

Vergaderjaar 2000–2001

27 482

Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet)

Nr. 12

DERDE NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 14 mei 2001

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

A. In de considerans vervalt «95/19/EG,» en wordt «en 2000/00/EG» vervangen door:; 2001/14/EG en 2001/16/EG.

B. In de artikelen 1, onderdeel j, en 105, eerste lid, wordt «machinist» telkens vervangen door: bestuurder van een spoorvoertuig.

C. Artikel 1, onderdeel m, komt te luiden:

m. richtlijn 2001/14/EG: richtlijn nr. 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (PbEG L 75);

D. Artikel 1, onderdeel o, komt te luiden:

o. richtlijn 2001/16/EG: richtlijn nr. 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PbEG L 110);

E. In artikel 5, tweede lid, vervallen de zinsnede «ten aanzien van hogesnelheidsinfrastructuur alsmede» en het woord «andere».

F. In de artikelen 8, eerste lid en tweede lid, onderdeel a, 9, eerste lid, onderdeel a en b, 10, eerste lid, aanhef en onderdeel a, 11, eerste lid, onderdeel a, 12, tweede lid, 14, tweede lid, 15, 34, tweede lid, 35, eerste lid, onderdeel a en b, 37, eerste lid, aanhef en onderdeel a en tweede lid, 38, eerste lid, onderdeel a, 41, tweede lid, 42, 108, eerste en tweede lid, en 109, eerste lid, onderdeel a en b, tweede lid en vierde lid, wordt «2000/00/EG» telkens vervangen door: 2001/16/EG.

G. In artikel 13, tweede lid, wordt na «artikel 11, eerste» ingevoegd: of derde.

H. Artikel 18 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef van het eerste lid wordt «een afstand van» vervangen door: een afstand.

2. Voor de tekst van de onderdelen a, b en c van het eerste lid wordt telkens ingevoegd: van.

3. Het eerste lid, onderdeel d, komt te luiden:

d. die gelijk is aan de afstand tussen de bovenkant van de spoorstaaf en het maaiveld horizontaal gemeten vanaf de buitenste wand van de tunnel, in een verticale lijn tot het maaiveld, waarbij deze grenzen ten minste gelegen zijn op elf meter uit het hart van het spoor, indien het betreft een geboorde, ingegraven of afgezonken tunnel bij een hoofdspoorweg;

4. In het eerste lid, onderdeel e, wordt na «a tot en met d,» ingevoegd: van.

5. In het derde lid, wordt «ministeriële regeling» vervangen door: besluit van Onze Minister, gehoord de Spoorwegbeheersorganisatie,.

I. Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel c, wordt na «hoofdspoorweg» ingevoegd: , met uitzondering van een perron,.

2. In het tweede lid wordt, na «beheer» ingevoegd: , de uitoefening van een veiligheidsfunctie.

J. In artikel 24, vierde lid, wordt «kan» vervangen door «geeft» en vervalt «geven».

K. Aan artikel 31 wordt een lid toegevoegd, luidende:

7. Overtreding van de voorschriften, bedoeld in het vierde lid, is verboden.

L. Artikel 34 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid komt te luiden:

4. Tot het bewijs dat een spoorvoertuig is gecontroleerd op het voldoen aan de regels, bedoeld in artikel 36, eerste lid, onderdeel a, is een geldig inzetcertificaat vereist, afgegeven door de Spoorwegbeheersorganisatie.

2. Er worden drie leden toegevoegd, luidende:

5. De Spoorwegbeheersorganisatie kan het certificaat, bedoeld in het vierde lid, wijzigen of intrekken indien niet langer aan de regels, bedoeld in artikel 36, eerste lid, onderdeel a, wordt voldaan.

6. Het certificaat, bedoeld in het vierde lid, kan onder beperkingen worden afgegeven.

7. Bij ministeriële regeling kunnen categorieën van spoorvoertuigen worden aangewezen, waarop het vierde lid niet van toepassing is.

M. Artikel 36, eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:

b. de aanvraag, afgifte, wijziging, intrekking, vorm of inhoud van de EG-keuringsverklaringen, de goedkeuringscertificaten en de inzetcertificaten, bedoeld in artikel 34, en de aan die certificaten te verbinden voorschriften of beperkingen, alsmede over het registreren of bewaren van gegevens of documenten over de aanvraag, afgifte, wijziging of intrekking;.

N. Artikel 44 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het tweede lid wordt na «verbonden» toegevoegd: in het belang van een veilig en ongestoord gebruik van hoofdspoorwegen.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Overtreding van de voorschriften, bedoeld in het tweede lid, is verboden.

O. Artikel 45 komt te luiden:

Artikel 45

1. De spoorwegonderneming of de houder van een spoorvoertuig draagt er zorg voor dat de door hen gebruikte spoorvoertuigen, de uitrusting en de als zodanig aangewezen onderdelen daarvan tijdens het gebruik in het verkeer over de hoofdspoorwegen bij voortdurend blijven voldoen aan:

a. de toepasselijke technische specificaties inzake interoperabiliteit, bedoeld in artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 2000/16/EG, respectievelijk artikel 2, onderdeel g, van richtlijn 96/48/EG;

b. de eisen, bedoeld in de artikelen 35, tweede lid, 36, eerste lid, onderdeel a, of tweede lid, 38, tweede lid, of 39, tweede lid.

2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder houder van een spoorvoertuig verstaan degene die als eigenaar of anderszins beschikkingsbevoegde dit voertuig duurzaam als transportmiddel exploiteert.

P. In het tweede lid, onderdeel c, van artikel 46 wordt «ministeriële regeling gegeven» vervangen door: algemene maatregel van bestuur gestelde.

Q. In artikel 49, vierde lid, onderdeel b, vervalt «en de registratie».

R. Artikel 55, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a, wordt na «hoofdspoorwegen en» ingevoegd: andere.

2. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door een puntkomma, wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

d. in bij algemene maatregel van bestuur te bepalen gevallen, waarin de capaciteit wordt gebruikt door een ander dan de houder van de capaciteit, met inachtneming van bij de algemene maatregel van bestuur te stellen regels.

S. Artikel 56 komt te luiden:

Artikel 56

1. De Spoorwegbeheersorganisatie stelt jaarlijks, na overleg met belanghebbende spoorwegondernemingen, een verklaring op inzake de beschikbare capaciteit van de hoofdspoorwegen, hierna aan te duiden als netverklaring.

2. De netverklaring bevat de gegevens, bedoeld in artikel 3 en bijlage I van richtlijn 2001/14/EG en voorts:

a. de hoeveelheid en aard en het tijdschema van vrijvallen van de krachtens artikel 59, zesde lid, voorbehouden capaciteit;

b. de ingevolge artikel 58 verleende meerjarige rechten;

c. informatie omtrent schadevergoeding als bedoeld in artikel 65, derde lid;

d. in het geval, bedoeld in artikel 61, eerste lid, de verwachte ontwik-

keling van capaciteit en de wijze waarop knelpunten kunnen worden opgelost;

e. alle overige relevante informatie over toewijzing van capaciteit.

