beschikbare capaciteit. De infrastructuurbeheerder moet echter ook rekening houden met het algemene reizigers- en verladersbelang. Bij het algemene belang van de reiziger kan gedacht worden aan aspecten als reistijd en aansluitingen. Bij het belang van de verlader kan het ook gaan om de reisduur en aansluitingen, maar ook om het beperkt houden van niet-commerciële stops.

Verder past de infrastructuurbeheerder schuifruimte alleen toe met het oog op doelmatig gebruik van capaciteit, dus als het gebruik van schuifruimte leidt tot het kunnen verdelen van een extra treinpad dat zonder het schuiven niet mogelijk was. De standaard in Nederland is dat treinpaden drie minuten uit elkaar liggen. Dit betekent dat een verschuiving van drie minuten in veel gevallen voldoende kan zijn om een extra treinpad in te passen met zo beperkt mogelijke gevolgen voor de aangevraagde dienstregeling. Voor goederenvervoer is de situatie anders. Treinpaden voor goederenvervoer worden vaak afgestemd met buurlanden. Een verschuiving van drie minuten is dan niet zinvol, omdat de trein dan te vroeg of te laat bij de grens aankomt. In deze gevallen is het beter om de goederentrein naar het eerstvolgende goederenpad te verschuiven, dus bijvoorbeeld 30 of 60 minuten eerder of later. Ook bij verschuivingen van goederenvervoer dient de infrastructuurbeheerder rekening te houden met de algemene reizigers- en verladersbelangen.

De infrastructuurbeheerder werkt in de netverklaring uit wat de redelijke grenzen van de schuifruimte zijn, ook ten aanzien van de verschuiving in tijd van goederenpaden. Deze uitwerking kan het beste aan de infrastructuurbeheerder worden overgelaten om voldoende flexibiliteit te behouden. De uitwerking kan worden gewijzigd in de netverklaring die jaarlijks opnieuw wordt vastgesteld.

Na toepassing van de schuifruimte kan de infrastructuurbeheerder na overleg met de betreffende aanvragers een schaarsteheffing overeenkomen. Als deze niet wordt toegepast of niet tot een bevredigend resultaat leidt, verklaart de infrastructuurbeheerder de infrastructuur overbelast. Bij een overbelastverklaring kent de infrastructuurbeheerder eerst de treinpaden toe voor de beschreven minimumbedieningsniveaus van typen vervoer. Deze borgen dat voor alle deelmarkten een bepaalde ruimte is op het spoor. Per deelmarkt van het spoorvervoer is een minimumaantal paden per uur of per dag bepaald waarop de deelmarkten recht hebben op een gegeven baanvak.

Na toepassing van de minimumbedieningsniveaus past de infrastructuurbeheerder de prioriteitsvolgorde toe en verdeelt de resterende capaciteit aan de partij(en) met de hoogste prioriteit. Vervolgens gelden voor partijen die op dezelfde plek in de volgorde staan de criteria binnen een deelmarkt die door de infrastructuurbeheerder in de netverklaring zijn opgenomen.

Binnenlands concessievervoer vormt het uitgangspunt voor binnenlands personenvervoer. Daarom is er voor gekozen dit ook in dit besluit vast te leggen. Om aan de eisen van de openbare dienst te kunnen voldoen, stelt de sera-richtlijn dat

CONCEPT

lidstaten onder niet-discriminerende voorwaarden de noodzakelijke maatregelen mogen nemen, zodat bepaalde diensten bij toewijzing van infrastructuurcapaciteit voorrang krijgen. Voor de prioriteringsvolgorde in dit besluit is gekozen vanwege het maatschappelijk belang dat de verschillende deelmarkten dienen. Bij het opstellen van prioriteringscriteria bij schaarste moet er volgens de sera-richtlijn rekening gehouden worden met het maatschappelijk belang van een dienst in vergelijking met een andere dienst, die als bijgevolg zal worden uitgesloten of een alternatief aanbod (bijvoorbeeld een andere vertrektijd) zal krijgen. Door concessie-personenvervoer in bepaalde gevallen prioriteit te geven boven opentoegang-personenvervoer wordt voldaan aan het maatschappelijk belang om een kwalitatief goed en betrouwbaar netwerk voor binnenlandse reizigers te borgen. Het internationale personenvervoer, dat ook een groot maatschappelijk belang dient, kent eveneens een hoge positie in de prioriteringsvolgorde. Indien er voldoende ruimte op de infrastructuur is en er geen conflicten zijn tussen concessie-personenvervoer en opentoegang-personenvervoer, kan de infrastructuurbeheerder capaciteit toekennen aan beide typen vervoer.

Er zijn ook partijen die na het proces voor de jaardienstregeling pas capaciteit (kunnen) aanvragen, bijvoorbeeld omdat zij nog niet maanden van tevoren weten welke capaciteit zij nodig hebben. Voor dergelijke aanvragen bestaat de ad hoc fase. De infrastructuurbeheerder reserveert bij de jaardienstverdeling capaciteit voor gerechtigden die pas kort van tevoren weten wanneer zij een trein willen laten rijden. Op deze manier is er in de ad hoc fase nog capaciteit beschikbaar voor dit type vervoer. Hiervan wordt voornamelijk door het goederenvervoer gebruikgemaakt. De stappen die doorlopen worden in de ad hoc fase worden in de netverklaring nader toegelicht.

Na prioritering stelt de infrastructuurbeheerder een jaardienstverdeling op en per spoorwegonderneming of gerechtigde komen uiteindelijk de overeengekomen paden in een bijlage bij de toegangsovereenkomst, de capaciteitsovereenkomst of de overeenkomst op grond van artikel 2.32 van de wet die de spoorwegonderneming respectievelijk de gerechtigde met de infrastructuurbeheerder sluit.

Concessievervoer en marktopening
Met de inwerkingtreding van het Vierde Spoorwegpakket en het openstellen van de personenvervoersmarkt is het sinds 2025 op het gehele spoornet mogelijk om vervoerdiensten zonder concessie aan te bieden. Naar verwachting neemt het aantal aanbieders van binnenlands personenvervoer dat in open toegang (zonder concessie) rijdt de komende jaren toe. Op het moment dat er meer aanvragen voor capaciteit zijn dan beschikbare infrastructuur en er tijdens de coördinatiefase geen oplossing wordt gevonden, verklaart de infrastructuurbeheerder de infrastructuur overbelast. Op grond van de prioriteringsregels in dit besluit zal de infrastructuurbeheerder vervolgens prioriteit geven aan één of meerdere van de aanvragen. Ten behoeve van de uitvoerbaarheid van concessies krijgt concessievervoer bij overbelastverklaring in een aantal gevallen voorrang op opentoegang-personenvervoer.

Op het drukbereden Nederlandse spoornet, waar capaciteit schaars is, kan een toename van opentoegang-personenvervoer zonder voorrang voor concessievervoer van invloed zijn op de robuustheid en het efficiënt gebruik van de infrastructuur en daarmee op de kwaliteit en stabiliteit van de dienstverlening voor de reiziger. Concreet betekent dit dat een aanvraag van een vervoerder die alleen wil rijden op een lucratieve lijn, bijvoorbeeld Eindhoven-Utrecht, zonder prioriteringsregels bij overbelastverklaring ten koste zou kunnen gaan van het aanbod van de concessiehouder of van een regionale

CONCEPT

concessiehoudende vervoerder op die lijn. In dit voorbeeld zou de trein van Maastricht naar Alkmaar, die deel uitmaakt van een verleende concessie, dan niet kunnen rijden, waardoor aansluitingen in Maastricht of Alkmaar voor reizigers komen te vervallen, en reistijden op (delen van) dit traject langer worden. Het binnenlands concessievervoer heeft bij schaarste op de infrastructuur dan ook een hogere prioriteit dan binnenlands personenvervoer dat in open toegang rijdt. Op die manier wordt kwaliteit en - met name - stabiliteit en zekerheid voor binnenlandse reizigers geborgd.

Verordening capaciteitsmanagement
Naar verwachting treedt in 2026 de Verordening capaciteitsmanagement in werking. Deze verordening geeft een nieuw kader voor capaciteitsverdeling en is erop gericht capaciteitsverdelingsregels van verschillende lidstaten te harmoniseren. De artikelen van de verordening zullen getrapt van toepassing worden. De regels in dit besluit zullen in de toekomst aangepast worden op de inhoud van deze verordening.

2.7 Artikelen uit de sera-richtlijn die van toepassing zijn op niet-vergunde spoorwegondernemingen

De sera-richtlijn definieert een spoorwegonderneming als een spoorwegonderneming waarvan het vervoer van reizigers of goederen de marktactiviteit of kerntaak is.[13] Voor deze partijen is het verplicht een spoorwegondernemingsvergunning aan te vragen (zie ook 2.3 van deze nota van toelichting). Op het spoor rijden ook partijen die het verrichten van spoorvervoerdiensten niet als kerntaak hebben, bijvoorbeeld museumorganisaties of aannemers die strikt lokaal rangeerwerkzaamheden verrichten. Voor deze partijen, de niet-vergunde spoorwegondernemingen, is het mogelijk om toegang te krijgen tot sporen met gebruiksfunctie A, B, C of D. De infrastructuurbeheerder kan deze partijen op basis van artikel 2.32 van de wet toegang verlenen tot deze sporen. Daartoe moet een overeenkomst worden gesloten waarbij het verplicht is de informatie aan te leveren die in artikel 2.48 van dit besluit wordt genoemd.

De reden dat gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid die de Europese regelgeving geeft om voor niet-vergunde spoorwegondernemingen nationale regels op te stellen is tweeledig. Enerzijds zijn de Europese regels te stringent voor bepaalde typen vervoer, zoals strikt lokaal gebruik van sporen met de gebruiksfunctie A, B, C of D en het rijden met strikt historische voertuigen op sporen met de gebruiksfuncties A, B, C of D. Daarnaast wordt met de wet beoogd administratieve lasten voor partijen te verminderen. Voor strikt lokaal gebruik geldt dat nu een beperkt aantal bedrijven wordt gedoogd en nieuwe bedrijven niet in aanmerking komen voor deze constructie. Juist de regels voor strikt lokaal gebruik kunnen de first en last mile van het goederentransport per spoor aantrekkelijker maken.

Een overeenkomst voor toegang tot sporen met gebruiksfunctie A, B, C of D regelt niet dat de houder van de overeenkomst ook capaciteit krijgt om op specifieke momenten gebruik te kunnen maken van het spoor. Daarvoor is ook een capaciteitsovereenkomst nodig. Een niet-vergunde spoorwegonderneming kan als gerechtigde capaciteit aanvragen in het proces voor de totstandkoming van de jaardienstregeling of ad-hoc capaciteit aanvragen.

[13] Zie hoofdstuk 1, artikel 3, van richtlijn 2012/34/EU.

CONCEPT

Voor spoorwegondernemingen met een spoorwegondernemingsvergunning is door de ILT op grond van artikel 2.3 van dit besluit vooraf getoetst of deze onderneming beschikt over een goede naam, financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid en een dekking van aansprakelijkheid. Voor ondernemingen zonder spoorwegondernemingsvergunning vindt die toets niet plaats. De vereisten met betrekking tot voldoende financiële draagkracht en goede naam zijn voor een dergelijke onderneming onredelijk zwaar. Om die reden hoeft aan deze vereisten niet te worden voldaan. Om echter te voorkomen dat een niet-vergunde onderneming na bijvoorbeeld een faillissement onder een andere naam opnieuw toegang tot het spoor aanvraagt, is wel besloten om in dit besluit een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) en een verklaring van de Kamer van Koophandel m.b.t. eventuele faillissementen verplicht te stellen (artikel 2.48). Ten aanzien van beroepsbekwaamheid moet een onderneming aantonen te beschikken over een bestuurlijke organisatie die de nodige kennis en ervaring bezit om de operationele controle en het toezicht op de in de overeenkomst omschreven activiteiten op veilige en betrouwbare wijze te kunnen uitoefenen (artikel 2.48). De infrastructuurbeheerder kan daarnaast zelf bepalen met wie het deze overeenkomst aangaat. Het staat de infrastructuurbeheerder dus vrij om aanvullende eisen te stellen.

3. Spoorwegveiligheid

3.1 Nationale eisen aan de spoorwegveiligheid

Inleiding
Voor de sporen met de gebruiksfuncties A, B, C of D worden de eisen voor spoorwegveiligheid grotendeels geregeld door rechtstreeks werkende Europese uitvoeringsverordeningen. Daar waar de Europese regelgeving ruimte biedt, vindt de invulling daarvan plaats via dit besluit.

De sporen met gebruiksfuncties E, F, G en H kennen een louter nationaal gereguleerd regime met nationale eisen aan de spoorwegveiligheid. Die worden in dit besluit ingevuld.

3.1.1 Veilig spoorverkeer op spoorwegen met de gebruiksfuncties A, B, C en D

Invulling ruimte Europese regelgeving
In dit besluit staan de onderwerpen die invulling geven aan de ruimte die Europese regelgeving biedt, de nationale voorschriften (paragraaf 3.1.2). Deze gaan bijvoorbeeld over de maximumsnelheid en hoe om te gaan met aanwijzingen van de infrastructuurbeheerder.
Daarnaast bevat het besluit voor een aantal onderwerpen delegatiegrondslagen.

Strikt lokaal gebruik
Op het spoorwegnet aangesloten bedrijven in haven-, industrie- en bedrijvengebieden hebben belang bij een vlotte en betaalbare afhandeling van treinen op hun terrein. Onder de huidige condities kunnen alleen spoorwegondernemingen met een uniek veiligheidscertificaat rangeerwerk verrichten op de direct aan bedrijfsspooraansluitingen gekoppelde sporen die onder Europese regelgeving vallen. Deze spoorwegondernemingen kunnen niet altijd tijdig een locomotief beschikbaar stellen om wagens van en naar het terrein van het bedrijf aan- of af te voeren. Vaak biedt het bedrijfsterrein niet voldoende ruimte om alle goederenwagens die aankomen te

CONCEPT

huisvesten en moeten de treinen in delen worden binnengehaald en weggezet. De logistiek van het aangesloten bedrijf vergt dan just-in-time aanwezigheid van een locomotief om de rangeerwerkzaamheden uit te voeren. Ook zijn er bedrijven die een zodanig strikt veiligheidsbeleid hebben dat zij geen anderen dan eigen machinisten toelaten op hun terrein. Denk daarbij aan bedrijven in de chemische sector of raffinaderijen. Daarom bestaat bij een aantal bedrijven de behoefte om eenvoudig rangeerwerk zelf te verrichten, niet alleen op hun eigen spoor, maar ook op een beperkt deel van het Europees gereguleerd spoor naar het eerstkomende emplacement of een andere deel van het netwerk waar wagens opgesteld kunnen worden.

De spoorwegveiligheidsrichtlijn biedt lidstaten de mogelijkheid om de regels uit de spoorwegveiligheidsrichtlijn niet van toepassing te verklaren op spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen voor strikt lokaal, historisch of toeristisch gebruik. In de wet is ervoor gekozen om gebruik te maken van deze uitzonderingsgrond. Dat betekent dat spoorwegondernemingen die uitsluitend met voertuigen voor strikt lokaal, historisch of toeristisch gebruik op ABCD-sporen opereren, niet over een uniek veiligheidscertificaat hoeven te beschikken. Omdat in deze gevallen de machinist treinen bestuurt ten behoeve van een spoorwegonderneming waarvoor géén veiligheidscertificaat vereist is, hoeft hij niet aan de eisen uit de machinistenrichtlijn te voldoen. Deze machinist moet dan aan nationale regels voldoen. Die zijn in dit besluit opgenomen.

In het besluit zijn regels opgenomen over het onderhoud van de spoorvoertuigen die strikt lokaal worden gebruikt (artikel 3.7) en regels over de minimumleeftijd van de machinist, voor zover deze machinisten niet beschikken over een Europese machinistenvergunning (artikel 3.9). Deze regels zijn bedoeld om te zorgen voor een veilig gebruik van het spoor en zijn afgestemd op de specifieke situatie. Zo geldt een lage maximumsnelheid en gelden de regels voor machinisten die alleen op een specifiek en beperkt deel van het spoor met gebruiksfunctie A, B, C of D rijden, waardoor volstaan kan worden met minder strenge eisen aan spoorvoertuigen en personeel.

Museumtreinen op sporen met gebruiksfunctie A, B, C en D
Omwille van de veiligheid zijn regels gesteld over:

- het onderhoud van historisch materieel waarmee door museumorganisaties op de spoorweg wordt gereden (artikel 3.7);
- de lichamelijke en psychologische geschiktheid, kennis en bekwaamheid en minimumleeftijd van personen die een spoorvoertuig besturen voor strikt historisch gebruik ten behoeve van een museumorganisatie (artikel 3.8 en 3.9);
- de wijze waarop de geschiktheid, kennis en bekwaamheid, wordt aangetoond (artikel 3.8);
- het in bepaalde gevallen verstrekken van een bewijs van bevoegdheid (artikel 3.8).

Eisen aan machinisten van voertuigen voor strikt historisch gebruik
Bij de eisen aan machinisten wordt voor machinisten op voertuigen voor strikt historisch gebruik onderscheid gemaakt tussen twee situaties:

1. rijdend vanaf een spoorweg voor strikt historisch gebruik (gebruiksfunctie H) op een specifiek geduid deel van beperkte omvang van een spoorweg met gebruiksfunctie A, B, C of D zonder menging met het reguliere treinverkeer waar met tijd-ruimteslots wordt gewerkt;
2. rijdend met voertuigen voor strikt historisch gebruik op een spoorweg met gebruiksfunctie A, B, C of D met menging van het reguliere treinverkeer.

CONCEPT

Bij rijden zonder menging van regulier treinverkeer kan gedacht worden aan spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D, waar in de praktijk alleen strikt historisch verkeer over wordt afgewikkeld, of niet-centraal-bediende delen van spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D, waarvoor de treindienstleiding een tijd-ruimteslot heeft afgegeven. Bij een tijd-ruimteslot geeft de verkeersleiding een specifiek gedeelte van het spoor voor een specifieke tijdsperiode één vervoerder toestemming om daar te rijden. Andere spoorwegondernemingen kunnen dat gedeelte van het spoor dan niet gebruiken. In dit besluit wordt voor deze situaties geregeld dat de machinisten minimaal 18 jaar oud moet zijn. Daarnaast wordt geregeld dat er een register van machinisten wordt bijgehouden.

Bij rijden met voertuigen voor strikt historisch gebruik op een spoorweg met gebruiksfunctie A, B, C of D met menging van het reguliere treinverkeer kan gedacht worden aan baanvakken waar zowel regulier treinverkeer rijdt als een trein voor strikt historisch gebruik (een museumtrein). Hierbij is te denken aan de spoorweg tussen Schin op Geul en Valkenburg aan de Geul, waarover regionaal openbaar vervoer rijdt en waar een museumorganisatie het voornemen heeft om gedurende het zomerseizoen met museumtreinen te rijden. Daarnaast kan gedacht worden aan ritten voor besloten personenvervoer die een museumorganisatie verzorgt op het spoorwegnetwerk.

Aangezien de machinistenrichtlijn op machinisten van spoorvoertuigen voor strikt historisch gebruik niet van toepassing is worden nationale eisen gesteld. Machinisten die niet beschikken over een Europese machinistenvergunning moeten voldoen aan de eisen die in dit besluit zijn opgenomen t.a.v. lichamelijke en psychologische geschiktheid, bekwaamheid en vakkennis en de wijze waarop de geschiktheid, kennis en bekwaamheid kan worden aangetoond.
Overigens mag een machinist die beschikt over een Europese machinistenvergunning op grond van die vergunning ook rijden met voertuigen voor strikt historisch gebruik, mits hij beschikt over de juiste bevoegdheidsbewijzen t.a.v. materieel en infrastructuur.

In het artikel 3.8 worden regels gesteld aan machinisten van spoorvoertuigen voor voertuigen voor strikt historisch gebruik. Voor deze machinisten wordt in dit besluit een aantal artikelen uit hoofdstuk 5 van overeenkomstige toepassing verklaard, omdat de machinist moet voldoen aan gezondheidseisen, moet beschikken over de algemene vakkennis voor een machinist en over kennis van veiligheidscommunicatie. Als er niet wordt gereden op baanvakken met ERTMS (het Europese treinbeveiligingssysteem) hoeft de machinist niet te beschikken over kennis over ERTMS.

Personeel met veiligheidskritieke taken anders dan machinist (zoals treindienstleiders, mensen die treinen gereed maken voor vertrek en mensen die treinen begeleiden) moet voldoen aan de eisen die in het veiligheidsbeheersysteem van de museumorganisatie zijn vastgelegd. Opleidings- en examineringsmethoden worden eveneens in het veiligheidsbeheersysteem van de museumorganisatie vastgelegd.

3.1.2. Veilig spoorverkeer op de gebruiksfuncties E of F

Gebruiksfunctie E
Spoorwegen met gebruiksfunctie E zijn uitsluitend bestemd voor stedelijk of voorstedelijk openbaar personenvervoer per trein. De spoorwegveiligheidsrichtlijn zondert deze spoorwegen en hun voertuigen uit van zijn reikwijdte. Dat betekent dat indien er eisen aan de veiligheid worden gesteld, dit nationale eisen zijn. Op dit moment

CONCEPT

zijn er nog geen spoorwegen uitsluitend voor stedelijk of voorstedelijk openbaar personenvervoer per trein in gebruik. Voor de regels omtrent veiligheid wordt nu zoveel mogelijk aangesloten bij de regels voor gebruiksfunctie F. Zodra blijkt dat een indeling van sporen in gebruiksfunctie E aan de orde is, wordt nader bekeken of aanvullende regels nodig zijn.

Gebruiksfunctie F
De bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor de aanleg en het beheer, het onderhoud daaronder begrepen, van de decentrale spoorweginfrastructuur ligt ofwel bij de dagelijkse besturen van de provincies en de vervoerregio's of bij het Rijk. In het besluit staan t.a.v. regels voor de spoorwegveiligheid, waar mogelijk, doelvoorschriften die door de decentrale overheden of het Rijk, dan wel door de infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming ingevuld kunnen worden (artikelen 3.11 en 3.12). Door deze terughoudende regelgeving wordt meer ruimte geboden voor de kennis en kunde van de sector.

Voor gebruiksfunctie F geldt dat het spoorverkeer zich in een aantal gevallen mengt met het wegverkeer. Dit besluit bevat daarom een grondslag om bij ministeriële regeling regels te stellen met het oog op veilig spoorverkeer en menging met het wegverkeer (artikelen 3.11 en 3.12). De regels uit dit besluit en de spoorwegregeling zullen in samenhang moeten worden gelezen met wegenverkeerswetgeving.[14]

In artikel 1.7 van de wet is aan Gedeputeerde Staten dan wel het dagelijks bestuur van een vervoerregio een zorgplicht ten aanzien van de ontwikkeling en het beheer van de decentrale spoorweginfrastructuur opgenomen. Om invulling te kunnen geven aan deze zorgplicht worden in dit besluit een aantal bevoegdheden aan deze partijen toegekend, zoals het stellen van regels (artikel 3.13).

In dit besluit worden nadere regels gesteld over regels t.a.v. seinen (artikel 3.14). De bevoegdheid voor het plaatsen van seinen ligt bij gedeputeerde staten, het dagelijks bestuur voor decentrale spoorwegen en bij de minister als het gaat om een rijksspoorweg met gebruiksfunctie E of F. Het bestuursorgaan kan een integrale afweging maken of de veiligheid met het plaatsen van de seinen wordt geborgd. Gelet op de specifieke situatie per baanvak en de kennis die de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming daarover hebben, hoort het bestuursorgaan voor het plaatsen van de seinen in ieder geval de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming. Verder bevat het delegatiegrondslagen om regels te stellen voor het bevorderen van veilig spoorverkeer (artikel 3.15).

Ook bevat het besluit eisen aan de geschiktheid en bekwaamheid van personeel dat een veiligheidsfunctie uitvoert (artikel 3.16). Een veiligheidsfunctie is een functie die van aanmerkelijke invloed is op de veiligheid van het spoorverkeer. Zo wordt bijvoorbeeld geëist dat personeel de leeftijd van 18 jaar moeten hebben bereikt en geen lichamelijke of geestelijke beperkingen heeft die een goede uitoefening van de veiligheidsfunctie belemmeren. Dat laatste moet blijken uit een onderzoek en de eisen daaraan staan ook in dit besluit. Verder is er bepaald dat de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder een register bijhouden van personeel dat een veiligheidsfunctie uitvoert (artikel 3.17).

[14] Zie de Wegenverkeerswet 1994 en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

CONCEPT

Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders moeten een veiligheidsbeheersysteem (VBS) hebben. Voor de inhoud van het veiligheidsbeheersysteem wordt aangeknoopt bij de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (artikelen 3.18 en 3.19). Met behulp van het VBS dient de vervoerder aan te tonen dat hij een goede organisatie heeft opgezet waarin op aanvaardbare wijze rekening is gehouden met mogelijke veiligheidsrisico's. In een dergelijk systeem komen alle risico's en de daarbij te nemen voorzorgsmaatregelen tot uitdrukking. Indien blijkt dat de vervoerder een behoorlijk veiligheidsbeheersysteem voorhanden heeft dat is toegespitst op het rijden met het materieel op sporen met gebruiksfunctie E respectievelijk F en daarbij geborgd is dat de veiligheidstaken worden verricht door daartoe vakbekwaam personeel, dan wordt aan de vervoerder door de provincie, de vervoersregio of de minister als het rijksspoor betreft een veiligheidscertificaat verleend.

Dit besluit bevat een artikel dat de geldigheidsduur van het veiligheidscertificaat regelt (artikel 3.20), een delegatiegrondslag voor de eisen aan dit veiligheidscertificaat (artikel 3.20) en een delegatiegrondslag om bij ministeriële regeling eisen te stellen aan het veiligheidsbeheersysteem van spoorwegondernemingen die gebruik maken van sporen met gebruiksfunctie F en infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van sporen met gebruiksfunctie F (artikel 3.18).