3. De Spoorwegbeheersorganisatie doet ten minste vier maanden voor de start van de procedure van toewijzing van capaciteit ten behoeve van de jaardienstregeling, mededeling van vaststelling van de netverklaring in de Staatscourant, onder vermelding van de wijze waarop de netverklaring, tegen vergoeding van de daaraan verbonden kosten, verkrijgbaar wordt gesteld.

4. De Spoorwegbeheersorganisatie brengt in de netverklaring de noodzakelijke wijzigingen aan en doet hiervan mededeling in de Staatscourant. Het tweede lid is voor wat betreft het verkrijgbaar stellen van toepassing op de gewijzigde netverklaring.

5. Een wijziging van artikel 3 van bijlage I van richtlijn 2001/14/EG gaat voor de toepassing van dit artikel gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven.

T. Artikel 57 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid vervalt.

2. Het derde lid wordt vernummerd tot tweede lid.

U. Artikel 58 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid, onderdeel d, wordt «beperkingen» vervangen door: overige beperkingen.

2. Onder vervanging van de punt aan het slot van het derde lid door een puntkomma, worden drie onderdelen toegevoegd, luidende:

- h. een vergoeding die door of aan de Spoorwegbeheersorganisatie verschuldigd is bij wijziging of intrekking van het besluit;
- i. de overige aan het besluit te verbinden voorschriften;
- j. de gevallen waarin het besluit kan worden ingetrokken.

V. Artikel 59 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het derde lid wordt toegevoegd:

, over de wijze waarop toewijzingsbesluiten worden bekendgemaakt, en kunnen regels worden gesteld over de weigering van capaciteit.

2. Onder vernummering van het zesde en zevende lid tot vijfde en zesde lid vervalt het vijfde lid.

W. Artikel 60 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt de zinsnede die aanvangt met «, met inachtneming van» en eindigt met «voorbehouden capaciteit».

2. Het derde lid komt te luiden:

3. Indien toepassing van het tweede lid niet tot verenigbaarheid van de aanvragen heeft geleid, worden de hoofdspoorwegen waarop de aanvragen betrekking hebben als overbelast aangemerkt en wijst de Spoorwegbeheersorganisatie, zo nodig in afwijking van de aanvragen, capaciteit toe met inachtneming van bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gestelde regels over de verdeling van capaciteit tussen of binnen bepaalde soorten gebruik. Artikel 59, vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.

X. Artikel 61 komt te luiden:

Artikel 61

1. Indien de Spoorwegbeheersorganisatie op grond van de ingevolge artikel 58, eerste lid, verleende meerjarige rechten met betrekking tot de toewijzing van capaciteit, de ingevolge artikel 59, vijfde lid, voor bepaald gebruik voorbehouden capaciteit of prognoses omtrent de ontwikkeling van capaciteit, verwacht dat de beschikbare capaciteit van de hoofdspoorwegen niet toereikend zal zijn voor het desbetreffende dienstregelingsjaar, merkt zij de desbetreffende hoofdspoorwegen voor dat dienstregelingsjaar als overbelast aan.

2. In het geval, bedoeld in het eerste lid, wijst de Spoorwegbeheersorganisatie voor de desbetreffende hoofdspoorwegen capaciteit toe overeenkomstig artikel 60, tweede en derde lid. Artikel 59, vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.

3. In het geval, bedoeld in het eerste lid, geeft de Spoorwegbeheersorganisatie in de netverklaring voor het daaropvolgende dienstregelingsjaar aan wat de verwachte ontwikkelingen in de capaciteit op desbetreffende hoofdspoorwegen zijn en op welke wijze knelpunten daarin, na afweging van de kosten en baten van de te nemen maatregelen, kunnen worden opgelost.

Y. Artikel 62 komt te luiden:

Artikel 62

1. Na toewijzing van capaciteit is de houder van die capaciteit aan de Spoorwegbeheersorganisatie een toewijzingsvergoeding verschuldigd. De verschuldigde toewijzingsvergoeding bestaat uit een basisbedrag en een opslag.

2. De tarieven van de toewijzingsvergoeding worden zodanig vastgesteld dat de begrote opbrengsten van de basisbedragen voor de Spoorwegbeheersorganisatie in een kalenderjaar overeenkomen met haar begrote kosten van capaciteitstoewijzing in dat kalenderjaar en dat de begrote opbrengsten van de opslagen niet meer bedragen dan haar begrote kosten die in dat jaar rechtstreeks voortvloeien uit het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur.

3. Als maatstaf voor het basisbedrag wordt het aantal aanvragen gehanteerd en kunnen de aangevraagde capaciteit en het tijdstip van de aanvraag worden gehanteerd. Met betrekking tot de maatstaven voor de opslag is artikel 66, derde en vierde lid, van overeenkomstige toepassing.

4. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld over de maatstaven voor het basisbedrag en de opslag van de toewijzingsvergoeding, de wijze waarop die vergoeding wordt vastgesteld alsmede de hoogte daarvan en worden regels gesteld over de inning.

Z. In artikel 64, eerste lid, wordt «percentage» vervangen door: deel.

AA. Artikel 66 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het tweede lid komt te luiden:

2. De tarieven van de vergoeding, bedoeld in het eerste lid, worden zodanig vastgesteld dat de begrote opbrengsten in een kalenderjaar ten minste overeenkomen met de begrote kosten voor de Spoorwegbeheersorganisatie die rechtstreeks voortvloeien uit het gebruik in dat jaar van de hoofdspoorweginfrastructuur.

2. In het vierde lid wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel e door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

f. de eigenschappen van de spoorweginfrastructuur die wordt gebruikt.

3. Onder vernummering van het vijfde tot en met zevende lid tot zevende tot en met negende lid, worden twee leden ingevoegd, luidende:

5. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld op basis waarvan in verband met bespaarde kosten korting wordt verleend op de in het eerste lid bedoelde vergoeding. De verleende korting bedraagt ten hoogste het bedrag aan werkelijk bespaarde kosten.

6. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kan een kortingsregeling worden vastgesteld om voor het gebruik van spoorweginfrastructuur de kosten in verband met milieu, ongevallen en infrastructuur waarvan wordt aangetoond dat zij in concurrerende takken van vervoer niet worden aangerekend, te compenseren voorzover deze kosten de overeenkomstige kosten van het spoorwegverkeer niet overschrijden.

4. In het zevende lid wordt na «optredende verstoringen» ingevoegd: en met het oog op verbetering van de prestaties van het spoorwernet,.

5. Het achtste lid komt te luiden:

8. Op verzoek van de gebruiker wordt de terzake van de door hem gebruikte capaciteit verschuldigde vergoeding, bedoeld in het eerste lid, verrekend, zo nodig met betaling van het verschil, met de ter zake van de toewijzing van die capaciteit verschuldigde opslagen die in de toewijzingsvergoeding zijn opgenomen.

6. In het negende lid wordt «het vijfde lid» vervangen door: het zevende lid.

BB. In de artikelen 67, eerste lid, 69, eerste lid, en 70, onderdeel f, wordt «machinisten» telkens vervangen door: bestuurders van een spoorvoertuig.

CC. In artikel 67, derde lid, komt de laatste volzin te luiden: Indien toegewezen capaciteit door onvoorziene omstandigheden niet door de houder kan worden gebruikt, zorgt de Spoorwegbeheersorganisatie voor een zo efficiënt mogelijke verkeersafwikkeling, waarbij zo mogelijk recht wordt gedaan aan de oorspronkelijke capaciteitstoe wijzing.

DD. Artikel 70 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de eerste volzin, wordt na «regels gesteld» ingevoegd: onder meer.

2. In onderdeel f wordt «bij storingen» vervangen door: in verband met storingen.

EE. In artikel 72, eerste lid, wordt «naar onregelmatigheden» vervangen door: naar andere onregelmatigheden.

FF. Artikel 73 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «op een door Onze Minister te bepalen plaats» vervangen door: te Utrecht.

2. Aan het eerste lid wordt een volzin toegevoegd, luidende: De Spoorwegbeheersorganisatie geeft uitvoering aan het beleid van het Rijk ten aanzien van het verkeer en vervoer over hoofdspoorwegen.

3. Het tweede lid komt te luiden:

2. De Spoorwegbeheersorganisatie heeft overeenkomstig de bij of krachtens deze wet gestelde regels, tot taak:
- a. de aanleg en het beheer van hoofdspoorwegen;
 - b. het verlenen van vergunningen en het afgeven van verklaringen in verband met de toegang tot het spoorverkeer en het veilig gebruik van het spoor;
 - c. het toewijzen van capaciteit en het innen van met toewijzing van capaciteit en gebruik van hoofdspoorwegen samenhangende vergoedingen;
het leiden van het verkeer over hoofdspoorwegen;
het leidinggeven aan het afwikkelen van de gevolgen bij ongevallen en incidenten;
 - f. het zorgdragen voor samenhang in de toepassing van veiligheidsvoorschriften en het bevorderen van een samenhangend en doelmatig optreden van diensten, instellingen en bedrijven, in het bijzonder op het terrein van de veiligheid van het spoorverkeer;
 - g. het op verzoek van Onze Minister uitvoeren van verkennende studies inzake de behoefte aan capaciteit van hoofdspoorwegen, mede ter voorbereiding van de strategische en tactische planning ter zake;
 - h. het verstrekken van verkeersinformatie en verkeersgerelateerde informatie aan spoorwegondernemingen en aan Onze Minister;
 - i. het maken van milieueffectrapporten als bedoeld in artikel 7.8b van de Wet milieubeheer voor activiteiten ten aanzien van hoofdspoorwegen;
 - j. het verwerven van gronden, op eigen naam of op verzoek van Onze Minister namens de Staat, ten behoeve van de aanleg of het beheer van hoofdspoorweginfrastructuur.

GG. Na artikel 73 wordt een opschrift ingevoegd, luidende:

§ 1a. De inrichting van de Spoorwegbeheersorganisatie.

HH. Artikel 74 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «bestuur dat » vervangen door «raad van toezicht die» en wordt na «onder wie een» ingevoegd: door Onze Minister aangewezen.

2. Het vierde lid komt te luiden:

4. Het lidmaatschap van de raad van toezicht is niet verenigbaar met:
- a. het lidmaatschap van de directie;
 - b. de functie van eigenaar of bestuurder van een spoorwegonderneming of het uit andere hoofde werkzaam zijn ten behoeve van een spoorwegonderneming;
 - c. andere bij ministeriële regeling aangewezen functies of werkzaamheden.

3. In het vijfde lid wordt «het bestuur» vervangen door: de raad van toezicht.

II. Artikel 75 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «secretaris» vervangen door: directie die bestaat uit een directievoorzitter en een bij ministeriële regeling te bepalen aantal directeuren.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. De raad van toezicht benoemt, schorst en ontslaat de voorzitter en de andere leden van de directie. De andere medewerkers worden benoemd, geschorst en ontslagen door de directie.

3. Het derde lid vervalt.

4. Het vierde lid wordt vernummerd tot derde lid.

5. In het derde lid wordt de zinsnede «het personeel van de Spoorwegbeheersorganisatie» vervangen door: de directie en de andere medewerkers van de Spoorwegbeheersorganisatie.

JJ. Na artikel 75 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 75a

1. De raad van toezicht ziet toe op de werkzaamheden van de directie en staat haar met raad terzijde.

2. Bij de vervulling van zijn taak richt de raad van toezicht zich naar het belang van de behoorlijke vervulling van de wettelijke taken van de Spoorwegbeheersorganisatie.

Artikel 75b

1. De directie is belast met de dagelijkse leiding van de Spoorwegbeheersorganisatie en is verantwoording schuldig aan de raad van toezicht. Zij draagt zorg voor de goede uitvoering van de taken van de Spoorwegbeheersorganisatie.

2. De directie oefent alle bij of krachtens wet aan de Spoorwegbeheersorganisatie toegekende bevoegdheden uit en vertegenwoordigt de Spoorwegbeheersorganisatie in en buiten rechte.

KK. Artikel 76 komt te luiden:

Artikel 76

1. De raad van toezicht stelt een bestuursreglement vast. Het bestuursreglement bevat in ieder geval regels omtrent de werkwijze van de raad van toezicht, de vervulling van taken en uitoefening van bevoegdheden door de directie, alsmede de hoofdlijnen van de inrichting van de organisatie. In het bestuursreglement wordt voorts bepaald welke besluiten van de directie de goedkeuring van de raad van toezicht behoeven en in welke gevallen de directie in ieder geval advies vraagt aan de raad van toezicht.

2. Het bestuursreglement behoeft de goedkeuring van Onze Minister.

3. De directie maakt het bestuursreglement openbaar door plaatsing in de Staatscourant en door terinzagelegging bij de Spoorwegbeheersorganisatie.

LL. Na artikel 76 wordt een opschrift ingevoegd, luidende:

§ 1b. Het verstrekken van inlichtingen en het verrichten van een uitvoeringstoets.

MM. In de artikelen 77, eerste lid, en 86, tweede lid, wordt «zijn» telkens vervangen door: haar.

NN. In artikel 77, tweede lid, vervalt na «als bedoeld in het eerste lid» de komma.

OO. Artikel 79 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «een ontwerp voor een werkprogramma» vervangen door: het door de raad van toezicht vastgestelde beleidsplan.

2. Het tweede lid komt te luiden:
 2. Het beleidsplan bevat ten minste:
 - a. een beschrijving van de organisatie en de personeelsbezetting en van de voorziene ontwikkeling daarin;
 - b. een meerjarige visie op investeringen, instandhoudingsprogramma's en beleidsontwikkelingen.
3. Het derde tot en met het vijfde lid vervallen.

PP. Na artikel 81 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 81a

Ten minste twee maal per jaar en voorts zo dikwijls als de raad van toezicht of de voorzitter van de directie dit nodig acht, komen de raad van toezicht en de directie in gezamenlijke vergadering bijeen ter bespreking van het gevoerde en te voeren algemeen beleid.