3.1.3. Veilig spoorverkeer op de gebruiksfuncties G of H

Bij het opstellen van de regels voor de gebruiksfuncties G en H is het uitgangspunt gehanteerd om zo veel als mogelijk te streven naar doelregelgeving en deregulering. Daarom is in dit besluit gekozen voor algemene zorgplichten voor de beheerders en vervoerders (artikel 3.22). Doorslaggevend bij de uiteindelijke keuze voor een doelregel of een meer inhoudelijke regel is de afweging tussen de noodzaak tot maatwerk, toezicht, handhaafbaarheid en uitvoeringslasten. De invulling van die zorgplicht is de verantwoordelijkheid van de betrokken spoorpartijen. Daarbij zal de concrete invulling van deze plicht afhangen van de complexiteit, aard en omvang van de infrastructuur of het vervoer daarop. Dit past bij de grote diversiteit aan soorten vervoer en spoorweginfrastructuur bij deze gebruiksfuncties.

In veel gevallen kent de sector al gezamenlijke standaarden en werkwijzen. Waar de publieke belangen onvoldoende behartigd worden met zelfregulering, moet de overheid vanuit haar rol als systeemverantwoordelijke eisen stellen aan de beheersing van risico's voor de publieke veiligheid in het openbaar verkeer. Dit geldt ook voor het spoorverkeer. De spoorpartijen moeten daarom kunnen aantonen dat ze de aan het gebruik van de spoorwegen met gebruiksfunctie G of H en aan de bedrijfsvoering verbonden risico's onderkennen en hoe zij maatregelen en voorzieningen om deze risico's te beheersen concreet invullen. Hierbij kan gedacht worden aan maatregelen en voorzieningen in relatie tot spoorweginfrastructuur, voertuigen en personeel. De risico's en maatregelen worden vastgelegd in een veiligheidsbeheersysteem (VBS), zoals dat ook geldt voor vervoerders en infrastructuurbeheerders die gebruik maken van of verantwoordelijk zijn voor spoorwegen met de gebruiksfuncties A, B, C, D, E of F. De eisen die aan dit VBS worden gesteld zijn opgenomen in dit besluit en het bevat delegatiegrondslagen voor nadere regels in de regeling (artikel 3.27). Het VBS moet aangepast zijn aan de complexiteit, aard en omvang van de infrastructuur of het vervoer daarop.

Voor de gebruiksfuncties G en H zijn in dit besluit delegatiegrondslagen opgenomen die het mogelijk maken om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen t.b.v. veilig

CONCEPT

spoorverkeer (artikel 3.23). Daarnaast zijn er een aantal regels die ten dienste staan van veilig spoorverkeer in dit besluit opgenomen (artikel 3.23 lid 2 en artikel 3.24).

Verder bevat het eisen met betrekking tot de minimumleeftijd voor personeel dat een veiligheidsfunctie uitvoert (artikel 3.25). Tot slot is er bepaald dat de museumorganisatie, spoorwegonderneming of beheerder een register bijhouden van personeel dat een veiligheidsfunctie uitvoert (artikel 3.26).

3.2 Ongevallen

Op grond van de spoorwegveiligheidsrichtlijn moeten procedures voor het melden van ongevallen, incidenten, bijna-ongelukken en andere gevaarlijke situaties onderdeel uitmaken van het veiligheidsbeheersysteem.[15] Het melden van ongevallen en incidenten op spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D geschiedt aan de hand van gedelegeerde verordeningen 2018/761/EU en 2018/762/EU.
Het toepassingsgebied is in het besluit beperkt tot de gebruiksfuncties E, F, G of H.

In dit besluit is voorgeschreven welke ongevallen binnen welke termijn moeten worden gemeld en wat de procedure is voor het melden. Verder moet er in het jaarlijkse veiligheidsrapport een update gegeven worden van de ongevallen als na 24 of 72 uur nog niet alle gegevens aangeleverd konden worden.
Verder bevat het besluit grondslagen om te regelen welke gegevens in het verslag en het veiligheidsrapport moeten worden opgenomen, hoe de reactie van het hoofd van de Nationale veiligheidsinstantie eruit ziet en de wijze waarop de melding wordt verwerkt en bewaard.

4. Technische eisen aan spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen

4.1 Nationale voorschriften t.b.v. technische eisen aan spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen

Inleiding
Voor de sporen met de gebruiksfuncties A, B, C of D worden de eisen voor interoperabiliteit grotendeels geregeld door rechtstreeks werkende Europese uitvoeringsverordeningen. Daar waar de Europese regelgeving ruimte biedt, vindt de invulling daarvan plaats via dit besluit.

De sporen met gebruiksfuncties E, F en H kennen een louter nationaal gereguleerd regime met technische eisen. Die worden in dit besluit ingevuld. Dat geldt ook voor sporen met gebruiksfunctie G, tenzij dit een verbindingslijn is tussen een dienstvoorziening en EU-gereguleerd spoor, want dan gelden wel Europese regels.

4.1.1 Technische eisen aan spoorweginfrastructuur met gebruiksfunctie A, B, C of D en de spoorvoertuigen die op deze sporen rijden

Invulling ruimte Europese regelgeving
De uitgangspunten van de interoperabiliteitsrichtlijn zijn opgenomen in hoofdstuk 4 van de wet. De fundamentele nationale beleidskeuzes die invulling geven aan de ruimte die Europese regelgeving biedt (de nationale voorschriften) zijn in dit besluit opgenomen. Er is echter gekozen om een deel daarvan op te nemen in de regeling en niet in het besluit,

[15] Overweging 10 en artikel 9 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

CONCEPT

omdat het gaat om zeer technische regels (denk aan eisen aan treinbeveiligingssystemen, bovenleiding etc.). De delegatiegrondslag hiervoor is vastgelegd in artikel 4.2.
Daarnaast bevat het besluit een regel die aan het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie de bevoegdheid toekent om op aanvraag een ontheffing te verlenen van de toepassing van de nationale voorschriften en aan welke eisen de aanvraag moet voldoen (artikel 4.3).

De vaste installaties (zoals baanuitrusting voor besturing en seingeving, energie en spoorweginfrastructuur) die deel uitmaken van het Europees spoorwegsysteem mogen pas in dienst worden gesteld als zij overeenkomstig de essentiële eisen zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd en er een vergunning voor de indienststelling is verleend.[16] In dit besluit zijn procedurele eisen en een delegatiegrondslag voor inhoudelijke eisen opgenomen voor de tijdelijke ontheffing bij indienststelling van vaste installaties (artikel 4.4). Deze ontheffing wordt ingesteld om te voorkomen dat een vaste installatie niet kan worden gebruikt in de periode die nodig is tussen het afronden van de aanleg dan wel vernieuwing of verbetering en het moment waarop de EG-keuringsverklaring kan worden afgegeven. De eisen worden gesteld om te zorgen dat de vaste installaties in die periode wel veilig kunnen worden gebruikt. Zie voor een nadere toelichting hierop de memorie van toelichting bij de wet[17].

Voor voertuigen is een grondslag opgenomen om eisen te stellen aan voertuigen voor strikt lokaal en historisch gebruik en aan bijzondere ritten (artikel 4.5). Van bijzondere ritten is onder andere sprake als gereden wordt met een defect spoorvoertuig dat vanwege het feit dat het defect is, niet meer aan de interoperabiliteitseisen voldoet of als een rit wordt uitgevoerd met een spoorvoertuig dat niet in de handel is gebracht op de Europese spoorwegmarkt. Deze grondslagen zijn opgenomen om wel eisen te kunnen stellen aan deze voertuigen. Zo moet voorkomen worden dat deze voertuigen schade veroorzaken aan de spoorweginfrastructuur. Als laatste is een artikel opgenomen waarin aan het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie de bevoegdheid wordt toegekend om op aanvraag een tijdelijke vergunning voor bijzondere ritten te verlenen en een grondslag voor het stellen van eisen aan de aanvraag van de vergunning (artikel 4.6).

Tramtreinen
Volgens de Interoperabiliteitsrichtlijn moeten lidstaten regels stellen ten aanzien van tramtreinen, indien zij tramtreinen toelaten op het EU-gereguleerde spoor. Een „tramtrein" is een voertuig ontworpen voor gecombineerd gebruik op zowel een lightrailinfrastructuur als op een heavyrail-infrastructuur.[18]

In Nederland is er op dit moment geen voorbeeld van het gebruik van het EU-gereguleerde spoor door tramtreinen. In Groningen zijn plannen voor tramtreinen in 2012 afgeblazen. In Duitsland, Frankrijk en een aantal Oost-Europese landen komt het wel voor. In het wetsvoorstel is de mogelijkheid opgenomen om regels te stellen aan het gebruik van tramtreinen op EU-gereguleerd spoor. In artikel 4.21, eerste lid, onderdeel d, is bepaald dat er bij of krachtens amvb regels kunnen worden gesteld over de technische eisen aan en het gebruik van de spoorweginfrastructuur door tramtreinen.

[16] Artikel 18, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.
[17] Kamerstukken II 2024/25, 36807, nr. 3, p. 79 t/m 80.
[18] Interoperabiliteitsrichtlijn, artikel 2, punt 18.

CONCEPT

De regering is van mening dat het gebruik van tramtreinen, met name in de Randstad, niet wenselijk is, omdat tramtreinen elk maximaal 400 personen per tramtrein kunnen vervoeren, waar een trein aan tot 1.400 personen plaats biedt. De benutting van schaarse infrastructuurcapaciteit zal met de inzet van tramtreinen suboptimaal zijn. Bovendien hebben tramtreinen een andere vloerhoogte dan de reguliere treinen, zodat een gelijkvloerse instap aan de perrons niet mogelijk is zonder aanpassingen aan het perron te doen.

Omdat tramtreinen op dit moment niet gebruikt worden op sporen met gebruiksfuncties A, B, C of D en de verwachting is dat dit in de nabije toekomst ook niet zal gebeuren, is besloten om geen regels hiervoor op te nemen. Mochten er in de toekomst toch initiatieven worden genomen voor het introduceren van tramtreinen op sporen met de gebruiksfuncties A, B, C of D, dan zullen aanpassingen aan het netwerk nodig zijn om deze tramtreinen te laten rijden. Hierbij kan gedacht worden aan het maken van een aansluiting tussen het Rijksspoor en de sporen waarop de tramtrein de regio inrijdt. In de tijd die nodig is voor deze aanpassing, kan dan ook passende regelgeving worden opgesteld.

4.2 Eisen aan spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen voor gebruiksfuncties E of F

Gebruiksfunctie E
Zoals aangegeven in het vorige hoofdstuk zijn er op dit moment nog geen spoorwegen uitsluitend voor stedelijk of voorstedelijk openbaar personenvervoer per trein in gebruik. Op dit moment is er daarom nog geen aanleiding gedetailleerde technische regels te stellen en om die reden is gekozen om dit nog niet nader in te vullen.

Gebruiksfunctie F
Dit besluit bevat de eisen voor aanleg van ondergrondse spoorweginfrastructuur en een grondslag om eisen te stellen aan de risicoanalyse die moet worden opgesteld als er plannen zijn voor de bouw van een tunnel langer dan 250 meter (artikel 4.8). Daarnaast bevat dit besluit de bepalingen voor het aanvragen van een vergunning voor indienststelling van spoorweginfrastructuur en de voorwaarden voor de weigering, schorsing en of intrekking van deze vergunning (artikel 4.10).

In dit besluit worden verder de eisen aan spoorvoertuigen uit de wet verder uitgewerkt. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen voertuigen die bestemd zijn voor personenvervoer, voertuigen bestemd voor strikt historisch gebruik (historische trams) en voertuigen bestemd voor overig vervoer (onder andere werkmaterieel) (artikelen 4.11, 4.12, 4.13 en 4.14). Ook zijn bepalingen opgenomen voor het aanvragen van een vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig en de voorwaarden voor de verlening van een voertuigvergunning (artikel 4.15). Tot slot zijn er artikelen opgenomen over de goedkeuring van het type spoorvoertuig (artikel 4.16) en over testritten (artikel 4.17) en over technische eisen aan spoorwegen en spoorvoertuigen (artikel 4.18).

Toegankelijkheid
Om te bereiken dat mensen met een handicap of chronische ziekte dezelfde kansen hebben om aan de samenleving deel te nemen als mensen die geen beperking hebben, wordt een twee sporenbeleid gevolgd. Het ene beleidsspoor bevat de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz) die voorziet in het

CONCEPT

verbeteren van de individuele rechtsbescherming en het daarop gebaseerde Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer (hierna: BTOV).[19] Hierin zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ten behoeve van mensen met een functiebeperking. Een persoon kan in een specifiek geval het College voor de rechten van de mens om een oordeel verzoeken over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een handicap of chronische ziekte.

Het andere beleidsspoor wordt gevormd door de in dit besluit opgenomen bepaling voor gebruiksfunctie F waarmee de normen waaraan voldaan moet worden uit het BTOV van overeenkomstige toepassing zijn op de aanleg van de inrichting en van de uitrusting van een station of bouwwerk en op spoorvoertuigen (artikelen 4.9 en 4.11). Dit houdt in dat de natuurlijke persoon of rechtspersoon die verantwoordelijk is voor de inrichting en het gebruik van een gebouw of werk (veelal beheerder) en de vervoerder ervoor moeten zorgen dat gebouwen, werken, respectievelijk spoorvoertuigen toegankelijk zijn voor mensen met een functiebeperking. Zo moet er bijvoorbeeld een onbelemmerde doorgang zijn naar voorzieningen en moeten deze voorzieningen in de gebouwen en werken bereikbaar en bruikbaar zijn. Voor meer toelichting op de eisen wordt verwezen naar de nota van toelichting bij het BTOV. De toezichthouder ziet toe op naleving van deze bepaling door de vervoerders en beheerders.

4.3 Eisen aan spoorweginfrastructuur en voertuigen voor gebruiksfuncties G of H

Bij het opstellen van de eisen aan spoorweginfrastructuur van en spoorvoertuigen op spoorwegen met de gebruiksfuncties G of H is terughoudendheid betracht. Het gaat om specifieke situaties op het spoor dat sporadisch en door een beperkt aantal partijen wordt gebruikt. Op basis van de volgende uitgangspunten zijn de regels opgesteld:

- publieke regelgeving is slechts aan de orde, als daar vanuit het publieke belang een goede reden voor aanwezig is;
- de noodzakelijke regelgeving wordt zo veel als mogelijk opgesteld in de vorm van doelvoorschriften. Gedetailleerde middelvoorschriften worden zo veel mogelijk beperkt. De regelgeving moet wel voldoende houvast bevatten voor toezicht en handhaving;
- de sector kan eventueel door de sector gewenste nadere regels zelf opstellen.

De algemene zorgplicht is aangevuld met een specifieke regel. In artikel 4.20 is een bepaling opgenomen dat spoorweginfrastructuur zodanig moet zijn aangelegd en onderhouden dat deze geschikt is voor gebruik van een spoorvoertuig dat van een aangrenzende spoorweg komt.

5. Machinisten

In hoofdstuk 5 van het besluit is een aantal bepalingen opgenomen ten behoeve van de implementatie van de machinistenrichtlijn. Het betreft uitwerking van de grondslagen die zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van de wet, waarbij nationale keuzes moeten worden gemaakt. De regels in hoofdstuk 5 van dit besluit hebben betrekking op machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem in de Gemeenschap besturen ten behoeve van een spoorwegonderneming die over een veiligheidscertificaat moet beschikken of een infrastructuurbeheerder die een veiligheidsvergunning nodig heeft.

[19] Stb. 2011, 225.

CONCEPT

In dit hoofdstuk staan de voorwaarden waaraan een keuringsinstituut moet voldoen om erkend te worden door het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie (artikel 5.1). Deze nationale eisen hebben te maken met de keuringen die nodig zijn om te bepalen of een machinist voldoet aan de medische en psychische eisen die in bijlage II van de machinistenrichtlijn zijn beschreven. In de machinistenrichtlijn is bepaald dat deze keuringen moeten worden verricht door een erkend of geaccrediteerd keuringsinstituut.

Ook is een bepaling opgenomen over de erkenning van opleidingscentra en examinatoren die de opleiding en examens van machinisten verzorgen, als incorporatie van regelgeving volgend uit de machinistenrichtlijn (artikel 5.2).

Ten slotte bevat hoofdstuk 5 een aantal bepalingen over registers die de Nationale Veiligheidsinstantie moet bijhouden op grond van de machinistenrichtlijn (artikelen 5.3 en 5.4). Daarbij gaat het onder andere om de gegevens die moeten worden geregistreerd en de manier waarop informatie uit de registers wordt gepubliceerd.

Momenteel bereidt de Europese Commissie voorstellen voor de herziening van de machinistenrichtlijn voor. Daarbij wordt ook onderzocht of de bepalingen rechtstreeks toepasbaar kunnen worden door niet meer het instrument richtlijn te gebruiken, maar er een verordening van te maken. Als de machinistenrichtlijn te zijner tijd wordt vervangen door een verordening, zal naar verwachting dit hoofdstuk uit het besluit komen te vervallen.

6. De infrastructuurbeheerder van de rijksspoorwegen

In de wet is in artikel 6.3, vijfde lid, een grondslag opgenomen om nadere regels te kunnen stellen over het verlenen of wijzigen van een concessie en over de aan een concessie te verbinden voorschriften. Deze grondslag is vooralsnog niet ingevuld. Om desgewenst ooit van de mogelijkheid gebruik te kunnen maken om de grondslag in te vullen is hiervoor een hoofdstuk gereserveerd. Het hoofdstuk blijft vooralsnog leeg.

7. Gevolgen

7.1 Inleiding

Zoals uit de hoofdstukken 1 en 2 van deze toelichting blijkt, betreft dit besluit in belangrijke mate een herstructurering van de spoorregelgeving en daarmee ook een herimplementatie van Europese richtlijnen.

7.2 Effecten voor de spoorwegsector; regeldruk en financieel

De administratieve lasten en de regeldrukgevolgen van dit besluit zijn in kaart gebracht. Onderdeel van dit proces is de bedrijfseffectentoets, waarin de ingeschatte financiële gevolgen van de nieuwe wetgeving voor bedrijven en organisaties in kaart wordt gebracht. De toets is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing en Regeldruk (ATR). Effecten zijn vooral te verwachten voor bedrijven en organisaties, aangezien de Spoorwegwet vooral de aanleg, het beheer, de toegang tot spoorwegen en dienstvoorzieningen voor spoorwegondernemingen en het veilige gebruik van spoorwegen regelt. Reizigers hebben hier niet direct mee te maken.

Het minimum verzekerd bedrag voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor spoorwegondernemingen is in artikel 2.8 verhoogd van EUR 10 miljoen naar EUR 20 miljoen per gebeurtenis. Voor een beperkt aantal kleinere goederenvervoerders kan de jaarlijkse verzekeringspremie naar verwachting met circa € 10.000 tot € 20.000

CONCEPT

toenemen. Voor het overgrote deel van de spoorwegondernemingen heeft deze wijziging geen gevolgen, omdat zij reeds voor hogere bedragen verzekerd zijn. Spoorwegondernemingen die in het buitenland actief zijn moeten zich voor de in andere landen geldende minimumbedragen verzekeren. Voor het -indien noodzakelijk- aanpassen van de verzekeringspolis worden de eenmalige administratieve lasten geraamd op circa € 27 per onderneming (30 minuten x € 54 = € 27).

De verhoging van het minimumbedrag is gerechtvaardigd. Sinds vaststelling van het bedrag in 2004 is het bedrag niet geïndexeerd of anderszins verhoogd. Voor niet-SERA-spoorwegondernemingen, zoals museumorganisaties, geldt daarnaast een lager verplicht minimumbedrag van € 5 miljoen, waardoor de lasten voor deze categorie beperkt blijven.

Er wordt via artikel 3.8 van dit besluit een vermindering van regeldruk gerealiseerd voor museumorganisaties en voor bedrijven die op een beperkt, strikt lokaal gelegen deel van de spoorwegen met de gebruiksfuncties A, B, C of D, willen beginnen met rangeren. Op grond van artikel 3.8 hoeven museumorganisaties voor ritten tot het eerstvolgende station op spoorwegen met de gebruiksfuncties A, B, C of D niet langer te beschikken over een spoorwegondernemingsvergunning, een Europees veiligheidscertificaat of volledig Europees vergunde machinisten. Ook bedrijven die willen beginnen met rangeren hoeven in de toekomst niet meer te beschikken over een spoorwegondernemingsvergunning, een Europees veiligheidscertificaat of volledig Europees vergunde machinisten. Momenteel wordt de rangeerpraktijk van vijf bedrijven met een bedrijfsspooraansluiting gedoogd. Deze bedrijven hebben een veiligheidsbeheersysteem volgens het huidige besluit bijzondere spoorwegen. Deze bedrijven moeten straks voldoen aan de eisen in de ontwerpregelgeving. Daarmee verandert de situatie beperkt voor de huidige groep gedoogden, maar voor andere bedrijven ontstaat juist de mogelijkheid met een veiligheidsbeheersysteem, een toegangsovereenkomst en een intern opgeleide machinist strikt lokaal te opereren. Hierdoor kunnen museumorganisaties en bedrijven die willen beginnen met rangeren eenvoudiger gebruikmaken van intern opgeleide bestuurders en zijn zij minder afhankelijk van gecertificeerde spoorwegondernemingen.

Voor bedrijven die bestuurders of andere veiligheidsfunctionarissen dan machinisten inzetten, zoals zelfrangeerders en museumorganisaties, wordt het op grond van artikel 3.26 verplicht een register van functionarissen bij te houden. In de praktijk houden veel organisaties dergelijke gegevens reeds bij. Voor deze bedrijven worden de kosten van het verwerken van een wijziging in het register geraamd op circa € 9,75 per wijziging (20 minuten tegen een standaarduurtarief van € 39). De feitelijke financiële gevolgen zullen naar verwachting beperkt zijn.

Per saldo leidt de regelgeving tot beperkte eenmalige lasten voor een kleine groep ondernemingen en tot een beperkte structurele lastenverzwaring voor enkele kleinere spoorwegondernemingen als gevolg van de hogere verzekeringsplicht. Daartegenover staan structurele regeldrukverminderingen doordat bestaande gedoogconstructies worden geformaliseerd, uitzonderingen doelmatiger worden vormgegeven en de regelgeving beter aansluit bij de risico's en de aard van de activiteiten van spoorwegondernemingen, zelfrangeerders en museumorganisaties.

7.3 Adviescollege Toetsing en Regeldruk

CONCEPT

PM advies ATR

7.4 Privacy
De consultatieversie van het besluit is ook beoordeeld op de gevolgen voor de privacy. Om te beoordelen of persoonsgegevens in de zin van de wet Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) in voldoende mate worden beschermd bij verwerking ervan, is een data privacy impact assessment (DPIA) uitgevoerd. Deze is voorgelegd aan de Autoriteit Persoonsgegevens (AP).

PM advies AP

8. Uitvoering, toezicht en handhaving

8.1 Inleiding
Het besluit is van PM tot en met PM ter toetsing en consultatie voorgelegd. Tijdens deze periode hebben de relevante uitvoeringsorganisaties – ProRail (als infrastructuurbeheerder van de rijksspoorweginfrastructuur), de ILT, de ICM, IPO/DOVA en de samenwerkende vervoerregio's – op verzoek van de regering een handhavings-, uitvoerings- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uitgevoerd op het ontwerpbesluit. Op onderdelen heeft de Raad voor Accreditatie (RvA) het besluit beoordeeld. In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen ingegaan op de reacties en per onderwerp benoemd wat er met de opmerkingen is gedaan.

8.2 Handhaafbaarheids-, uitvoerings- en fraudebestendigheidstoets ILT
PM

8.3 Handhaafbaarheids- en uitvoeringstoets ACM
PM

8.4 Uitvoerbaarheidstoets ProRail
PM

8.5 Uitvoeringstoets IPO/DOVA
PM

8.6 Uitvoeringstoets Samenwerkingsverband decentrale overheden met tram, metro en lightrailsporen
PM

8.7 Raad voor Accreditatie
PM

8.8 Toezichtskosten en boetes
In hoofdstuk 7 van dit besluit is opgenomen welke artikelen een beboetbaar dan wel een strafbaar feit vormen en hoe de hoogte van een boete moet worden bepaald (artikelen 7.2 en 7.3). Daarnaast is een artikel opgenomen voor het in rekening brengen van toezichtskosten decentrale spoorwegen (artikel 7.1).

Voor de verdeling van de toezichts- en handhavingstaken wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de wet. Evenals voor de toelichting over de afweging om

CONCEPT

bepaalde zaken dan wel strafrechtelijk dan wel bestuursrechtelijk te sanctioneren en hoe de rechtsbescherming is georganiseerd.[20]

9. Advies en consultatie

9.1 Inleiding

Het ontwerpbesluit is van PM tot en met PM ter toetsing en consultatie voorgelegd. Eenieder is in de gelegenheid geweest suggesties te doen om de kwaliteit en uitvoerbaarheid van deze voorstellen te verbeteren. Er zijn in totaal PM reacties ingediend door sectorpartijen, waarvan er PM openbaar zijn. Indieners zijn:
PM

10. Overgangsrecht en inwerkingtreding

In hoofdstuk 9 van het besluit zijn de bepalingen over het overgangsrecht neergelegd.

CONCEPT

[20] Kamerstukken II 2024/25, 36807, nr. 3, p. 96 t/m 99.

II ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Hoofdstuk 1 Inleidende bepalingen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

Met 'bevoegd gezag voor de decentrale spoorweg' is voorzien in een overkoepelende aanduiding voor de gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur van een vervoersregio die verantwoordelijk zijn voor de desbetreffende decentrale spoorweg.

Artikel 1.2 Wijziging gebruiksfunctie

De indeling van de spoorwegen in gebruiksfuncties geschiedt bij besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat: het Indelingsbesluit gebruiksfuncties spoorwegen 2026 (hierna: Indelingsbesluit). De indeling in gebruiksfuncties – dus ook de wijziging daarvan – geschiedt aan de hand van de procedure als bedoeld in paragraaf 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (artikel 1.3, vierde lid, van de wet). Voordat een spoorweg in gebruik genomen kan worden, moet deze zijn ingedeeld (artikel 1.3, derde lid, van de wet). Ook moet de vergunning voor indienststelling zijn afgegeven voordat de spoorweg in gebruik genomen kan worden (artikel 4.24, eerste lid, van de wet).

Een spoorweg kan ambtshalve (artikel 1.3, eerste lid, van de wet) of op aanvraag (eerste lid) worden ingedeeld in een gebruiksfunctie. Bij een nieuwe spoorweg zal dit in de regel ambtshalve gebeuren. Een wijziging in de indeling kan ook ambtshalve of op aanvraag. In dit artikel is verder geregeld hoe een wijziging van het Indelingsbesluit kan worden aangevraagd. Een wijziging kan aan de orde zijn als de gebruiksfunctie van een spoorweg verandert of als een nieuwe spoorweg in een gebruiksfunctie wordt ingedeeld (tweede lid). Een wijziging van het Indelingsbesluit kan ook aan de orde zijn als een spoorweg buiten gebruik wordt gesteld (derde lid), zodat de Spoorwegwet daar niet meer op van toepassing is (artikel 1.3, derde lid, van de wet). Het buiten gebruik stellen van een spoor heeft een permanent karakter. Daarmee verschilt het van het buiten dienst stellen van spoor, dat een tijdelijk karakter heeft en geen invloed heeft op de gebruiksfunctie waarin de spoorweg is ingedeeld. Dat het spoor buiten gebruik gesteld is, betekent niet dat een eventuele aanwijzing als decentrale infrastructuur komt te vervallen. Dat zal moeten worden geregeld door het Aanwijzingsbesluit decentrale spoorwegen (artikel 1.4) te wijzigen.

In het tweede lid is bepaald wie een wijziging van de gebruiksfunctie van de spoorweg kan aanvragen. Dit is de infrastructuurbeheerder, beheerder, concessieverlener, of natuurlijke personen of rechtspersonen die een belang hebben bij de indeling van een spoorweg. Voor deze actoren is gekozen omdat zij direct belang hebben bij de toewijzing van de gebruiksfunctie. De gebruiksfunctie bepaalt immers welke voorschriften van toepassing zijn op de spoorweg, dus ook aan welke eisen de spoorweginfrastructuur moet voldoen.

In het vierde lid is bepaald welke informatie wordt aangeleverd bij de aanvraag tot wijziging van de gebruiksfunctie. Deze informatie heeft Onze Minister nodig om het indelingsbesluit te kunnen wijzigen. Het is een verduidelijking van de informatie die de aanvrager moet aandragen op grond van de artikelen 3:10, derde lid, en 4:2 van de Algemene wet bestuursrecht. Daarbij is het van belang om te weten op welke spoorweg de aanvraag ziet. Voor het indelen van het spoor wordt gebruik gemaakt van de coördinaten volgens het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting. Dit stelsel is een passief referentiesysteem dat onderdeel uitmaakt van de geodetische infrastructuur en dat wordt bijgehouden door het Kadaster. Voor het aangeven van de spoorweg waar de aanvraag op ziet, worden de coördinaten van het begin- en eindpunt op de hartlijn van

CONCEPT

het betreffende spoor aangeleverd. Op basis van deze gegevens kan Bijlage PM bij het Indelingsbesluit gebruiksfunctie spoorweg worden aangepast. Met het gebruik van het Rijksdriehoekstelsel wordt aangesloten bij het systeem waarmee verschillende besluiten in het Omgevingsrecht worden vastgesteld. Het doorgeven van een nieuwe gebruiksfunctie bij de aanvraag (sub e) is niet van toepassing wanneer de wijziging het buiten gebruik stellen van een spoorweg betreft. Ook is het van belang om te weten op welk moment de infrastructuurbeheerder of de beheerder de wijziging in wil laten gaan.

Artikel 1.3 Delegatie van bevoegdheden

Gedeputeerde staten en het dagelijks bestuur kunnen hun bevoegdheden bedoeld in artikel 1.7 van de wet delegeren aan het college van burgemeester en wethouders van een of meer van de in het gebied van die provincie respectievelijk in het krachtens artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 aangewezen gebied liggende gemeenten. Delegatiegrondslag is artikel 1.7, derde lid, van de wet.

Artikel 1.4 Wijziging aanwijzing decentrale spoorwegen

In de wet zijn de wettelijke regimes voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (artikel 1.3 van de wet) losgekoppeld van de toedeling van de (bestuurlijke) verantwoordelijkheden voor de spoorweginfrastructuur zelf (artikelen 1.4 en 1.6 van de wet). Voor een toelichting op decentrale spoorweginfrastructuur wordt verwezen naar de toelichting op de artikelen 1.6 en 1.7 van de wet. De aanwijzing van de decentrale spoorwegen geschiedt bij besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat: het Aanwijzingsbesluit decentrale spoorwegen 2026 (hierna: Aanwijzingsbesluit decentrale spoorwegen).

In dit artikel staat wie de aanvraag tot aanwijzing of tot wijziging van de decentrale spoorweg kan indienen en wat de aanvraag moet omvatten. De aanwijzing van een spoorweg als decentrale spoorweg – dus ook de wijziging daarvan- geschiedt in overeenstemming met gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur (artikel 1.6, derde lid, van de wet). De minister kan ook uit eigen beweging een spoorweg aanwijzen als decentrale spoorweg (eerste lid).

In het tweede lid is bepaald wie de aanvraag tot een wijziging van het Aanwijzingsbesluit decentrale spoorwegen kan indienen. Dit is het bevoegde gezag van de betreffende spoorweg. De bevoegde gezagen voor decentrale spoorwegen zijn de gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur van de betrokken provincie of vervoerregio. Voor deze actoren is gekozen omdat zij direct belang hebben bij de toewijzing van de decentrale spoorwegen. Zij hebben hier belang bij omdat zij met de aanwijzing van een spoorweg als decentrale spoorweg verantwoordelijk voor de spoorweg worden. In het derde lid is bepaald dat een wijziging ook de beëindiging van de aanwijzing tot decentrale spoorwegen omvat. Dit is van belang, want met de beëindiging van de aanwijzing zijn de gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur niet meer verplicht tot ontwikkeling of beheer van de infrastructuur (zoals volgt uit artikel 1.7 van de wet).

In het vierde lid is bepaald welke informatie wordt aangeleverd bij de aanvraag tot wijziging van de aanwijzing van een decentrale spoorweg. Deze informatie heeft Onze Minister nodig om het aanwijzingsbesluit te kunnen wijzigen. Het is een verduidelijking van de informatie die de aanvrager moet aandragen op grond van de artikelen 3:10, derde lid, en 4:2 van de Algemene wet bestuursrecht. Voor het aanwijzen van de decentrale spoorwegen wordt gebruik gemaakt van de coördinaten volgens het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting. Dit stelsel is een passief referentiesysteem dat onderdeel uitmaakt van de geodetische infrastructuur en dat wordt bijgehouden door het Kadaster. Voor het aangegeven van de spoorweg waar de aanvraag op ziet, worden de coördinaten

CONCEPT

van het begin- en eindpunt op de hartlijn van het betreffende spoor aangeleverd. Op basis van deze gegevens kan Bijlage PM bij het Aanwijzingsbesluit decentrale spoorwegen worden aangepast. Met het gebruik van het Rijksdriehoekstelsel wordt aangesloten bij het systeem waarmee verschillende besluiten in het Omgevingsrecht worden vastgesteld. Ook is het van belang om te weten op welk moment de infrastructuurbeheerder of de beheerder de wijziging in wil laten gaan.

In het vijfde lid is bepaald dat de aanvraag tot wijziging van het Aanwijzingsbesluit uiterlijk zes maanden voorafgaand aan de beoogde wijziging moet worden ingediend. Dit is een langere termijn dan de beslistermijn van acht weken zoals is bepaald in artikel 4:13, tweede lid, van de Awb. Deze langere termijn is noodzakelijk om een goede afweging te kunnen maken op de aanvraag en deze te verwerken in het Aanwijzingsbesluit decentrale spoorwegen. Tevens wordt hiermee de aanvraagtermijn voor het Indelingsbesluit en het Aanwijzingsbesluit decentrale spoorwegen gelijkgetrokken.

Artikel 1.5 Aanwijzing infrastructuurbeheerder decentrale spoorweginfrastructuur

In artikel 1.8, eerste lid, van de wet is bepaald dat de gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur de infrastructuurbeheerders aanwijzen voor het beheer van de decentrale spoorweginfrastructuur. Deze decentrale spoorwegen worden aangewezen via een aanwijzingsbesluit op grond van artikel 1.6 van de wet. Voor een toelichting op dit aanwijzingsbesluit wordt verwezen naar de toelichting op artikel 1.6 van de wet.

In dit artikel wordt de procedure voor het wijzigen van de aanwijzing van de decentrale infrastructuurbeheerder door de gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur beschreven. Het besluit tot aanwijzing van een infrastructuurbeheerder van de decentrale spoorwegen is een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Deze bepalingen zijn daarom een aanvulling op hetgeen bepaald in de Algemene wet bestuursrecht voor het voorbereiden en nemen van besluiten.

In het eerste lid is bepaald dat een infrastructuurbeheerder van de decentrale spoorweginfrastructuur een verklaring van de NVi moet overleggen dat hij beschikt over een veiligheidsbeheersysteem dat voldoet aan de voorgeschreven regels. Deze verklaring moet worden gezien als een advies.

In het tweede lid is bepaald dat het bevoegde gezag de gerechtvaardigde belangen van rechthebbenden moet meewegen bij het nemen van het aanwijzingsbesluit. Als rechthebbende kan worden gedacht aan de eigenaar van de infrastructuur, de beheerder of de vervoerder. Om te verzekeren dat de belangen van de rechthebbenden worden meegewogen, is in het derde lid bepaald dat het bevoegde gezag de rechthebbenden moet horen. Deze verplichting is opgenomen omdat een rechthebbende op grond van artikel 10.8, derde lid, van de Omgevingswet de infrastructuurbeheerder van de decentrale spoorweg dient te gedogen. Bij het horen kan de rechthebbende zijn belangen kenbaar maken aan het bevoegde gezag en nader toelichten.

Op grond van het vierde lid kan het bevoegde gezag voorschriften aan de aanwijzing verbinden die gaan over de uitvoering van de beheertaak. Daarbij kan worden gedacht aan eisen voor de inhoud van het beheerplan en het jaarverslag. Tevens kan het bevoegd gezag voorschriften over de informatie die de beheerder moet delen met de NVi verbinden aan de aanwijzing tot infrastructuurbeheerder.

CONCEPT

Het bevoegd gezag van een decentrale spoorweginfrastructuur kan de aanwijzing van de infrastructuurbeheerder intrekken wanneer het veiligheidsbeheersysteem niet aan de krachtens wet gestelde eisen voldoet of deze niet adequaat wordt toegepast. In het vijfde lid is vastgelegd dat hiertoe slechts kan worden overgegaan nadat de infrastructuurbeheerder van de decentrale spoorweginfrastructuur de kans is geboden om binnen een gestelde termijn aan de vereisten te voldoen. De lengte van deze termijn is afhankelijk van de aard en de ernst van het verzuim van de infrastructuurbeheerder.

Het zesde lid bepaalt dat het bevoegd gezag de voorschriften verbonden aan de aanwijzing tussentijds mag wijzigen, mits de procedure wordt gevolgd zoals dat voor de aanwijzing van de infrastructuurbeheerder geldt. Het bevoegd gezag zal dus rekening moeten houden met de gerechtvaardigde belangen van de rechthebbenden en deze rechthebbenden moeten horen, zoals hierboven beschreven.

Artikel 1.6 Taken van de verkeersleiding decentrale spoorweg

Artikel 1.6 is een uitwerking van artikel 1.8, zesde lid, aanhef en onderdeel b, van de wet waarin staat dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld over de taken van de verkeersleiding. De verkeersleiding zorgt ervoor dat het spoorverkeer veilig over de decentrale spoorweg wordt geleid. Daartoe krijgt zij als taak het treffen van verkeersmaatregelen bij storingen, calamiteiten of werkzaamheden aan of nabij de decentrale spoorweginfrastructuur. Ook kunnen aanwijzingen worden gegeven bij andere omstandigheden zoals demonstraties of optochten. Dit kan de verkeersleiding doen door het geven van aanwijzingen en het bedienen van de seinen. De verkeersleiding zal bij het geven van de aanwijzingen rekening houden met de bestaande en aanwezige verkeersregels. De verkeersleiding kan met een aanwijzing niet de verkeersdeelnemer dwingen de verkeersregels te overtreden. Als een verkeersmaatregel kan bijvoorbeeld worden beschouwd het over andere baanvakken laten rijden van een spoorvoertuig omdat een deel van de decentrale spoorweg gestremd is.

Naast het treffen van tijdelijke verkeersmaatregelen draagt de verkeersleiding er zorg voor dat er een goede afwikkeling is van het spoorverkeer.

Artikel 1.7 Visie over beheer van de decentrale spoorweginfrastructuur

Artikel 1.7 bevat regels over de inhoud van de visie die GS en het dagelijks bestuur van de vervoerregio ingevolge artikel 1.9 van de wet moeten opstellen over het beheer de decentrale spoorweginfrastructuur. De beheervisie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen beheersmatige ontwikkelingen op de middellange termijn en heeft een structurerende werking. Het geeft infrastructuurbeheerders en rechthebbenden op de decentrale spoorweginfrastructuur, zoals eigenaren die niet tevens infrastructuurbeheerder zijn, en andere belanghebbenden zoals spoorwegondernemingen en omwonenden, inzicht in de gedragslijnen van het bestuursorgaan ten aanzien van het beheer. In het eerste lid is neergelegd dat de visie van het bestuursorgaan ten minste moet zijn uitgewerkt in een set prestatienormen dat betrekking heeft op de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur. De prestatienormen zullen vervolgens samen met de infrastructuurbeheerder moeten worden geconcretiseerd in meetbare grootheden, zogenaamde prestatie-indicatoren. In een jaarverslag (artikel 1.10, derde lid, van de wet) zal de infrastructuurbeheerder verantwoording moeten afleggen over de wijze waarop hij zijn taken heeft uitgeoefend. De prestaties worden daarin aan de hand van de door de infrastructuurbeheerder en het bestuursorgaan geformuleerde indicatoren in beeld gebracht. Deze worden in een overeenkomst vastgelegd. De prestatienormen zijn bepalend voor de in toegangsovereenkomst met de spoorwegonderneming op te nemen bedingen over de

door de infrastructuurbeheerder te bieden kwaliteit van de lokale spoorweginfrastructuur.

De beheervisie is een beleidsregel in de zin van artikel 4:81 van de Awb. Voor infrastructuurbeheerders vormt de visie de leidraad aan de hand waarvan zij hun jaarlijkse beheerplannen als bedoeld in artikel 1.10, eerste lid, van de wet opstellen. Het bestuursorgaan, dat op grond van artikel 1.10, tweede lid, van de wet een beheerplan ter instemming krijgt voorgelegd, toetst het beheerplan aan de beheervisie.

Artikel 1.8 De Nationale Veiligheidsinstantie

Gelet op artikel 1.11, derde lid, van de wet worden voor een goede uitvoering van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, interoperabiliteitsrichtlijn en machinistenrichtlijn regels gesteld over de NVi en de uitoefening van de taken van de NVi. Artikel 1.8 dient op basis van deze delegatiegrondslag de implementatie van richtlijnbepalingen over de uitvoering van de taken door de NVi, de samenwerking van de NVi met de Europese Commissie, de samenwerking met het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de samenwerking met de andere nationale veiligheidsinstanties, voor zover niet elders in wet- of regelgeving geïmplementeerd. Met 'elders in wet- of regelgeving geïmplementeerd' wordt gedoeld op de richtlijnbepalingen die al zijn verwoord in rechtstreeks werkende uitvoeringsverordeningen, op richtlijnbepalingen die zijn geïmplementeerd met de wet of met andere bepalingen in deze regeling over het betreffende onderwerp. Tot slot wordt met 'elders in wet- en regelgeving' gedoeld op richtlijnbepalingen die met het Organisatie- en mandaatbesluit Infrastructuur en Waterstaat 2023 zijn geïmplementeerd. Een voorbeeld daarvan is implementatie van artikel 16, tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn met artikel 22, zesde lid, onderdeel a, van dat besluit.

De bepaling dat de taken die het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie uitoefent in het kader van voertuigvergunningverlening niet worden geattribueerd, gemandateerd of anderszins uitbesteed aan een infrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of een aanbestedende dienst (eerste lid), dient implementatie van artikel 16, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Het tweede lid beoogt implementatie van artikel 16, tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, voor zover dat niet al met andere bepalingen is geschied.

Het derde lid, onderdeel a, dient ter implementatie van artikel 17, vijfde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Het derde lid, onderdeel b, beoogt implementatie van artikel 12, vierde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Gelet op dat artikel moet het informeren binnen twee weken plaatsvinden, en worden daarbij de naam en het adres van de infrastructuurbeheerder vermeld, de afgiftedatum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van de veiligheidsvergunning en, in geval van intrekking, de redenen daarvoor. Het derde lid, onderdeel c, is bedoeld ter implementatie van artikel 26, tweede lid, laatste volzin, van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het derde lid, onderdeel d, dient de implementatie van artikel 26, zesde lid, 2e alinea van de interoperabiliteitslijn. Het betreft het intrekken van de voertuigvergunning als bepaalde maatregelen om het spoorvervoer veilig te maken, niet werken.

Het vierde lid dient ter implementatie van artikel 17, zesde lid, vijfde alinea, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. De NVi kan op grond van artikel 3.9, eerste lid, van de wet, tijdelijke veiligheidsmaatregelen instellen om te voorkomen dat een spoorwegonderneming met onveilige spoorvoertuigen rijdt. Een veiligheidsmaatregel kan langer duren dan drie maanden. In dat geval verzoekt de NVi aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie om het door dat bureau aan de spoorwegonderneming afgegeven uniek veiligheidscertificaat in te trekken of om beperkingen te stellen aan dat certificaat.

CONCEPT

Gelet op het vijfde lid, meldt het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie de beoordelingsinstantie (Assessment Body of AsBo) aan, bedoeld in artikel 3.11, eerste lid, van de wet. De melding geschiedt aan de hand van het meldingssysteem ERADIS van het Spoorwegbureau van de Europese Unie.

Het zesde lid gaat over de informatie die de Nationale Veiligheidsinstantie verstrekt inzake de vergunning voor indienststelling van vaste installaties als bedoeld in artikel 4.10, eerste lid, van de wet. Gelet op artikel 18, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn krijgt de aanvrager van een dergelijke vergunning kosteloos een document met een beschrijving en toelichting van de voorwaarden om een vergunning te krijgen en een opsomming van de vereiste documenten en werken het Bureau en de Nationale Veiligheidsinstantie samen om die informatie te verspreiden.

Uit het zevende lid volgt dat de Nationale Veiligheidsinstantie op aanvraag het spoorvoertuig, ter zake waarvan de Nationale veiligheidsinstantie een voertuigvergunning heeft verleend, doet inschrijven in het Europees voertuigregister. Het voertuigregister wordt beheerd door het Spoorwegbureau van de Europese Unie. Ook zorgt de NVi, op aanvraag, voor actualisering van de betreffende gegevens. Het artikellid is een uitwerking van artikel 5, eerste lid, van uitvoeringsverordening (EU) 2018/1614.

Daarnaast kent de Nationale Veiligheidsinstantie het betreffende voertuig een voertuignummer toe (achtste lid). Dit artikellid dient implementatie van artikel 16, tweede lid, onderdeel e, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Het negende lid gaat over wijzigingen die van belang zijn voor aanmelding van een beoordelingsinstantie en een conformiteitsbeoordelingsinstantie en heeft ten aanzien van de laatste betrekking op artikel 37, zesde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Het tiende lid is de delegatiegrondslag voor het stellen van regels in de regeling over de taken van de Nationale Veiligheidsinstantie en over de uitoefening van die taken. Het gaat om regels over de (uitoefening van de) taken voor zover die niet al in rechtstreeks werkende uitvoeringsverordeningen, in de wet, in het besluit of in de regeling staan.

Hoofdstuk 2 Toegang tot de spoorweginfrastructuur

Artikel 2.2 Heffing voor het verrichten van personenvervoerdiensten
In artikel 2.19 van de wet is een heffing op te leggen door concessieverleners geïmplementeerd vanuit de sera-richtlijn. In de wet is al bepaald dat deze heffing moet voldoen aan artikel 12 van de sera-richtlijn. Ook is een grondslag opgenomen om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels te kunnen stellen. Ten aanzien van de informatieplicht uit artikel 12, vierde lid, van de sera-richtlijn, is in artikel 7.20 van de wet al vastgelegd hoe daaraan kan worden voldaan.

Er is nu voor gekozen om geen nadere invulling te geven aan de grondslag van artikel 2.19 van de wet om nadere regels te stellen over de bedoelde heffing. Indien het nodig is om ter uitvoering van artikel 12 van de sera-richtlijn nadere regels te stellen, wordt wel in artikel 2.2 vastgelegd dat dit bij ministeriële regeling kan. Vanzelfsprekend geldt dit niet indien het niet gaat om regels ter uitvoering van artikel 12 van de richtlijn, maar om beleidsinhoudelijke inkadering van de bevoegdheid van de concessieverleners.

Artikel 2.3 Aanvraag
In artikel 2.3 zijn de vereisten opgenomen waaraan een aanvraag voor een spoorwegondernemingsvergunning ten minste dient te voldoen.
Ter voldoening aan het vereiste van goede naam dienen een verklaring omtrent gedrag (VOG) en een non-faillissementsverklaring te worden overgelegd. De verklaring omtrent gedrag is een verklaring van de Minister voor Rechtsbescherming dat uit een onderzoek

ingesteld met betrekking tot het gedrag van de betrokken natuurlijke of rechtspersoon niet is gebleken van bezwaren tegen die natuurlijke persoon of rechtspersoon. Bij het onderzoek wordt gekeken naar het risico voor de samenleving in verband met het doel waarvoor de afgifte is gevraagd en na afweging van het belang van betrokkene.
De verklaring die aantoont dat jegens de spoorwegonderneming geen faillissement is uitgesproken betreft de non-faillisementsverklaring, deze kan opgevraagd worden bij de Kamer van Koophandel.

Om te kunnen beoordelen of de aanvrager voldoet aan het vereiste van financiële draagkracht, dient de aanvrager bij zijn aanvraag de laatste jaarrekening of, indien de aanvrager geen jaarrekening kan overleggen, een balans te overleggen. Voorts dient de aanvrager informatie te overleggen als genoemd in bijlage III van de sera-richtlijn. Deze informatie ziet bijvoorbeeld op de beschikbare financiële middelen, kapitalen die als garantie kunnen dienen of lasten die op het vermogen van de onderneming drukken.
Een verleende spoorwegondernemingsvergunning geldt voor het gehele grondgebied van de Europese Unie. Vanwege de gewenste eenvormigheid wordt de spoorwegondernemingsvergunning verleend overeenkomstig een door de Commissie vastgestelde modelvergunning. Ingevolge het tweede lid van artikel 2.4 is het verplicht gesteld deze modelvergunning te gebruiken.

Artikel 2.4 Tenaamstelling
Deze bepaling dient om zeker te stellen dat te allen tijde duidelijk is aan wie de spoorwegondernemingsvergunning is verleend. Zo dient bijvoorbeeld de vergunning van een spoorwegonderneming waarin natuurlijke personen samen één onderneming vormen (bijvoorbeeld de vennootschap onder firma) of een spoorwegonderneming die uit twee of meerdere besloten vennootschappen is opgebouwd, naast de naam van de spoorwegonderneming, ook de namen van deze natuurlijke en/of rechtspersonen te vermelden.

Artikel 2.5 Goede naam
In dit artikel wordt bepaald in welke gevallen een onderneming heeft voldaan aan het vereiste van het hebben van een goede naam. Die eis – en de uitwerking in artikel 2.5 – vloeit voort uit artikel 19 van de sera-richtlijn. Om te kunnen controleren of een onderneming voldoet aan de vereisten is in artikel 2.3 reeds aangegeven dat de aanvraag vergezeld moet gaan van onder andere een VOG en een verklaring van de Kamer van Koophandel ten aanzien van al dan niet uitgesproken faillissementen van de onderneming of haar bestuurders.

De in het eerste lid, onder b, genoemde artikelen geven een nadere invulling aan artikel 19 van de sera-richtlijn. De aard van de genoemde overtredingen is zodanig dat een onderneming bij herhaaldelijke overtreding daarvan niet of niet meer betrouwbaar wordt geacht.

In het tweede lid is tot uitdrukking gebracht wie een goede naam dienen te bezitten. Dat is niet beperkt tot de rechtspersoon maar strekt zich ook uit naar natuurlijke personen die leiding geven aan de onderneming.

Artikel 2.6 Financiële draagkracht
De in deze artikelen uitgewerkte eisen aan de financiële draagkracht van een onderneming vloeien voort uit artikel 20 van de sera-richtlijn. Voorkomen moet daarmee worden dat een financieel kwetsbare onderneming deelneemt aan het vervoer op spoorwegen met gebruiksfuncties A tot en met D. Om aan te tonen dat een onderneming aan dit vereiste voldoet is in artikel 2.3 vastgelegd dat de onderneming

CONCEPT

tenminste de informatie bedoeld in bijlage III van de sera-richtlijn overlegt bij de aanvraag.

De in onderdeel b genoemde toets ten aanzien van achterstallige verschuldigde bedragen wordt uitgevoerd aan de hand van historische gegevens. De mogelijkheid kan zich voordoen dat een onderneming een juridisch geschil heeft met de belastingdienst over af te dragen bedragen aan belastingen of sociale premies. Op deze situaties ziet dit onderdeel van artikel 2.6 niet.

Artikel 2.7 Beroepsbekwaamheid
Dit artikel implementeert artikel 21 van de sera-richtlijn waarmee wordt vastgelegd dat voor het verkrijgen van een spoorwegondernemingsvergunning is vereist dat de onderneming voldoet aan bepaalde eisen inzake beroepsbekwaamheid.