QQ. In artikel 83, eerste lid, wordt «werkprogramma» vervangen door: beleidsplan.

RR. Artikel 84 komt te luiden:

Artikel 84

De Spoorwegbeheersorganisatie legt jaarlijks voor 1 september van het jaar dat voorafgaat aan het begrotingsjaar een werkprogramma en begroting voor het daarop volgende kalenderjaar en een meerjarenraming voor ten minste vier op het begrotingsjaar volgende jaren voor aan Onze Minister. Het werkprogramma en de begroting behoeven de goedkeuring van Onze Minister.

SS. Artikel 85 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt de zinsnede «het werkprogramma, het in artikel 80 bedoelde overleg en de begroting, bedoeld in artikel 84» vervangen door: het in artikel 80 bedoelde overleg, het werkprogramma en de begroting, bedoeld in artikel 84, ten laste van het Infrastructuurfonds.

2. Het derde lid komt te vervallen.

3. Onder vernummering van het tweede tot vierde lid worden twee leden ingevoegd, luidende:

2. Voor zover de Spoorwegbeheersorganisatie is of wordt belast met meerjarige projecten of programma's voor de aanleg van nieuwe hoofdspoorweginfrastructuur of ingrijpende vernieuwingen daarvan, zal Onze Minister bij het verlenen van de project- of programmaopdracht een kasschema van de beschikbaarstelling van de middelen vaststellen.

3. Onze Minister maakt aan de Spoorwegbeheersorganisatie jaarlijks voor 1 juli het bedrag bekend van de geldmiddelen die naar verwachting voor het komende begrotingsjaar aan haar ter beschikking zullen worden gesteld, waarbij rekening wordt gehouden met de kasschema's van de in uitvoering zijnde projecten en programma's. In overleg met de Spoorwegbeheersorganisatie kunnen op basis van de voortgang van de projecten en programma's de kasschema's worden bijgesteld.

4. In het vierde lid wordt «het eerste lid» vervangen door: het eerste tot en met het derde lid.

5. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
5. Afwijking van het werkprogramma of de begroting is slechts mogelijk na toestemming door Onze Minister.

TT. In de aanhef van artikel 90, eerste lid, wordt na de zinsnede «Bij koninklijk besluit» ingevoegd:, gehoord de Spoorwegbeheersorganisatie,.

UU. In artikel 93, eerste lid, wordt voor «34» ingevoegd: 31, zevende lid,.

VV. In de artikelen 93, eerste lid, en 96, eerste lid, onderdeel b, wordt «112» telkens vervangen door: 112, tweede lid.

WW. In de artikelen 106, tweede lid, 108, eerste lid, en 111 wordt «95/19/EG» telkens vervangen door: 2001/14/EG.

XX. In artikel 115, eerste lid, vervalt de laatste volzin.

YY. In artikel 124, onderdeel B, wordt na «13,» ingevoegd «31, zevende lid,», wordt na «34, eerste » ingevoegd «en vierde» en wordt na «43,» ingevoegd «44, derde lid,».

ZZ. Artikel 126 wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen B, C en D worden geletterd tot D, E en F.

2. Na onderdeel A wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

B. In artikel 105 wordt «spoor-, tram- of metrobaan» vervangen door: spoorweginfrastructuur.

2. Na onderdeel B wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

C. In de artikelen 105 en 107 wordt «spoor-, tram- of metrowegen» vervangen door: spoorwegen.

AAA. Na artikel 126 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 126a

De Wet Infrastructuurfonds wordt als volgt gewijzigd:

In artikel 1, onderdeel h, wordt «het railverkeer» vervangen door: het verkeer over spoorwegen.

BBB. Na artikel 132 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 132a

De Wet Raad voor de Transportveiligheid wordt als volgt gewijzigd:

a. Artikel 1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel j, komt te luiden:

j. spoorwegongeval: elk voorval op een spoorweg, waarbij dodelijk letsel of schade van betekenis is veroorzaakt.

2. In onderdeel n, wordt «railweg-» vervangen door: spoorweg-.

3. In onderdeel o, onder 3, wordt railweg vervangen door: spoorweg.

b. In onderdeel c van artikel 4 wordt «railwongevallen» vervangen door: spoorwongevallen.

CCC. Artikel 134 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel b, onder 1°, wordt «artikel 56» vervangen door: de artikelen 34, vierde tot en met zesde lid, en 56.

2. In de onderdelen b en c wordt «Verkeersleiding b.v.» telkens vervangen door: Railverkeersleiding b.v.

DDD. In artikel 135 wordt na «74 tot en met 76» ingevoegd: , 81.

EEE. Na artikel 145 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 145a

1. Onze Minister en de bestuurders van de in artikel 134 genoemde vennootschappen stellen gezamenlijk een lijst vast van de namen en functies van de personen die krachtens arbeidsovereenkomst naar burgerlijk recht behoren tot het personeel dat tot en met 1 januari 2005 was belast met de uitvoering van de taken die met ingang van 1 januari 2005 aan de uitvoeringsinstelling zijn opgedragen.

2. Met ingang van 1 januari 2005 zijn de personeelsleden van de in artikel 134 genoemde vennootschappen van wie naam en functie zijn vermeld op de in het eerste lid bedoelde lijst, van rechtswege op gelijke voorwaarden in dienst van de Spoorwegbeheersorganisatie.

3. De overgang van personeelsleden ingevolge het tweede lid wordt aangemerkt als de overgang van een onderneming, bedoeld in artikel 662 van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek. De artikelen 662 tot en met 665 van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek zijn niet van toepassing ten aanzien van de bestuurders van de in artikel 134 genoemde vennootschappen.

4. Met ingang van 1 januari 2005 is in afwijking van artikel 75, derde lid, het personeel van de Spoorwegbeheersorganisatie, tot een bij algemene maatregel van bestuur te bepalen datum werkzaam krachtens arbeidsovereenkomst naar burgerlijk recht. Het personeel is tot die datum geen overheidswerknemer in de zin van artikel 2, eerste lid, van de Wet privatisering Abp.

5. De personen die op de in het eerste lid bedoelde datum behoren tot het personeel van de Spoorwegbeheersorganisatie, zijn met ingang van de op grond van het vierde lid bij algemene maatregel van bestuur bepaalde datum van rechtswege aangesteld als ambtenaar in dienst van de Spoorwegbeheersorganisatie met een rechtspositie die in totaliteit ten minste gelijkwaardig is aan die welke voor elk van hen gold krachtens zijn arbeidsovereenkomst naar burgerlijk recht.

FFF. In artikel 157 wordt «de artikelen 79 en» vervangen door: artikel.

GGG. Artikel 160 vervalt.