Artikel 2.8 Dekking aansprakelijkheid
De sera-richtlijn eist in artikel 22 van ondernemingen dat zij – om een spoorwegondernemingsvergunning te krijgen – voldoende verzekerd zijn. Die verzekeringsplicht is uitgewerkt in artikel 2.8. De onderneming die de spoorwegondernemingsvergunning aanvraagt toont aan dat hij de verzekering heeft en dat deze een vereiste dekking van minimaal 20 miljoen euro heeft door het overleggen van de verzekeringspolis. Dat dekkingsbedrag is een herijking van het bedrag in het voor de inwerkingtreding van dit besluit geldende artikel 7 van het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat spoorwegen.

De verzekering dient ten minste Nederland als dekkingsgebied te hebben. Omdat de spoorwegondernemingsvergunning op grond van artikel 23 van de sera-richtlijn voor het gehele grondgebied van de Europese Unie geldt, is in het tweede lid van artikel 2.8 opgenomen dat aan de vergunning als voorschrift wordt verbonden dat de spoorwegonderneming de verzekering dient uit te breiden of aan te vullen wanneer deze ook spoorvervoer buiten Nederland wil gaan verrichten.

Artikel 2.9 Melden wijzigingen
In dit artikel wordt de houder van een spoorwegondernemingsvergunning verplicht melding te maken van enkele voor de vergunning relevante aspecten. Algemeen geldt als uitgangspunt dat de spoorwegonderneming iedere relevante wijziging zelf doorgeeft. Het gaat daarbij om wijzigingen waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat zij gevolgen hebben voor de spoorwegondernemingsvergunning en de daaraan verbonden beperkingen en voorschriften. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan wisselingen in het bestuur, een fusie met een andere onderneming, bedrijfsovernames, verkoop van bedrijfsonderdelen die een kritische functie hebben voor het veilig functioneren van de spoorwegonderneming, reorganisaties, aanvraag van surséance of faillissement, ingrijpende wijzigingen of uitbreidingen in de aard en het werkingsgebied van de spoorwegonderneming en wijzigingen in de aansprakelijkheidsverzekering en onherroepelijke veroordelingen voor strafbare feiten. De spoorwegonderneming geeft dergelijke wijzigingen terstond door aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Voor wijzigingen in de financiële draagkracht van de spoorwegonderneming is ervan afgezien deze als meldingsplichtig aan te merken. Financieel beheer wordt in dit verband beschouwd als een aangelegenheid van de ondernemer en wordt pas bij aanvraag tot surséance of faillissement van belang voor de vergunningverlener.

In het tweede lid, onder b, van artikel 2.9 is artikel 24, zesde lid van de sera-richtlijn geïmplementeerd. Hiermee wordt de meldplicht van het eerste lid gespecificeerd waar

CONCEPT

het gaat om een ingrijpende uitbreiding of wijziging van de activiteiten van de spoorwegonderneming.

Artikel 2.10 Periodieke toetsing
Hoewel het uitgangspunt is dat de spoorwegonderneming zelf relevante wijzigingen doorgeeft, zoals aangegeven in de toelichting bij artikel 2.9, is het ook noodzakelijk om te voorzien in actieve periodieke toetsing of de spoorwegonderneming nog voldoet aan de gestelde eisen. Daartoe is in artikel 2.10 vastgelegd dat die toetsing iedere vijf jaar plaatsvindt. Die termijn van vijf jaar vloeit voort uit artikel 23, tweede lid, van de sera-richtlijn.

Afgezien van de vijfjaarlijkse toets blijft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat als vergunningverlenende instantie altijd bevoegd om tussentijds de vergunninghouder te controleren op het voldoen aan de vergunningvereisten en in de vergunning gestelde voorwaarden en beperkingen.

Artikel 2.11 Inhoud toegangsovereenkomst
Artikel 2.24, vierde lid, onder a, van de wet biedt de grondslag voor het in dit Besluit dwingend vaststellen van algemene voorwaarden ten behoeve van de toegangsovereenkomst. In artikel 2.11 worden verschillende van deze algemene voorwaarden voorgeschreven.

Deze grondslag is gebruikt om enige verplichtingen uit de Sera-richtlijn te implementeren. Het gaat hier om de verplichting van artikel 54, tweede lid, (vervallen van paden in noodsituaties, onderdeel a) en artikel 52, tweede lid, (inleveren van paden bij gebruik onder door de beheerder in de netverklaring te noemen drempelwaarde, onderdeel b) van de richtlijn. De door de beheerder te verdelen capaciteit wordt mede bepaald door de krachtens de Omgevingswet geldende grenswaarden en van belang zijnde voorschriften behorende bij de krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen verleende vergunningen. Daarnaast dient de beheerder ook voldoende instrumenten te hebben om overtreding van milieuregels door gerechtigden bij het gebruik van de infrastructuur te voorkomen. Onderdelen c en d strekken daartoe.

In onderdeel e is als algemene voorwaarde opgenomen dat de gerechtigde aan de beheerder informatie moet verstrekken ten behoeve van de EU-statistieken van het spoorvervoer (Verordening (EG) 91/2003) en voor het opstellen van ontwerpgeluidskaarten (richtlijn 2002/49/EG). De beheerder zal een format voor het aanleveren van deze informatie in de netverklaring opnemen.

Artikel 2.12 Inhoud capaciteitsovereenkomst
Op grond van artikel 2.25 van de wet kan de infrastructuurbeheerder niet alleen een toegangsovereenkomst sluiten, maar ook een capaciteitsovereenkomst met een gerechtigde. Dit gaat in praktijk veelal om concessieverleners die de concessie voor het betreffende dienstregelingsjaar nog niet hebben verleend. Door wel capaciteit aan te kunnen vragen en dit vast te leggen in een capaciteitsovereenkomst kunnen zij zorgen dat deze capaciteit wel beschikbaar is voor de toekomstige concessiehouder. Na het verlenen van de concessie sluit de concessiehouder vervolgens een toegangsovereenkomst met de infrastructuurbeheerder om daadwerkelijk gebruik te kunnen maken van de capaciteit en de infrastructuur. In artikel 2.12 is vastgelegd dat de artikelen met betrekking tot de vergoedingen en heffingen van overeenkomstige toepassing zijn op de capaciteitsovereenkomst. Zo kan de infrastructuurbeheerder bepaalde prijsprikkels ook toepassen ten aanzien van deze gerechtigde. Te denken valt in dat kader bijvoorbeeld aan de schaarsteheffing van artikel 2.20, de prestatieregeling

CONCEPT

uit artikel 2.27 en de reserveringsheffing van artikel 2.28. Ook voor deze gerechtigden moet immers gelden dat zij kunnen worden aangezet tot een optimaal gebruik van de beschikbare capaciteit.

Voor de capaciteitsovereenkomst geldt – overeenkomstig de toegangsovereenkomst – dat in het besluit slechts een aantal aspecten verplicht is geregeld. Het staat de infrastructuurbeheerder vrij aanvullende voorwaarden te stellen in (de algemene voorwaarden bij) deze overeenkomst.

Artikel 2.13 Hantering methode voor toerekening vergoeding voor het minimumtoegangspakket
Artikel 2.27 van de wet verplicht de infrastructuurbeheerder om een methode voor de toerekening van kosten op te stellen. De eisen die daaraan worden gesteld zijn in artikel 2.13 en verder uitgewerkt. Een belangrijk deel van deze eisen is echter al vastgelegd in Uitvoeringsverordening (EU) 2015/909. Om die reden wordt daarnaar in dit artikel verwezen.

Het tweede lid maakt duidelijk dat de methode voor toerekening van toepassing is op de gehele infrastructuur die de infrastructuurbeheerder beheert. Dit houdt in dat de methode ook wordt toegepast op bijvoorbeeld de Betuweroute en de hogesnelheidslijn. De spoorweginfrastructuur omvat, zoals ook weergegeven in artikel 1.1 van de wet, de elementen die zijn genoemd in bijlage I van de sera-richtlijn. Dat betekent dat onder andere ook perrons daaronder worden begrepen. Voor zover van deze infrastructuurelementen gebruik wordt gemaakt ten behoeve van het minimumtoegangspakket, beslaat de methode voor toerekening ook deze infrastructuurelementen. Dat wil zeggen dat de kosten die voor deze infrastructuurelementen worden gemaakt ten behoeve van het minimumtoegangspakket, ook in de vergoeding voor het minimumtoegangspakket tot uitdrukking moeten komen.

Artikel 2.14 Totale kosten
De methode voor toerekening heeft tot doel om uit de totale kosten van de infrastructuurbeheerder, de kosten af te leiden die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien en zijn toe te rekenen aan het minimumtoegangspakket. Er moet met andere woorden uit de totale kosten een kostenbasis worden afgeleid. Deze kostenbasis wordt vervolgens gebruikt om de hoogte van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket te bepalen.

Er is voor gekozen om, net als voorafgaand aan dit besluit het geval was, de methode voor toerekening te baseren op begrote kosten. Deze keuze is gemaakt omdat de methode voor toerekening al geruime tijd voordat deze wordt toegepast gereed moet zijn. Het begrip totale begrote kosten is in het besluit niet nader gedefinieerd.
De methode voor toerekening moet ruim twee jaar voor het dienstregelingsjaar waarop het betrekking heeft worden toegezonden aan de ACM. Daarnaast vindt de subsidieaanvraag van ProRail jaarlijks plaats op basis van de begroting in het beheerplan. Mede om de inkomsten uit de vergoeding voor het minimumtoegangspakket hierop aan te laten sluiten is ervoor gekozen om de begroting van de infrastructuurbeheerder als uitgangspunt te nemen.

De totale kosten kunnen per jaar verschillen. Om fluctuaties te voorkomen, is in artikel 2.14, tweede lid, voorzien in een mogelijkheid voor de infrastructuurbeheerder om een gemiddelde te nemen van de totale kosten over meerdere jaren. De bevoegdheid tot het nemen van een gemiddelde van de totale kosten vloeit voort uit artikel 31, zesde lid,

CONCEPT

van de sera-richtlijn. De omvang van de gebruiksvergoeding dient niettemin te worden gerelateerd aan de kosten die aan de diensten (zie voor een toelichting op diensten artikel 2.17) moeten worden toegeschreven. Het gebruikmaken van het gemiddelde over meerdere jaren is toegestaan voor een aantal van ten hoogste tien jaren. Dat vloeit niet rechtstreek voort uit de richtlijn, maar is het aantal jaren dat gangbaar is in de praktijk.

In het besluit is de mogelijkheid voor een correctiemechanisme opgenomen. De infrastructuurbeheerder kan ervoor kiezen een correctiemechanisme toe te passen waarbij het verschil tussen de begrote kosten en de gerealiseerde kosten zoals deze zijn weergegeven in de jaarrekening of de jaarrekeningen, kan worden gecorrigeerd.

Artikel 2.15 Toerekening van kosten
Artikel 2.15 bepaalt dat voor het berekenen van de vergoeding van het minimumtoegangspakket uitsluitend de rechtstreeks aan dit pakket toe te rekenen kosten bepalend zijn. De vergoeding voor het minimumtoegangspakket is kostengeoriënteerd. Alleen de kosten die aan het minimumtoegangspakket toe te rekenen zijn mogen dus tot uitdrukking komen in de vergoeding hiervoor. Om deze reden wordt voor het berekenen van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket een kostenbasis gebruikt. De kostenbasis in de methode van toerekening geeft weer in hoeverre kostenposten worden toegerekend aan de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. De kostenbasis heeft geen betrekking op de specifieke bedragen in een specifiek jaar, aangezien die immers van jaar tot jaar kunnen verschillen. Op grond van artikel 7.4 van de wet is de ACM bevoegd om toezicht te houden op de toepassing van de methode van toerekening.

Het onderscheid tussen het minimumtoegangspakket en overige diensten wordt ingegeven door bijlage II van de sera-richtlijn. Daarin wordt een onderscheid gemaakt tussen diensten die onder het minimumtoegangspakket vallen en overige diensten en dienstvoorzieningen. Het voorverwarmen van een trein is een voorbeeld van een dergelijke aanvullende dienst. De kosten hiervoor mogen niet worden toegerekend aan het minimumtoegangspakket.

Er zijn kosten die voor een gedeelte toe te rekenen zijn aan het minimumtoegangspakket, maar daar ook voor een deel buiten vallen. Te denken valt daarbij aan personeelskosten. Daarvan is een deel toe te rekenen aan het minimumtoegangspakket en dat deel wordt dan ook toegerekend aan de vergoeding voor het minimumtoegangspakket.

Van belang is dat alleen de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst worden toegerekend aan de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Vaste kosten, die weliswaar vallen onder het minimumtoegangspakket, maar niet rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst, worden aldus niet toegerekend aan de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Ook kosten die bijvoorbeeld ontstaan door weersomstandigheden, kunnen niet worden toegerekend aan het minimumtoegangspakket. Hoewel een storm schade aan kan richten en hier kosten voor de infrastructuurbeheerder uit voort kunnen vloeien, kunnen deze kosten niet rechtstreeks worden toegerekend aan de exploitatie van de treindienst. Daarom mogen deze kosten niet worden toegerekend aan de vergoeding voor het minimumtoegangspakket.

Tot slot is van belang dat de richtlijn geen onderscheid maakt tussen kosten die worden gedragen door de beheerder en kosten die worden gedragen door derden. Zo worden kosten van aanleg en onderhoud van de HSL niet gedragen door ProRail, maar door

CONCEPT

Infraspeed B.V.. Desalniettemin zal de beheerder ook dergelijke door derden gemaakte kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst tot uitdrukking moeten brengen in de vergoeding. De richtlijn biedt geen ruimte om deze kosten niet in rekening te brengen omdat de beheerder ze niet zelf draagt. ProRail dient in de eigen organisatie het risico van dubbele dekking te borgen.

Deze systematiek volgt uit Uitvoeringsverordening (EU) 2015/909.

Artikel 2.16 Wijze en beschrijving van de toerekening van kosten
In artikel 2.15 is bepaald dat kosten die (voor een deel) rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van een treindienst naar rato worden toegerekend aan de kostenbasis. In artikel 2.16 wordt voorgeschreven op welke wijze dat dient te gebeuren.
In de eerste plaats is dat op basis van empirische gegevens. De infrastructuurbeheerder beschikt over modellen die kunnen worden gebruikt om te berekenen welke kosten rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Ook kan gebruik worden gemaakt van opinies van experts. Dit kan echter alleen wanneer de infrastructuurbeheerder geen, of onvoldoende, empirische gegevens heeft en deze redelijkerwijs ook niet kan hebben. Dat laatste is bijvoorbeeld het geval indien het disproportioneel veel zou kosten om deze gegevens te verzamelen.
Om transparantie te waarborgen is in artikel 2.16 bepaald dat de infrastructuurbeheerder een beschrijving moet geven van de wijze waarop kosten worden toegerekend aan het minimumtoegangspakket. Deze beschrijving moet op grond van het derde lid aannemelijk maken dat de kosten rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst.

Artikel 2.17 Diensten en gebruiksklassen
Artikel 2.17, eerste lid, maakt het mogelijk dat er binnen het minimumtoegangspakket verschillende diensten kunnen worden onderscheiden. De infrastructuurbeheer kan bijvoorbeeld binnen het minimumtoegangspakket de diensten *treinpad* en *bovenleiding* onderscheiden en voor deze diensten aparte vergoedingen hanteren. Zie hiervoor ook onder andere artikel 3 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/909.

Binnen de diensten is het uit het oogpunt van kostenoriëntatie wenselijk dat een onderscheid mogelijk is in gebruiksklassen. Een zware trein kan bijvoorbeeld meer kosten met zich meebrengen dan een lichte trein, aangezien de slijtage van de infrastructuur groter kan zijn. Dit zal vervolgens tot uitdrukking komen in verschillende vergoedingen voor de te onderscheiden gebruiksklassen.

Deze verschillende vergoedingen voor de te onderscheiden diensten en gebruiksklassen worden door de infrastructuurbeheerder in de netverklaring gepubliceerd. Dit vloeit voort uit bijlage IV van de richtlijn, artikel 2.23 van de wet en de op basis daarvan bij ministeriële regeling gestelde regels.

Daarbij blijft kostenoriëntatie het uitgangspunt en moeten de opbrengsten van de diensten binnen het minimumtoegangspakket gelijk zijn aan de kosten van het minimumtoegangspakket, voor zover deze rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Met het oog op de uitvoerbaarheid is het evenwel niet noodzakelijk dat er een direct causaal verband kan worden aangetoond tussen de hoogte van een specifieke vergoeding en de kosten.

Artikel 2.18 Bepalen van de vergoeding
De vergoeding voor het minimumtoegangspakket wordt per dienstregelingsjaar vastgesteld. Deze vergoeding wordt bekendgemaakt in de netverklaring die op het

CONCEPT

desbetreffende dienstregelingsjaar van toepassing is. Deze netverklaring wordt ten minste vier maanden vóór het verstrijken van de termijn voor het indienen van capaciteitsaanvragen gepubliceerd.

De hoogte van de vergoeding wordt uiteindelijk bepaald door de kosten die kunnen worden toegerekend aan het minimumtoegangspakket te delen door de begrote gebruiksomvang van het minimumtoegangspakket.

Artikel 2.18 maakt het ook mogelijk om de vergoeding voor het minimumtoegangspakket apart te berekenen voor delen van de spoorweginfrastructuur. Deze mogelijkheid wordt ingegeven door artikel 5 van uitvoeringsverordening (EU) 2015/909.

Indien er binnen het minimumtoegangspakket verschillende diensten zijn onderscheiden, dan worden de kosten die aan die dienst kunnen worden toegerekend, gedeeld door de begrote gebruiksomvang van de desbetreffende dienst. Dezelfde systematiek geldt voor de gebruiksklassen.

Voor de begrote gebruiksomvang is er, net als voor de begrote totale kosten, de mogelijkheid van een correctiemechanisme geïntroduceerd in het besluit. Het verschil met de begrote totale kosten is dat de begrote gebruiksomvang niet in de jaarrekening staat vermeld, maar in het jaarverslag of de jaarverslagen. Voor het overige is de werking hetzelfde en kan worden verwezen naar de toelichting bij artikel 2.14.

Artikel 2.19 Correctie vanwege wijziging van de methode voor toerekening
Het is mogelijk dat een methode voor toerekening, na goedkeuring door de ACM, moet worden gewijzigd. Indien een spoorwegonderneming een klacht indient bij de ACM over de vergoeding van het minimumtoegangspakket, kan dit leiden tot een besluit van de ACM dat noopt tot wijziging van de methode voor toerekening. Ook is het mogelijk dat een besluit van de ACM uitmondt in een procedure voor de rechter. Uitkomst hiervan kan zijn dat de ACM op basis van de rechterlijke uitspraak een besluit neemt en de infrastructuurbeheerder de opdracht geeft tot wijziging van de methode voor toerekening, of dat de rechter hier zelf een opdracht toe geeft.

Het kan zijn dat er al vergoedingen in rekening zijn gebracht op basis van de foutieve methode voor toerekening. In dat geval is er een vergoeding in rekening gebracht die gecorrigeerd moet worden. Artikel 2.19 voorziet in een mogelijkheid voor de beheerder om dit te doen in het jaar volgend op de wijziging van de methode voor toerekening.

Indien de methode voor toerekening is gewijzigd op basis van een besluit van de ACM of een rechterlijke uitspraak, is het niet vereist dat de gehele methode voor toerekening wederom aan de ACM wordt gezonden ter goedkeuring. Uiteraard zal er op worden toegezien dat de wijziging correct wordt doorgevoerd, maar een gehele goedkeuringsprocedure voor de methode voor toerekening wordt niet proportioneel geacht. Dit is conform de reeds bestaande praktijk.

Artikel 2.20 Schaarsteheffing
De beheerder kan het in artikel 2.20 opgenomen instrument van een schaarsteheffing gebruiken bij de coördinatie van concurrerende capaciteitsaanvragen. Het kan voorkomen dat tijdens de coördinatie geen overeenstemming wordt bereikt ten aanzien van concurrerende aanvragen die betrekking op vervoer. Zoals in het algemeen deel van deze nota van toelichting is aangegeven kan de infrastructuurbeheerder dan een toeslag op de vergoeding voor het minimumtoegangspakket vaststellen voor het gebruik van de

betreffende capaciteit. Omdat het primair gaat om een heffing voor het gebruik van de infrastructuur zal het veelal gaan om een opslag bovenop de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. In artikel 2.28, derde lid, van de wet is bepaald dat verschillende van de daar genoemde instrumenten ook kunnen worden toegepast ten aanzien van diensten. Zodoende kan de schaarsteheffing ook worden toegepast op (bijvoorbeeld) opstelcapaciteit.

Door de toepassing van de toeslag kan mogelijk alsnog overeenstemming worden bereikt. De infrastructuurbeheerder stelt de hoogte van deze toeslag vast en publiceert deze vervolgens in de netverklaring.

Artikel 2.21 Heffing voor milieueffecten
In het algemeen deel van deze nota van toelichting is reeds aangegeven waarin de toegevoegde waarde van de mogelijkheid van een heffing in verband met de milieueffecten ligt. De grondslag voor deze heffing is gelegen in artikel 31, vijfde lid, van de sera-richtlijn en artikel 2.26, vijfde lid, onder b, van de wet. De keuze voor het toepassen van de heffing ligt bij de infrastructuurbeheerder, die op grond van het tweede lid ook de criteria en hoogte van de heffing bepaalt. Anders dan bij enkele van de andere in het besluit geregelde heffingen mag de heffing in verband met milieueffecten niet leiden tot een verhoging van de inkomsten van de infrastructuurbeheerder. De reden daarvoor is gelegen in artikel 31, vijfde lid, van de sera-richtlijn.[21]

Artikel 2.22 Extra heffing aanvullende dekking kosten exploitatie, onderhoud en vervanging hoofdspoorweginfrastructuur
Op grond van artikel 2.26, vijfde lid, onderdeel c, van de wet kan de infrastructuurbeheerder een extra heffing opleggen ter dekking van de door de infrastructuurbeheerder gemaakte kosten (voor exploitatie, onderhoud en vervanging). In dit artikel 2.22 wordt deze bevoegdheid nader geregeld. De hier bedoelde extra heffing betreft de kosten die geen onderdeel uitmaken van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. De heffing heeft twee plafonds. In de eerste plaats kan de infrastructuurbeheerder op grond van artikel 2.22 niet meer op de spoorvervoerders verhalen dan de totale exploitatie, onderhoud en vergangingskosten verminderd met de baten uit de vergoedingen voor het minimumtoegangspakket, de opbrengsten in verband met het verlenen van diensten en overige inkomsten (tweede lid). De infrastructuurbeheerder kan dus geen winst maken door middel van deze heffing. Ten tweede mag de infrastructuurbeheerder niet meer kosten doorberekenen dan het betreffende marktsegment kan dragen. Om te bepalen wat de maximale kosten zijn die de markt kan dragen moet de infrastructuurbeheerder op grond van artikel 32 van de sera-richtlijn de marktsegmenten evalueren. In het algemeen deel van deze nota van toelichting is daarop reeds ingegaan. De marktsegmenten worden in ieder geval onderverdeeld in goederenvervoersdiensten, passagiersvervoersdiensten in het kader van een openbaredienstcontract en overige passagiersvervoersdiensten. De infrastructuurbeheerder kan de marktsegmenten verder onderverdelen naar goederensoort of passagierscategorie. Hierbij moeten de in bijlage VI, punt 1, van de sera-richtlijn genoemde paren in aanmerking worden genomen. De evaluatie vindt minimaal eenmaal per vijf jaar plaats en kan ook marktsegmenten omvatten waarin op dat moment geen spoorvervoerders actief zijn. De lijst met marktsegmenten wordt in de netverklaring gepubliceerd.

Zoals hiervoor aangegeven houdt de ACM toezicht op de toepassing van de heffingen. In het geval van een extra heffing houdt de ACM eveneens toezicht op de lijst met

[21] Zie uitgebreider daarover ook het algemeen deel van deze nota van toelichting.

marktsegmenten. De lijst mag niet leiden tot oneerlijke behandeling, discriminatie of anderszins tot benadeling als bedoeld in artikel 56, eerste lid, van de sera-richtlijn. Een spoorwegonderneming of gerechtigde kan op grond van artikel 7.7 van de wet de ACM om onderzoek vragen.

De tarieven voor de extra heffing hebben betrekking op de financiële draagkracht van de spoorvervoerders, hun positie in de markt en het gedeelte van de exploitatie, onderhoud en vervangingskosten dat aan de spoorvervoerders doorberekend wordt alsook de verdeling daarvan over de marktsegmenten.

Overeenkomstig artikel 32, eerste lid, van de sera-richtlijn worden hierbij efficiënte, transparante en niet-discriminerende beginselen in acht genomen, waarbij een optimale concurrentiepositie van marktsegmenten wordt gewaarborgd.

Artikelen 2.23 tot en met 2.25
In de artikelen 2.23 tot en met 2.25 is het proces vastgelegd om te komen tot de vaststelling van de extra heffing per marktsegment. In het algemeen deel van deze nota van toelichting zijn deze procedure en de wijzigingen ten opzichte van het Besluit implementatie 2012/34 reeds uitgebreid toegelicht. Van belang is dat het aan de infrastructuurbeheerder is om, in overeenstemming met bijlage VI van de sera-richtlijn, te bepalen of er meer marktsegmenten te onderscheiden zijn dan die genoemd worden in artikel 2.24, eerste lid. De opsomming in dat eerste lid is in die zin slechts een minimum waar een toevoeging op mogelijk is in lijn met artikel 32, eerste lid, van de sera-richtlijn. De ACM houdt ook toezicht op, en geeft goedkeuring aan, de uitbreiding van de lijst van marktsegmenten.

Artikel 2.26 Correcties vanwege wijziging marktsegmenten of hoogte extra heffing
In de regel zal zowel een totaalbedrag als de verdeling daarvan naar segmenten, voor meer jaren kunnen worden bepaald. Er kunnen zich, binnen een dergelijk periode van meer jaren, omstandigheden voordoen die het voor de infrastructuurbeheerder noodzakelijk maken correcties aan te brengen, bijvoorbeeld vanwege een wijziging van marktsegmenten of van het relatieve deel van de kosten. Artikel 2.26 voorziet hierin. Zo kan een klacht van een spoorvervoerder bij de ACM over de lijst van marktsegmenten leiden tot een besluit van de ACM dat noopt tot wijziging van de (onder)verdeling in marktsegmenten. Ook kan een onderneming bijvoorbeeld tot een ander marktsegment worden gerekend. Een andere mogelijkheid is dat een besluit van de ACM uitmondt in een gerechtelijke procedure. Een mogelijk uitkomst is dat de ACM op basis van de rechterlijke uitspraak aan de infrastructuurbeheerder opdracht geeft tot wijziging van de verdeling van marktsegmenten.