TOELICHTING

Algemeen

Deze nota van wijziging strekt ertoe het onderhavige wetsvoorstel op verschillende punten aan te passen. Een belangrijk deel van de wijzigingen is technisch of redactioneel van aard. Voor een aantal aanpassingen is aanleiding gevonden in de opmerkingen en vragen in het

verslag van de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2000/2001, 27 482, nr. 10). Deze aanpassingen worden toegelicht in de nota naar aanleiding van het verslag en het onderdeelsgewijze deel van de toelichting. Ook zijn enige aanpassingen (onderdelen GG tot en met TT) doorgevoerd die verband houden met het resultaten van het overleg dat met de taakorganisaties is gevoerd over het Hoofdstuk 5 van dit wetsvoorstel (De Spoorwegbeheersorganisatie).

Hieronder worden de verschillende wijzigingen afzonderlijk toegelicht.

Onderdeelsgewijs

Onderdelen A, C, D, F en WW

Dit onderdeel bevat een aanvulling van het wetsvoorstel in verband met de definitieve vaststelling de volgende twee richtlijnen:

– richtlijn nr. 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (PbEG L 75)(hierna: richtlijn 2001/14/EG) . Deze richtlijn is in de plaats gekomen van richtlijn 95/19/EG.

– richtlijn nr. 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PbEG L 110).

Onderdelen B en BB

Deze onderdelen betreffen een redactionele wijziging. De wijziging betreft een techniekonafhankelijke aanduiding van de bestuurder van een spoorvoertuig. Het aanvankelijk gebruikte begrip «machinist» is te zeer verbonden met de techniek van de stoom- of diesellocomotief. Bovendien is het begrip «machinist» niet geschikt voor de aanduiding van de bestuurder van een metrotrein (thans «metrobestuurder» genaamd) of een tram (thans ook wel «wagenvoerder» genaamd).

Onderdeel E

De wijziging van artikel 5, tweede lid, betreft een redactionele aanpassing waardoor de formulering meer in overeenstemming is met artikel 90, eerste lid.

Onderdeel H

Dit onderdeel bevat aanpassingen van artikel 18. De wijziging van artikel 18, eerste lid, onderdeel d, houdt verband met de omstandigheid dat de diepte waarop een spoortunnel gelegen is per concreet geval aanmerkelijk verschilt. In het derde lid wordt in plaats van een ministeriële regeling gekozen voor een besluit van de minister, omdat het steeds om een afwijking in een concreet geval zal gaan.

Onderdeel I

De redactie van artikel 20, eerste lid, onderdeel c, is aangepast om duidelijk te maken dat dit verbod geen betrekking heeft op de reiziger die op het perron staat te wachten.

Daarnaast is de redactie van het tweede lid aangepast, zodat het verbod van het eerste lid eveneens niet van toepassing is op personen die binnen het spoorbedrijf een veiligheidsfunctie vervullen. Op deze wijze wordt onder meer voorkomen dat een bestuurder van een spoorvoertuig die

voorafgaand aan zijn dienst langs de spoorweg naar een trein loopt, in overtreding is.

Onderdeel J

Dit onderdeel behelst een aanpassing van de in het voorgestelde artikel 24, vierde lid, geregelde bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat om aanwijzingen te geven, ingeval de toegang tot perrons, laad- en losplaatsen of ter plaatse aanwezige spoorvoertuigen in het geding is. Met de wijziging wordt beoogd de bevoegdheid van de minister beter te verwoorden. Voor een nadere toelichting wordt korthedshalve verwezen naar de nota naar aanleiding van het verslag.

Onderdeel K

Bij het opstellen van het wetsvoorstel is het niet nodig gevonden om het niet bezitten van een geldige bedrijfsvergunning of veiligheidsattest rechtstreeks strafbaar te stellen. Achtergrond daarvan is dat het stelsel van de capaciteitstoewijzing regelt dat een spoorwegonderneming die niet over deze documenten beschikt, geen capaciteit toegewezen zal krijgen. Het rijden zonder daarvoor toegewezen capaciteit is ingevolge artikel 55 gesanctioneerd. Het is evenwel mogelijk dat een spoorwegonderneming weliswaar beschikt over een veiligheidsattest, maar de aan het attest verbonden voorschriften niet naleeft. Een dergelijke gedraging is thans op grond van het in dit onderdeel voorgestelde artikel 31, zevende lid, verboden. Overtreding van het verbod is als economisch delict strafbaar gesteld in artikel 124 (onderdeel YY).

Onderdeel L

In dit onderdeel wordt het voorgestelde artikel 34 op enkele punten gewijzigd.

De wijzigingen zijn noodzakelijk om het risico zo beperkt mogelijk te houden dat de Nederlandse spoorweginfrastructuur beschadigd raakt of dat storingen in de gebruikte beveiligingssystemen optreden door het gebruik van niet met deze infrastructuur compatibele spoorvoertuigen. Dit risico zal in elk geval blijven bestaan zolang de interoperabiliteit van de spoorwegsystemen in de lidstaten en in de staten die partij zijn bij het COTIF-Verdrag nog niet volledig is gerealiseerd. Daarom zal althans voorlopig elk spoorvoertuig waarmee op de Nederlandse infrastructuur zal worden gereden, voorzien moeten zijn van een geldig certificaat waaruit het compatibel zijn kan blijken. De Spoorwegbeheersorganisatie is als beheerder van de Nederlandse spoorweginfrastructuur de meest aangewezen instantie om dit certificaat af te geven. Het heeft evenwel geen zin een dergelijk certificaat te verlangen in gevallen waarin zulks niet nodig is. Daarom kunnen bij ministeriële regeling categorieën van spoorvoertuigen worden aangewezen waarvoor een inzetcertificaat niet vereist is. De compatibiliteitseisen worden in een wettelijke regeling vastgelegd enerzijds om de vervoerders in staat te stellen daarmee bij de planning van hun reizen rekening te kunnen houden en anderzijds om toetsing door de rechter bij een eventueel beroep mogelijk te maken. Gelet op de verscheidenheid van de aard en inrichting van de diverse baanvakken van de Nederlandse infrastructuur en op eventuele wijzigingen daarvan kan de Spoorwegbeheersorganisatie de certificaten wijzigen of intrekken dan wel daaraan beperkingen verbinden.

Onderdeel M

De in dit onderdeel vervatte wijziging van het voorgestelde artikel 36 is deels een gevolg van de opname van het inzetcertificaat in artikel 34, vierde lid, en deels een rectificatie in verband met het ontbreken van een basis voor het wijzigen of intrekken van de andere certificaten, bedoeld in artikel 34.

Onderdeel N

Ter vermijding van misverstand en uit een oogpunt van rechtszekerheid en toetsbaarheid is de in het voorgestelde artikel 44 verleende ontheffingsbevoegdheid geclausuleerd overeenkomstig de doelstellingen van de wet. Het verbinden van voorschriften aan een ontheffing heeft weinig effect, indien de overtreding van deze voorschriften niet van een sanctie is voorzien. Daartoe is in dit onderdeel een derde lid toegevoegd. Door middel van een wijziging van artikel 124 (onderdeel YY) is overtreding van verbod strafbaar gesteld als economisch delict.