Het kan zijn dat er al vergoedingen in rekening zijn gebracht op basis van de foutieve verdeling. In dat geval is er een vergoeding in rekening gebracht die gecorrigeerd moet worden. Op grond van artikel 2.26 kan de beheerder de vergoeding aanpassen aan de uiteindelijke verdeling.

Artikel 2.27 Prestatieregeling
Ten aanzien van de totstandkoming van de prestatieregeling wordt in artikel 2.27 beschreven dat hiervoor – zoals ook is bepaald in artikel 35 en Bijlage VI, punt 2 van de sera-richtlijn – door de infrastructuurbeheerder in overleg wordt getreden met de spoorwegondernemingen. Dit overleg is ook nodig voor de infrastructuurbeheerder om te zorgen dat deze spoorwegondernemingen hun zienswijze kunnen geven op de belangrijkste parameters van de regeling. Dit stelt de infrastructuurbeheerder in staat

om te bepalen hoe de prestatieregeling wordt vormgegeven. Er vindt dus overleg met de spoorwegondernemingen plaats maar het is uiteindelijk de infrastructuurbeheerder die bepaalt of en op welke wijze de prestatieregeling wordt toegepast. Dit is ook in lijn met de beoogde onafhankelijkheid en positie van de infrastructuurbeheerder in het kunnen vaststellen van een regeling om de prestaties van het net te verbeteren. Indien een spoorwegonderneming van oordeel is dat zij door deze regeling oneerlijk wordt behandeld, gediscrimineerd of anderszins benadeeld (zoals beschreven in artikel 56 van de sera-richtlijn) kan zij op grond van artikel 7.7 van de wet een klacht indienen bij de ACM.

Artikel 2.28 Heffing bij niet-gebruik toegewezen capaciteit
Ter bevordering van een efficiënt gebruik van de beschikbare en vaak schaarse infrastructuurcapaciteit kan de infrastructuurbeheerder een heffing opleggen voor toegewezen maar niet-gebruikte capaciteit. Dit wordt de reserveringsheffing genoemd (hoewel in de praktijk voor dezelfde heffing soms ook wordt gesproken over de annuleringsheffing). Deze heffing volgt uit artikel 36 van de sera-richtlijn en wordt mogelijk gemaakt door artikel 2.26, vijfde lid, onder f, van de wet. De uitwerking van deze heffing inclusief op basis van welke criteria de heffing zal worden toegepast neemt de infrastructuurbeheerder op in de netverklaring.

Artikelen 2.29 – 2.35 HSL-heffing
PM

Artikel 2.36 Procedure en vertrouwelijkheid gegevens
In artikel 2.36, eerste lid, is de procedure voor het verlenen van capaciteit vastgelegd, die in de artikelen 44 tot en met 46 van de sera-richtlijn is omschreven. Dit heeft onder meer betrekking op het aanvragen (artikel 44 sera-richtlijn), het inplannen van de aangevraagde capaciteit (artikel 45 sera-richtlijn), en de coördinatieprocedure, die gevolgd dient te worden indien er concurrerende capaciteitsaanvragen zijn (artikel 46 sera-richtlijn).
Het tweede lid van artikel 2.36 betreft de implementatie van artikel 39, tweede lid, van de sera-richtlijn.

Artikel 2.37 Geschillenregeling
In artikel 2.37 is vastgelegd dat de netverklaring een geschillenregeling als bedoeld in artikel 46, zesde lid, van de sera-richtlijn dient te bevatten. Deze geschillenregeling is er op gericht om conflicten in het capaciteitsverdelingsproces in de coördinatie snel, binnen maximaal 10 dagen, te beslechten.
In het tweede en derde lid is geregeld dat in geval van een geschil tussen de infrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming of gerechtigde, de geschillenregeling voorziet in een advies van een onafhankelijke geschillenbeslechter.

Artikel 2.38 Intrekking en voorstellen tot afwijking
Om te zorgen voor een optimale verdeling van de beschikbare schaarse infrastructuurcapaciteit dient de infrastructuurbeheerder te beschikken over de nodige ruimte om aanvragen af te wijzen, verdeelde capaciteit af te wijzen en voorstellen te doen tot afwijking van de aangevraagde capaciteit.

Afwijzen en intrekken van internationale capaciteit
De infrastructuurbeheerder heeft de mogelijkheid om een capaciteitsaanvraag voor internationaal personenvervoer af te wijzen en in te trekken. De infrastructuurbeheerder

CONCEPT

mag hiertoe overgaan zodra infrastructuurbeheerders in buurlanden de corresponderende capaciteit op hun net definitief niet hebben toegekend. Internationale personenvervoerders vragen vaak nog bij elke nationale infrastructuurbeheerder afzonderlijk capaciteit aan voor een internationale treindienst. De betreffende infrastructuurbeheerders zoeken vanzelfsprekend de samenwerking op waar het gaat om internationale paden. De infrastructuurbeheerder is immers op grond van de sera-richtlijn verplicht om zoveel mogelijk aan alle capaciteitsaanvragen te voldoen. Het kan echter voorkomen dat een aanvraag in het buitenland niet gehonoreerd wordt en in Nederland wel. Logischerwijs kan de vervoerder de internationale treindienst dan niet aanbieden en blijft de aangevraagde capaciteit bij toewijzing onbenut.

Van belang is dat de aanvraag pas mag worden afgewezen of de capaciteit pas mag worden ingetrokken indien de corresponderende capaciteit in een ander land definitief is afgewezen. Indien er nog een vorm van bezwaar of beroep open staat tegen de afwijzing van de corresponderende capaciteit, is deze bepaling dus niet van toepassing. Voorts is het niet mogelijk om op grond van deze bepaling een capaciteitsaanvraag af te wijzen of capaciteit in te trekken indien het capaciteit betreft die op grond van Verordening (EU) nr. 2010/913 is gereserveerd voor de goederencorridors. De regels hiervoor worden op internationaal niveau bepaald.

Schuifruimte
De bevoegdheid uit het tweede lid geeft de infrastructuurbeheerder de mogelijkheid om in de coördinatiefase binnen redelijke grenzen een andere capaciteitsverdeling voor te stellen dan een spoorwegonderneming oorspronkelijk had aangevraagd, binnen een marge van maximaal drie minuten voor het personenvervoer.[22] In de coördinatiefase gaan gerechtigden en infrastructuurbeheerder in overleg en wordt geprobeerd om een oplossing te vinden voor conflicterende aanvragen. Deze bevoegdheid is geïntroduceerd om:

- de aansluiting (overstap) tussen treindiensten en het doelmatig gebruik van treindiensten te bevorderen;
- een betere benutting van de resterende capaciteit mogelijk te maken;
- de veiligheid en betrouwbaarheid van spoor te borgen en te verhogen.

Door middel van de bevoegdheid om een afwijkende capaciteitsverdeling voor te stellen, kan de infrastructuurbeheerder sturen op een oplossing die leidt tot het meest doelmatige gebruik van de capaciteit op het spoor.
In artikel 46, tweede lid, van de sera-richtlijn wordt bepaald dat de infrastructuurbeheerder het recht heeft om in deze fase binnen redelijke grenzen een afwijkende capaciteit voor te stellen. Door deze bevoegdheid in dit lid op te nemen, kan de infrastructuurbeheerder tijdens de coördinatiefase sturen op een optimale oplossing. Het staat aanvragers echter vrij om het voorstel af te wijzen. Indien het voorstel wordt afgewezen kan er worden overgegaan tot het toepassen van een heffing, als bedoeld in artikel 2.41. Indien de verhoging niet is toegepast of geen bevredigend resultaat heeft opgeleverd, zal worden overgegaan tot overbelastverklaring van de infrastructuur. Dit is de fase waarin de prioriteitscriteria zullen worden toegepast.

Artikel 2.39 Ad hoc aanvragen
Dit artikel betreft de implementatie van artikel 48, eerste lid, van de sera-richtlijn, waarin het verdelen van ad-hoc-capaciteit is beschreven. Capaciteit die in de ad-hoc-

[22] Zie voor een uitgebreidere toelichting ook de invoering van deze mogelijkheid middels wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, *Stb.* 2025, 235.

CONCEPT

fase wordt verdeeld, heeft betrekking op losse paden, in tegenstelling tot de capaciteit die bij de jaardienstverdeling in een regulier patroon wordt verdeeld.

Artikel 2.40 Verdeling aan de infrastructuurbeheerder
Dit artikel bepaalt dat de benodigde capaciteit voor de infrastructuurbeheerder voor redelijkerwijs voorzienbaar en planbaar onderhoud en werkzaamheden ten behoeve van de spoorweginfrastructuur aan of nabij de spoorwegen bij de reguliere capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling moet worden verdeeld. Deze capaciteit dient te worden meegewogen in het proces van de verdeling van capaciteit.

Er wordt onderscheid gemaakt naar gelang het onderhoud en werkzaamheden ten behoeve van de spoorweginfrastructuur redelijkerwijs voorzienbaar en planbaar is. Onderhoud en werkzaamheden die zowel redelijkerwijs voorzienbaar als planbaar zijn ten tijde van de jaardienstverdeling, dienen in de verdeling van de jaardienst te worden meegenomen. Niet ten tijde van de jaardienstverdeling redelijkerwijs voorzienbaar en/of niet planbaar onderhoud en werkzaamheden kunnen in de ad-hoc fase worden verdeeld. Ten tijde van de jaardienstverdeling redelijkerwijs voorzienbaar en planbaar onderhoud en werkzaamheden mogen dan ook niet in de ad-hoc fase worden verdeeld, deze kunnen pas weer in de volgende verdeling voor de normale dienstregeling meelopen. Onder «planbaar» wordt verstaan werkzaamheden en onderhoud die exact qua tijdstip ingepland kunnen worden en werkzaamheden en onderhoud die qua tijdsbeslag bekend zijn maar waarvan de precieze datum van uitvoering nog moet worden vastgelegd. De procedure voor het nader inplannen gedurende het jaar van in de jaardienst niet precies qua datum planbaar onderhoud en werkzaamheden wordt in de netverklaring uiteengezet. Hierbij geldt dat reeds verdeelde capaciteit pas na instemming van de gerechtigde kan worden herverdeeld tenzij sprake is van overmacht.

Het vierde lid ziet toe op de onderbouwing van nut en noodzaak van het tijdsbeslag van de capaciteitsaanvraag van de infrastructuurbeheerder in de ad-hoc fase van de capaciteitsverdeling. Het gaat dan om capaciteit ten behoeve van niet redelijkerwijs voorzienbaar of niet planbaar onderhoud en werkzaamheden ten behoeve van de spoorweginfrastructuur.

Artikel 2.41 Overbelastverklaring door concurrerende capaciteitsaanvragen
Dit artikel is gebaseerd op artikel 47 van de sera-richtlijn. Hierin is de procedure uiteengezet die moet worden toegepast om de infrastructuur overbelast te verklaren. Voordat de infrastructuur overbelast kan worden verklaard kan er een heffing als bedoeld in artikel 2.20 toegepast. Deze heffing is gebaseerd op artikel 31, vierde lid van de sera-richtlijn en is een component van de gebruiksvergoeding. Deze heffing kan niet worden toegepast bij concurrerende aanvragen van gerechtigden ten opzichte van capaciteit ten behoeve van het beheer (artikel 2.43) en indien de heffing ertoe zou leiden dat de minimale niveaus van het personenvervoer en het goederenvervoer niet worden gehaald (derde lid). Het tweede lid omschrijft de stappen die genomen moeten worden indien de infrastructuurbeheerder de infrastructuur overbelast verklaart, waaronder het verrichten van een capaciteitsanalyse en het opstellen van een capaciteitsvergrotingsplan. Deze stappen zijn ook verplicht als de heffing uit het eerste lid wordt toegepast (vierde lid), maar niet wanneer reeds uitvoering wordt gegeven aan een capaciteitsvergrotingsplan (vijfde lid)

Om capaciteitsconflicten ten aanzien van overbelaste infrastructuur op te kunnen lossen dient de procedure van de artikelen 2.43 tot en met 2.46 te volgen. Dit geldt echter niet indien de gerechtigde tijdens de coördinatiefase niet heeft ingestemd met de

voorgestelde van de aanvraag afwijkende capaciteit, zoals beschreven in artikel 2.38, tweede lid.

Artikel 2.42 Anticiperende overbelastverklaring
Artikel 2.42 verplicht de infrastructuurbeheerder om infrastructuur in bepaalde gevallen overbelast te verklaren. Artikel 47 van de sera-richtlijn verplicht de infrastructuurbeheerder om ook de infrastructuur overbelast te verklaren die naar verwachting in de nabije toekomst met onvoldoende capaciteit te kampen zal hebben. In artikel 2.42 is dit nader uitgewerkt en zijn enkele voorwaarden opgenomen voordat de infrastructuurbeheerder daadwerkelijk overgaat tot een overbelastverklaring voor de navolgende jaren. Een overbelastverklaring voor de navolgende jaren heeft met name als bedoeling om anticiperend op een in de nabije toekomst te verwachte ontstane schaarste te studeren en te handelen via het opstellen en uitvoeren van een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan. Daarmee kan tijdig naar de oorzaken van het verwachte capaciteitstekort worden gekeken en kunnen daarop passende (infrastructurele en/of niet-infrastructurele) maatregelen worden getroffen. Aangezien ook op een anticiperende overbelastverklaring formele handelingen van de infrastructuurbeheerder volgen, dienen overbelastverklaringen gebaseerd te zijn op betrouwbare informatie over de verwachte aanvragen voor de navolgende jaren. Het tweede lid geeft een niet-limitatieve opsomming van informatiebronnen die de infrastructuurbeheerder betrekt bij zijn constatering dat het niet mogelijk zal zijn om de verwachte capaciteitsaanvragen van de gerechtigden voor de navolgende jaren adequaat te verdelen, hetgeen leidt tot een overbelastverklaring tot maximaal vijf jaar.

In tegenstelling tot de overbelastverklaring in artikel 2.41, is een anticiperende overbelastverklaring is vooral bedoeld om anticiperend te studeren en te handelen en dus met name gericht op het opstellen en uitvoeren van een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan. Het is daarbij niet de bedoeling een volgende verdeling voor de jaardienst reeds vooraf te belasten met een verdeling op basis van de minimale bedieningsniveaus en prioriteitsregels. In geval de betrokken infrastructuur op grond van dit artikel anticiperend overbelast is verklaard, dient de infrastructuurbeheerder zich te beperken tot het uitvoeren van een capaciteitsanalyse en opstellen van een capaciteitsvergrotingsplan conform de procedure beschreven in artikel 2.41, tweede lid, onderdelen b tot en met e.

Artikel 2.43 minimumbedieningsniveaus
In dit artikel is per deelmarkt aangegeven hoeveel treinpaden per deelmarkt minimaal (op bepaalde plaatsen) beschikbaar moet zijn. Deze minimumbedieningsniveaus vormen voor binnenlands personenvervoer de ondergrens van het maatschappelijk gewenste aantal treindiensten.

Daarnaast vergemakkelijken de minimumbedieningsniveaus voor internationaal personenvervoer de coördinatie door de beheerder over Europese treinpaden. Om personenvervoer van en naar Nederland mogelijk te maken, is coördinatie tussen beheerders van lidstaten noodzakelijk. Het maakt het voor de beheerder mogelijk om op de internationale corridors een minimumfrequentie voor internationale treindiensten te reserveren in de capaciteitsverdeling. Dit vergemakkelijkt de Europese coördinatie.

Dit artikel vormt tevens een waarborg voor de goederenvervoerders. Door middel van de minimumbedieningsniveaus zijn goederenvervoerders verzekerd van een bepaald aantal paden per uur.

Artikel 2.44 Prioritering capaciteit infrastructuurbeheerder

CONCEPT

Artikel 2.44 bepaalt de prioriteringsregels die gelden wanneer de benodigde capaciteit voor beheertaken van de infrastructuurbeheerder ertoe leidt dat de infrastructuur overbelast is verklaard. Deze regels zijn in het tweede en derde lid uitgewerkt. Uitgangspunt van deze prioriteitsregels is dat de onderhoudsnoodzaak niet ter discussie staat en de veilige berijdbaarheid van de infrastructuur altijd dient te worden gewaarborgd. Er wordt dan ook prioriteit verleend aan dit gebruik van de capaciteit, wanneer de beheerder tot het gebruiken van deze capaciteit genoodzaakt is vanwege bij of krachtens wettelijke bepalingen gestelde eisen, zoals milieuregels die de beheerder dwingen deze activiteiten op bepaalde delen van de dag te doen plaatsvinden. Deze regel kan ook afdoen aan de in artikel 2.43 genoemde minimumbedieningsniveaus. Het is echter maatschappelijk onacceptabel dat het personenvervoer in de spits gehinderd wordt door beheersactiviteiten die ook goed op een ander moment kunnen plaatsvinden, het zogenaamde onderhoudsrooster, vandaar het derde lid, dat personenvervoer in de spits voorrang verleent boven die beheersactiviteiten.

Artikel 2.45 Prioriteitsvolgorde
Artikel 2.45, eerste lid, bevat de rangorde in welke er binnen een deelmarkt capaciteit wordt verdeeld, indien de infrastructuur overbelast is verklaard. In het tweede lid is geregeld dat vervoerders die onder een concessie rijden, dit aan kunnen geven bij het aanvragen van capaciteit, aangezien dat bepalend is voor de rangorde. Het derde lid bepaalt dat concessieverleners, voor zover dat niet reeds al is gedaan, het desbetreffende deel van de concessie dat overbelast is verklaard openbaar moeten maken. Het vierde lid stelt de beheerder in staat om, indien het eerste lid niet voldoende blijkt om een conflict te beslechten, in de netverklaring aanvullende prioriteringseisen op te nemen. Hier kunnen bijvoorbeeld kaderovereenkomsten een rol spelen.

Artikel 2.46 Aanvullende prioriteringscriteria goederenvervoer
In artikel 2.46 zijn specifieke prioriteringscriteria vastgesteld voor het geval zich een conflict binnen het goederenvervoer voordoet. Daarbij is een bijzondere regeling in het tweede lid getroffen zolang de werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland nog voortduren. Deze toevoeging is destijds in artikel 12 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur gedaan naar aanleiding van het schriftelijk overleg met de Tweede Kamer.[23]

Artikel 2.47 Voorbehouden van capaciteit
Dit artikel geeft invulling aan de mogelijkheden die de sera-richtlijn biedt om bij de invulling van het maatschappelijk belang ook capaciteit te reserveren voor bepaalde typen vervoer.

In het eerste lid van dit artikel wordt het minimale niveau van goederenvervoer vrijgehouden tot op het moment van capaciteitsverdeling voor de normale dienstregeling. Met deze bepaling wordt gewaarborgd dat het minimale niveau voor dit vervoer ook daadwerkelijk vrijgehouden blijft voor dit gebruik. Dit is nodig omdat capaciteit voor goederenvervoer doorgaans niet wordt aangevraagd in de jaardienstverdeling. Vanzelfsprekend staat het goederenvervoerders of gerechtigden die goederen willen doen vervoeren vrij om wel in die jaardienstverdeling al capaciteit aan te vragen en hierover met de andere gerechtigden en de beheerder infrastructuurbeheerder tot overeenstemming te komen. Echter, een deel van het minimale niveau voor goederenvervoer is dan nog niet goed te verdelen. Dit kan pas na afronding van deze jaardienstverdeling. Dit deel, dat gelet op het derde lid, tenminste 10% van het minimale niveau voor goederenvervoer bedraagt, is in het tweede lid voorbehouden voor ad-hoc-aanvragen voor goederenvervoer en besloten

[23] Zie uitgebreidere toelichting daarvoor in *Stb.* 2017, 21.

CONCEPT

personenvervoer. Besloten personenvervoer vindt slechts zeer incidenteel plaats en het ligt ook niet in de lijn der verwachting dat dit zal toenemen.
Het derde lid betreft de implementatie van artikel 48, tweede lid, van de sera-richtlijn, dat de infrastructuurbeheerder verplicht om een raming te maken van de benodigde ad-hoc capaciteit.

Artikel 2.48 Toegang andere spoorwegondernemingen
In de memorie van toelichting bij de wet en het algemeen deel van deze nota van toelichting is uitgebreid stilgestaan bij de werking van de toegang tot de spoorweginfrastructuur door ondernemingen zonder spoorwegondernemingsvergunning. In artikel 2.48 zijn daaraan wel de nodige minimale eisen gesteld. Wanneer een onderneming daaraan niet voldoet, kan de infrastructuurbeheerder geen overeenkomst sluiten en toegang tot de spoorweginfrastructuur verlenen. Uiteraard is dit geen limitatieve lijst met vereisten, maar staat het de infrastructuurbeheerder vrij ook aanvullende en andere eisen te stellen in de met deze partijen te sluiten overeenkomsten.

Hoofdstuk 3 Spoorwegveiligheid

Artikel 3.1 Toepassingsgebied
Met artikel 3.1 wordt het toepassingsgebied van afdeling 3.1 van dit besluit gelijkgetrokken met het toepassingsgebied van afdeling 3.1 van de wet. Het gaat om spoorwegveiligheidsregelgeving over spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D. Dit betekent dat artikel 3.2 niet van toepassing is op het gebruik van de spoorweg door een museumorganisatie of spoorwegondernemingen als bedoeld in artikel 3.1, tweede lid, van de wet. Laatstgenoemde spoorwegondernemingen zijn spoorwegondernemingen met uitsluitend spoorvoertuigen voor strikt lokaal gebruik of spoorvoertuigen die in de eerste plaats worden gebruikt op lightrailsystemen maar zijn uitgerust met enkele heavyrail-componenten die nodig zijn om de doorreis, uitsluitend voor verbindingsdoeleinden, op een begrensd en beperkt deel van de betreffende spoorweg, mogelijk te maken. Voor deze situaties gelden specifieke spoorwegveiligheidsregels.

Delegatiegrondslag is artikel 3.4 van de wet.

Artikel 3.2. Aanwijzing
De infrastructuurbeheerder kan aanwijzingen geven. Dit heeft te maken met artikel 2.3 van de wet, waarin staat dat de infrastructuurbeheerder op spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D onder meer is belast met exploitatie van de spoorweginfrastructuur, wat ook verkeersbeheer omvat. Verkeersbeheer wordt uitgelegd als verkeersleiding. De verkeers- of treindienstleiding zorgt voor een veilig, efficiënt en stipt treinverkeer (TSI OPE, bijlage, punt 4.2.3.4.1). Voor een spoorwegonderneming geldt het volgende. De spoorwegonderneming moet zich veilig gedragen op het spoor (art. 3.2, eerste lid, van de wet). In dat kader volgt de machinist de aanwijzingen (operationele instructie conform TSI OPE, Aanhangsel C) van de treindienstleiding op. Een operationele instructie heeft voorrang boven vergelijkbare aanwijzingen van baanseinen en/of de bestuurder/machine-interface (DMI) (TSI OPE, Aanhangsel C2, punt 3). Omdat dit al uit een rechtstreeks werkende uitvoeringsverordening voortvloeit, wordt dit voor de reguliere spoorwegondernemingen, waar de gehele afdeling 3.1 van de wet van toepassing is, niet nogmaals in nationale regelgeving bepaald.

Voor andere actoren op het spoor, zoals spoorwegondernemingen met uitsluitend spoorvoertuigen voor strikt lokaal gebruik (artikel 3.1, tweede lid, onderdeel b, van de wet) vloeit de aanwijzingsbevoegdheid van de infrastructuurbeheerder ook voort uit de

CONCEPT

wet, maar vloeit de verplichting om de aanwijzingen van de infrastructuurbeheerder op te volgen niet voort uit voornoemde combinatie van wet en TSI OPE, terwijl de infrastructuurbeheerder ook aan die andere actoren aanwijzingen geeft. Voorbeelden daarvan kunnen worden gevonden in de netverklaring waarin voor de werkwijze van de treindienstleiding gestandaardiseerde aanwijzingen bestaan voor – onder meer – het verplaatsen van spoorvoertuigen. Daarom is met dit artikel, gelezen in combinatie met artikel 3.25 bepaald dat de aanwijzingen die de infrastructuurbeheerder geeft op spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D, door íedere actor, dus door iedere persoon die deelneemt aan het spoorverkeer, worden opgevolgd. Voorbeelden van dergelijke actoren zijn aannemers en rangeerders op het spoor.

De aanwijzing kan in iedere situatie worden gegeven, zolang dat het veilig spoorverkeer dient. De bevoegdheid tot het geven van aanwijzingen en de verplichting om die aanwijzing op te volgen, is dus niet beperkt tot gestoord bedrijf, incidenten, noodsituaties of herstel van gestoord treinverkeer.

Een aanwijzing kan een gebod of een verbod of een toestemming zijn. Een aanwijzing wordt bij voorkeur schriftelijk gegeven, maar kan ook mondeling of elektronisch (digitaal) worden gegeven. Een aanwijzing is dus vormvrij.

Artikel 3.4 Verkeersregels op het spoor
Artikel 3.4 van dit besluit vormt de delegatiegrondslag voor het stellen van nadere regels in de Spoorwegregeling over het veilig gebruik van spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D. De regels zijn aan te merken als nationale voorschriften, opgesteld in de gevallen, bedoeld in artikel 8, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en met inachtneming van artikel 8, vierde tot en met achtste lid, van die richtlijn met het oog op de spoorwegveiligheid.

De verkeersregels voor strikt lokaal en strikt historisch gebruik van deze spoorwegen zijn gebaseerd op artikel 3.6 van dit besluit.

Delegatiegrondslag van deze bepaling is artikel 3.4 van de wet.