Onderdeel O

De vervanging van artikel 45 heeft twee redenen. In de eerste plaats wordt in de internationale regelgeving naast de spoorwegonderneming ook de houder van een spoorvoertuig aansprakelijk gesteld voor het voldoen aan de eisen als in dit artikel bedoeld. Deze houder diende te worden toegevoegd. Het begrip houder wordt daarbij gedefinieerd zoals dat in het COTIF-Verdrag is geschied. Deze definitie is opgenomen in het tweede lid van dit artikel. In de tweede plaats bleken een aantal verwijzingen niet meer te kloppen. Een en ander bracht een groot aantal wijzigingen van dit artikel met zich, zodat vanwege de duidelijkheid is gekozen voor een vervanging daarvan.

Onderdeel P

De reden voor de wijziging in artikel 46, tweede lid, onderdeel c, waarbij een ministeriële regeling wordt vervangen door een algemene maatregel van bestuur, is dat het niet nodig is om de nadere regels op twee niveau's vast te leggen. Thans wordt volstaan met uitwerking in een algemene maatregel van bestuur.

Onderdeel Q

Voorzover het gaat om attesthouders die een veiligheidszorgsysteem toepassen, kunnen nadere regels met betrekking tot de registratie van bedrijfspassen worden gesteld in het kader van het veiligheidszorgsysteem; in die gevallen waarin dat niet mogelijk is, kunnen nadere regels met betrekking tot de registratie van bedrijfspassen worden gesteld in de op grond van artikel 50 te stellen regels over de bedrijfsvoering en de organisatiestructuur van degene onder wiens gezag binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend.

De in het voorgestelde artikel 49, vierde lid, onderdeel b, voorziene basis voor nadere regels met betrekking tot de registratie van bedrijfspassen is derhalve overbodig.

Onderdelen R en T

De eerste aanpassing van het voorgestelde artikel 55 beoogt te verduidelijken dat «ongevallen en incidenten» (bijzondere) categorieën zijn, deel uitmakend van de algemene categorie: onregelmatigheden in de afwikkeling van het spoorverkeer waarbij de veiligheid van het spoor-

verkeer of van daarbij betrokken personen in gevaar gebracht zou kunnen worden.

Artikel 13, derde lid, van richtlijn 2001/14/EG staat het overdragen van capaciteit niet toe. Wel kan capaciteit in een bepaald geval door een ander dan de aanvrager worden gebruikt. Hierbij kan gedacht worden aan de situatie dat een operator of verlader capaciteit heeft toegewezen gekregen en deze laat gebruiken door een bepaalde goederenvervoerder. Voor de operator is het ook praktisch van belang dat hij deze capaciteit niet formeel hoeft over te dragen, aangezien het kan voorkomen dat hij gedurende het jaar een andere goederenvervoerder op een toegewezen pad wil laten rijden. In dat geval zou het ongewenst zijn dat hij door overdracht niet meer zelf over deze capaciteit zou kunnen beschikken.

In verband hiermee is het voorgestelde artikel 57, tweede lid, aangepast, waarbij er uit oogpunt van systematiek voor gekozen is om dit lid over te brengen naar het voorgestelde artikel 55, tweede lid, onderdeel d.

Onderdeel S

Dit artikel is verder afgestemd op artikel 3 en bijlage I van richtlijn 2001/14/EG. Daarbij is gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing naar de richtlijn, zodat eventuele wijzigingen in de netverklaring direct doorwerken in de wet en geen delegatie van het stellen van nadere regels omtrent de netverklaring nodig is. In het tweede lid zijn elementen genoemd die de Spoorwegbeheersorganisatie in aanvulling op de gegevens die de richtlijn voorschrijft, in de netverklaring opneemt. Ten opzichte van het oorspronkelijke wetsvoorstel zijn enkele elementen die betrekking hadden op beperkingen in de beschikbaarheid van infrastructuur (zowel op grond van milieuvoorschriften als op grond van voorschriften uit de Spoorwegwet zelf) uit het artikel geschrapt. Deze elementen zijn alle te brengen onder punt 2, onderdeel f, van bijlage I van de richtlijn, dat ten algemene voorschrijft dat beperkingen inzake het gebruik van de infrastructuur in de netverklaring moeten worden vermeld.

Ingevolge artikel 3, derde lid, van richtlijn 2001/14/EG is in het vierde lid van artikel 56 opgenomen dat de Spoorwegbeheersorganisatie de noodzakelijke wijzigingen in de netverklaring aanbrengt. Het gaat hierbij in elk geval om wijzigingen in de onderdelen van de netverklaring die genoemd zijn in bijlage I van de richtlijn, zoals nieuw beschikbaar gekomen infrastructuur, wijzigingen in de aanvraag en toewijzingsprocedure, wijzigingen in de tarieven en grondslagen voor de gebruiks- en toewijzingsvergoeding ed.

Onderdeel U

Deze aanpassing van het voorgestelde artikel 58 maakt duidelijk dat aan een besluit inzake de toewijzing van capaciteit ook (andere) beperkingen en voorschriften kunnen worden verbonden, dat het besluit kan worden ingetrokken (bijvoorbeeld indien de daaraan verbonden voorschriften niet worden nageleefd) en dat ter zake krachtens het derde lid regels kunnen worden gesteld. Voorts is onderdeel h opgenomen als basis voor implementatie van artikel 17, vierde lid, van de richtlijn 2001/14/EG, dat een boeteregeling bij tussentijdse wijziging of beëindiging van het recht mogelijk maakt.

Onderdelen V, W en X

De wijzigingen in de artikelen 59, 60 en 61 strekken ertoe deze bepalingen nader af te stemmen op de regels over capaciteitstoewijzing bij overbelaste infrastructuur uit richtlijn 2001/14/EG. De richtlijn schrijft voor dat de infrastructuurbeheerder ingeval de aanvragen voor capaciteit

niet verenigbaar zijn en niet door coördinatie (overleg en aanpassing van de aanvragen) gehonoreerd kunnen worden, de infrastructuur overbelast verklaart. In dat geval moet een capaciteitsanalyse worden verricht en moeten maatregelen voor oplossing van de overbelasting worden genomen. Deze zullen in de netverklaring over het dienstregelingsjaar volgend op het jaar waarin zich de overbelasting voordoet, worden opgenomen. De Spoorwegbeheersorganisatie heeft tevens de mogelijkheid om, indien uit de toekenning van meerjarige rechten en uit de reservering van capaciteit voor onderhoud al blijkt dat de verwachte aanvragen niet gehonoreerd zullen kunnen worden, de infrastructuur bij voorbaat overbelast te verklaren. Ook dan gelden bij de toewijzingsprocedure de bijzondere bepalingen van artikel 60, tweede en derde lid, en de verplichting om maatregelen ter opheffing van de overbelasting op te nemen in de netverklaring.

De wijziging van artikel 60, eerste lid, heeft als reden dat de in de te schrappen zinsnede opgenomen normering al in artikel 59, tweede lid, is neergelegd.

Onderdeel Y

Met de voorgestelde wijziging van artikel 62 wordt het tweeledige karakter van de toewijzingsvergoeding tot uitdrukking gebracht. De toewijzingsvergoeding dient in de eerste plaats om de kosten in verband met de toewijzing van capaciteit door middel van het basisbedrag op de aanvragers te verhalen. De toewijzingsvergoeding dient in de tweede plaats om een efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen. In artikel 12 van richtlijn 2001/14/EG is deze doelstelling van de toewijzingsvergoeding neergelegd. De verschuldigde opslag is een voorheffing van de gebruiksvergoeding aangezien de opslag ter zake van gebruikte capaciteit op basis van het voorgestelde artikel 66, achtste lid, met de verschuldigde gebruiksvergoeding verrekend kan worden. De verschuldigde opslag ter zake van toegewezen doch niet gebruikte capaciteit kan niet worden verrekend met de verschuldigde gebruiksvergoeding.

Onderdeel Z

Aangezien de in te trekken of te wijzigen capaciteit niet per se een percentage maar ook een of meer paden kan betreffen, is dit artikel terminologisch aangepast.

Onderdeel AA

Met het nieuwe tweede lid van artikel 66 wordt meer recht gedaan aan de artikelen 7, derde en zesde lid, en 8, eerste en tweede lid, van richtlijn 2001/14 EG. Op basis van deze artikelen dienen de tarieven van de gebruiksvergoeding zodanig hoog te zijn dat in ieder geval de begrote, direct met gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur samenhangende kosten daarmee worden verhaald.

Op basis van het nieuwe vierde lid, onderdeel f, kan ook de gebruiksvergoeding worden gedifferentieerd naar de eigenschappen van de gebruikte spoorweginfrastructuur. Op deze wijze wordt een rechtvaardiger kostentoedeling gerealiseerd aangezien de gebruiker meer wordt aangeslagen voor de daadwerkelijk door hem gebruikte spoorweginfrastructuur. Met het voorgestelde vijfde lid is invulling gegeven aan artikel 9 van de richtlijn. Op basis van dit artikel kunnen positieve financiële prikkels worden gegeven aan handelingen van gebruikers die leiden tot besparing van kosten.

Met het voorgestelde zesde lid wordt invulling gegeven aan artikel 10 van richtlijn 2001/14/EG. Op basis hiervan kan voor de lagere externe kosten in verband met milieu en ongevallen van het spoorwegverkeer in

vergelijking met de concurrerende takken van vervoer een korting op de gebruiksvergoeding worden verleend. Het moet gaan om kosten die ook in de concurrerende takken van vervoer niet worden doorberekend. De korting kan niet meer bedragen dan het verschil in niet doorberekende externe kosten. De eventueel aan een spoorwegonderneming te verlenen korting zal afhankelijk zijn van de veiligheid en de milieuvriendelijkheid van het gebruikte type trein.

In het voorgestelde zevende lid is in lijn met artikel 11 van de richtlijn neergelegd dat de correctieregeling ook aangewend kan worden om de prestaties van het spoorwegnet te verbeteren. Het zal op basis van de correctieregeling mogelijk zijn om een bijtelling op de gebruiksvergoeding vast te stellen voor goede paden met relatief weinig tussenstops en een aftrek voor paden met relatief veel tussenstops.

Op deze wijze wordt een financiële prikkel geboden om alleen dan goede paden aan te vragen indien dit vanuit bedrijfseconomische overwegingen noodzakelijk is, bijvoorbeeld in het geval van vervoer van bederfelijke waar.

De ondernemingen waarvoor geen bedrijfseconomische noodzaak voor een goed pad aanwezig is, kunnen door de keuze voor een slecht pad een kostenbesparing bewerkstelligen. Door de voorgestelde verruiming van de correctieregeling worden een goede allocatie en daarmee de prestaties van het spoorwegnet bevorderd.

De wijziging in het achtste lid vloeit voort uit de aanpassing van artikel 62. Voor een nadere uiteenzetting wordt dan ook verwezen naar de toelichting op onderdeel Y.

Onderdeel CC

Het voorgestelde artikel 67, derde lid, gaf aan dat de Spoorwegbeheersorganisatie in onvoorziene omstandigheden (ongevallen, storingen) de verkeersafwikkeling zo veel mogelijk conform de capaciteitstoewijzingen afwikkelt. In de praktijk komt het echter vaak voor dat met het oog op een zo efficiënt mogelijke verkeersafwikkeling – waarmee de schade van vertragingen en dergelijke voor alle betrokken vervoerders wordt beperkt – juist moet worden afgeweken van de capaciteitstoewijzing. Met het oog daarop heeft Railverkeersleiding, die voor de noodplannen in zulke onvoorziene omstandigheden verantwoordelijk is, verzocht artikel 67, derde lid, aan te passen. Hierin komt nu tot uitdrukking dat bij onvoorziene omstandigheden primair de efficiënte verkeersafwikkeling en vervolgens de oorspronkelijke capaciteitstoewijzing bepalend zijn.

Onderdeel DD

Bij de uitwerking van het voorstel voor een algemene maatregel van bestuur als bedoeld in het voorgestelde artikel 70 bleek dat de formulering van de eerste volzin vragen oproep omtrent de precieze reikwijdte van de onderdelen van dat artikel. Om misverstanden te voorkomen zijn in de eerste volzin de woorden «onder meer» ingevoegd. Overige te regelen onderwerpen kunnen bijvoorbeeld het gebruik van de noodrem zijn of de wijze van koppelen van voertuigen.

Onderdeel EE

Dit onderdeel bevat een redactionele aanpassing van het voorgestelde artikel 72. Met de eerder voorgestelde formulering kon de indruk worden gewekt dat ongevallen en incidenten geen onregelmatigheden zijn als bedoeld in dat artikel. Onderhavige aanpassing herstelt deze onjuistheid.

Onderdeel FF

De in dit onderdeel vervatte aanpassingen van het voorgestelde artikel 73 bestaan uit het noemen van Utrecht als vestigingsplaats van de Spoorwegbeheersorganisatie en het aanvullen van de opsomming van elders in de wet geregelde taken en bevoegdheden. De aanvankelijk voorgestelde bepaling bracht het geheel van taken en bevoegdheden onvoldoende tot uitdrukking.

Onderdelen HH, II, JJ en KK

In dit wetsvoorstel is aanvankelijk bepaald dat «de top» van de Spoorwegbeheersorganisatie bestaat uit een bestuur, waarvan de secretaris tevens de leidinggevende (directeur) van de medewerkers is. Mede naar aanleiding van nader overleg met de taakorganisaties is gebleken dat het wenselijk is «de top» op een andere wijze in te richten: een directie met daarnaast een raad van toezicht. De leden van de raad van toezicht worden benoemd door de minister, de leden van de directie door de raad van toezicht. In de in deze onderdelen voorgestelde aanpassingen worden onder meer de verdeling van verantwoordelijkheden tussen raad van toezicht en directie alsmede de benoeming en het ontslag van leden van deze organen geregeld. De aanpassing van de in het voorgestelde artikel 74 vervatte regeling inzake benoeming, ontslag, rechtspositie van de leden van de raad van toezicht is conform hetgeen eerder is opgenomen voor de leden van het bestuur. De lijst van onverengbare functies, thans voor leden van de raad van toezicht, is aangevuld met de functie van directielid. Ook het voorgestelde artikel 75 is aangepast aan de hiervoor toegelichte wijziging van de inrichting van de Spoorwegbeheersorganisatie. In dat artikel wordt thans onder meer de aanstelling van de directie – in plaats van de secretaris – geregeld.