Artikel 3.5 Spoorwegovergang bij niet-openbare weg
Artikel 3.5 gaat over een spoorweg die een niet voor het openbaar verkeer openstaande weg kruist. Een spoorweg die een níet voor het openbaar verkeer openstaande weg 'kruist' wordt door de beheerder van die weg voorzien van Andreaskruisen, op grond van het eerste lid van dit artikel 3.19. Dit is nieuw ten opzichte van de regelgeving die gold vóór inwerkingtreding van de wet. Het artikel dient de spoorweg- en verkeersveiligheid.

Artikel 3.6 Verkeersregels op het spoor
Artikel 3.6 van dit besluit vormt de delegatiegrondslag voor het stellen van nadere regels in de Spoorwegregeling over het veilig gebruik van spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D met betrekking tot strikt lokaal gebruik en strikt historisch gebruik van het spoor. De regels zijn aan te merken als nationale regels.

Delegatiegrondslag is artikel 3.12, vijfde lid, van de wet.

Artikel 3.7 Onderhoud materieel
Artikel 3.7 heeft betrekking op historische spoorvoertuigen waarmee door museumorganisaties op spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D worden gereden en op spoorwegondernemingen met uitsluitend spoorvoertuigen voor strikt lokaal gebruik (zoals zelfrangeerders die rijden op een beperkt deel van de spoorweg met die

CONCEPT

gebruiksfunctie, in niet centraal bediend gebied). Deze museumorganisaties en spoorwegondernemingen zijn uitgezonderd van het toepassingsbereik van de spoorwegveiligheidsrichtlijn (artikel 3.1, tweede lid, van de wet). Dit betekent dat voor deze spoorvoertuigen niet de verplichting tot het hebben van een met onderhoud belaste entiteit, als bedoeld in artikel 3.10, van de wet geldt.

Ten behoeve van de spoorwegveiligheid op spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D, is met artikel 3.7, op grond van artikel 3.12, derde lid, onderdeel a, van de wet en analoog aan artikel 15, eerste lid, aanhef en onderdeel d, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, bepaald dat ten aanzien van het in het eerste lid genoemde materieel en de voertuigen met alternatieve maatregelen wordt aangetoond dat het materieel en de voertuigen op een bepaalde verantwoorde en veilige manier worden onderhouden. De alternatieve maatregelen houden in dat er een met onderhoud belaste entiteit is die er voor zorgt dat het spoorvoertuig in veilige staat is. Daartoe stelt de entiteit een onderhoudssysteem op dat in ieder geval voldoet aan Bijlage III van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en past dit toe. De entiteit hoeft niet gecertificeerd te zijn of aan andere voorwaarden te voldoen als bedoeld in artikel 3.10 van de wet. De entiteit kan ook de houder van het betreffende materieel of de museumorganisatie zelf zijn.

Delegatiegrondslag van dit artikel is artikel 3.12, derde lid, onderdeel a, van de wet.

Artikel 3.8 Machinistenvergunning en bevoegdheidsbewijs strikt historisch gebruik

Ook dit artikel en de andere artikelen in deze paragraaf berusten op artikel 3.12 van de wet, waar de grondslag is opgenomen om regels te stellen met betrekking tot machinist die met spoorvoertuigen voor strikt historisch gebruik ten behoeve van een museumorganisatie rijden.

De hoofdregel is dat een machinist die over spoorlijnen waar ook regulier treinverkeer overheen rijdt, beschikt over een machinistenvergunning (eerste lid). Deze machinistenvergunning is uitsluitend geldig in Nederland (vijfde lid). Dat heeft te maken met de territoriale werking van nationale regels zoals deze.

Het tweede lid zondert machinisten van spoorvoertuigen voor strikt historisch gebruik uit van de bepalingen in dit artikel indien ze uitsluitend rijden op spoorwegen waar op dat moment, gedurende het tijdslot, of in het geheel geen ander vervoer overheen rijdt.

Gezien de aard van het spoorvoertuig voor strikt historisch gebruik, hoeft een machinist die uitsluitend op een dergelijk spoorvoertuig rijdt dat niet met ETCS is uitgerust, niet opgeleid te zijn met betrekking tot ETCS en hoeft de opleiding en examinering met betrekking tot het spoorvoertuig niet gegeven te worden door een erkend opleidingscentrum (derde lid). De achtergrond daarvan is dat spoorvoertuigen voor strikt historisch gebruik, in tegenstelling tot reguliere spoorvoertuigen, niet met ETCS uitgerust zijn en dat een organisatie die deze exploiteert veelal het beste in staat is om in de opleiding te voorzien, gezien de unieke kenmerken van het spoorvoertuig voor strikt historisch gebruik.

Het vierde lid bepaalt dat een machinistenvergunning en een bevoegdheidsbewijs, verleend aan een machinist van een spoorvoertuig voor strikt historisch gebruik, wordt opgesteld overeenkomstig het model in verordening (EU) nr. 36/2010 van de Commissie van 3 december 2009. Deze verordening volgt het toepassingsbereik van Hoofdstuk 5 van de wet en de machinistenrichtlijn, en is dus niet rechtstreeks van toepassing op machinisten die ten behoeve van een museumorganisatie een voertuig besturen.

CONCEPT

Overeenkomstig het bepaalde in die verordening, moeten beperkingen die betrekking hebben op de vergunning en het bevoegdheidsbewijs erop vermeld worden. Dit betekent dat de beperking tot het besturen van strikt historische voertuigen in Nederland, voor machinisten die een dergelijke machinistenvergunning hebben verkregen, erop vermeld moet zijn.

Artikel 3.9 Machinisten strikt lokaal gebruik

Dit artikel stelt regels voor machinisten van spoorvoertuigen die op spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D rijden en niet over een machinistenvergunning beschikken. Dit betreft drie categorieën machinisten:

1. machinisten van een spoorvoertuig voor strikt historisch gebruik ten behoeve van een museumorganisatie die uitsluitend rijden op een baanvak waar spoorvoertuigen voor strikt historisch gebruik rijden zonder menging met ander spoorverkeer, zoals die in artikel 3.8, tweede lid, zijn uitgezonderd;
2. machinisten van een spoorvoertuig voor strikt lokaal gebruik ten behoeve van een spoorwegonderneming als bedoeld in artikel 3.1, tweede lid, onderdeel b, van de wet; en
3. machinisten van een spoorvoertuig op baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de verbetering van het spoorwegsysteem.

Voor deze machinisten wordt bepaald dat ze de leeftijd van 18 jaar bereikt moeten hebben, wanneer zij op een spoorlijn met gebruiksfunctie A, B, C of D rijden. Voor machinisten die reeds een machinistenvergunning beschikken, is deze leeftijdsgrens reeds in artikel 5.3 van de wet geregeld. Deze machinisten voldoen voorts aan het bepaalde in het veiligheidsbeheersysteem van de museumorganisatie of spoorwegonderneming, als bedoeld in artikel 3.12, eerste lid, van de wet.

In het tweede lid is bepaald dat een organisatie – dit kan een museumorganisatie, een (andere) spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder zijn – namens wie een machinist een voertuig bestuurt, een register houdt met de bevoegdheden van deze machinisten. Dit is een weergave van de praktijk is. Omdat het bijhouden van een register staande praktijk is, wordt het niet als administratieve lastenverzwaring beschouwd.

Artikel 3.10 Toepassingsgebied en rijksspoorwegen

Deze paragraaf is van toepassing op spoorwegen met gebruiksfunctie E of F. Er is vooralsnog geen spoor aangewezen overeenkomstig artikel 1.6, eerste lid, van de wet met gebruiksfunctie E. Doorgaans is een spoorweg met gebruiksfunctie F aangewezen als decentraal spoor. Tramspoor en metrolijnen zijn aldus meestal een zaak van de gemeente of de vervoerregio. Artikel 3.6 geldt voor het uitzonderlijke geval waarin de spoorweg met gebruiksfunctie E of F als rijksspoorweg is aangewezen overeenkomstig artikel 1.4, eerste lid, van de wet. In die situatie heeft de Minister de bevoegdheden en taken die aan gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur zijn toebedeeld (het tweede lid).

Artikel 3.11 Infrastructuurbeheerder

Artikel 3.11 geeft regels die de infrastructuurbeheerder moet toepassen voor het veilig gebruik en veilig onderhoud van spoorwegen met gebruiksfunctie E of F. Het artikel legt bij de infrastructuurbeheerder een ruime verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het gebruik van het spoor en voor de veiligheid van de door hem uit te voeren werkzaamheden aan het spoor en het daarmee gepaard gaand verkeer (het eerste lid).

CONCEPT

Ook het verkeer of vervoer dat de infrastructuurbeheerder verricht in het kader van de uit te voeren werkzaamheden zal op veilige wijze moeten geschieden. De beheerder kan daartoe aanwijzingen geven (het tweede lid, onderdeel a). De aanwijzingen kunnen variëren van de opdracht om ergens weg te rijden, tot de opdracht om een gestrand voertuig weg te slepen of te helpen evacueren en tot het verplicht gebruiken van bepaalde communicatiemiddelen. Het merendeel van de aanwijzingen wordt rechtstreeks gegeven aan de bestuurders van de spoorvoertuigen, maar zo nodig moeten ook aanwijzingen gegeven kunnen worden aan degenen die leiding geven aan werkzaamheden. Ook stemt de infrastructuurbeheerder af met de meest betrokken partijen (het tweede lid, onderdeel b).

Gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur kunnen ten behoeve van het veilig gebruik en onderhoud van het spoor maatregelen nemen en regels stellen en aanwijzingen geven. Die kunnen onder meer gaan over de veilige uitvoering van de werkzaamheden aan of in de directe nabijheid van de spoorweg. Eenieder die zich op de spoorweginfrastructuur bevindt, neemt die regels in acht. Het betrokken bevoegd gezag is immers bevoegd om regels te stellen die ter plaatse eenieder bindt. Dit is anders bij de aanwijzingen van de infrastructuurbeheerder. Nu de infrastructuurbeheerder alleen ten aanzien van zijn wettelijke taken met openbaar gezag is bekleed, binden diens aanwijzingen alleen spoorwegonderneming en andere actoren op het spoor (het derde lid).

Delegatiegrondslag is artikel 3.14, tweede lid, onderdeel a, van de wet.

Artikel 3.12 Maatregelen spoorweginfrastructuur gebruiksfunctie F
Het eerste lid van artikel 3.12 geeft gedeputeerde staten en dagelijks bestuur de mogelijkheid om maatregelen te treffen in het belang van het veilige beheer van decentrale spoorweginfrastructuur voor spoorwegen met gebruiksfunctie F. Met 'beheer van de decentrale spoorweginfrastructuur' wordt gedoeld op exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de decentrale spoorweginfrastructuur (artikel 1.1 van de wet). Exploitatie is het feitelijke gebruik van de spoorweginfrastructuur en de subsystemen.[24] Onderhoud kan ook het buiten dienst stellen van de spoorweginfrastructuur bevatten, als dat voor dat onderhoud nodig is.

Omdat deze bestuursorganen niet altijd ook wegbeheerder zijn van de aangrenzende weg, regelt het tweede lid dat de wegbeheerder op verzoek van het bestuursorgaan maatregelen dient te treffen die noodzakelijk worden geacht voor het veilig verkeer op de lokale spoorweg. Het derde lid maakt duidelijk om welke maatregelen het gaat. Dat betreft ten eerste de plaatsing of verwijdering van verkeerstekens of onderborden en ten tweede het treffen van maatregelen op of aan de weg. Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om het plaatsen van een verkeersregelinstallatie. De regels omtrent deze maatregelen zijn neergelegd in Hoofdstuk 2, paragraaf 2, van de WVW 1994. Voor een deel van deze maatregelen geldt dat eerst een verkeersbesluit moet worden genomen (artikel 15 WVW 1994).

Delegatiegrondslag van het artikel is 3.14, tweede lid, van de wet.

Artikel 3.13 Het stellen van regels
Artikel 3.13 geeft gedeputeerde staten en het dagelijks bestuur de mogelijkheid tot het opstellen van regels in het belang van de veilige exploitatie van de decentrale

[24] Dit ter onderscheiding van het gebruik van de term exploitatie in de zin van de Sera-richtlijn, zie artikel 3, onder 2ter, van die richtlijn en bijvoorbeeld artikel 2.3 van de wet.

CONCEPT

spoorweginfrastructuur. Gedeputeerde staten en het dagelijks bestuur worden verondersteld de beste kennis te hebben omtrent de plaatselijke omstandigheden. Daarom wordt er van uit gegaan dat deze bruikbare regels kunnen stellen over het veilige gebruik en beheer van hun decentrale spoorweginfrastructuur. Het gaat om regels in aanvulling op regels die de regeling staan in het kader van artikel 3.14, tweede lid, van de wet over veilig spoorverkeer over spoorwegen met gebruiksfunctie E of F. Dit houdt in dat het gaat om aanvullende regels over de op en rond de spoorweg te treffen voorzieningen en te nemen maatregelen op het gebied van veiligheid en risicobeheersing, de seingeving, de overwegen en spoorwegbruggen of het verkeersgedrag. Die regels kunnen onder meer gaan over de veilige uitvoering van de werkzaamheden aan of in de directe nabijheid van de spoorweg. Eenieder die zich op de spoorweginfrastructuur bevindt, neemt die regels in acht. Het betrokken bevoegd gezag is immers bevoegd om regels te stellen die ter plaatse eenieder vindt. Op de bekendmaking van de regels (eerste lid) is artikel 3:42 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

Ook de gemeenten kunnen dergelijke regels stellen, als gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur de bevoegdheid tot het stellen van regels omtrent de veilige exploitatie van de decentrale spoorweginfrastructuur, heeft gedelegeerd aan een gemeente of een vervoerregio (het tweede lid). Het tweede lid is een toepassing van artikel 1.7, derde lid, van de wet. Ook ten aanzien van het laatstgenoemde geldt dat eenieder die zich op de spoorweginfrastructuur bevindt, die regels in acht neemt, nu de vervoerregio door de delegatie ter zake met openbaar gezag is bekleed.

Delegatiegrondslag is artikel 3.14, vierde lid, van de wet, gelezen in samenhang met artikel 3.14, tweede lid, van de wet.

Artikel 3.14 Seinen

In het eerste lid van artikel 3.14 is geregeld dat gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur – en bij rijksspoorwegen de Minister, ingevolge artikel 3.10 - op spoorwegen met gebruiksfunctie E of F seinen plaatsen op de lokale spoorweginfrastructuur indien dat noodzakelijk is voor de spoorwegveiligheid. Dit gebeurt nadat bij de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming advies is ingewonnen. Deze partijen ondervinden immers in de praktijk de noodzaak waar het plaatsen van seinen de veiligheid ten goede komt. Bij het antwoord op de vraag of er seinen moeten worden geplaatst op grond van het eerste lid, onderdelen f en g, spelen de remweg van de spoorvoertuigen en het zicht een belangrijke rol. Door het plaatsen van seinen moet onder meer worden voorkomen dat spoorvoertuigen met elkaar in botsing kunnen komen. In ieder geval moeten er seinen worden geplaatst op de plaatsen die worden aangegeven in de andere onderdelen van het eerste lid. Het gaat daarbij onder meer om het plaatsen van seinen bij baanvakken waar de toegestane maximumsnelheid 80 kilometer per uur of meer bedraagt (onderdeel a), bij spoorwegbruggen en tunnels (onderdelen b en c) en gelijkvloerse kruising met of aansluiting op een andere spoorweg (onderdelen d en e). Het eerste lid, onderdeel g, ziet op het plaatsen van seinen in de situatie dat er sprake is van enkelspoor dat in beide richtingen bereden wordt en waar een onoverzichtelijke situatie is. Hierbij kan gedacht worden aan de situatie dat er een enkel spoor in een tramweg in een boog ligt waarbij de bestuurder van het spoorvoertuig niet kan zien of er een spoorvoertuig uit tegengestelde richting komt aanrijden op dat spoor. Een spoorwegbrug, als bedoeld in onderdeel b, is een brug die alleen door spoorvoertuigen kan worden bereden.

Ingevolge het tweede lid hoeft er geen sein te worden geplaatst als er sprake is van een systeem van automatische besturing van het spoorvoertuig waarbij alle handelingen van

de bestuurder van het spoorvoertuig met betrekking tot het rijden van het spoorvoertuig automatisch door apparatuur worden verricht. Het tweede lid geeft gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur daarnaast de mogelijkheid om af te wijken van het eerste lid, indien de spoorwegveiligheid op de spoorweg met gebruiksfunctie E of F geborgd wordt door middel van een systeem van automatische spoorvoertuigbeïnvloeding dat de plaatsing van seinen langs de spoorweg overbodig maakt. Automatische spoorvoertuigbeïnvloeding is een systeem door middel waarvan cabineseinen doorlopend de toegestane maximumsnelheid kenbaar wordt gemaakt, de werkelijke snelheid wordt gecontroleerd en bij overschrijding van de toegestane maximumsnelheid automatisch de werkelijke snelheid wordt teruggebracht of het voertuig tot stilstand wordt gebracht.

Het derde lid geeft aan dat geen seinen door gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur hoeven te worden geplaatst, als de wegbeheerder tramlichten toepast. Deze lichten moeten worden toegepast ingevolge artikel 1, onderdeel 60, van de Regeling verkeerslichten, indien ter plaatse voor trams een eigen ruimte, gescheiden van het overige verkeer, beschikbaar is, of indien ter plaatse bestuurders van trams vanuit een rijstrook een richting mogen volgen die aan het overige verkeer in die rijstrook niet is toegestaan.

Delegatiegrondslag is artikel 3.14, tweede lid, onderdeel a, van de wet.

Artikel 3.15 Regels veilig spoorverkeer
In artikel 3.1 staat de verplichting om de spoorweg te gebruiken overeenkomstig de geldende regels over veilig spoorverkeer. Het artikel biedt tevens de delegatiegrondslag tot het stellen van regels over veilig spoorverkeer op spoorwegen met gebruiksfunctie E of F.

Delegatiegrondslag is artikel 3.14, tweede en vierde lid, van de wet.

Artikel 3.16 Personeel dat een veiligheidsfunctie uitoefent
De delegatiegrondslag van dit artikel is artikel 3.14, derde lid, van de wet.

Dit artikel bevat een aantal regels ten aanzien van de geschiktheid en bekwaamheid van personen die op spoorwegen met gebruiksfunctie E of F een functie uitoefenen die van aanmerkelijke invloed is op de veiligheid van het spoorverkeer. Dit artikel heeft betrekking op het uitoefenen van een veiligheidsfunctie door personeel in dienst of gecontracteerd door een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder (eerste lid). Bij de uitoefening van veiligheidsfuncties is een goede lichamelijke en geestelijke gezondheid evenals het vermogen tot communiceren cruciaal.

De leeftijdsgrens is gelijkgesteld aan die van een meerderjarige (tweede lid, onderdeel a). Daarnaast wordt van een veiligheidsfunctionaris geëist dat hij de voertaal zodanig beheerst dat hij de procescommunicatie die in het kader van de functie wordt gevoerd, kan begrijpen en voeren (tweede lid, onderdeel b). Op grond van het voorgestelde tweede lid, onderdeel c, mag de veiligheidsfunctionaris geen lichamelijke of geestelijke beperkingen hebben die het op een goede wijze uitoefenen van de functie in de weg staan.

Het betrokken bevoegd gezag is op grond van het vierde lid, bevoegd om de lichamelijke en psychologische eisen vast te stellen. De geschiktheid blijkt uit een geneeskundige verklaring (zesde lid) afgegeven door een deskundige die door het betrokken bevoegd gezag is aangewezen om het onderzoek naar de geschiktheid te verrichten (vijfde lid). Het bestuursorgaan kan hiertoe bijvoorbeeld een regionale GGD aanwijzen. De

CONCEPT

deskundige werkt volgens een keuringsprotocol. Om te waarborgen dat de keuring van veiligheidsfunctionarissen binnen het geografisch gebied waar de decentrale overheid verantwoordelijk is op dezelfde wijze plaatsvindt, geeft het betrokken bevoegd gezag haar goedkeuring aan het keuringsprotocol. Bij een rijksspoorweg is dat de NVi.

Het zevende lid schrijft voor dat het lichamelijk en psychologisch onderzoek, bedoeld in het tweede lid, onderdeel c, tenminste elke vijf jaar plaatsvindt. Daarbij kan een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder, als die vermoedt dat er sprake is van lichamelijke of geestelijke beperkingen die de goede uitoefening van de veiligheidsfunctie belemmeren (achtste lid).

Het negende lid biedt de mogelijkheid om regels te stellen over het bewijs van bevoegdheid. In de praktijk zal dat veelal om een bedrijfspas gaan.

Naast deze voorschriften geldt nog steeds dat de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder als werkgever verantwoordelijk zijn voor de bekwaamheid en geschiktheid van zijn personeel op grond van het arbeidsrecht.

Artikel 3.17 Register personeel dat veiligheidsfunctie uitoefent.
Dit artikel betreft de invulling van de grondslag die in artikel 3.14, derde lid, onderdeel e, van de wet geboden wordt om regels te stellen ten aanzien van een register van personeel. In dit artikel wordt voor spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders die op spoorwegen met gebruiksfunctie E of F rijden voorgeschreven om een register bij te houden van personeel dat een veiligheidsfunctie uitoefent. Het register moet de gegevens bevatten die in het tweede lid van dit artikel zijn opgesomd.

Artikel 3.18 Veiligheidsbeheersysteem spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder
Dit artikel gaat over het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming of de beheerder op spoorwegen met gebruiksfunctie G of H. Bedrijfsvoering en de veiligheid op het spoor hangen nauw met elkaar samen. Met het veiligheidsbeheersysteem beschrijft en documenteert de spoorwegonderneming of de beheerder de verantwoordelijkheden binnen de organisatie, en geeft de spoorwegonderneming of de beheerder aan hoe de controle op het gebruik van het spoor, respectievelijk het beheer, op de verschillende niveaus plaatsvindt. Het eerste lid is geïnspireerd op artikel 9, derde en vierde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, met uitzondering van het derde lid, onderdeel c.

De verantwoordelijkheid voor een veilige werking van het spoorwegsysteem en de risicobeheersing wordt gelegd bij de spoorwegonderneming en beheerder.

Delegatiegrondslag van dit artikel is artikel 3.20, vijfde lid, van de wet.

Artikel 3.19 Toepassing veiligheidsbeheersysteem
De regels over de toepassing van het veiligheidsbeheersysteem gelden voor de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder. Een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder draagt ervoor zorg dat het personeel bekend is met het veiligheidsbeleid als onderdeel van het veiligheidsbeheersysteem (tweede lid). Gelet op artikel 3.33, onderdeel a, van de regeling maakt het veiligheidsbeleid deel uit van het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming en van de infrastructuurbeheerder.

Delegatiegrondslag is artikel 3.15, zesde lid, van de wet.

CONCEPT

Artikel 3.20 Veiligheidscertificaat
Het artikel bepaalt de maximale geldigheidsduur van een veiligheidscertificaat voor spoorwegondernemingen op spoorwegen met gebruiksfunctie E of F. Het veiligheidscertificaat heeft op grond van het eerste lid een geldigheidsduur van ten hoogste vijf jaar. Periodiek wordt nagegaan of de bedrijfsvoering nog voldoende veiligheidswaarborgen bevat.

Het artikel biedt daarnaast een delegatiegrondslag voor nadere regels (tweede lid).

Delegatiegrondslag is artikel 3.16, zesde lid, van de wet.

Artikel 3.22 Veilige exploitatie
In het artikel staat een algemene zorgplicht voor de beheerder en museumorganisatie (eerste en tweede lid). Het gaat onder meer om de verplichting de spoorweginfrastructuur zodanig te onderhouden en van beveiligingsmaatregelen te voorzien dat een veilig gebruik van de spoorweg gewaarborgd is. Ook het regelen van de toegang tot het openbaar vervoer voor reizigers valt voor de beheerder onder de zorgplicht (vijfde lid). Dat is een actieve plicht om toe te zien op de veiligheid van het vervoer en op de veiligheid van de personen die hij vervoert of in- of uitstappen. Partijen moeten de risico's van hun respectievelijke verantwoordelijkheid onderkennen en passende maatregelen nemen dan wel voorzieningen treffen waar dat nodig is om deze risico's te beheersen.

In het artikel is voorts de aanwijzingsbevoegdheid van de beheerder opgenomen (derde lid). De spoorwegonderneming of museumorganisatie volgen deze aanwijzingen op. Het spreekt voor zich dat het geven en opvolgen van aanwijzingen niet geldt voor de situatie waarin de beheerder dezelfde entiteit is als de spoorwegonderneming of museumorganisatie. In verband hiermee is in het derde lid gekozen voor het woord 'kan'.

Delegatiegrondslag is artikel 3.18, tweede lid, van de wet.

Artikel 3.23 Regels veilig spoorverkeer
Ten aanzien van gebruiksfunctie G geldt het volgende. Artikel 2, derde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn biedt lidstaten de mogelijkheid om te bepalen dat de maatregelen tot uitvoering van de richtlijn niet van toepassing zijn op spoorweginfrastructuur die particulier eigendom is en door de eigenaar of een exploitant wordt gebruikt voor zijn goederenvervoeractiviteiten. Nederland maakt gebruik van deze uitzonderingsgrond, met (onder meer) gebruiksfunctie G: een op een andere spoorweg aangesloten spoorweg in particulier eigendom die naar een of meer eindgebruikers of naar een dienstvoorziening leidt. Daarmee zijn de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de machinistenrichtlijn niet van toepassing op spoorwegen met gebruiksfunctie G, tenzij het gaat om een verbindingslijn als bedoeld in Bijlage I bij de interoperabiliteitsrichtlijn. In totaal zijn er circa 150 bedrijfsspooraansluitingen in Nederland. Het eigendom en het beheer is in particuliere of privaatrechtelijke handen. In de meeste gevallen is er slechts één bedrijf via de bedrijfsspooraansluiting op het EU-netwerk aangesloten, in een aantal andere gevallen zijn twee of meer bedrijven aangesloten.

Voor een toelichting op het tweede lid wordt verwezen naar de toelichting op artikel 3.4.

Artikel 3.14, derde en vierde lid, van de wet zijn delegatiegrondslagen voor het stellen van regels over veilig spoorverkeer op spoorwegen met gebruiksfunctie G of H.

CONCEPT

Artikel 3.24 Spoorwegovergang voor niet-openbare weg
Artikel 3.5 van dit besluit is van overeenkomstige toepassing. Daarmee dient de wegbeheerder de spoorwegovergang te voorzien van Andreaskruisen. Voor een toelichting op dit artikel wordt verwezen naar de toelichting op artikel 3.5.

Delegatiegrondslag is artikel 3.18, tweede lid, van de wet.

Artikel 3.25 Minimumleeftijd personeel dat veiligheidsfunctie uitoefent
De minimumleeftijd voor het besturen van een spoorvoertuig op spoorwegen met gebruiksfuncties G en H wordt in dit artikel vastgelegd op 18 jaar. Er is echter een uitzondering, opgenomen in het tweede lid, die inhoudt dat 16- en 17-jarigen spoorvoertuigen voor strikt historisch gebruik mogen besturen zonder dat er passagiers worden vervoerd, mits de trein niet zwaarder is dan 10.000 kilogram en ze door een bevoegde bestuurder worden begeleid.

Artikel 3.26 Register personeel dat veiligheidsfunctie uitoefent
Uit dit artikel vloeit de verplichting voor spoorwegondernemingen – waaronder museumorganisaties - en beheerders die gebruik maken van een spoorweg met gebruiksfunctie G of H om een register bij te houden met de bevoegdheden van personeel dat ten behoeve van hun activiteiten een veiligheidsfunctie uitoefent. Het register bevat de in het tweede lid genoemde gegevens.

Artikel 3.27 Eisen veiligheidsbeheersysteem
Artikel 3.27 bevat regels over het veiligheidsbeheersysteem van de beheerder en van een spoorwegonderneming - een museumorganisatie is ook een spoorwegonderneming - als bedoeld in artikel 3.20, eerste lid, van de wet. De artikelen over het veiligheidsbeheersysteem zijn niet alleen van toepassing op spoorwegen met gebruiksfunctie G of H. De eisen zijn op grond van artikelen 3.12, tweede lid, en 3.20, vierde lid, van de wet ook van toepassing op museumorganisaties en op de andere, in artikel 3.1, tweede lid, van de wet genoemde spoorwegondernemingen, dat zijn ondernemingen die strikt lokaal opereren op spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D, of die met bepaalde lightrailvoertuigen op deze spoorwegen rijden. Voor een omschrijving van die spoorwegondernemingen wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting op artikel 3.1, tweede lid, van de wet.

De spoorweginfrastructuur en de vervoeractiviteiten vallen onder de directe verantwoordelijkheid van de private eigenaar van de spoorweg en diens beheerder (spoorwegen met gebruiksfunctie G) dan wel de museumorganisatie (spoorwegen met gebruiksfunctie H). Het is aan deze partijen om ten aanzien van alle activiteiten die betrekking hebben op het veilige beheer en gebruik van de spoorwegen aandacht te besteden in het veiligheidsbeheersysteem.

Met het veiligheidsbeheersysteem onderkent de beheerder of spoorwegonderneming de risico's die zijn verbonden aan het gebruik van de spoorweg en aan de bedrijfsvoering. In het veiligheidsbeheersysteem kan bijvoorbeeld beschreven worden wanneer wordt overgegaan tot het plaatsen van beveiliging bij overwegen, welke verkeersregels gelden op het spoor, zoals de maximumsnelheid of de handelwijze bij verandering van rijrichting, maar ook hoe het (na)scholingsprogramma van personen met een veiligheidsfunctie er uit ziet. Ter onderscheiding hiervan: in de risico-inventarisatie en –evaluatie beschrijft en documenteert de beheerder of de spoorwegonderneming de risico's ten aanzien van het gebruik en het onderhoud van de spoorweg.

CONCEPT

Delegatiegrondslag is artikel 3.15, zesde lid, van de wet.

Artikelen 3.29 en 3.30 Melden ongevallen
In artikel 3.22 van de wet staat de meldplicht voor ongevallen op spoorwegen met gebruiksfunctie E, F, G of H. De meldplicht rust op de spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder of beheerder van het spoor. Het doel van het melden van ongevallen is het verkrijgen van inzicht in onveilige situaties op grond waarvan maatregelen getroffen kunnen worden ter verhoging van de veiligheid op en rond het spoor.

Gelet op de wet en de toelichting daarop is een 'ongeval' een ongewenste of onbedoelde plotselinge gebeurtenis of reeks gebeurtenissen met schadelijke gevolgen (artikel 1.1 van de wet). Een ongeval kan soms, afhankelijk van de oorzaak of het gevolg ervan, onder meerdere artikelonderdelen van artikel 3.29 worden geschaard. Dat roept de vraag op welke meldingstermijn op dat ongeval van toepassing is. Bij het bepalen van de meldingstermijn wordt uitgegaan van het artikelonderdeel met de kortste meldingstermijn. Aldus kan op een bijna-botsing tussen een spoorvoertuig en een fietser, waarbij bij het spoorvoertuig alleen sprake is van materiele schade, toch de korte meldingstermijn van 24 uur (eerste lid) van toepassing zijn als de fietser ongelukkig valt en daardoor zwaar lichamelijk letsel oploopt.

Het zware lichamelijk letsel moet verband houden met het spoorverkeer (artikel 3.29, eerste lid). Letsel in verband met bijvoorbeeld mishandeling, beroving, zakkenrollerij, drugsoverlast valt daar buiten omdat dat niet zozeer te maken heeft met spoorwegveiligheid als met sociale veiligheid. Voor F-spoor is daar een apart meldsysteem voor opgesteld. Ook letsel dat toevallig in de buurt van het spoor plaatsvindt, maar niet wordt veroorzaak door het spoorverkeer, valt erbuiten.

Voorbeelden van zwaar lichamelijk letsel zijn bewusteloosheid, ernstige botbreuken, levensbedreigend letsel of blijvend letsel, waarbij afvoer per ambulance naar het ziekenhuis noodzakelijk is.

Voorbeelden van oorzaken van ongevallen op het spoor zijn een botsing, aanrijding, noodremming, elektrocutie, falend treinbeveiligingssysteem of falende detectie, uitgevallen remmen, wissels die zonder sturing of ten onrechte omlopen, het spontaan ontkoppelen of breken van deuren of beknelling tussen deuren. Andere voorbeelden zijn het getroffen worden door een losgeraakte bovenleiding, of door een afgebroken pantograaf, tak, giek of ander object. Nog weer andere voorbeelden zijn afwijkingen of storingen in de infrastructuur of het spoorvoertuig waardoor een ongeval is veroorzaakt of een veiligheidsfunctionaris die heeft gefaald in het voorkómen van een botsing.

Melding van een ongeval geschiedt met een verslag waarin de op dat moment bekende feiten en omstandigheden staan (artikel 3.20, eerste lid). Het melden geschiedt aan de hand van een middel dat daartoe door de NVi beschikbaar is gesteld, bijvoorbeeld een digitaal formulier (artikel 3.30, eerste lid). Het ongeval wordt tevens benoemd in het jaarlijkse veiligheidsrapport (artikel 3.30, tweede lid). Daarin staan de op dat moment bekende feiten, omstandigheden en oorzaak van het ongeval. Dit houdt in dat de beschrijving van het ongeval in het veiligheidsrapport wordt aangevuld met gegevens over het ongeval die na de 24- of 72- uursmelding bekend werden. De NVi reageert tijdig en inhoudelijk op de melding van een ongeval (artikel 3.20, derde lid). De NVi kan in zijn reactie de ongevallen clusteren, als dat praktisch of van belang is.

Delegatiegrondslag is artikel 3.22, tweede lid, van de wet.

CONCEPT

Hoofdstuk 4 Technische eisen aan spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen

Artikel 4.1 Toepassingsgebied

Met artikel 4.1 wordt het toepassingsgebied van afdeling 4.1 van dit besluit gelijkgetrokken met het toepassingsgebied van afdeling 4.1 van de wet. Het gaat om interoperabiliteitsregelgeving over spoorvoertuigen op spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D, en om interoperabiliteitsregelgeving over spoorvoertuigen op spoorwegen met gebruiksfunctie G, indien deze een verbindingslijn zijn als bedoeld in bijlage I bij de interoperabiliteitsrichtlijn (eerste lid).

Gelet op het derde lid zijn de genoemde artikelen in afdeling 4.1 van dit besluit niet van toepassing op het gebruik van deze spoorwegen met spoorvoertuigen voor strikt lokaal gebruik of spoorvoertuigen voor strikt historisch gebruik die onderdeel zijn van een historische verzameling en uitsluitend in gebruik zijn bij een museumorganisatie, en het gebruik van deze spoorwegen met tramtreinen. Voor deze situaties gelden nationale regels, voor zover deze ten aanzien van deze spoorvoertuigen zijn gesteld.

Artikel 4.2 Nationale voorschriften

Artikel 4.2 is de delegatiegrondslag voor het stellen van nationale voorschriften, opgesteld in de gevallen, zoals beschreven in het eerste lid, met inachtneming van de artikelen 13 en 14 van die interoperabiliteitsrichtlijn. Nationale voorschriften zijn specifieke, Nederlandse voorschriften voor spoorverkeer dat Europees is gereguleerd. Nationale voorschriften zijn voorschriften ter invulling van bijvoorbeeld open punten binnen het EU-recht. De nationale voorschriften passen binnen het Europese systeem en zijn genotificeerd aan de Europese Commissie (EC). Ter onderscheid hiervan: nationale regels zijn regels die buiten het toepassingsbereik van de Europese regels vallen.

Delegatiegrondslag van het artikel is artikel 4.4, eerste lid, van de wet.

Artikel 4.3 Ontheffing nationale voorschriften

Op aanvraag kan een ontheffing van de toepassing van de nationale voorschriften worden verleend indien het veilig gebruik van het subsysteem geborgd is (eerste lid). Nationale voorschriften zijn specifieke, Nederlandse voorschriften voor spoorverkeer dat Europees is gereguleerd, ter invulling van bijvoorbeeld open punten binnen het EU-recht. De nationale voorschriften passen binnen het Europese systeem en zijn genotificeerd aan de Europese Commissie (EC).

Of het veilig gebruik van het subsysteem geborgd is wordt bepaald aan de hand van de gegevens die ingevolge het tweede tot en met vijfde lid worden aangeleverd.
Voor de volledigheid zij opgemerkt dat artikel 4.3 niet van toepassing is op een aanvraag om ontheffing van toepassing van TSI's als bedoeld in artikel 4.5, eerste lid, van de wet. Op een dergelijke aanvraag is uitvoeringsverordening (EU) 2020/424 van toepassing. Daarin staan onder meer de aanvraagvoorschriften vermeld.

Delegatiegrondslag is artikel 4.4 van de wet.

Artikel 4.4 Tijdelijke ontheffing bij indienststelling van vaste installaties

Een indienststellingsvergunning voor vaste installaties kan worden verleend als het aanvraagdossier van die vergunning compleet is. Volgens Europese regelgeving kunnen vaste installaties (weer) in dienst worden gesteld nadat het hoofd van de NVi een indienststellingsvergunning heeft verleend. De aanvraag van een indienststellingsvergunning is pas volledig als aan uitgebreide en strenge vereisten is voldaan. Deze komen er op neer dat de werkzaamheden aan de vaste installatie volledig

CONCEPT

moeten zijn afgerond, alsmede de intensieve beoordeling door de conformiteitsbeoordelingsinstantie op het resultaat van die werkzaamheden. Dat houdt onder andere in dat de conformiteitsbeoordelingsinstantie voor ieder subsysteem een EG-keuringscertificaat heeft afgegeven. De afgifte van een EG-keuringscertificaat kan enige tijd op zich laten wachten. Dit leidt tot omleidingen, vertragingen en hoge kosten. Met de tijdelijke ontheffing, bedoeld in artikel 4.12, eerste lid, van de wet, kan een vaste installatie tijdelijk zonder een indienststellingvergunning in dienst worden gesteld, als het veilig gebruik is gewaarborgd. De ontheffing is bedoeld om te voorkomen dat spoorweginfrastructuur die is aangelegd, onderhouden, vernieuwd of verbeterd, geruime tijd niet kan worden gebruikt, terwijl er geen aantoonbaar veiligheidsrisico is.

De ontheffing kan worden verleend als uit een veiligheidsbeoordelingsverslag als bedoeld in artikel 15 van uitvoeringsverordening (EU) 402/2013 blijkt dat bij de indienststelling van de vaste installatie het veilig gebruik van de vaste installatie gewaarborgd is (eerste lid, gelezen in samenhang met artikel 4.12, eerste lid, van de wet). Het veiligheidsbeoordelingsverslag wordt opgesteld door een beoordelingsinstantie (AsBo) als bedoeld in de artikelen 1.1 en 3.11 van de wet. In het veiligheidsbeoordelingsverslag staat in hoeverre de beoogde indienststelling van de vaste installatie voldoet aan uitvoeringsverordening (EU) 402/2013, opdat de NVi kan beoordelen of de ontheffing de spoorwegveiligheid niet in geding brengt. In de praktijk zal 'de spoorwegveiligheid niet in geding brengen' er op neerkomen dat op bepaalde (ondergeschikte) punten nog niet aan alle vereisten van de TSI's dan wel nationale voorschriften is voldaan.

Aan de hand van het veiligheidsbeoordelingsverslag, de daarop gebaseerde verklaring en – eventueel - de tussentijdse keuringsverklaring en aanvullende gegevens waar de NVi om kan verzoeken op grond van de Algemene wet bestuursrecht, beoordeelt de NVi of er tijdelijk een ontheffing kan worden verleend, vooruitlopend op de definitieve vergunning voor indienststelling (eerste lid). Bij de beoordeling worden aldus onder andere de tussentijdse bevindingen van de beoordelingsinstantie en conformiteitsbeoordelingsinstantie meegenomen.

De ontheffing is tijdelijk van aard. De duur ervan hangt af van de complexiteit van het infrastructuurproject en wordt zo kort mogelijk gehouden (tweede lid). De NVi kan in voorkomende gevallen besluiten tot verlenging van de ontheffing, mits de spoorwegveiligheid niet in het geding komt (derde lid). Met de tijdelijke ontheffing wordt beoogd de ruimte te creëren die nodig is om de praktijk en theorie op elkaar af te stemmen. Dit mag echter niet ten koste gaan van de spoorwegveiligheid. Daarom dient gedurende de tijdelijke ontheffing het veilig gebruik van het betreffende subsysteem gewaarborgd te zijn (artikel 4.12, eerste lid, van de wet).

De delegatiegrondslag is artikel 4.12, derde lid, van de wet.

Artikel 4.5 Bijzondere ritten, strikt lokaal gebruik en strikt historisch gebruik

Artikel 4.5, eerste lid, betreft spoorvoertuigen als bedoeld in artikel 4.1, derde lid, van de wet, en spoorvoertuigen die niet volgens de Europese regels voor interoperabiliteit in de handel zijn gebracht en spoorvoertuigen die niet in gebruik zijn in hun exploitatietoestand. Bij dergelijke spoorvoertuigen kan bijvoorbeeld worden gedacht aan spoorvoertuigen voor strikt historisch gebruik (artikel 4.1, derde lid, onderdeel a jo artikel 4.21, eerste lid, onderdeel a, van de wet), rangeervoertuigen - bedoeld voor gebruik op het spoorwegsysteem van de Unie met bewegingen tussen rangeerterreinen, stations en depots als bedoeld in de TSI L&P, bijlage punt 2.3.1, onder A, punt 1 - (artikel 4.1, derde lid, onderdeel b, jo artikel 4.21, eerste lid, onderdeel a, van de wet) en spoorvoertuigen voor strikt lokaal gebruik, waaronder rangeerlocomotieven als deze alleen strikt lokaal worden gebruikt, dus aan uiteinden van het spoorwegnet op spoorwegen zonder technische voorzieningen zoals een treinbeveiligingssysteem.

Daarnaast kan bij dergelijke spoorvoertuigen worden gedacht aan bijzondere voertuigen - zoals infrastructuurinspectievoertuigen of spoormachines waarmee aan het spoor wordt gewerkt - die niet op eigen wielen op in dienst gesteld spoor rijden (artikel 4.1, derde lid, onderdeel b, jo artikel 4.21, eerste lid, onderdeel a, van de wet), bijzondere voertuigen in vervoersmodus of bijzondere voertuigen in werkmodus. Let wel: het gaat niet om bijzondere voertuigen in rijmodus. Tot slot kan bij dergelijke spoorvoertuigen worden gedacht aan spoorvoertuigen bestemd voor de overzeese markt (artikel 4.21, eerste lid, onderdeel b, van de wet) of defecte spoorvoertuigen (artikel 4.21, eerste lid, onderdeel c, van de wet). Doordat de interoperabiliteitsrichtlijn niet van toepassing is, zijn ook de TSI's niet van toepassing.

Het eerste lid dient de bescherming van de spoorweginfrastructuur. Het houdt in dat het gebruik van een spoorvoertuig de goede werking van de spoorweginfrastructuur niet mag belemmeren – dus ook niet tijdelijk- en dat het niet mag leiden tot schade aan de spoorweginfrastructuur. Dat is een open norm. De invulling daarvan hangt af van de omstandigheden van het geval, waaronder de staat van het spoorvoertuig.

Artikel 4.5, tweede en derde lid, betreft spoorvoertuigen voor strikt lokaal of strikt historisch gebruik (artikel 4.1, derde lid, jo artikel 4.21, eerste lid, onderdeel a van de wet). De technische compatibiliteit is niet vereist voor bijzondere voertuigen in werkmodus. Dat zijn spoormachines op het moment dat die daadwerkelijk aan het spoor werken. Een voorbeeld daarvan is een slijptrein die een stukje moet zakken als de trein het spoor slijpt. Op dat moment kan het spoorvoertuig niet aan het vereiste omgrenzingsprofiel voldoen.

Artikel 4.5, derde lid, is de delegatiegrondslag voor het stellen van technische eisen aan de in de vorige alinea genoemde spoorvoertuigen op spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D, in de regeling.

Delegatiegrondslag is artikel 4.21, eerste lid, van de wet.

Artikel 4.6 Tijdelijke vergunning bijzondere ritten

Artikel 4.21, tweede lid, van de wet voorziet in een tijdelijke vergunning voor bijzondere ritten met spoorvoertuigen die niet in de handel zijn gebracht - zoals spoorvoertuigen bedoeld voor een niet-Europese markt. Het voorziet ook in een tijdelijke vergunning voor bijzondere ritten voor spoorvoertuigen die niet in gebruik zijn in hun exploitatietoestand.

Hieronder wordt een aantal voorbeelden opgesomd. De opsomming is niet limitatief. Er kunnen dus ook andere situaties zijn waarin een tijdelijke vergunning kan worden verleend. Voorbeelden van bijzondere ritten zijn:

- de overbrengingsrit met een spoorvoertuig dat is ontmanteld (een zogeheten 'plukstel') en dat door de spoorwegonderneming naar de sloop of een andere werkplaats of ander opstelterrein wordt gebracht;
- de overbrengingsrit met een nieuw spoorvoertuig vanaf de plaats van aankomst in Nederland naar een onderhoudswerkplaats waar deze verder gereed wordt gemaakt voor acceptatie door de spoorwegonderneming;
- de overbrengingsrit van een spoorvoertuig dat in de onderhoudswerkplaats is voorzien van een vergunningsplichtige wijziging (zoals ERTMS, FRMSC, etc.) en in afwachting van een (nieuwe) voertuigvergunning tijdelijk wordt verplaatst naar een opstelterrein of een andere werkplaats voor noodzakelijk onderhoud dat niet kan plaatsvinden op de locatie waar de wijziging is uitgevoerd.;

CONCEPT

- de overbrengingsrit van een beschadigd voertuig – nadat deze onder regie van de infrastructuurbeheerder op de dichtstbijzijnde locatie terzijde is gesteld (baanvrij maken) – naar een locatie voor verder onderzoek en herstel.

Het spoorvoertuig of de treinsamenstelling voldoet aan de krachtens artikel 4.5, gestelde eisen (eerste lid, onderdeel a). De spoorwegveiligheid wordt daarnaast geborgd door een verklaring van de ECM of daarmee vergelijkbare partij (eerste lid, onderdeel b, en tweede lid). Voor een 'vergelijkbare partij' wordt gekozen in de situatie waarin partijen niet een wettelijk verplichte geen ECM hebben, zoals in het geval van een spoorvoertuig dat uit een niet-lidstaat komt en op doorreis is door Nederland.

De vergunning voor bijzondere ritten is geënt op de woorden 'en bijzonder transport waarvoor de nationale veiligheidsinstantie vóór de ingebruikname een ad-hocvergunning moet verlenen' uit artikel 15, eerste lid, onderdeel d, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Uit die bepaling volgt dat de NVi voor bijzonder transport een ad hoc-vergunning kan verlenen. In verband hiermee kan de tijdelijke vergunning voor ten hoogste vijf jaar gelden (derde lid). Een kortere geldigheidsduur van een vergunning voor die ritten zou voor spoorwegondernemingen tot te hoge administratieve lasten leiden omdat dan telkens een nieuwe vergunning zou moeten worden aangevraagd.

Een enkele vergunning kan één rit met een spoorvoertuig of meerdere ritten met een spoorvoertuig of één rit met meerdere spoorvoertuigen (bijvoorbeeld een serie spoorvoertuigen) of meerdere ritten met meerdere spoorvoertuigen betreffen. In de vergunning worden spoorvoertuigen, treinsamenstelling en ritten zo nauwkeurig mogelijk omschreven.

Delegatiegrondslag is artikel 4.21, vierde lid, van de wet.

Artikel 4.8 Eisen aan aanleg en onderhoud van spoorweginfrastructuur

Gelet op artikel 4,23, eerste lid, van de wet, wordt spoorweginfrastructuur van spoorwegen met gebruiksfunctie F zodanig aangelegd en onderhouden dat deze in goede staat verkeert, betrouwbaar en beschikbaar is; deze geschikt is voor het gebruik waarvoor zij is bestemd; veilig en doelmatig met de toegestane maximumsnelheid kan worden bereden; reizigers een veilige en adequate toegang hebben tot perrons en spoorvoertuigen; deze bij te voorzien gebruik geen gevaar of schade oplevert voor personen of zaken; en deze bij calamiteiten een uitweg biedt voor reizigers en toegankelijk is voor hulpverleningsdiensten. Met dit artikel 4.8 worden nadere eisen gesteld aan ondergrondse spoorweginfrastructuur, zijnde tunnels.

De eisen in het eerste lid zijn aanvullend op de eisen die in of op grond van de Omgevingswet worden gesteld. Al in de ontwerpfase moet de aan te leggen tunnel worden geanalyseerd op veiligheidsrisico's. Uit de risicoanalyse, genoemd in het tweede lid, moet blijken welke maatregelen getroffen moeten worden om de spoorweginfrastructuur te laten voldoen aan het vastgestelde veiligheidsniveau, met inachtneming van de criteria in artikel 4.23 van de wet, de Omgevingswet en het eerste lid van dit artikel.

Tunnels moeten voldoen aan de eisen die in en op grond van de Omgevingswet zijn gesteld. De veiligheid van het gebruik van tunnels is echter van meer dan alleen de bouweisen afhankelijk. Ook de spoorweginfrastructuur, de spoorvoertuigen en de competenties van het personeel zijn van invloed op de veiligheid van het spoorbedrijf in

CONCEPT

een tunnel. Hieraan zal bij het uitvoeren van een risicoanalyse, bedoeld in het tweede lid, aandacht besteed moeten worden.

In het derde lid staat een norm waaraan een tunnel moet voldoen, aangetoond met een risico-analyse. Deze is ontleend aan regeringsbeleid op basis van de nota Nuchter omgaan met risico's (Kamerstukken II, 1988/89, 21 137, nr 5), en gebaseerd op het inmiddels vervallen Besluit externe veiligheid inrichtingen. Onder de Omgevingswet wordt een en ander aangemerkt als 'risicogebied externe veiligheid' dat wordt vastgelegd in het omgevingsplan. Het maximaal toelaatbaar niveau van het groepsrisico per activiteit (het in één keer overlijden van een groep van twee of meer personen bij calamiteiten) is afhankelijk van de groepsgrootte (N) en is gesteld op $0{,}03/N^2$ per kilometer trajectlengte in tunnels langer dan 250 meter per jaar, waarbij N de groepsgrootte in personen is. Door de norm per kilometer trajectlengte in tunnels aan te houden is deze lengte mede van invloed op de te nemen maatregelen. Deze norm komt overeen met de Europese norm die geldt voor spoorwegtunnels. Aan de hand van een rekenvoorbeeld is aan te geven hoe de norm uitpakt. Als de groep twee mensen groot is, dan mag de kans op overlijden van de hele groep in één keer (0,03/4) zijn, hetgeen neerkomt op een kans van 0,0075 (1:133) per kilometer. Is de groep 1.000 mensen groot dan is de uitkomst (0,03/1.000.000) hetgeen neerkomt op een kans van 0,00000003 per kilometer of wel 1:33 miljoen. Hieruit blijkt dat er meer maatregelen getroffen moeten worden om de kans op overlijden van een groep beheersbaar te houden naarmate de groep groter is. Omdat het bij het openbaar vervoer om het vervoeren van groepen personen gaat, is, ten aanzien van de risiconorm, het groepsrisico en niet het individuele risico maatgevend. Daarbij is gekozen voor een norm die ligt tussen de groepsrisiconorm die geldt voor onvrijwillige blootstelling aan een activiteit ($0{,}01/N^2$) en voor vrijwillige blootstelling ($0{,}1/N^2$). Bij gebruik van openbaar vervoer door tunnels is immers enerzijds sprake van vrijwilligheid, maar anderzijds van het niet kunnen beïnvloeden van het risico. De norm ligt op 30% van het toelaatbare risico bij geheel vrijwillige blootstelling en geeft daarmee invulling aan wat reeds langere tijd in dit soort situaties in Nederland gebruikelijk is.

Een kwantitatieve risicoanalyse is een risicoanalyse waarbij de nadruk ligt op het bepalen van de kans van optreden van gebeurtenissen en de mogelijke gevolgen van incidenten. Bij een scenarioanalyse ligt de nadruk op het verloop van een gebeurtenis en de processen die plaatsvinden in reactie op een incident. Mogelijk moeten, naar aanleiding van de analyses, maatregelen worden bepaald die gevolgen van een eventueel ongeval zullen inperken. Voor beide groepen van risicoanalyses zijn verschillende methodieken voorhanden; deze regeling schrijft daarin geen standaard voor. Als gekozen is voor een bepaalde methodiek wordt door het betrokken bevoegd gezag aan de toezichthouder meegedeeld hoe die keuze luidt.

Delegatiegrondslag is artikel 4.23, tweede lid, van de wet.

Artikel 4.9 Eisen aan inrichting station of ander werk

Artikel 4.9 geeft invulling aan het uitgangspunt dat reizigers met een functiebeperking al dan niet met een hulpmiddel of persoonlijke begeleiding gebruik moeten kunnen maken van het openbaar vervoer. Daarbij moet primair gedacht worden aan reizigers met een motorische, auditieve of visuele beperking. Met het artikel worden regels gesteld aan de inrichting en uitrusting van stations of andere werken waar spoorvoertuigen stoppen en reizigers in-, uit-, of overstappen.

Het begrip station of bouwwerk in de zin van het eerste lid moet ruim worden uitgelegd. Daaronder vallen stationsgebouwen met bijbehorende voorzieningen, zoals de perrons, liften en toegangshal. Maar ook stations en haltes die geen deel uitmaken van een stationsgebouw, zoals in de openbare ruimte gelegen tramhaltes, dienen zoveel mogelijk aan de moderne toegankelijkheidseisen te voldoen. De infrastructuurbeheerder en de

verantwoordelijke voor de inrichting en het gebruik van stations en haltes kunnen één en dezelfde zijn, maar dat is niet verplicht.

Door opname in dit besluit is het mogelijk de toegankelijkheidseisen door een toezichthouder op basis van de wet en de regeling te handhaven. Op basis van het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer (BTOV) kan een persoon in een specifiek geval het College voor de rechten van de mens verzoeken om een redelijke aanpassing bij vermeende ontoegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Een station of ander werk moet voldoen aan de eisen van de artikelen 5, 6, eerste tot en met derde lid, en 9 van het BTOV. Dit houdt in dat een gebouw of werk is voorzien van een onbelemmerde doorgang tot voorzieningen voor mensen met een hulpmiddel of met een functiebeperking. Een perron, maar ook de in- en uitgang van een gebouw en voorzieningen voor bijvoorbeeld kaartverkoop, verblijf en sanitair, behoren onbelemmerd bereikbaar te zijn voor deze mensen (artikel 5 BTOV). Daarnaast dienen deze voorzieningen bruikbaar te zijn voor vooral mensen met een functiebeperking (artikel 6 BTOV). In artikel 9 van het BTOV is vastgelegd dat reisinformatie over ten minste vertrektijden, opstaplocatie en eindbestemming voor zover die afwijken van de geldende dienstregelingen in stations en haltes in beeld en geluid beschikbaar moet zijn voor mensen met een functiebeperking. Om dit mogelijk te maken zal in het station of ander werk de juiste apparatuur aanwezig moeten zijn.

Op basis van artikel 5, vierde lid, van het BTOV kan worden afgeweken van de eisen van dat artikel. Van deze mogelijkheid kan gebruik worden gemaakt ingeval er ruimtelijke of bouwkundige belemmeringen optreden als de eisen van het BTOV wel zouden worden toegepast. Voorbeeld van deze belemmeringen is het voorkomen van aantasting van het monumentale karakter van een gebouw.

Het derde lid geeft de mogelijkheid om tijdelijk van de aangegeven bepalingen uit het BTOV af te wijken. De omstandigheden moeten een inbreuk op het toegankelijk zijn rechtvaardigen. Van deze mogelijkheid om tijdelijk af te wijken kan ook gebruik worden gemaakt indien gebouwen of werken, wegens werkzaamheden, voor een korte periode worden verplaatst.

Delegatiegrondslag is artikel 4.23, tweede lid, van de wet.

Artikel 4.10 Vergunning voor indienststelling van spoorweginfrastructuur

Artikel 4.10 betreft de aanvraag van een vergunning voor indienststelling van spoorweginfrastructuur. Daarbij kan het gaan om nieuwe spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 4.24, eerste lid, onderdeel a, van de wet (eerste en tweede lid) of om aanmerkelijk gewijzigde spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 4.24, eerste lid, onderdeel b, van de wet (derde lid). Voor belangrijke werkzaamheden zoals spoorverdubbelingen, opwaarderingen of elektrificatie van een compleet baanvak of de aanleg van een nieuw systeem van treinbeïnvloeding zal een vergunning voor indienststelling van spoorweginfrastructuur zijn vereist, gelet op artikel 4.24, eerste lid, onderdeel b, van de wet. De vergunning wordt verleend indien nieuwe of gewijzigde spoorweginfrastructuur voldoet aan de bij of krachtens artikel 4.23, van de wet gestelde regels (artikel 4.24, tweede lid, van de wet).

De ‘schriftelijke verklaring van de toezichthouder’ (eerste lid) is doorgaans een advies van de NVi in de hoedanigheid van toezichthouder op de betreffende spoorweg.
Aan de hand van het overgelegde informatiedossier kan het desbetreffende bestuursorgaan bepalen óf ingeval van een wijziging van de spoorweginfrastructuur een nieuwe vergunning voor indienststelling van spoorweginfrastructuur is vereist. Omdat dit al uit de Awb volgt, is dit niet nogmaals in de wet, het besluit of deze regeling bepaald.

CONCEPT

Het bestuursorgaan kan de vergunning op grond van artikel 4.24, vierde lid, van de wet onder beperkingen verlenen. Bijvoorbeeld door in de vergunning te bepalen dat de spoorweg uitsluitend met een bepaald soort materieel mag worden bereden. Aan de vergunning kunnen op grond van dat wetsartikel tevens voorschriften worden verbonden, bijvoorbeeld met het oog op de spoorwegveiligheid.

In het vierde lid staat in welke gevallen het bestuursorgaan de vergunning voor het in dienst stellen van spoorweginfrastructuur weigert, schorst of intrekt. Een weigerings-, schorsings- of intrekkingsbesluit heeft onmiddellijke werking. De infrastructuurbeheerder heeft tot taak om terstond de nodige maatregelen te treffen, opdat vanaf de datum van inwerkingtreding van het weigerings-, schorsing- of intrekkingsbesluit geen vervoer meer over de 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 weigering of intrekking.

Aan de hand van het vierde lid toetsen de personen die toezicht houden op de naleving (artikel 7.2, eerste lid, van de wet), ten behoeve van het vergunningverlenende bestuursorgaan of de verschillende subsystemen zodanig functioneren dat de spoorweginfrastructuur als één veilig geïntegreerd geheel werkt en voldoet aan de eisen.

Delegatiegrondslag is artikel 4.24, zesde lid, van de wet.

Artikel 4.11 tot en met 4.14 Eisen aan spoorvoertuigen
In de artikelen 4.11 tot en met 4.14 staan de technische eisen aan spoorvoertuigen op spoorwegen met gebruiksfunctie E of F. Delegatiegrondslag is artikel 4.25, derde lid, van de wet.

Artikel 4.15 Vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig: aanvraag
Op grond van artikel 4.15, eerste lid, moet de aanvrager bij de aanvraag van de vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig in verband met de eerste ingebruikname van het spoorvoertuig, een schriftelijke verklaring van de toezichthouder overleggen waaruit blijkt in hoeverre het spoorvoertuig voldoet aan de eisen die aan dat spoorvoertuig worden gesteld. Het gaat om voorschriften die in de wet en in de regeling staan. Zo moet het spoorvoertuig beschikken over eigenschappen die noodzakelijk zijn om veilig gebruik te kunnen maken van de spoorweginfrastructuur en mag het spoorvoertuig geen storingen of schade veroorzaken aan de infrastructuur, zoals bepaald in artikel 4.26, eerste lid, van de wet. Daarnaast moet het spoorvoertuig voldoen aan de regels ter bevordering van de toegankelijkheid van spoorvoertuigen voor mensen met een functiebeperking, zoals in dit besluit is bepaald. Tot slot moet het spoorvoertuig voldoen aan andere, voor het specifieke spoorvoertuig geldende eisen die uit deze regeling volgen.

De spoorwegonderneming levert daarnaast een informatiedossier aan waarin de technische specificaties van het spoorvoertuig worden beschreven en waaruit blijkt dat het spoorvoertuig voldoet aan de eisen van de spoorweginfrastructuur (tweede lid). Hiermee kan de infrastructuurbeheerder nagaan of het spoorvoertuig geschikt is om veilig dienst te doen op de spoorweg en kan de toezichthouder schriftelijk verklaren in hoeverre het spoorvoertuig voldoet aan de eisen. Vervolgens kan het verantwoordelijke bevoegd gezag een vergunning afgeven voor de indienststelling van het spoorvoertuig, als deze over de eigenschappen beschikt om veilig over de spoorweg te rijden. In het informatiedossier staan de technische specificaties van het spoorvoertuig en enige maatschetsen. Dit is nader uitgewerkt in de ministeriële regeling die op dit besluit is gebaseerd (zesde lid, onderdeel a). Hoe de gevraagde gegevens worden beschreven

wordt aan de spoorwegonderneming zelf gelaten. Waar nodig wordt onderscheid gemaakt tussen de spoorvoertuigen bestemd voor het vervoer van personen en spoorvoertuigen die daar niet voor bestemd zijn. Aan het informatiedossier dat aangeleverd wordt voor nieuwe spoorvoertuigen worden andere eisen gesteld dan aan het informatiedossier dat geleverd wordt voor spoorvoertuigen die 'slechts' aanmerkelijk gewijzigd worden. Bij verbouwing van een bestaand spoorvoertuig worden namelijk alleen die onderdelen beschreven die wijzigen ten opzichte van het tijdstip van de meest recente vergunningverlening.

Ook ten behoeve van een vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig in verband met een aanmerkelijke wijziging moet een informatiedossier worden ingediend bij het betrokken bevoegd gezag en bij de toezichthouder (vierde lid). Het informatiedossier wordt aangeleverd zodat nagegaan kan worden of het veiligheidsniveau behouden blijft of verbeterd wordt. Aan de hand van het informatiedossier kan door de toezichthouder aangegeven worden of de wijziging aanvaardbaar is.

Voordat het betrokken bevoegd gezag overgaat tot het verlenen van de vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig voor eerste ingebruikname als bedoeld in artikel 4.26, eerste lid, onderdeel a, van de wet, wordt de infrastructuurbeheerder gehoord (derde lid). Het horen vindt plaats in verband met de afstemming van het spoorvoertuig met de spoorweginfrastructuur.

Delegatiegrondslag is artikel 4.26, zesde lid, van de wet.

Artikel 4.16 Goedkeuring type spoorvoertuig

Op grond van artikel 4.27 van de wet kan het betrokken bevoegd gezag een goedkeuring voor een type spoorvoertuig verlenen, om te voorkomen dat voor ieder afzonderlijk spoorvoertuig van hetzelfde type een voertuigvergunning moet worden aangevraagd. In artikel 4.16 is bepaald dat voor de indiening van de aanvraag van een dergelijke goedkeuring bij het betrokken bevoegd gezag, een verklaring van de toezichthouder is vereist, waarin staat in hoeverre het type spoorvoertuig aan de betreffende eisen voldoet (eerste lid). Voordat de goedkeuring wordt verstrekt, wordt de infrastructuurbeheerder gehoord (tweede lid)

Delegatiegrondslag van het artikel is 4.27, tweede lid, van de wet.

Artikel 4.17 Testritten

Artikel 4.17 gaat over testritten die worden uitgevoerd met het oog op de compatibiliteit tussen de spoorweginfrastructuur en het spoorvoertuig, het opdoen van ervaring met de spoorweg met gebruiksfunctie F of het spoorvoertuig op dat spoor, of het testen van procedures in het kader van het veiligheidsbeheersysteem, als bedoeld in artikel 4.26, vijfde lid, onderdeel a, van de wet.

Voor deze testen is geen veiligheidscertificaat vereist (eerste lid). De uitzondering is met name bedoeld voor het niet onnodig belasten van de infrastructuurbeheerder die de testritten uitvoert ten behoeve van het beheer en onderhoud van de spoorweg.

Voor de testen is evenmin een vergunning voor indienststelling van het spoorvoertuig vereist. Dit volgt uit artikel 4.26, eerste lid, jo 4.26, vijfde lid, onderdeel a, van de wet.

In de praktijk worden bij het testen van spoorvoertuigen de volgende stadia onderscheiden. Het eerste stadium is het testbedrijf, waarbij testritten worden uitgevoerd. Dit gebeurt met spoorvoertuigen ten aanzien waarvan nog niet een vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig is verleend. Tijdens de testritten mogen alleen mensen worden vervoerd die een professionele bijdrage leveren aan het testen. Er mogen dan geen reizigers worden vervoerd (tweede lid). Na geslaagde tests en als aan de andere voorwaarden is voldaan, wordt een vergunning voor indienststelling van het spoorvoertuig verleend, het tweede stadium. Vervolgens kan het proefbedrijf beginnen – met het inmiddels vergunde voertuig - , waarbij bijvoorbeeld het reizigerscomfort wordt beproefd. Dat is het derde stadium. Dit kan gebeuren met (niet-betalende) reizigers die weten dat er een proef gaande is. Het voerde stadium bestaat uit het exploiteren of daadwerkelijk in dienst stellen van het spoorvoertuig. De stadia worden in de regelgeving niet gemaakt, omdat dit geen juridische consequenties heeft. Immers, met vergunde spoorvoertuigen kan gewoon worden gereden.

Delegatiegrondslag is artikel 4.28 van de wet.

Artikel 4.20 Spoorweginfrastructuur
Gelet op artikel 4.20 is spoorweginfrastructuur zodanig aangelegd en onderhouden dat deze in voorkomend geval geschikt is voor gebruik door een spoorvoertuig dat van een aangrenzende spoorweg komt. Het artikel is bedoeld voor de situatie (voorkomend geval) dat een spoorweg met dezelfde of een andere gebruiksfunctie 'aantakt' op de spoorweg met gebruiksfunctie G of H.

Delegatiegrondslag is artikel 4.30 van de wet.

Hoofdstuk 5 Machinisten

Artikel 5.1 Erkenning keuringsinstituut
Artikel 5.1 regelt de erkenning en taken van een keuringsinstituut. In het eerste en tweede lid zijn de eisen opgenomen waaraan een keuringsinstituut moet voldoen om erkend te worden als een keuringsinstituut. Het derde lid stellen eisen met betrekking tot het personeel van een keuringsinstituut. Een keuringsarts en de klinisch psycholoog dienen ingeschreven te staan in het BIG-register. De eisen in het vierde lid, onderdelen a tot en met h, worden nader uitgewerkt in een ministeriële regeling (zevende lid). De eisen zien erop dat een keuringsinstituut in staat moet zijn om te voldoen aan de eisen die de machinistenrichtlijn aan een keuring stelt. Het vijfde en zesde lid hebben betrekking op de erkenningsverklaring, die in beginsel vijf jaar geldig is. Het hoofd van de NVi kan deze ook intrekken of schorsen, indien blijkt dat niet aan de voorwaarden voor erkenning wordt voldaan.

Artikel 5.2 Erkenning opleidingscentrum en examinator
In artikel 5.2 is de erkenning van opleidingscentra en examinatoren geregeld. Een opleidingsinstituut wordt door het hoofd van de NVi erkend overeenkomstig hoofdstukken 1 en 2 van het Besluit 2011/765/EU (eerste lid), waarbij het dient te voldoen aan de aanbevelingen 2 tot en met 14 en 18 tot en met 23 van Aanbeveling 2011/766/EU (vierde lid). De erkenning van een examinator geschiedt overeenkomstig dezelfde hoofdstukken 1 en 2 van Besluit 2011/765/EU (tweede lid) en aanbevelingen 26 tot en met 39 en 41 tot en met 48 van Aanbeveling 2011/766/EU (vijfde lid).

Artikel 5.3 Registers
Artikel 5.3 geeft invulling aan de registers bedoeld in artikel 5.8, derde lid, van de wet: de registers van erkende opleidingscentra, van erkende examinatoren, en van erkende

keuringsinstituten. Het register van machinistenvergunningen en bevoegdheidsbewijzen, dat het hoofd van de NVi eveneens bijhoudt, wordt reeds ingevuld door Beschikking 2010/17/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen 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.

Ten behoeve van een volledig register is de machinist verplicht om van iedere keuring of aanvullend medisch onderzoek de uitslag mede te delen aan de NVi, als de NVi zijn of haar machinistenvergunning heeft verstrekt. Dit dient de spoorwegveiligheid, omdat hiermee wordt geborgd dat een machinist in medisch opzicht in staat is het spoorvoertuig te besturen. Met 'de uitslag' wordt gedoeld op het resultaat van die keuring of dat aanvullend medisch onderzoek. Dat wil zeggen dat de machinist niet verplicht is om de medische gegevens te overleggen die aan de uitslag ten grondslag liggen, maar alleen is gehouden om de uitkomst (de conclusie) van de keuring of het aanvullend medisch onderzoek te verstrekken aan de NVi.

De verplichting is een aanvulling op artikel 4:2, tweede lid, van de Awb. Gelet op dat artikel verschaft de aanvrager van een besluit het bestuursorgaan de gegevens die voor de beslissing op de aanvraag nodig zijn en waarover de aanvrager redelijkerwijs de beschikking kan krijgen. Artikel 4:2, tweede lid, van de Awb heeft alleen betrekking op de aanvraag van een besluit, zoals de aanvraag van een machinistenvergunning of verlenging daarvan. Een dergelijke aanvraag vindt doorgaans eenmaal per tien jaar plaats, terwijl een keuring of aanvullend medisch onderzoek vaker, onafhankelijk van de (aanvraag tot) verlening of verlenging van de machinistenvergunning kan plaatsvinden. In verband hiermee is tot deze aanvullende verplichting besloten.

Artikel 5.4 Publicatie van registers
Dit artikel bepaalt dat er enkele gegevens gepubliceerd wordt uit de registers, bedoeld in artikel 5.8, derde lid, van de wet. Dit afschrift bevat de gegevens waarnaar wordt verwezen in artikel 5.8, het tweede tot en met het vierde lid, van de wet, voor de verschillende registers.

Hoofdstuk 6 PM

Hoofdstuk 7 Toezicht, handhaving en overige bepalingen

Artikel 7.1 In rekening brengen toezichtskosten decentrale spoorwegen
Op grond van artikel 7.1 van de wet wijst Onze Minister de personen aan die toezicht houden op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de wet. De aangewezen personen houden mede toezicht op de naleving van de regels ten aanzien van decentrale spoorwegen, op grond van artikel 7.2 van de wet. Zij voeren deze taak uit eigen beweging uit en op verzoek van de verantwoordelijke decentrale overheid. Het toezicht dat de NVi uit eigen beweging verricht is gericht op de verwezenlijking van een aanvaardbaar niveau van veiligheid en de instandhouding en verhoging van dit niveau. Bij toezicht dat de NVi op verzoek van het bestuursorgaan verricht kan het gaan om verscherpt toezicht, toegespitst op de lokale wensen van het bestuursorgaan. Voorbeelden daarvan zijn hogere frequentie van audits of technische controles.
De kosten van de werkzaamheden die worden verricht in verband met het uitvoeren van het toezicht worden jaarlijks in rekening gebracht bij gedeputeerde staten en het dagelijks bestuur (het eerste lid).

CONCEPT

Voor het uitoefenen van toezicht uit eigen beweging door de NVi, geldt een basistarief, vermeerderd met een kilometertarief (het tweede lid). Voor het uitoefenen van toezicht op verzoek van gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur, geldt een ander tarief (het derde lid). De tarieven worden bij ministeriële regeling vastgesteld, de Regeling tarieven transportsectoren.

Bij de vaststelling van de bedragen geldt vanzelfsprekend dat de geraamde baten niet boven de geraamde kosten mogen uitgaan (vierde lid).

Indien op grond van dit artikel 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.

Delegatiegrondslag is artikel 7.2, vierde lid, van de wet.

Artikel 7.2 Beboetbare feiten
Overtreding van één of meer van genoemde artikelen in dit artikel is aangemerkt als een beboetbaar feit als bedoeld in artikel 7.12, eerste lid, onderdeel b, of tweede lid, onderdeel b, van de wet. Daardoor kan ter zake een bestuurlijke boete worden opgelegd door de NVi of door gedeputeerde staten en het dagelijks bestuur (de decentrale overheid). Conform overheidsbeleid[25] wordt voor bestuurlijke sanctionering gekozen als het bestuursorgaan specialistische kennis heeft van de geldende regels of de gevolgen van de gedragingen en het veelal gaat om een afgebakende doelgroep, zoals spoorwegondernemingen of infrastructuurbeheerders. Omdat de NVi en de ACM ook toezicht houden, kunnen deze in één beweging door handhaven. Met het bestuursrecht kan bovendien een last onder dwangsom of een last onder bestuursdwang worden opgelegd. Daarmee wordt de overtreder gedwongen tot het herstellen of creëren van een veilige situatie en wordt het doel (veilig spoorverkeer) vaak sneller bereikt dan met strafrechtelijke sanctionering.

Delegatiegrondslag is artikel 7.12, vijfde lid, van de wet.

Artikel 7.3 Bestuurlijke basisboete en minimumboete
Artikel 7.3 betreft de hoogte van de bestuurlijke boetes die door de NVi, decentrale overheden of ProRail kan worden opgelegd in verband met overtredingen. De delegatiegrondslag is artikel 7.13, eerste jº vijfde lid, van de wet.
Voor de hoogte van de bestuurlijke boetes is onder meer aangesloten bij de maximale boetes die in de Wet op de economische delicten op vergelijkbare overtredingen van toepassing zijn.

Voor een natuurlijk persoon bedraagt de bestuurlijke boete overeenkomstig artikel 7.13, van de wet, ten hoogste het bedrag dat is vastgesteld voor de derde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht (de maximale boete). De boete kan worden gesteld op het bedrag dat is vastgesteld voor de tweede categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht (de minimale boete in het eerste lid). Er is niet gekozen voor een derde boetemogelijkheid: de mediale of basisboete. Die boete zou er in dit geval toe leiden dat de minimale boete zou worden

[25] Analyse van enige verschillen in rechtsbescherming en rechtspositie van de justitiabele in het strafrecht en in het bestuursrecht, van de Raad van State (Stcrt. 2015, nr. 30280), het antwoord van het Kabinet op het rapport 'Handhaven op niveau' (TK 1999-2000, 26800-VI nr. 67) en de Boetewijzer voor het bepalen van de maximumboete in wetgeving, 14 maart 2014 (IAK boetewijzer).

CONCEPT

gesteld op de eerste categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht, overeenkomstig aanwijzing 5.43, eerste lid, van de Aanwijzingen voor de Regelgeving.
Dat boetebedrag is echter te laag, gelet op het feit dat overtreding van enige materiële norm de spoorwegveiligheid in gevaar kan brengen, dus potentieel ernstige gevolgen heeft. Daarnaast speelt de gewenste afschrikwekkende werking een rol.

Voor een bedrijf bedraagt de bestuurlijke boete overeenkomstig artikel 7.13, tweede lid, van de wet ten hoogste het bedrag dat is vastgesteld voor de zesde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht. Met uitzondering van ProRail kan de maximale boete voor een bedrijf ook 10 % van de (gezamenlijke) omzet bedragen. Dit bedrag kan worden verhoogd tot een verdubbeling ervan in geval van recidive binnen vijf jaar (artikel 7.13, derde lid, van de wet). De boete kan worden gesteld op het bedrag dat is vastgesteld voor de vierde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht (de minimale boete, in het tweede lid). Ook hierbij geldt dat niet is gekozen voor een derde boetemogelijkheid omdat dat zou leiden tot een te lage minimale boete, gezien op de (mogelijke) gevolgen van de normovertreding en de gewenste afschrikwekkende werking van de boete.

Ingevolge artikel 7.13, vijfde lid, van de wet, kan worden onderscheiden in clusters van overtredingen waarvoor verschillende boetecategorieën gelden. Dit is overeenkomstig de Boetewijzer IAK.[26] Zo kan voor overtreding van voorschriften van een bestuursorgaan zoals de NVi (artikel 7:9 van de wet) of van de plicht tot gegevensverstrekking aan de toezichthouder (artikel 5:20, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht), worden volstaan met een lagere boete dan voor schending van materiële normen. In verband hiermee gelden voor de eerstgenoemde overtredingen wel drie boetecategorieën (het derde lid, onderdeel b, en vierde lid, onderdeel b). Voor deze overtredingen kan aldus een maximale boete, een basisboete of een minimale boete worden opgelegd. Voor de volledigheid dient te worden vermeld dat de extra boetecategorie ook van toepassing is op de boete die ProRail kan opleggen in geval van overtreding van artikel 7.9, voor zover het een krachtens artikel 1.14, vijfde lid, verleende ontheffing betreft (artikel 7.13, derde lid, van de wet).

Het voorgaande laat onverlet dat ingevolge artikel 5:46, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht, in bijzondere omstandigheden de boete lager kan worden vastgesteld.

Delegatiegrondslag is artikel 7.13, eerste lid, van de wet.

Hoofdstuk 8 Wijziging van andere regelingen

Artikel 8.7 Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer

De wijzigingen in het Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen hebben te maken met vervanging van de Spoorwegwet en de Wet lokaal spoor door de Spoorwegwet 20... De artikelnummers zijn daarop aangepast. In de nieuwe wet zijn de delegatiegrondslagen artikel 7.15, eerste en tweede lid, en 7.22, tiende lid, van de wet. Er is echter ook een inhoudelijk verschil. Het maximaal toelaatbare alcoholgehalte is verlaagd van 220 microgram per uitgeademende liter lucht naar 90 microgram per uitgeademde liter lucht (art. 8.PM artikel C), dan wel verlaagd van 0,5 milligram alcohol per millimeter bloed naar 0,2 milligram alcohol per milliliter bloed (art. 8.PM artikel A).

[26] Boetewijzer voor het bepalen van de maximumboete in wetgeving, 14 maart 2014 (IAK boetewijzer).

CONCEPT

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

CONCEPT