De nieuwe artikelen 75a en 75b hebben betrekking op de onderscheiden taken van de raad van toezicht en de directie. De wijze waarop een en ander is geregeld komt overeen met bepalingen in de Wet zelfstandig Staatsbosbeheer. Het voorgestelde artikel 76 is redactioneel aangepast en aangevuld met de verplichting dat in het bestuursreglement moet worden vastgelegd in welke gevallen de directie advies moet vragen aan de raad van toezicht. Overigens kan in het bestuursreglement worden bepaald dat het besluit tot vaststelling van het financieel verslag – op grond van artikel 75b in beginsel een taak van de directie – de goedkeuring dan wel een voorafgaand advies van de Raad van Toezicht behoeft.

Onderdelen OO, PP, QQ en RR

Deze onderdelen strekken er toe de paragrafen 2 (taakuitvoering) en 3 (financiering) beter op elkaar af te stemmen. Beoogd is duidelijker vast te leggen hoe de Spoorwegbeheersorganisatie en de minister hun verantwoordelijkheden kunnen nemen en onderlinge afspraken kunnen vastleggen gedurende het beleidsontwikkelings- en begrotingsproces. Dit proces houdt – verkort weergegeven – het volgende in. De Spoorwegbeheersorganisatie legt eenmaal per jaar haar voortschrijdende meerjarenbeleidsplan over aan de minister. Dit plan behoeft geen goedkeuring van de minister en zal wellicht ambitieuzer zijn dan binnen de ruimte, die de rijksbegroting biedt, kan worden gerealiseerd. Het beleidsplan heeft voor de minister de status van een deskundig advies dat als element voor de ontwikkeling van zijn beleid en in discussies over de daarvoor benodigde geldmiddelen kan worden gebruikt. Het plan kan een belangrijke rol spelen in het reguliere overleg tussen de minister en de Spoorwegbeheersorganisatie.

Vervolgens biedt de Spoorwegbeheersorganisatie een werkprogramma

met bijbehorende begroting aan. In deze documenten worden prestaties gekoppeld aan middelen. Het werkprogramma en de begroting behoeven de goedkeuring van de minister. Eenmaal goedgekeurd, vormen zij als het ware «het contract» tussen de minister en de Spoorwegbeheersorganisatie, waarvan niet zonder wederzijds goedvinden kan worden afgeweken. Ook vormen zij de basis voor de verantwoording over de besteding van de toegekende middelen. Het nieuw voorgestelde artikel 81a regelt het overleg tussen de raad van toezicht en de directie. Door de opsplitsing van het aanvankelijk voorgestelde «bestuur» in deze twee organen wordt dit overleg noodzakelijk geacht.

Onderdeel SS

Met het in dit onderdeel voorgestelde nieuwe tweede en derde lid van artikel 85 wordt beoogd de Spoorwegbeheersorganisatie zekerheid te verschaffen over de te verwachten geldmiddelen voor de uitvoering van grote investerings- en verbeteringsprojecten. Deze projecten zullen in de regel een looptijd hebben van langer dan één jaar.

Onderdeel TT

Dit onderdeel betreft een aanpassing van het voorgestelde artikel 90. Het komt er op neer dat de Spoorwegbeheersorganisatie de gelegenheid zal worden geboden om advies uit te brengen, alvorens wordt besloten een bijzonder beheersregime van toepassing te verklaren op een deel van de hoofdspoorweginfrastructuur. Hierdoor wordt de rol van de Spoorwegbeheersorganisatie als belangrijk deskundig adviseur van de minister benadrukt en wordt meer recht gedaan aan het algemene uitgangspunt, dat alleen bij uitzondering het beheer en onderhoud van hoofdspoorwegen niet aan de Spoorwegbeheersorganisatie wordt opgedragen.

Onderdeel VV

Met de in dit onderdeel vervatte aanpassing wordt duidelijk dat overtreding van het tweede lid van artikel 112 door middel van een bestuurlijke boete gesanctioneerd is. Vergelijk in dit verband artikel 124, onderdeel A.

Onderdeel XX

Dit onderdeel behelst het vervallen van de tweede volzin van artikel 115, eerste lid. De volzin is ontleend aan artikel 18 van de Spoorwegwet (Stb. 1875, 67). Bij nader inzien is gebleken dat het bepaalde geen enkele waarde meer heeft voor de praktijk.

Onderdeel YY

De wijziging van onderdeel B van artikel 124 hangt samen met het verbod opgenomen in artikel 44, derde lid.

Onderdelen ZZ, AAA en BBB

Deze onderdelen bevatten terminologische aanpassingen van een aantal wetten aan de nieuwe Spoorwegwet. Inhoudelijke wijzigingen zijn in geen enkel opzicht beoogd.

Onderdeel CCC

De aanwijzing in het voorgestelde artikel 34, vierde, vijfde en zesde lid, van de Spoorwegbeheersorganisatie als bevoegde instantie voor het afgeven, wijzigen, intrekken of onder beperkingen afgeven van inzetcertificaten noopt tot aanpassing van onderdeel b, onder 1, van het voorgestelde artikel 134.

In onderdeel b, onder 2, van artikel 134 wordt voorzien in de mogelijkheid om, overeenkomstig de huidige situatie, capaciteitstoeiwijzing op bepaalde emplacements niet door Railned te laten verrichten, maar over te laten aan vervoerders. Dit is een tijdelijke situatie, waaraan per 1 januari 2005 een einde komt.

Onderdeel EEE

Het in dit onderdeel voorgestelde nieuwe artikel 145a regelt de overgang van het personeel van de vennootschappen naar de Spoorwegbeheersorganisatie. Het personeel behoudt op grond van deze bepaling zijn rechtspositie. Uitsluitend de formele werkgeving wijzigt op 1 januari 2005. In een later stadium kan, als uitkomst van nog uit te voeren onderzoek en overleg inzake de definitieve rechtspositie van het personeel, voor het zittende personeel – bij algemene maatregel van bestuur – een overgang naar een publiekrechtelijke arbeidsverhouding worden vastgesteld. Een vergelijkbare regeling is getroffen voor het personeel van de Dienst Omroepbijdragen, ingevolge de wet van 19 december 1996, tot wijziging van bepalingen van de Mediawet in verband met het omvormen van de met de inning van de omroepbijdragen belaste dienst van Koninklijke PTT Nederland N.V. tot een publiekrechtelijk vormgegeven zelfstandig bestuursorgaan (Stb. 648).

Onderdeel FFF

Deze wijziging betreft een technische aanpassing als gevolg van de wijziging van artikel 79.

Onderdeel GGG

Artikel 160 kan vervallen, omdat de in dat artikel genoemde richtlijn inmiddels is vastgesteld als richtlijn 2001/16/EG.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos