

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. 11

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 14 mei 2001

Inleiding

Met belangstelling heeft de regering kennis genomen van het verslag dat de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat heeft uitgebracht over het onderhavige wetsvoorstel.

Met deze nota worden de in het verslag opgenomen vragen over het onderhavige wetsvoorstel beantwoord. Met het oog op de leesbaarheid en ter voorkoming van herhalingen, zijn bij de beantwoording de vragen die op hetzelfde onderwerp betrekking hebben, samen genomen. Dit betekent dat de volgorde van het verslag niet helemaal is aangehouden.

1. Uitgangspunten en doel van de nieuwe Spoorwegwet

De leden van de VVD-fractie en de CDA-fractie vroegen een overzicht van de in voorbereiding zijnde regels en afspraken betreffende de spoorwegen en vroegen in welke vorm deze nadere regelgeving wordt gegeven (regeling, algemene maatregel van bestuur met of zonder voorhangprocedure). In de eerste plaats wordt in het kader van de Spoorwegwet een aantal algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen voorbereid. Deze zullen zo veel mogelijk voor het einde van het jaar gereed zijn. Het betreft nadere regels op het gebied van infrastructuur, de verlening van bedrijfsvergunningen en veiligheidsattesten, capaciteitstoewijzing, toewijzings- en gebruiksvergoeding, de goedkeuring van materieel en verkeersregels. Daarnaast wordt een koninklijk besluit voorbereid voor de aanwijzing van hoofdspoorwegen en lokale spoorwegen.

Voorts is in voorbereiding een aanpassing van de Spoorwegwet inzake het toezicht op de vrije toegang van spoorwegondernemingen tot belangrijke bijkomende voorzieningen, die niet worden beheerd door de Spoorwegbeheersorganisatie, betrekking hebbend op het gebruik van de spoorwegen (bijvoorbeeld het onderhoud van materieel, het inbouwen en testen van ATB en voorzieningen op stations). Bij brief van 17 oktober 2000 is de Tweede Kamer hierover geïnformeerd (Kamerstukken II 2000/01, 22 026, nr. 124). Hierover zal de tweede Kamer nog een nota van wijziging bereiken.

Daarnaast ligt bij de Tweede Kamer het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein ter behandeling. Het is wenselijk dat dit zo spoedig

mogelijk na de behandeling van de Spoorwegwet aan de orde komt, evenals het voorstel tot uitplaatsing van de taakorganisaties uit het NS-concern.

Ten aanzien van de investeringen in aanleg en onderhoud van de infrastructuur, de capaciteitsplanning en het capaciteitsonderzoek, en de verkeersleiding zijn en worden binnen de kaders van het MIT en de begroting afspraken gemaakt met Railinfrabeheer, Railned en Railverkeersleiding.

Op dit moment zijn er exploitatie-overeenkomsten voor het hoofdrailnetvervoer, contractsectordiensten, SWAB-diensten en voor diensten in Noord-Nederland en de Achterhoek. Ook het aanbestedingsproces voor het HSL-Zuid exploitatiecontract is in uitvoering.

De leden van de PvdA-fractie achtten het gewenst de maatschappelijke doelen in de wettekst op te nemen om aldus de afzonderlijke taken voor de verschillende partijen en instanties inzichtelijker weer te geven.

De juiste plaats voor doelstellingen is niet de wet, maar de considerans en de memorie van toelichting. In de considerans zijn de doelstellingen noodzakelijkerwijs beknopt weergegeven, maar in de memorie van toelichting wordt hier uitgebreid op ingegaan. De gekozen indeling in de hoofdstukken algemene bepalingen, de hoofdspoorweginfrastructuur, het spoorwegbedrijf, het gebruik van hoofdspoorwegen en de Spoorwegbeheersorganisatie, gevolgd door hoofdstukken als toezicht en handhaving, buitengewone omstandigheden en overgangsbepalingen is een pragmatische indeling, die niet rechtstreeks verband houdt met de doelstellingen van de wet.

In de wet worden bepalingen vastgelegd inzake de aanleg, het beheer en het gebruik van spoorwegen in aansluiting op de Europese richtlijnen en conform het regeringsbeleid als vastgelegd in de nota De derde eeuw spoor (Kamerstukken II 1998/99, 26 464, nr. 1). In de wet wordt de verantwoordelijkheid van de overheid voor de aanleg, het beheer, de toegang tot het spoor en de veiligheid vastgelegd en worden de rechten en plichten van de vervoerders, andere belanghebbenden en derden geregeld. De strikte scheiding tussen infrastructuur en vervoer en het stellen van transparante niet-discriminerende voorschriften voor het gebruik van de infrastructuur zullen de maatschappelijk gewenste benutting van het vervoer per spoor bevorderen.

Voorts merkten deze leden op, dat in de wet de juridische grondslag voor de overgangssituatie en voor het eindbeeld niet is geregeld.

Hoofdstuk 9 van de wet bevat de tijdelijke regeling van de uitvoering. Zo worden in artikel 134 de taken en bevoegdheden van de Spoorwegbeheersorganisatie tijdelijk, tot 1 januari 2005, toegedeeld aan de bestaande taakorganisaties Railinfrabeheer, Railned en Railverkeersleiding.

Het eindbeeld is uitgewerkt in hoofdstuk 5 van de wet. Artikel 73 regelt de instelling van de Spoorwegbeheersorganisatie als zelfstandig bestuursorgaan en bevat een overzicht van de haar opgedragen taken.

De leden van de PvdA-fractie merkten op, dat in het kader van de te stellen taken vanuit verschillende partijen is aangegeven, dat de omschrijving van de ministeriële taken met betrekking tot de instandhouding en beschikbaarheid ontbreekt. Hetzelfde geldt voor de op te richten Spoorwegbeheersorganisatie. De leden van de CDA-fractie vroegen nog eens uiteen te zetten hoe de bestuurlijke taakverdeling wordt tussen de minister en de Spoorwegbeheersorganisatie.

Het wetsvoorstel bevat inderdaad niet een uitdrukkelijke omschrijving van de ministeriële taken met betrekking tot instandhouding en beschikbaarheid. Het uitgangspunt van het wetsvoorstel is, zoals verwoord op pagina 2 van de memorie van toelichting, dat de zorg voor de infrastructuur, het

verdelen van de capaciteit ervan en het stellen van randvoorwaarden voor het gebruik en de veiligheid, de verantwoordelijkheid van de overheid is. Dit wetsvoorstel voorziet er in, dat de minister deze verantwoordelijkheid kan waarmaken.

Zo berust ingevolge artikel 5 de verantwoordelijkheid voor de *aanleg* van nieuwe hoofdspoorweginfrastructuur bij de minister, die daarmee als hoofdregel de Spoorwegbeheersorganisatie belast. Het tweede lid geeft de mogelijkheid om bijvoorbeeld HSL-infrastructuur door een ander te laten aanleggen, bijvoorbeeld door openbare aanbesteding. De zorg van de minister voor het *beheer* (en het onderhoud) van de hoofdspoorweginfrastructuur wordt vertaald in het aanwijzen van de Spoorwegbeheersorganisatie als beheerder van alle hoofdspoorweginfrastructuur in artikel 16, eerste lid, met in het tweede lid een beschrijving van wat dat beheer omvat. De verantwoordelijkheid van de minister voor de infrastructuur krijgt verder gestalte door de opdracht om bij algemene maatregel van bestuur regels te stellen ten aanzien van diverse aspecten van de infrastructuur (artikel 6).

De verantwoordelijkheid van de minister voor een zo veilig mogelijk *spoorverkeer* krijgt gestalte door het voor spoorwegondernemingen verplicht stellen van een bedrijfsvergunning, een veiligheidsattest, het verplicht laten goedkeuren van spoorwegmaterieel, het stellen van verkeersregels en het laten uitoefenen van toezicht daarop. De Inspectie Verkeer en Waterstaat zal worden belast met toezicht op de naleving van de bepalingen van de Spoorwegwet. De verantwoordelijkheid voor de *capaciteitstoewijzing* krijgt als volgt gestalte: de regels voor de verdeling van capaciteit worden in een algemene maatregel van bestuur neergelegd, met inachtneming waarvan de Spoorwegbeheersorganisatie de capaciteit toewijst.

De taakomschrijving van de Spoorwegbeheersorganisatie is opgenomen in artikel 73, waarvan in de derde nota van wijziging een aanpassing wordt voorgesteld. Het bevat nu een overzicht van alle taken van de Spoorwegbeheersorganisatie. Het aansturen door de minister van de Spoorwegbeheersorganisatie geschiedt in eerste instantie door het goedkeuren van het werkprogramma en de begroting. Daarnaast zal het tenminste een maal per jaar te voeren overleg tussen minister en Spoorwegbeheersorganisatie hieraan bijdragen.

Over de taakverdeling tussen minister en Spoorwegbeheersorganisatie kan nog worden opgemerkt, dat de Spoorwegbeheersorganisatie optreedt als uitvoeringsinstantie voor de minister en als zodanig binnen de bij wet, algemene maatregel van bestuur en ministeriële regeling gestelde kaders optreedt en in individuele gevallen beslissingen neemt.

De leden van de SP-fractie meenden, dat de lagere regelgeving teveel detailzaken zal moeten regelen en te frequent zal moeten worden gewijzigd. De leden van de fractie van de ChristenUnie constateerden dat ondanks de aanpassingen naar aanleiding van het advies van de Raad van State nog steeds een groot aantal zaken niet in de wet is vastgelegd, maar bij nadere regelgeving kan worden geregeld; daarnaast vroegen zij zich af welke bevoegdheden kunnen worden gedelegeerd aan de Spoorwegbeheersorganisatie. De leden van de SGP-fractie merkten op dat er ondanks aanpassingen nog steeds relatief weinig materiële normen in de wet zijn opgenomen, doch veel in lagere regelgeving wordt uitgewerkt. De leden van de fractie van GroenLinks constateerden dat er een grote hoeveelheid regelgeving van technische aard met de wet wordt geïntroduceerd en zij vroegen zich af of het een alternatief zou zijn meer aan de Spoorwegbeheersorganisatie te mandateren.

De leden van de SGP-fractie merkten op dat het gegeven, dat nog veel nader moet worden ingevuld, leidt tot onzekerheid bij de spoorbedrijven.

Zij vroegen of het opnemen van een aantal regelingen in de formele wet niet meer in overeenstemming zou zijn met het regeringsbeleid inzake de MDW.

Kenmerkend voor vervoer per spoor is dat de veiligheid en efficiëntie ervan sterk afhankelijk zijn van de onderlinge afstemming van infrastructuur, materieel en werkprocessen. Daardoor is er van oudsher gewerkt met een groot aantal regels, die deels neergelegd waren in de spoorwetgeving, doch grotendeels binnen het NS-concern waren opgesteld. Door de scheiding van de verantwoordelijkheden van vervoerders en overheid worden deze regels meer zichtbaar en krijgen deze een publiek karakter. Voordeel hiervan is, dat vervoerders niet langer gedwongen zijn zich te voegen naar de interne regelgeving van de grootste vervoerder, te weten NS-Reizigers.

Voor wat betreft de keuze tussen wat moet worden geregeld en wat aan de beslissingsbevoegdheid van de ZBO kan worden overgelaten is aangesloten bij de Aanwijzingen voor de regelgeving (Ar 124f). Daar waar het beslissingen in individuele gevallen betreft is de ZBO bevoegd, daar waar het regels van algemene strekking betreft worden ze vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen. Daarmee is eveneens de democratische controle op de regelgeving gewaarborgd. Dit is in overeenstemming met het MDW-beleid.

Het ligt overigens niet in de bedoeling in de lagere regelgeving onder de Spoorwegwet de technische zaken tot in de kleinste details te regelen. Wel zullen uit een oogpunt van rechtszekerheid en rechtsgelijkheid voor iedere vervoerder dezelfde regels moeten gelden en dienen alle vervoerders over dezelfde informatie te beschikken.

Zowel de leden van de fracties van PvdA en CDA, als de leden van de VVD-fractie stelden vragen over de wijze van regulering, het niveau van de regelgeving en de hoeveelheid regelgeving en vroegen zich af of er een rol weggelegd zou kunnen zijn voor een netwerkautoriteit.

Naar aanleiding van het advies van de Raad van State is het aantal delegatiebepalingen in het wetsvoorstel beperkt en is de materiële normstelling beter verankerd in het wetsvoorstel.

De gedachte van een netwerkautoriteit, die techniekafhankelijke en aan snelle verandering onderhevige uitvoeringsregelgeving zou opstellen, past niet in ons staatsrechtelijk systeem, waarin het opstellen van algemeen verbindende voorschriften in beginsel is voorbehouden aan regering en Staten-Generaal. In de praktijk is het zo, dat de taakorganisaties (vanaf 2005 de Spoorwegbeheersorganisatie) door hun specifieke deskundigheid een groot aandeel hebben in de totstandkoming van de algemene maatregelen van bestuur en de ministeriële regelingen waaraan thans wordt gewerkt. Een steeds groter deel van de echt technische voorschriften is echter Europees en internationaal van karakter: de op basis van de richtlijn 2001/16/EG en het COTIFverdrag vastgestelde technische specificaties behoeven niet te worden «overgeschreven» in ministeriële regelingen, maar in de ministeriële regeling kan volstaan worden met een (dynamische) verwijzing. Naarmate de Europese harmonisatie voortschrijdt, zullen steeds meer technische normen op deze wijze tot stand komen.

Het beeld, dat het wetsvoorstel tot zeer uitgebreide regulering leidt, behoeft enige nuancering. Op dit moment bestaat er reeds een groot aantal regels op het terrein van het spoorbedrijf. Dit betreft enerzijds regels op basis van de huidige Spoorwegwet, zoals het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen (Stb. 1977, 152) (RDHL) en het Reglement op de raccordementen (Stb. 1966, 200), anderzijds interne regels van de taakorganisaties, zoals het Reglement railverkeer en de regels neergelegd in de zogenaamde normbladen en in UIC-fiches.

Een deel van de nieuwe regulering vloeit als gezegd voort uit Europese regelgeving.

Een algemene vergelijking met de regulering in de ons omringende EU-lidstaten, waar ook de leden van de fractie van de ChristenUnie naar vroegen, is moeilijk te geven, omdat alle lidstaten zich op dit moment bezinnen op de implementatie van het in februari 2001 vastgestelde zogenaamde Infrastructuurpakket spoor. Dit betreft een wijziging van richtlijn 91/440/EEG door richtlijn 2001/12/EG (PbEG L 75), een wijziging van richtlijn 95/18/EG door richtlijn 2001/13/EG (PbEG L 75) en een nieuwe richtlijn 2001/14/EG (PbEG L 75) inzake de gebruiksvergoeding en de capaciteitstoeiwijzing, mede ter vervanging van richtlijn 95/19/EG. Deze leden vroegen voorts of de Europese Commissie op het wetsvoorstel heeft gereageerd. De Europese Commissie heeft nog niet gereageerd, en zal dat naar verwachting ook niet meer doen. De hoofdlijn van het wetsvoorstel is bij de Europese Commissie bekend en is met waardering ontvangen. Bij de uitwerking in lagere regelgeving zullen naast de taakorganisaties ook de marktpartijen betrokken worden. Dit zal gebeuren door de conceptalgemene maatregelen van bestuur voor te leggen aan en te bespreken in het Overlegorgaan personenvervoer (OPV) en het Overlegorgaan goederenvervoer (OGV).

De nieuwe Spoorwegwet had naar het oordeel van de leden van de CDA-fractie eerder gerealiseerd moeten worden, aangezien een aantal ontwikkelingen bij de NS onvoldoende publiekrechtelijke basis heeft gehad. Zij vroegen waarom deze wetgeving zo lang op zich heeft laten wachten.

Na de goedkeuring van de overeenkomst met NS in december 1995 is begin 1996 direct gestart met de voorbereiding van de hierbij aansluitende wetgeving. De voortgang in dit proces is vervolgens sterk bepaald door discussies over twee onderdelen van het beleid, die van grote betekenis zijn voor de inhoud van de wet, namelijk de gewenste marktordering in het reizigersvervoer en de positie van de taakorganisaties. Wat de marktordering betreft is de discussie in 1999 afgerond met de behandeling van de nota De derde eeuw spoor in de Tweede Kamer (Kamerstukken II 1999/2000, 26 464, nr. 13). Over de positie van de taakorganisaties, met name de vraag of zij onderdeel zouden blijven uitmaken van het NS-concern dan wel daarvan losgemaakt zouden worden, is eind 1998 duidelijkheid verkregen. NS heeft toen in principe ingestemd met overleg over uitplaatsing van de taakorganisaties. Daarvoor golden de afspraken van de overeenkomst van 1995, die inhielden dat de taakorganisaties onderdeel bleven uitmaken van NS en dat uiterlijk in 2000 een evaluatie over deze positionering gehouden zou worden. Vanaf 1998 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat grote vaart achter het wetgevingsproces gezet, in het bijzonder vanaf het moment dat in 1999 duidelijkheid was verkregen op deze twee belangrijke onderwerpen. Gezien deze voorgeschiedenis was eerdere indiening niet mogelijk.

Ondanks het feit dat de regering naar aanleiding van het advies van de Raad van State de memorie van toelichting alsnog herzien heeft, bleven de leden van de CDA-fractie van oordeel dat een integrale en duidelijke uiteenzetting van doel, strekking en uitgangspunten van het optreden van de wetgever alsnog nader toegelicht moet worden. Zij nodigden de regering uit om deze ernstige tekortkoming alsnog in de nota naar aanleiding van het verslag op te heffen.

De uitgangspunten, doelstelling en relatie met het bestaande beleid zijn naar het oordeel van de regering thans voldoende omschreven in hoofdstuk 1 van de naar aanleiding van het advies van de Raad van State aangepaste memorie van toelichting.

De leden van de fracties van het CDA en de ChristenUnie stelden vragen over de samenvoeging en samenhang van het onderhavige wetsvoorstel met het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein.

Zowel voor samenvoeging van beide wetsvoorstellen als voor gescheiden behandeling van deze wetsvoorstellen is een pleidooi te houden.

Gescheiden behandeling van beide wetsvoorstellen is op zich goed mogelijk. Het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein is beperkt van opzet en richt zich op de concessieverlening voor het openbaar vervoer per trein. Het wetsvoorstel Spoorwegwet is breder van opzet en reikwijdte. Dit wetsvoorstel geeft regels voor alle gebruikers van het spoor voor elementen die voor al deze gebruikers van belang zijn: beheer van en toegang tot de spoorweginfrastructuur, veilig gebruik ervan en toezicht op de naleving van de desbetreffende regels.

Het pleidooi voor samenvoeging, dat in januari 2001 door de regering is gehouden, was gebaseerd op twee gronden. Ten eerste biedt samenvoeging de mogelijkheid voor een fundamentele discussie en integrale besluitvorming over het beleid en de wetgeving ten aanzien van de spoorweginfrastructuur en het vervoer erover. Voorts kan de samenvoeging bijdragen aan een vlotte behandeling van het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein en daardoor aan een snelle totstandkoming van een juridische basis voor de concessieverlening. De samenhang tussen de beide wetsvoorstellen komt met name tot uiting in de koppeling van de concessieverlening aan de beschikbaarheid van meerjarige rechten met betrekking tot spoorweginfrastructuurcapaciteit (artikel I, onderdeel H, (artikel 25a) van het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein). Een concessie voor openbaar vervoer per trein wordt niet verleend als onvoldoende spoorweginfrastructuurcapaciteit beschikbaar zal zijn voor de treindiensten, waartoe de concessie verplicht. Met het oog hierop dient de concessieverlener voor de concessieverlening de benodigde meerjarige rechten op capaciteit aan te vragen bij de capaciteitstoewijzende instantie. De basis voor de capaciteitstoewijzing, de bevoegdheid tot capaciteitstoewijzing en de daarbij te volgen procedure zijn onderdeel van het wetsvoorstel Spoorwegwet.

Mede naar aanleiding van het van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat ontvangen verzoek is uiteindelijk de keuze gemaakt de Spoorwegwet separaat te behandelen, voorafgaande aan de behandeling van de Concessiewet personenvervoer per trein.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen waarom de regering niet de voorkeur geeft aan verlenging van het Overgangscontract II na 1 januari 2002 tot de Concessiewet in werking treedt boven het vóór 1 januari 2002 sluiten van een prestatiecontract voor het hoofdrailnetvervoer.

De voorkeur voor het prestatiecontract houdt verband met het belang om de treinreizigers en NS Reizigers (zowel het bedrijf als de werknemers), zo snel mogelijk te laten weten waar ze voor de lange termijn aan toe zijn. De reizigers en het NS Reizigers-personeel weten dan wat ze van NS Reizigers als onderneming kunnen verwachten. NS Reizigers op haar beurt heeft dan ook duidelijkheid over haar positie voor de periode tot 2010. Om deze reden is in het overleg met NS Reizigers over het Overgangscontract II dan ook een termijn gesteld aan de looptijd van dit contract. Deze looptijd komt overigens tegemoet aan de afspraken die daarover met de Tweede Kamer zijn gemaakt in een algemeen overleg op 30 november 2000 (Kamerstukken II 2000/01, 18 986, nr. 54).

De leden van de CDA-fractie hadden grote bezwaren tegen de nadere afbakening, zoals bij de onderscheiding van de verschillende soorten hoofdspoorwegen, door de gedelegeerde wetgever en waren van mening dat er meer spoorwegen tot het kernnet dienen te worden gerekend. De Spoorwegwet heeft betrekking op alle spoorwegen in Nederland. De verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat strekt zich daarmee in principe uit over alle spoorwegen. In de wet wordt onder-

scheid gemaakt tussen hoofdspoorwegen, waar de minister rechtstreeks voor verantwoordelijk is, en andere spoorwegen, waarover de verantwoordelijkheid berust bij decentrale overheden en private eigenaren, in welke gevallen de wettelijke voorschriften zijn beperkt tot vooral veiligheidsaangelegenheden. Hoofdspoorwegen zijn spoorwegen die uitsluitend of overwegend bestemd zijn voor het verrichten van openbaar personen- of goederenvervoer ten behoeve van internationale, nationale of regionale verbindingen. Dit betekent, dat grosso modo het gehele huidige spoorwegnet, onder deze definitie valt, en bij koninklijk besluit als zodanig zal worden aangewezen. Het hoofdrailnet (voorheen kernnet genoemd), is het net van verbindingen waarop de concessie voor het hoofdrailnet voor het openbaar personenvervoer betrekking heeft. Het vervoer dat plaats vindt in het kader van de concessie voor het hoofdrailnet, vindt plaats over een gedeelte van de hoofdspoorwegen. Hoofdrailnet en hoofdspoorwegen zijn dus verschillende begrippen: hoofdspoorwegen ziet op infrastructuur en omvat praktisch het gehele Nederlandse spoorwegnet, hoofrailnet ziet op de treindiensten die onder de concessie voor het hoofdrailnet vallen. De regering ziet derhalve geen grond om het wetsvoorstel op dit punt te wijzigen.

De leden van de fractie van GroenLinks vernamen dat het wetsvoorstel tot het laatst toe niet openbaar was, laat staan breed besproken is. Zij vroegen, op welke wijze bijvoorbeeld de medewerkers van de taakorganisaties in een vroeg stadium betrokken waren.

Ook de leden van de fractie van de ChristenUnie stelden de vraag in welke mate de taakorganisaties hierin zijn gekend en vroegen of bijvoorbeeld Railned niet formeel is geraadpleegd ten aanzien van de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid.

Zoals vermeld onder 1.5 in de memorie van toelichting is een voorontwerp openbaar gemaakt door middel van terinzagelegging en via het internet. In de voorfase zijn de taakorganisaties betrokken geweest bij het opstellen van het voorontwerp. Railned heeft bovendien een zelfstandige reactie in de inspraakfase geleverd en was als gast in het Overlegorgaan personenvervoer bij de advisering over het wetsvoorstel betrokken. Het signaal, dat de leden van de fractie van GroenLinks hebben ontvangen betreft de periode na het advies van de Raad van State. Dit advies kan pas openbaar worden gemaakt na aanbieding ervan aan de Tweede Kamer. Ook het bijgestelde ontwerp van de wet en de memorie van toelichting zijn pas openbaar na indiening bij de Tweede Kamer. Wel is veel ambtelijk en bestuurlijk overleg gevoerd met de taakorganisaties. Van de deskundigheid van Railned en de beide andere taakorganisaties wordt dankbaar gebruik gemaakt bij het opstellen van de algemene maatregelen van bestuur. Daarbij zijn in een aantal gevallen wijzigingen van de wettekst ter vergroting van de uitvoerbaarheid (met name ter aansluiting op de bestaande praktijk) en de handhaafbaarheid doorgevoerd.

Voorts zijn de taakorganisaties betrokken bij voorbereiding van de derde nota van wijziging, waarin ook aanpassingen met het oog op de uitvoerbaarheid van de wet worden voorgesteld. Omtrent de uitvoerbaarheid op hoofdlijnen zoals vastgelegd in de wet bestaat geen zorg meer; bij (het afronden van) het opstellen van de lagere regelgeving is het een belangrijk gezamenlijk aandachtspunt.

De leden van de SP-fractie merkten op dat veilige en vlotte afwikkeling van het railverkeer afhankelijk is van voortdurende en intensieve afstemming tussen verschillende actoren. Dit geldt vooral bij afwijkingen van de normale dienstregeling waarbij machinisten, treindienstleiders, storingsmonteurs, verkeersleiders en conducteurs voortdurend intensief en nauwkeurig moeten communiceren. Een strikte scheiding tussen de infrastructuurbeheerder en vervoersproducent frustreert die communicatie.

Uitgangspunt is, dat de overheid hetzij rechtstreeks, hetzij via de Spoorwegbeheersorganisatie, de rechthebbende is ten aanzien van de hoofdspoorweginfrastructuur. Op de hoofdspoorweg opereren verschillende vervoerders: zowel verschillende vervoerders van goederen als – zij het primair in verschillende regio's – verschillende vervoerders van personen. Dit is een onlosmakelijk gevolg van Europese regelgeving, en het biedt tevens kansen voor innovatie. De leden van de SP hebben gelijk in de stelling dat er sprake is van een gesloten systeem met intensieve communicatie tussen de verschillende actoren. De conclusie, dat deze communicatie beter zou verlopen zonder scheiding van infrastructuur en vervoer, wordt door de regering niet gedeeld. In die situatie zou naar alle waarschijnlijkheid de zorg voor de infrastructuur in handen zijn van de grootste vervoerder. Dat leidt niet per definitie tot betere communicatie tussen vervoerders, verkeersleiders, machinisten, monteurs en anderen. Veel meer van belang is dat alle betrokkenen, onder leiding van een onafhankelijke Spoorwegbeheersorganisatie, zich bewust zijn van hun onderlinge afhankelijkheid en bereid zijn intensief samen te werken.

De leden van de SP-fractie waren van oordeel dat het openbaar vervoer niet aan marktpartijen mag worden overgelaten. Aanbesteding van openbaar vervoer biedt geen garantie voor een voldoende beschikbaarheid, kwaliteit en toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

De leden van de SGP-fractie stelden vraagtekens bij de stellingname dat meer marktwerking leidt tot meer en beter openbaar vervoer. Zij vroegen meer aandacht voor andere factoren, zoals integratie van ruimtelijk-economisch beleid en verkeers- en vervoerbeleid en zij vroegen voorts of er niet een diffuse vermenging van verantwoordelijkheden en bevoegdheden tussen publieke en private sector optreedt.

Bij een goede verdeling van verantwoordelijkheden en het beschikbaar zijn van instrumenten om deze verantwoordelijkheden waar te maken, zal er sprake zijn van een samenspel van sterke marktpartijen en een sterke overheid. In een monopoliesituatie zal dit niet kunnen worden bereikt. Centraal bij de concessieverlening voor het openbaar vervoer per trein staat de sturing op kwaliteit van dit vervoer. Deze sturing wordt uitgevoerd door de rijksoverheid en bij decentralisatie door de betrokken decentrale overheid.

De overheid krijgt door het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein en de Wet personenvervoer 2000 met de concessie een instrument in handen om voor een belangrijk deel de kwaliteit van het spoorvervoer te bepalen. Die kwaliteitsbepaling geschiedt door de formulering van concessievoorschriften. In ieder geval zien deze voorschriften op de tarieven, dienstregeling, veiligheid, toegankelijkheid en kaartintegratie (artikel 23 van de Wet personenvervoer 2000 en artikel I, onderdeel N, (artikel 32a) van het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein). De concessieverlener kan ook over andere kwaliteitsaspecten van het openbaar vervoer per trein bepalingen in de concessie opnemen, bij voorbeeld over reizigersgroei, punctualiteit, aansluitingen, in te zetten materieel en reisinformatie. Om de sociale functie van het openbaar vervoer te waarborgen zijn bepalingen over een minimum voorzieningen-niveau in de concessie mogelijk.

De betrokken overheid heeft dus door middel van de concessie regie over het openbaar vervoer, en meer specifiek over het spoorvervoer. Daarnaast is het verstandig als de overheid de vervoerder – als concessiehouder – ruimte geeft voor de invulling van het vervoerproduct. De vervoerder is immers kenner van de vervoermarkt en het vervoerproces. Hierdoor kan de vervoerder zo goed mogelijk aan de wensen van de (potentiële) reizigers tegemoet komen. Bovendien kan klantgericht werken het openbaar vervoer aantrekkelijker maken en daardoor de (financiële) positie van de vervoeronderneming versterken.

Wetenschappelijk onderzoek indiceert dat het periodiek betwistbaar stellen van de concessie door aanbesteding voordelen voor de reizigers en de overheid oplevert. Voor een opsomming van de verschillende onderzoeken wordt verwezen naar de nota naar aanleiding van het verslag van de Tweede Kamer inzake het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein (Kamerstukken II 2000/01, 27 216, nr. 7, blz. 16–17). De eerste ervaringen met de decentralisatie zijn eveneens vermeld in dit kamerstuk (blz. 56–57). Deze ervaringen worden bevestigd in het AVV-rapport «Werkt marktwerking?». Een belangrijke conclusie uit dit rapport is, dat marktwerking nooit de enige succesfactor is. Succesvol openbaar vervoer is altijd het resultaat van een samenspel van factoren. Decentralisatie van bevoegdheden heeft voor het overige openbaar vervoer vorm gekregen in de Wet personenvervoer 2000 en kan op basis van het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein vorm krijgen voor het spoorvervoer. Door de decentralisatie kunnen de decentrale overheden een integraal verkeers- en vervoerbeleid voeren, dat is ingebed in het regionale ruimtelijk-economisch beleid. In de beide wetsvoorstellen wordt het onderscheid tussen publieke en private sector verscherpt en verduidelijkt.

De publieke sector is verantwoordelijk voor beheer van de spoorweginfrastructuur, de toedeling van de capaciteit van de infrastructuur en het toezicht op het veilig gebruik van deze infrastructuur. De publieke sector wordt gevormd door de betrokken overheid en de Spoorwegbeheersorganisatie. De betrokken overheid geeft sturing aan de kwaliteit van het openbaar vervoer per trein. De private sector – de vervoerondernemingen – maakt gebruik van de infrastructuur en zorgt voor de exploitatie van het openbaar vervoer. De vervoerondernemingen weten wat zij van de overheid en de Spoorwegbeheersorganisatie mogen verwachten en weten waaraan zij zich te houden hebben bij het gebruik van de infrastructuur.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hadden de indruk, dat de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer in het rapport «Toezicht op het spoor» in belangrijke mate zijn gehonoreerd. Zij vroegen de regering een overzicht te geven van de aanbevelingen van de Rekenkamer die niet zijn overgenomen, inclusief de motivering.

Ook de leden van de CDA-fractie vroegen hoe de regering is omgegaan met deze aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer.

Met uitzondering van één, te weten de aanbeveling over de evaluatie van de taakorganisaties, zijn de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer gehonoreerd. Hieronder volgt een overzicht.

Wat betreft de aanbevelingen over toezicht en sturing, zijn door het ministerie algemene uitgangspunten voor de sturing en het toezicht op de ZBO's opgesteld. Ten aanzien van de sturing van de taakorganisaties zullen de bestaande sturingsinstrumenten worden getoetst aan deze algemene uitgangspunten. Voor het toezicht zal op basis van de algemene uitgangspunten voor de taakorganisaties een toezichtvisie worden uitgewerkt, zoals dit ook voor andere ZBO's in de vorm van maatwerk zal plaatsvinden.

Bij deze verdere uitwerking is en wordt ook nagegaan, hoe bij andere ministeries het toezicht op ZBO's is georganiseerd. Over het verbijzonderd toezicht op de spoorwegveiligheidstaken zijn afspraken gemaakt, waarover de Tweede Kamer is geïnformeerd bij brief van 14 juli 2000 (Kamerstukken II 1999/2000, 26 699, nr. 3).

Het opdrachtgeverschap richting taakorganisaties is de afgelopen jaren verder ontwikkeld. In de jaarcontracten 2000 zijn gespecificeerde doelstellingen opgenomen voor de taken van de taakorganisaties. In de beschikking voor beheer en onderhoud door Railinfrabeheer zijn outputafspraken opgenomen, waarover Railinfrabeheer verantwoordingsrapportages zal opstellen. Tot nu toe bleef de beschikking beperkt tot een regeling van de financiering van het beheer en onderhoud.

Verder is de afstemming tussen de begrotingsvoorbereiding binnen de taakorganisaties en bij het ministerie sterk verbeterd. Hierbij heeft de aanstaande uitplaatsing een rol gespeeld, in die zin dat de taakorganisaties in mindere mate rekening hoefden te houden met de planning- en controlcyclus van NS.

Voor Railinfrabeheer is een bekostigingsmodel ontwikkeld voor het beheer en onderhoud, dat de relatie legt tussen de infrastructuur-elementen en kosten van instandhouding bij het afgesproken kwaliteitsniveau. Met het model is het tevens mogelijk het effect van verandering in het kwaliteitsniveau te berekenen. Dit jaar zullen audits worden uitgevoerd om het model te toetsen.

Meer algemeen ten aanzien van audits is begin vorig jaar een auditplan opgesteld. Op basis hiervan zullen ook andere taken van Railinfrabeheer en taken van Railned en Railverkeersleiding geaudit worden.

Wat betreft de doelmatige uitvoering van publieke taken, worden mede op basis van het hiervoor genoemde auditplan audits voorbereid met betrekking tot de in 1999 ingevoerde bekostigingsmodellen voor Railned en Railverkeersleiding. Tevens zal dit betrokken worden bij de audits ten behoeve van het bekostigingsmodel voor Railinfrabeheer.

Verder is er ten behoeve van de ontvlechting van de taakorganisaties een Due-Diligence onderzoek uitgevoerd, dat ook een beeld heeft gegeven van de financiële positie en de juridische, de personele en de organisatorische positie van de taakorganisaties.

Wat betreft de onafhankelijke taakuitvoering zijn, voor zover nodig, in het kader van de voorbereiding van de uitplaatsing van de taakorganisaties uit NS afspraken gemaakt. Een belangrijk onderdeel hiervan zijn de afspraken met NS om tot ontvlechting te komen van nog bestaande verwevenheden tussen de taakorganisaties en NS.

Verder beschikken de taakorganisaties, zolang de nieuwe Spoorwegwet nog niet van kracht is, slechts voor een beperkt deel van hun taken over een wettelijke basis. Op basis van de bestaande Spoorwegwet zijn de taken ten aanzien van het internationale verkeer geregeld door de implementatie van de Europese richtlijnen 95/18/EG en 95/19/EG in juni 1998 in de bestaande Spoorwegwet (Stb. 1998, 374). Op basis van deze implementatie zijn in het najaar van 1999 bij algemene maatregel van bestuur de taken met betrekking tot de gebruiksvergoeding en het capaciteitsmanagement geregeld. Voor het overige vormt de aangepaste voortzetting van de overeenkomst met NS van 1995, waarover de Tweede Kamer per brief van 19 oktober 2000 is geïnformeerd (Kamerstukken II 2000/01, 18 986, nr. 53) de privaatrechtelijke basis voor de taakuitvoering.

Wat betreft de niet uitgevoerde aanbeveling over de evaluatie van de taakorganisaties, is in het kader van de ontvlechting met NS afgesproken, dat deze evaluatie overbodig was en niet meer uitgevoerd zou worden. In de overeenkomst met NS van juni 1995 was met NS afgesproken, dat uiterlijk eind 1999 een evaluatie zou worden uitgevoerd naar de positionering en taakuitvoering van de taakorganisaties om te beoordelen of de in 1995 afgesproken hybride constructie werkbaar was. Aangezien ook bij NS volstrekt duidelijk was geworden, dat de constructie niet werkbaar was, en er overeenstemming bestond over uitplaatsing van de taakorganisaties, was er geen reden om de evaluatie uit te voeren. De doelstellingen, die de Algemene Rekenkamer aan deze evaluatie heeft verbonden, te weten de kwaliteit van de taakuitvoering en de efficiëntie van de taakorganisaties, waren niet voorzien in de in 1995 afgesproken evaluatie en zouden dus ook niet zijn meegenomen, als de evaluatie wel was uitgevoerd.

De leden van de SGP-fractie vroegen naar de visie op het spoorvervoer, zowel ten aanzien van het personenvervoer als ten aanzien van het goederenvervoer, en vroegen of het niet in de rede had gelegen eerst

vragen over de positie van het spoorvervoer integraal aan de orde te stellen en vervolgens over te gaan tot de beoogde wetgeving.

Een belangrijke bouwsteen voor het wetsvoorstel Spoorwegwet en het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein vormt de nota De derde eeuw spoor. In deze nota heeft de regering aangegeven op welke wijze een bijdrage kan worden geleverd aan het verbeteren van de «modal split» (aandeel van het openbaar vervoer in de totale personenmobiliteit). Als middelen om die bijdrage te leveren noemt de nota:

1. een herstructurering van de bestuurlijke verhoudingen voor het regionaal spoorvervoer tussen rijksoverheid en decentrale overheden (decentralisatie),
2. een andere mix en invulling van overheidssturing en marktelementen (concurrentie),
3. verdere verzelfstandiging van de taakorganisaties.

Het aantal reizigerskilometers in het treinvervoer is snel gegroeid in de periode 1986–1991. In die periode is ook de studentenkaart ingevoerd. In de periode 1991–1995 stabiliseerde de groei. Daarna heeft de stijgende trend zich weer voortgezet, vooral in de Randstad tijdens de spits. Het streefdoel uit het Structuurschema Verkeer en Vervoer II is reeds in 1998 gerealiseerd. Ook voor de komende periode wordt een verdere groei van het personenvervoer in de Randstad verwacht. In het Overgangcontract II is de doelstelling vastgelegd in een groei van 17–23 % tussen de 12 steden en Schiphol tijdens de spits.

In het beleidsvoornemen het Nationaal verkeers- en vervoersplan zijn voor de periode 2001–2020 verschillende toekomstverkenningen opgenomen die indiceren dat het openbaar vervoer per trein zijn marktaandeel minimaal kan handhaven. Gezien de groei van de andere modaliteiten betekent dit, dat het vervoer van personen per trein in Nederland met tenminste 50% en in de Randstad in de spits met 100% zal groeien. Het goederenvervoer kan in die periode verdubbelen ten opzichte van nu. Niet alleen via de concessieverlening en de marktwerking kan de positie van het spoorvervoer en het overige openbaar vervoer worden veilig gesteld. Andere zeker zo belangrijke instrumenten staan opgesomd in het beleidsvoornemen het Nationaal verkeers- en vervoersplan. In dit verband zijn in het bijzonder te noemen de maatregelen gericht op betere benutting van bestaande infrastructuur, bouwen van nieuwe infrastructuur, maatregelen met betrekking tot parkeren, fietsgebruik, vervoermanagement en de ruimtelijke ordening. Een belangrijk deel van deze maatregelen ligt op het terrein van de decentrale overheden. Elk gebied vereist een eigen aanpak. Het openbaar vervoer in de stedelijke gebieden heeft bijvoorbeeld andere (en vaak meer) mogelijkheden dan in de landelijke gebieden.

De visie ten aanzien van het spoorgoederenvervoer is ook geheel in lijn met het Europese beleid. Met het oog op de gewenste groei van het spoorgoederenvervoer, en eventueel zelfs een vergroting van het marktaandeel, zal het vervoer per spoor verder moeten verbeteren (snelheid, betrouwbaarheid, en dergelijke) en zal de prijs nog meer concurrerend moeten worden ten opzichte van de overige vervoerswijzen. In het spoorgoederenvervoer moeten marktwerking en concurrentie (op het spoor) de prikkels vormen om de efficiency te verhogen en de prijs/kwaliteitverhouding van spoorvervoer sterk te verbeteren. Aanzienlijke efficiencyverbetering is des te meer noodzakelijk omdat de per 1 januari 2000 geïntroduceerde gebruiksvergoeding (doorberekening van marginale beheer- en onderhoudskosten van infrastructuur) additionele kosten met zich meebrengt voor de vervoerders; deze doorberekening past in de lijn van het Nationaal verkeers- en vervoersplan van toenemende verzakelijking: «de gebruiker betaalt».

Voor het goederenvervoer is het beleidskader voor de infrastructuur weergegeven in de nota Spoorinfravisie Goederen, die in juni 2000 aan de Tweede Kamer is gezonden (Kamerstukken II 1999/2000, 26 828, nr. 44).

Marktwerking in het goederenvervoer is door de toetreding van enkele nieuwe spoorvervoerders op nationaal niveau weliswaar al tot stand gebracht, maar om een volledig transparante nationale marktstructuur te creëren moeten nog enkele knelpunten worden aangepakt. Ook is de totstandkoming van kwalitatief hoogwaardige, marktgerichte (inter)nationale railgoederenpaden nog onvoldoende gegarandeerd. In het streven naar kwaliteitsverbetering van het spoorproduct wordt in de beleidsvorming in toenemende mate afstemming gezocht met het onlangs door betrokken marktpartijen (onder andere verladers en vervoerders) opgerichte Gebruikersplatform Railgoederenvervoer.

Het feit dat op het spoor ten aanzien van zowel personenvervoer als goederenvervoer hoge kwantiteits- en kwaliteitsambities bestaan, onderstreept de noodzaak om de capaciteitstoedeling aan beide segmenten integraal te bezien. Daartoe wordt een optimaal transparant geïntegreerd capaciteitstoedelingskader ontwikkeld.

Wat betreft de Europese liberalisatie is voor het goederenvervoer in december 2000 een nieuwe mijlpaal bereikt. De overeenstemming tussen Europese Transportraad en Europees Parlement betekent een stap vooruit in het liberaliseringsproces: met ingang van 2003 zal iedere spoorwegonderneming voor wat betreft internationaal vervoer in principe toegang moeten worden verleend tot het gehele Trans-Europese railgoederennetwerk (TERFN), vanzelfsprekend mede na het voldoen aan vigerende toelatings- en veiligheidseisen. Dit betekent de facto al een toegangsmogelijkheid voor een groot deel van het Europese spoornetwerk. Per 2008 zal tenslotte het gehele Europese net formeel toegankelijk zijn voor internationaal vervoer door alle Europese spoorvervoerders; in cabotagevrijheid is vooralsnog niet voorzien.

De formele opening van de Europese markt is echter slechts een eerste stap. Op het terrein van interoperabiliteit (energievoorziening, beveiligingssystemen, etc) zijn nog aanzienlijke drempels te nemen. De geringe mate van technische flexibiliteit en de hoge mate van complexiteit zal grote inspanning op deze terreinen van alle betrokken lidstaten blijven vergen. Nederland zal zich blijven inspannen voor een harmoniseringsproces binnen Europa, zowel in EU-verband als bilateraal met de buurlanden.

2. De overheidsverantwoordelijkheid voor de infrastructuur

De leden van de fracties van PvdA, VVD, CDA, D66, GroenLinks en SGP vroegen op welke wijze de regering in het wetsvoorstel voldoende waarborgen denkt te hebben ingebouwd om een ongewenste vermenging van belangen tegen te gaan, nu de Spoorwegbeheersorganisatie zelf ook gebruiker is van infrastructuur, aanvrager van capaciteit en mogelijk veroorzaker van ongevallen of vertraging. Zij vroegen of er toch de behoefte bestaat aan de door de Algemene Rekenkamer geopperde onafhankelijk toezichthouder. De leden van de PvdA-fractie meenden dat een dergelijke rol weggelegd zou zijn voor de door deze fractie bij de begroting bepleite vervoersautoriteit.

Voor het uitvoeren van de beheer- en onderhoudtaak is de Spoorwegbeheersorganisatie geen gebruiker of aanvrager. De Spoorwegbeheersorganisatie dient ernaar te streven dat het aantal zogenaamde buitendienststellingen van infrastructuur voor beheer en onderhoud zo beperkt mogelijk is, met zo min mogelijk beperkingen voor de vervoerders. Artikel 59 van de wet biedt in dit verband de mogelijkheid om minimale niveaus van capaciteit vast te stellen, welke de Spoorwegbeheersorganisatie in acht moet nemen.

Gelet op de onafhankelijke positie van de Spoorwegbeheersorganisatie en de mogelijkheden voor de minister tot aansturing, bestaat er geen behoefte aan een onafhankelijk toezichthouder voor deze situaties. Deze kan geen rol spelen in de interne besluitvorming van de Spoorweg-

beheersorganisatie voor dit soort situaties, noch voor de eventuele aanpassing van bovengenoemde kaders en regels. Hierbij kan nog aangekend worden, dat een onafhankelijk toezichthouder, en zo ook de bepleitte vervoersautoriteit, een ZBO zou zijn, die echter volgens de huidige opvattingen geen toezicht kan uitoefenen op een andere ZBO. Dit is voorbehouden aan de minister.

De leden van de fracties van CDA en SGP bepleitten een resultaatinspanning ten aanzien van het beheer, terwijl de leden van de fracties van CDA, GroenLinks en SGP zich afvroegen of de zorgplicht niet expliciet in artikel 73 opgenomen kon worden.

De leden van deze fracties informeerden naar de verantwoordelijkheid van de beheerder bij wijziging of intrekking van capaciteit en vroegen of er geen wettelijke criteria zouden moeten zijn voor de kwaliteit van de infrastructuur.

Artikel 6 bevat de eisen waaraan de spoorweginfrastructuur moet voldoen. In artikel 16 wordt de Spoorwegbeheersorganisatie opgedragen ervoor te zorgen dat de infrastructuur, die onder haar verantwoordelijkheid valt, hieraan voldoet. De formulering van artikel 16 verplicht de Spoorwegbeheersorganisatie het kwaliteitsniveau van de infrastructuur te handhaven.

Bij intrekking van capaciteit geldt dat de Spoorwegbeheersorganisatie ingevolge artikel 65 van de wet de toewijzingsvergoeding dient terug te betalen of te verrekenen, en eventuele schade als gevolg van de intrekking dient te vergoeden. Er zijn in de memorie van toelichting op artikel 65 drie situaties aangegeven waarin de houder van de capaciteit geen vergoeding kan krijgen voor schade indien de capaciteit onverhoopt niet beschikbaar wordt gesteld:

- indien door onderzoek is aangetoond dat de toestand van de infrastructuur niet voldoet omdat de Spoorwegbeheersorganisatie niet van voldoende middelen is voorzien door de rijksoverheid;
- indien de infrastructuur niet beschikbaar is als gevolg van natuurverschijnselen als ijzel en zware sneeuwval;
- indien de infrastructuur niet beschikbaar is als gevolg van een ongeval dat niet te wijten is aan de Spoorwegbeheersorganisatie.

Dit zijn situaties die buiten de directe invloedssfeer van de Spoorwegbeheersorganisatie liggen. Dit zijn ook op basis van jurisprudentie bekende situaties waarbij de Spoorwegbeheersorganisatie niet aansprakelijk te stellen is. Bij wijziging van de toegewezen capaciteit is niet voorzien in terugbetaling of verrekening van de toewijzingsvergoeding of schadevergoeding (artikel 64).

De leden van de CDA-fractie vroegen hoe wordt gecontroleerd of, vooral bij veiligheidsaangelegenheden, maar ook bij de capaciteitstoe wijzing en vertraging, de Spoorwegbeheersorganisatie werkelijk onafhankelijk is ten opzichte van vervoerders. Zij vroegen of de Spoorwegbeheersorganisatie bij deze onderwerpen geen partij die in het geding kan komen.

Voorzover toezicht op veiligheidsaangelegenheden wordt uitgeoefend door de Spoorwegbeheersorganisatie zullen de toezichthouders een voldoende onafhankelijke positie moeten kunnen innemen in zaken die de veiligheid, waaronder het doen van onderzoek, betreffen. Deze onafhankelijke positie zal moeten blijken uit het bestuursreglement van de Spoorwegbeheersorganisatie, dat goedkeuring behoeft van de minister en bovendien openbaar moet worden gemaakt. Overigens zal in ieder geval de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden belast met het toezicht op veiligheidsaangelegenheden in het spoorverkeer.

Voorts is de onafhankelijke Raad voor de Transportveiligheid bevoegd tot het (doen) verrichten van onderzoek naar incidenten en ongevallen.

De capaciteitstoewijzing geschiedt binnen de bij algemene maatregel van bestuur gestelde kaders. Tegen de besluiten van de Spoorwegbeheersorganisatie terzake staat bezwaar en beroep open. De Spoorwegbeheersorganisatie is zelf geen capaciteitsaanvrager. Zoals hierboven is vermeld, kunnen deze kaders zonedig door de minister worden bijgesteld.

De leden van de CDA-fractie vroegen, wat de rol van de Spoorwegbeheersorganisatie is bij de HSL in Nederland.

De HSL-Zuid infrastructuur wordt momenteel aangelegd in opdracht van de Staat. De Staat is tevens eigenaar van de grond waarop dit gebeurt. De contracten voor de onderbouw zijn reeds gesloten, evenals het contract met de zogenoemde Infraprovider omtrent de aanleg van de bovenbouw (rails, bovenleidingen, beveiliging en geluidsschermen) en het contract voor het onderhoud van de gehele nieuwe infrastructuur gedurende 25 jaar na oplevering. De minister is, zonder tussenkomst van de Spoorwegbeheersorganisatie, zelf opdrachtgever voor de aanleg en het beheer van de infrastructuur. De huidige taakorganisaties zijn ten aanzien van de HSL-Zuid adviseurs van de Staat.

Als de HSL-Zuid in gebruik wordt genomen zal de Spoorwegbeheersorganisatie in ieder geval alle taken op het gebied van veiligheid, capaciteitsmanagement en verkeersleiding ten aanzien van het vervoer over de infrastructuur van de HSL-Zuid verrichten.

De leden van de CDA-fractie vroegen de regering te motiveren waarom voor een ZBO wordt gekozen.

De keuze om de Spoorwegbeheersorganisatie als een ZBO te positioneren kan in de eerste plaats gemotiveerd worden op grond van de taken van de Spoorwegbeheersorganisatie. Het merendeel van deze taken betreft uitvoering in een groot aantal individuele gevallen, zoals het vrijgeven van rijpaden door de verkeersleiding en het beheer van de infrastructuur. Voor de uitoefening van deze taken is er behoefte aan specifieke deskundigheid en oordeelsvorming. Deze overwegingen sluiten aan bij aanwijzing 124c van de Aanwijzingen voor de regelgeving inzake zelfstandige bestuursorganen. Een tweede motief voor de keuze voor een ZBO is, dat de Spoorwegbeheersorganisatie binnen de wettelijke kaders en richtlijnen een eigen verantwoordelijkheid heeft voor de uitvoering van haar taken. Meer concreet betekent dit, dat de Spoorwegbeheersorganisatie bijvoorbeeld verantwoordelijk is voor het goed functioneren van wissels, bovenleidingen in individuele gevallen. Indien de Spoorwegbeheersorganisatie ten aanzien van deze taken structureel tekort schiet, is het de verantwoordelijkheid van de minister om door het aanscherpen van richtlijnen of door het gebruik van andere aansturinginstrumenten een betere taakuitoefening door de Spoorwegbeheersorganisatie te realiseren.

Een bijkomende overweging om voor de positie van een ZBO te kiezen is, dat het hier gaat om taken, die in het verleden altijd door particulieren of door privaatrechtelijke organisaties werden uitgevoerd. Het betreft niet een op afstand plaatsen van overheidstaken, maar juist een omgekeerde beweging. Zowel op grond van de hiervoor genoemde zakelijke motieven, maar ook op grond van praktische problemen, die een organisatorische inbedding in de departementale organisatie met zich mee zouden brengen, is de keuze voor een ZBO gerechtvaardigd.

De leden van de CDA-fractie vroegen naar de relatie tussen artikel 3 en de artikelen 164, 165 en 351 van het Wetboek van Strafrecht.

Artikel 3 heeft een ruimere strekking dan de artikelen uit het Wetboek van Strafrecht. Artikel 164 ziet op het opzettelijk veroorzaken van gevaar en artikel 165 op het culpoos veroorzaken van gevaar. Deze bestanddelen zijn niet in artikel 3 opgenomen: het enkel veroorzaken van gevaar alsmede het veroorzaken van hinder levert een strafbaar feit op. Artikel 3 geldt ten opzichte van deze artikelen als een vangnet. Artikel 351 Wetboek van

Strafrecht stelt opzettelijke vernieling en andere aantasting van werken van openbaar nut, waaronder spoorweginstallaties, strafbaar. Artikel 20 van het wetsvoorstel verbiedt het ingrijpen in de bediening van spoorweginstallaties, het aantasten van de infrastructuur, het zich op of langs de spoorweg bevinden en het belemmeren van het beheer van de spoorweg.

Zij informeerden voorts naar de status van de memorie van toelichting en de gevolgen voor de maximumstraffen.

De toelichting dient in algemene zin ter verantwoording van de gemaakte keuzes. De hoogte van de straffen is geregeld in artikel 103.

Deze leden vroegen verder of de concurrentieverhoudingen niet verstoord kunnen worden doordat de infrabeheerder ingrijpende wijzigingen aanbrengt in de infrastructuur, als gevolg waarvan vervoerders kosten moeten maken om hun materieel aan te passen.

Er bestaat inderdaad een grote samenhang tussen infrastructuur en voertuigen. Enerzijds dient het mechanisme van goedkeuring (de artikelen 34 en volgende) ertoe om ervoor te zorgen dat spoorvoertuigen passen op de Nederlandse infrastructuur, anderzijds dient de Spoorwegbeheersorganisatie ervoor te zorgen dat de infrastructuur geschikt is voor die spoorvoertuigen. Dit laatste is het onderwerp van artikel 16, tweede lid «[...] Het beheer is zodanig dat de spoorweginfrastructuur [...] geschikt is voor spoorvoertuigen die van de spoorweg gebruik maken alsmede dat de spoorweg veilig en doelmatig kan worden bereden [...]». De Spoorwegbeheersorganisatie mag de kenmerken van de infrastructuur niet zomaar wijzigen. Hierover staat in artikel 16, vierde lid: » De Spoorwegbeheersorganisatie legt voorgenomen wijzigingen van de technische eigenschappen van de hoofdspoorweginfrastructuur die de gebruiksmogelijkheden van de hoofdspoorwegen aanmerkelijk veranderen of beperken tijdig ter goedkeuring voor aan Onze Minister«. Hieronder vallen zeker het veranderen van de ATB en de bovenleidingsspanning. De minister bewaakt zo de concurrentiepositie van partijen.

De leden van de CDA-fractie vroegen of nader kan worden aangegeven wie de zeggenschap krijgt over de capaciteit van de baanvakken, knooppunten en stations. Het was deze leden niet duidelijk hoe de Spoorwegbeheersorganisatie de capaciteitstoewijzing doet zonder voldoende zeggenschap over de stations te krijgen. Zij vroegen of de knooppunten niet veel belangrijker zijn dan de baanvakken.

De Spoorwegbeheersorganisatie krijgt de zeggenschap over de gehele hoofdspoorweginfrastructuur, dus de baanvakken, knooppunten (inclusief perronspoorgebruik op de stations), en rangeer- en opstel terreinen. Een uitzondering kan worden gemaakt voor een aantal door de minister aan te wijzen emplacementen, die om redenen van efficiëntie door één vervoerder of enkele vervoerders gezamenlijk worden gerund. De minister zal van deze mogelijkheid selectief gebruik maken. De capaciteit wordt door de Spoorwegbeheersorganisatie toegewezen op basis van de aanvragen van de spoorwegondernemingen. De vervoerders doen deze aanvraag in de meeste gevallen in de vorm van een dienstregeling, vergezeld van een planning van het gebruik van perronsporen. Als de aanvragen voor al deze soorten van gebruik niet passen op de beschikbare capaciteit en als overleg van de Spoorwegbeheersorganisatie met de vervoerders niet tot een oplossing heeft geleid, beslist de Spoorwegbeheersorganisatie.

De leden van de CDA-fractie vroegen vervolgens, hoe de beschikbaarheid van toegangswegen en redelijke tarieven op de stations is geregeld. De perrons voor reizigersvervoer en het merendeel van de laad- en losplaatsen zijn eigendom van de Spoorwegbeheersorganisatie/RIB en vormen onderdeel van de hoofdspoorwegen. De toegankelijkheid van

perrons en laad- en losplaatsen valt dus volledig onder de verantwoordelijkheid van de Spoorwegbeheersorganisatie.

Het antwoord op deze vraag dient met name toegespitst te worden op de stationsgebouwen, die in eigendom zijn bij NS Stations/NS Vastgoed. Overigens is het aantal stations, dat naast de perrons ook een stationsgebouw heeft, beperkt. Het betreft stations, waar relatief grote aantallen reizigers gebruik van maken. In artikel 24 zijn hiervoor de uitgangspunten vastgelegd.

Het belangrijkste doel van artikel 24 is, dat de commerciële activiteiten in het stationsgebouw, die op zichzelf bijdragen aan de levendigheid en sociale veiligheid, geen belemmering mogen vormen voor de reizigers om zich naar de perrons en de treinen te bewegen. De looproutes moeten duidelijk zijn, en moeten voldoende capaciteit hebben, ook in de drukke spijtijden. Indien er meerdere spoorvervoerders van het station gebruik maken, mag er geen verschil in behandeling zijn van de reizigers van de verschillende vervoerders.

Gezien het grote belang van deze voorwaarden en de handhaving daarvan zal in de derde nota van wijziging in artikel 24, vierde lid, «kan een aanwijzing geven» vervangen worden door «geeft een aanwijzing». Overigens zijn in dit kader tarieven niet aan de orde.

De leden van de fracties van CDA en D66 vroegen naar de verder uitgewerkte overeenkomst tussen NS en taakorganisaties. Zij wensten zich ervan te vergewissen of hetgeen is overeengekomen van invloed is op hetgeen in de Spoorwegwet zelf geregeld zou moeten worden, bijvoorbeeld omtrent toezicht en aansturing van de Spoorwegbeheersorganisatie.

Waarschijnlijk wordt bedoeld op de verdere uitwerking van de overeenkomst tussen de Staat en NS over de uitplaatsing van de taakorganisaties, die is vastgelegd in de brief aan NS van 21 september 2000. Met deze uitwerking is niet verder gegaan na de uitspraken van de Tweede Kamer in het algemeen overleg van 30 november 2000. Er is dus geen verdere overeenkomst tussen de Staat en NS. De afronding hiervan wacht op de uitspraak van de Tweede Kamer over de uitplaatsing.

Overigens zullen in deze overeenkomst geen nieuwe elementen worden opgenomen. Het zal uitsluitend een uitwerking zijn van de hiervoor genoemde brief van 21 september 2000.

De leden van de CDA-fractie vroegen of de jaarlijks door de minister goed te keuren begroting van de taakorganisaties een tariefvoorstel moet bevatten. Voorts vroegen zij om een helder bekostigingsmodel, met name voor Railinfrabeheer.

De indeling en mate van detaillering van de begroting zijn bepalend voor de wijze waarop de minister de Spoorwegbeheersorganisatie aanstuurt. Enerzijds moet worden voorkomen, dat de Spoorwegbeheersorganisatie voor relatief kleine kwesties de minister toestemming moet vragen en anderzijds dat het werkprogramma en begroting het karakter van een lumpsum krijgen waaruit geen toetsbaar inzicht is te verkrijgen. Over de indeling en mate van detaillering zullen in het proces leidend tot de overgang van de taakorganisaties in de Spoorwegbeheersorganisatie in goed overleg afspraken worden gemaakt.

De tarieven worden vastgesteld door de minister en zullen ook deel uitmaken van de begroting van de Spoorwegbeheersorganisatie.

Verder is de afstemming tussen de begrotingsvoorbereiding binnen de taakorganisaties en bij het ministerie sterk verbeterd. Deze ontwikkelingen zullen worden voortgezet in de voorbereiding van de nieuwe Spoorwegbeheersorganisatie. In het afgelopen jaar zijn belangrijke stappen genomen in het ontwikkelen van een sturings- en bekostigingsmodel voor Railinfrabeheer. In dit verband kan verwezen worden naar de in para-

graaf 1 beantwoorde vraag naar de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer.

De leden van de CDA-fractie gaven aan te hechten aan een voorhang procedure voor de algemene maatregelen van bestuur. Het uitgangspunt van het wetgevend systeem is, dat het parlement uitdrukkelijk en uitgebreid betrokken is bij de totstandkoming van de wet en er op toeziet, dat de wet de hoofdelementen van de regeling bevat. Door hierbij toe te zien op een duidelijke begrenzing van de delegatiebepalingen in de wet, heeft het parlement invloed op de totstandkoming van de algemene maatregelen van bestuur. Slechts in uitzonderlijke gevallen is er aanleiding voor rechtstreekse betrokkenheid van het parlement in de vorm van voorhang. De voor de uitvoering van de Spoorwegwet voorziene algemene maatregelen van bestuur geven naar aard en inhoud geen aanleiding voor een voorhangprocedure, omdat zij voor het merendeel technische uitwerking van de wettelijke voorschriften betreffen.

Deze leden vroegen de regering vervolgens nader in te gaan op de verhouding tussen de Spoorwegbeheersorganisatie en de nieuwe Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Vooralsnog is het toezicht op het terrein van de spoorwegveiligheid ondergebracht bij Railned. De Rijksverkeersinspectie, met ingang van 1 juli 2001 als onderdeel van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdt hierop toezicht, met name op de taakuitvoering in algemene zin. Dit is een voortzetting van de huidige situatie.

In de brief aan de Tweede Kamer van 30 november 1999 over de uitplaatsing van de taakorganisaties (Kamerstukken II 1999/2000, 26 464, nr. 15) is op blz. 5 gesteld, dat de positie van Railned Veiligheid als onderdeel van Railned gezien moet worden in het kader van de inrichting van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Hierbij speelt een rol, dat, zolang over de uitplaatsing van de taakorganisaties uit NS nog geen definitieve besluiten zijn genomen, ook NS betrokken zou moeten worden bij de besluitvorming. De meest gewenste volgorde is daarom, dat eerst de uitplaatsing wordt gerealiseerd en dat daarna de overgang naar de Inspectie Verkeer en Waterstaat aan de orde wordt gesteld.

Nu toelating van spoorwegondernemingen tot het hoofdspoor, zonder discriminatie, de voornaamste doelstelling van dit wetsvoorstel is, hoort daar volgens de leden van de fractie van D66 een onafhankelijk toezichtsorgaan bij, waarbij partijen in beroep kunnen gaan.

De toegang tot het spoor geschiedt onder verantwoordelijkheid van de Spoorwegbeheersorganisatie. Zij draagt zorg voor het afgeven van de bedrijfsvergunning en het veiligheidsattest, het toetsen van materieel aan eisen van infracompatibiliteit en het toewijzen van capaciteit.

De Spoorwegbeheersorganisatie is een onafhankelijk overheidsorgaan, zodat een onafhankelijk toezichtsorgaan om de Spoorwegbeheersorganisatie op dit punt te controleren dubbelop zou zijn.

Tegen beslissingen van de Spoorwegbeheersorganisatie staat bezwaar en beroep open conform de Algemene wet bestuursrecht. Daarnaast kan de minister algemene aanwijzingen aan de Spoorwegbeheersorganisatie geven omtrent de taakuitoefening van de Spoorwegbeheersorganisatie, waarmee het opereren conform de doelstellingen van de wet verder wordt gegarandeerd.

De leden van de fractie van D66 vroegen naar de betekenis van de passage over nieuw leven inblazen van de spoorwegen en de rol van de politiek daarin.

Vanaf 1975 is er sprake van een voortdurend werken aan de verbetering van de concurrentiepositie van de spoorwegen. Dit begin is gemarkeerd

met beschikking 75/327/EEG van de Raad van 20 mei 1975 betreffende de sanering van de toestand bij de spoorwegondernemingen en de harmonisatie van de voorschriften voor de financiële betrekkingen tussen deze ondernemingen en de Staten (PbEG L 52 van 12 juni 1975). Deze beschikking is vervangen door richtlijn van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap 91/440/EEG. Deze richtlijn is gewijzigd door richtlijn 2001/12/EG. Voorts is in dit verband van belang richtlijn 2001/14/EG van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering.

De term nieuw leven inblazen is ontleend aan één van de overwegingen uit de laatstgenoemde richtlijn. In deze overweging is sprake van het revitaliseren van de Europese spoorwegen door middel van een ruimere toegang van het internationaal vrachtvervoer tot het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor. Deze richtlijn biedt de basis voor een verdere versterking van de positie van het spoorvervoer, uitgaande van eerlijke voorwaarden voor intermodale concurrentie tussen het spoorvervoer en het wegvervoer, waarbij gebruik wordt gemaakt van passende heffingen zowel voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur als voor het gebruik van de andere vervoersinfrastructuur. In dit verband wordt tevens verwezen naar hetgeen hiervoor is uiteengezet over de visie met betrekking tot het goederenvervoer per spoor in de toekomst.

De leden van de fractie van D66 waarschuwden voor een onacceptabele invloed van de NS op de (oude) taakorganisaties wegens de (nog) grote verstrengeling van de taakorganisaties en de NS, en vroegen voorts een reactie op de kritiek van de Algemene Rekenkamer op de efficiëntie van de taakorganisaties.

In het kader van de uitplaatsing heeft de ontvlechting van de taakorganisaties uit NS steeds veel aandacht gekregen. Op enkele onderdelen, zoals ten aanzien van het zogenaamde VPT-systeem, moet dit nog afgerond worden. Er is echter geen sprake meer van een verstrengeling tussen NS en de taakorganisaties, waardoor NS inbreuk zou maken op de onafhankelijkheid van de taakorganisaties.

De efficiëntie van de taakorganisaties is, zolang deze onderdeel zijn van het NS-concern, de verantwoordelijkheid van de Raad van Bestuur van NS. Wel valt erop te wijzen, dat de in de overeenkomst van 1995 afgesproken efficiëntiebesparing van 2% per jaar is gerealiseerd. Verder kan gewezen worden op de ingrijpende reorganisatie die bij Railverkeersleiding gaande is, en die op termijn tot een duidelijke afname van de personeelsbehoefte zal leiden.

Deze leden benadrukten vervolgens de noodzaak van een duidelijk toezichts- en sturingskader, om te voorkomen dat de taakorganisaties in een vacuüm terecht komen. Daarbij dienen «VBTB»-doelstellingen en de rol van het ministerie als opdrachtgever en toezichthouder duidelijk te worden geformuleerd. Zij verzochten kennis te mogen nemen van de uitgewerkte overeenkomst, welke in december jongstleden gereed kwam. Onderdeel van de overeenkomst met NS van juni 1995 zijn overeenkomsten over de taken van de drie taakorganisaties. Deze overeenkomsten, die de basis vormen voor de jaarlijkse financiering van de taakorganisaties, zijn van jaar tot jaar verder verbeterd en aangescherpt. Daarmee is een belangrijke basis beschikbaar voor de sturing en het toezicht. Daarnaast zijn voor Railverkeersleiding en Railned bekostigingsmodellen uitgewerkt en ingevoerd, uitgaande van outputbekostiging. Voor Railinfrabeheer is een bekostigingsmodel ontwikkeld. Er is dus geen sprake van, dat de taakorganisaties na de uitplaatsing in een vacuüm terecht komen. In tegendeel, door de uitplaatsing komt er een einde aan

de hybride situatie, waarin naast de overheid ook NS verantwoordelijk was voor de aansturing en het toezicht op de taakorganisaties.

De leden van de D66-fractie vroegen of het gewenst is, dat NS als Nederlands grootste grondbezitter erg veel invloed heeft op de ruimtelijke ontwikkeling in Nederland.

In de overeenkomst van juni 1995 over de verzelfstandiging van NS is afgesproken, dat het grondbezit van NS gesplitst zou worden. Alle grond waarop zich infrastructuur van Railinfrabeheer bevindt, te weten vrijwel alle sporen en de perrons, is ondergebracht in Rail Infra Trust BV (RIT) als juridisch eigenaar. Tevens is in 1995 vastgelegd, dat alle gronden van NS die benodigd waren voor toen bekende, nog te realiseren infrastructuurprojecten, in juridisch eigendom bij RIT zouden komen. Alle overige NS-gronden heeft NS bij NS Vastgoed ondergebracht. Om deze splitsing van NS-grond te realiseren is het project Juridische Overdracht Infrastructuur (JOI) in 1996 gestart. Per 1 april van dit jaar is dit project, dat waarschijnlijk het grootste onroerend goed project in Nederland is geweest, afgerond. Uiteindelijk is van het grondbezit van de NV NS 7000 ha toebedeeld aan RIT en 4900 ha aan NS Vastgoed.

Conform de vorig jaar gemaakte afspraken met NS over de uitplaatsing van de taakorganisaties worden de aandelen van RIT BV overgenomen door de Staat op dezelfde datum, waarop de aandelen van de drie taakorganisaties worden overgenomen.

De invloed die NS Vastgoed zal hebben op de ruimtelijke ontwikkelingen rond stations, zal altijd moeten passen binnen de geldende ruimtelijke bestemmingen.

De leden van de fractie van GroenLinks brachten als cruciaal punt van kritiek naar voren, dat er nog een zeer omvangrijke nota van wijziging naar de Tweede Kamer gezonden zal worden, ongeacht het verslag van de Tweede Kamer. De leden van de fractie van de ChristenUnie hadden begrepen dat er nog een fors wijzigingsvoorstel wordt voorbereid dat betrekking heeft op de bevoegdheden van de taakorganisaties en de Spoorwegbeheersorganisatie. Zij vroegen met het oog daarop hoe reëel dan nog de planning is waarin wordt uitgegaan van afronding van de behandeling van de wetgeving voor het zomerreces van 2001.

De derde nota van wijziging stelt met name een andere, duidelijkere opbouw van hoofdstuk 5 voor (de inrichting en aansturing van de Spoorwegbeheersorganisatie), een aantal wijzigingen voortvloeiende uit recent vastgestelde EG-richtlijnen of opgekomen bij het uitwerken van lagere regelgeving, alsmede verschillende technische aanpassingen. Deze aanpassingen houden echter geen wijziging in van de hoofdlijnen van het beleid, zoals deze zijn vastgelegd in het wetsvoorstel Spoorwegwet, en werpen evenmin een heel ander licht op de verantwoordelijkheden van de diverse actoren in het spoorverkeer.

De late wijzigingen laten zich verklaren door de complexiteit van het proces, waarbij ook de visie van de president-commissaris van de taakorganisaties op de organisatie van de Spoorwegbeheersorganisatie een rol heeft gespeeld.

De leden van de fractie van GroenLinks constateerden dat de overheid met verschillende tegenstrijdigheden te maken heeft, zoals de aansturing van de Spoorwegbeheersorganisatie en het aandeelhouderschap in de grootste vervoerder.

De overheid streeft er naar om naast NS ook andere vervoerders een kans te geven op het spoorwagennet. Verwezen kan worden naar de nota De derde eeuw spoor, de activiteiten van NoordNed en Syntus, en de aanbesteding van de HSL-Zuid. In al deze gevallen stelt de overheid een gelijke behandeling van de verschillende vervoerders door de Spoorwegbeheersorganisatie voorop. Het aandeelhouderschap in NS laat de regering hierbij

geen rol spelen. Dit laat onverlet dat de waarde van het aandelenpakket NS door de Staat periodiek op zijn merites beoordeeld moet worden. Laatstelijk is dit gebeurd met de notitie «Staat en NS», die in het voorjaar 2000 met de Tweede Kamer is besproken.

Deze leden vroegen voorts, of de regering geen problemen ziet in de «verschillende petten»-problematiek voor de Spoorwegbeheersorganisatie en de NS, als gebruiker van de spoorweginfrastructuur, uitvoerder van operationele taken en monopolist met betrekking tot materieel en informatie.

Deze problematiek is al geruime tijd onderkend. In het kader van de uitplaatsing van de taakorganisaties is veel aandacht geschonken aan het ontvlechten van activiteiten tussen NS en de taakorganisaties. Zo is op het terrein van Railverkeersleiding de planning van materieel en personeel bij verstoringen overgedragen aan de vervoerders, omdat dit primair een verantwoordelijkheid van de vervoerders is en geen eigenlijke taak van de verkeersleiding. In tegenstelling tot wat in de vraag wordt gesuggereerd, heeft NS op termijn geen operationele taken, die bij Railverkeersleiding zouden thuishoren, met uitzondering van die op door de minister aan te wijzen emplacementen, zoals hierboven in deze paragraaf vermeld is naar aanleiding van een vraag van leden van de CDA-fractie. Voorzover er nog andere vervlechtingen zijn, zullen deze op korte termijn «ontvlechten» worden. Hierover bestaat met NS volledige overeenstemming. Wat betreft het monopolie van NS voor bepaald materieel en informatie hebben aanpassingen plaats gevonden. Zo is het bureau materieelkeuring overgegaan naar Railned. Met het oog op het monopolie van NS met betrekking tot andere diensten en voorzieningen, wordt momenteel een aanpassing van de Spoorwegwet voorbereid inzake het toezicht op de toegang van spoorwegondernemingen tot belangrijke bijkomende voorzieningen rond het spoor die worden beheerd door de marktorganisaties in het NS-concern.

Deze leden waren geenszins overtuigd van de wijze van afsplitsing van regionale infrastructuur.

De wet kent geen regionale infrastructuur. Op hoofdspoorwegen kunnen treindiensten worden uitgevoerd die door decentrale overheden zijn ingekocht bij een regionale vervoerder. Met de nieuwe wet wordt niet beoogd de hoofdspoorwegen waarover dit regionaal vervoer plaatsvindt, te decentraliseren. Deze leden meenden verder, dat de decentralisatie van het fysieke beheer van de infrastructuur geen echte voordelen biedt. Zoals hiervoor reeds is aangegeven, wordt dat niet overwogen.

Een volgende vraag was, of de Spoorwegbeheersorganisatie wel een echte beheersorganisatie is.

De Spoorwegbeheersorganisatie beheert de als zodanig aangewezen hoofdspoorwegen. Lokale spoorwegen zijn in beheer bij de beheersorganisaties van decentrale overheden of de lokale vervoerder. In de Spoorwegwet is deze verdeling van verantwoordelijkheden als uitgangspunt genomen. Dit komt overeen met de gangbare praktijk.

De leden van de fractie van GroenLinks informeerden voorts naar de verantwoordelijkheid voor het regionale net en de verhouding tot het kernnet.

In de Spoorwegwet is de spoorweginfrastructuur opgedeeld in drie categorieën: hoofdspoorwegen, lokale spoorwegen en bijzondere spoorwegen. Regionale infrastructuur kent de wet niet. De spoorwegen waarover regionaal vervoer plaats vindt vallen onder de categorie hoofdspoorwegen. Metro's en trams rijden over het algemeen over lokale spoorwegen.

De minister is verantwoordelijk voor het verlenen van de concessies voor het hoofdrailnet en het hogesnelheidsnet. In het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein is de basis gelegd voor decentralisatie van het regionaal openbaar vervoer per trein. Het voornemen is dit proces van decentralisatie stapsgewijs vorm te geven. Decentralisatie van (delen van) de hoofdspoorweginfrastructuur is daarbij niet aande orde.

Met de Raad van State bleven deze leden van mening dat de eigendomsituatie van de infrastructuur onduidelijk is. Zij vroegen of de minister zich eigenaar acht van de hoofdrailinfrastructuur, en bij wie de regionale infrastructuur in eigendom is.

Tot 1 januari 2005 berust de eigendom van de hoofdspoorwegen bij RIT/Railinfrabeheer, daarna bij de Spoorwegbeheersorganisatie. Formeel is de Staat dus niet de eigenaar van de hoofdspoorwegen, maar gezien de positie van RIT/RIB en van de Spoorwegbeheersorganisatie is de zeggenschap van de Staat over deze infrastructuur voldoende geregeld. De eigendom van lokale infrastructuur, zoals tram- en metrolijnen, berust bij de betreffende regionale overheden.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hadden de indruk dat de taakomschrijving van de taakorganisaties in een aantal opzichten nog verduidelijking en aanscherping behoeft. De regering deelt deze opvatting niet.

De taakorganisaties zullen voor een zeer beperkte termijn, totdat per 1 januari 2005 de Spoorwegbeheersorganisatie zal zijn ingesteld, hun publieke taken onder verantwoordelijkheid van de minister verrichten. De taken en bevoegdheden van de Spoorwegbeheersorganisatie zijn voldoende vastgelegd in het wetsvoorstel. Waar de tijdelijke uitoefening daarvan door de taakorganisaties vragen oproept, bijvoorbeeld ingeval van overlap of juist niet oppakken van een taak, zal door de minister in overleg met de drie betrokken organisaties een oplossing worden gevonden.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen of het logisch is om de aanleg en het beheer van de infrastructuur per definitie aan te merken als publieke taken, vanwege de omvangrijke overheidsinvesteringen daarin.

De overheid besteedt jaarlijks grote bedragen aan de aanleg en het beheer van de spoorweginfrastructuur, en zal dat ook in de toekomst blijven doen. De regering meent dat het verantwoord aanwenden van dit overheidsgeld een publieke taak is en wordt hierin gesteund door de opvattingen van de Algemene Rekenkamer terzake.

Deze leden vroegen voorts hoe de verantwoordelijkheid voor andere spoorweginfrastructuur precies vorm moet krijgen. Het was voor deze leden ook nog niet helemaal duidelijk waarom het tot 2005 moet duren voordat sprake is van één uitvoeringsorganisatie; zij vroegen of bij de definitieve vorming van de Spoorwegbeheersorganisatie niet meer tijd genomen wordt dan nodig is.

Voor de start van de Spoorwegbeheersorganisatie, met ingang van 1 januari 2005, is meer nodig dan een reorganisatieproces. De omvorming van de bestaande BV's naar een ZBO betekent, dat er afspraken en regelgeving gemaakt moeten worden over alle personele aspecten, over de overgang van de eigendom en over de overgang van de rechten en plichten van de BV's naar de Spoorwegbeheersorganisatie.

Wat de organisatorische kant betreft, zijn de afgelopen tijd al belangrijke stappen gezet. Op korte termijn zal een overkoepelende holdingstructuur boven de bestaande BV's worden opgericht, die tot doel heeft de drie bestaande organisaties meer als een eenheid te laten opereren, onder andere door gebruik te maken van personele unies.

Deze leden vroegen ook wanneer de uitkomst van de studie naar de interne organisatie van de Spoorwegbeheersorganisatie bekend zal zijn. Vanuit de holding zal verder gewerkt worden aan de toekomstige organisatie van de Spoorwegbeheersorganisatie. Belangrijke voorwaarden zijn, dat de uitplaatsing van de BV's uit NS gerealiseerd is, en dat de besluitvorming over deze Spoorwegwet is afgerond.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen verder of de taak- en verantwoordelijkheidsverdeling van de drie bestaande organisaties in de overgangperiode geen lacunes of overlappings laat zien en zij vroegen of in het wetsvoorstel voldoende consequent wordt aangegeven wanneer de minister verantwoordelijk is en wanneer de organisaties, respectievelijk de Spoorwegbeheersorganisatie.

Naar de mening van de regering bestaan er geen lacunes of overlappings, zoals in de vraag genoemd. Binnen bovengenoemde holding zal het ontwikkelingsproces, dat zal uitmonden in een Spoorwegbeheersorganisatie, leiden tot optimalisering van de onderlinge afstemming. Wat betreft de verantwoordelijkheidsverdeling tussen minister en Spoorwegbeheersorganisatie betreft, zijn in de wet de hoofdlijnen neergelegd. Via de lagere regelgeving zal dit nog verder worden uitgewerkt.

De leden van de SGP-fractie concludeerden, dat tot 2005 drie privaatrechtelijke organisaties belast zullen zijn met zeer essentiële publieke taken en zij vroegen of dit staatsrechtelijk gezien niet zeer ongebruikelijk en ongewenst is.

De regering realiseert zich dat deze situatie niet ideaal is. In de eerste plaats moet echter worden bedacht, dat deze drie privaatrechtelijke organisaties ook thans reeds belast zijn met publieke taken. In de overeenkomst van 1995 met de NS is vastgelegd dat de drie taakorganisaties in opdracht van en voor rekening van de overheid de uit de overheidsverantwoordelijkheid voortvloeiende taken uitvoeren. Bij de wijziging van de huidige Spoorwegwet die op 1 juli 1998 in werking trad, zijn de taakorganisaties voor internationaal vervoer op wettelijke basis belast met de taken beheer, capaciteitstoeiwijzing en verkeersleiding. In het onderhavige wetsvoorstel wordt de thans bestaande feitelijke situatie van een wettelijke onderbouwing voorzien. Aangezien het hier derhalve uitdrukkelijk een overgangssituatie betreft, is deze gang van zaken te rechtvaardigen. De ontvlechting van taken tussen de NS en de taakorganisaties, de uitplaatsing van deze organisaties en vervolgens de overgang naar één Spoorwegbeheersorganisatie is een complex proces, waarbij naast het belang van een ongestoord verloop van het treinverkeer, de belangen van veel mensen betrokken zijn, waarmee zorgvuldig moet worden omgegaan.

De waarborg dat in 2005 inderdaad één Spoorwegbeheersorganisatie tot stand komt, ligt in de nieuwe Spoorwegwet. Artikel 144 bevat een bepaling, die ertoe leidt dat met ingang van 1 januari 2005 de publieke taakuitoefening door Railinfrabeheer, Railned en Railverkeersleiding vervalt, en dat deze overgaat naar de Spoorwegbeheersorganisatie. Zoals eerder vermeld is het proces naar de organisatorische vormgeving van de Spoorwegbeheersorganisatie in gang gezet.

Deze leden vroegen, wat het voor de eerste jaren na de uitplaatsing van de taakorganisaties betekent dat het sturings- en toezichtskader nog niet is afgerond en of de praktijk in die jaren wezenlijk zal afwijken van de afgelopen jaren. Voorts vroegen zij of het geen grote nadelen heeft om werkendeweg, terwijl de taakorganisaties reeds uitgeplaatst zijn, dit toezichts- en sturingskader nader te construeren.

De aansturing van de taakorganisaties wordt voortdurend verder ontwikkeld. In de reactie op de vragen naar de aanbevelingen van de Algemene

Rekenkamer is hiervan een overzicht gegeven. Hieruit kan worden afgeleid, dat de komende jaren duidelijke verbeteringen worden gerealiseerd. De uitplaatsing zal de mogelijkheden voor een meer directe sturing door het ministerie vergroten. In het verleden had de hybride situatie van de taakorganisaties onder meer tot gevolg, dat de taakorganisaties zowel te maken hadden met aansturing door NS als met aansturing door de overheid, waarbij deze laatste beperkt werd door de aansturing, die vanuit NS plaatsvond.

3. Europees en internationaal kader

De leden van de fracties van de PvdA, CDA, GroenLinks en de Christen Unie vroegen zich af, of in het wetsvoorstel niet wat veel wordt vooruitgelopen op nog niet vastgestelde internationale regelgeving. Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel zijn de internationale ontwikkelingen nauwlettend in het oog gehouden, opdat de inhoud van het wetsvoorstel in ieder geval niet in strijd zou komen met deze regelgeving. Inmiddels zijn alle EG-richtlijnen waaraan in het wetsvoorstel en de memorie van toelichting gerefereerd wordt, formeel vastgesteld en krijgt de implementatie daarvan in het onderhavige wetsvoorstel zijn beslag. Alleen bij het nieuwe COTIF-verdrag, dat nog niet door de Staten-Generaal is behandeld, is uitgegaan van goedkeuring terzake.

De leden van deze fracties vroegen voorts wanneer de TSI's op basis van deze richtlijnen gereed waren.

Een aantal TSI's voor de Hoge Snelheidslijnen is thans in de afrondende fase, en zal binnenkort gereed zijn. Ten aanzien van de conventionele infrastructuur, de TEN-lijnen is onlangs door de Europese Commissie het comité ingesteld dat deze TSI's zal ontwikkelen. Als eerste stap zal een werkplan met tijdschema worden vastgesteld. Naar verwachting kunnen deze TSI's in 2004 worden vastgesteld.

Op de vraag van deze leden naar de strekking van artikel 108, tweede lid, kan geantwoord worden dat dit artikel uiteraard niet betekent dat de Nederlandse spoorweginfrastructuur niet aan de interoperabiliteitsnormen behoeft te voldoen. De interoperabiliteitseisen gelden voor nieuwe infrastructuur en grootschalige opwaardering van bestaande infrastructuur. In het laatste geval mag er in bepaalde omstandigheden van worden afgeweken.

4. De algemene eisen ten aanzien van de spoorwegonderneming

Zowel de leden van de CDA-fractie en de leden van de fractie van de ChristenUnie als de leden van de VVD-fractie wilden meer duidelijkheid over de positie van het historisch railvervoer.

Het ontwerp voorziet in een indeling van de spoorlijnen in Nederland in drie categorieën: hoofdspoorwegen, lokale spoorwegen en bijzondere spoorwegen. In deze wet wordt een scheiding van infrastructuur en gebruik alleen ingevoerd voorzover het hoofdspoorwegen betreft. Waar gereden wordt op bijzondere spoorwegen is een dergelijke scheiding niet voorgeschreven. Het zelfde geldt voor lokale spoorwegen. Bij spoorwegen wordt – en dat is nu ook al het geval – ervan uitgegaan dat de status van de infrastructuur waar men op rijdt bepaalt aan welke eisen men moet voldoen. Voor historische railactiviteiten geldt derhalve dat voorzover gereden wordt op een hoofdspoorweg aan de daaraan verbonden vereisten moet worden voldaan. Daarbij zal wel zoveel mogelijk rekening gehouden worden met de beperkingen die het betrokken rollend materieel en de organisatie van het rijden kennen. Hierbij staat natuurlijk voorop, dat de veiligheid voor zowel het reguliere verkeer op die hoofdspoorweg als voor het verkeer met historische voertuigen dat plaatsvindt tussen dat

reguliere verkeer in voldoende mate gewaarborgd zal moeten zijn. Voorzover het betreft het rijden met historisch materieel op bijzondere spoorwegen wordt nog gewerkt aan een reglementering die zoveel mogelijk is gebaseerd op de regelgeving die daarvoor ook thans al van toepassing is. Bij het rijden met historische trams op de tramlijnen in ons land zijn het de reguliere trambedrijven die erop behoren toe te zien dat dit op een veilige wijze gebeurt.

In beide laatste gevallen zal vaak sprake moeten zijn van maatwerk.

Opname daarvan in extenso in een formele wet zou te ver voeren.

De mogelijkheid van het verlenen van een «beperkte» bedrijfsvergunning is in de wet opgenomen voor ondernemingen die zich beperken tot niet-vervoersmarkt gerichte spooractiviteiten die geheel of gedeeltelijk op de hoofdspoorwegen plaatsvinden. In grote lijn betekent dit dat aan dergelijke ondernemingen, waaronder die met historisch railvervoer, niet alle eisen zullen worden gesteld zoals die aan de ondernemer met bedrijfsactiviteiten op de beroepsvervoersmarkt worden gesteld. De eis die daarbij in ieder geval wel van toepassing zal zijn is de verzekeringsplicht; de minimum dekking zal worden bepaald afhankelijk van onder meer de aard van de onderneming en het gebruik dat van de hoofdspoorwegen wordt gemaakt. Ook de eis van beroepsbekwaamheid kan met het oog op een goede veilige aansturing van het vervoer bij een beperkte vergunning in beeld komen. Preciese invulling zal bij algemene maatregel van bestuur plaatsvinden.

Ten aanzien van het veiligheidsattest kan gezegd worden dat het veiligheidszorgsysteem passend moet zijn voor de aard en omvang van de spoorwegonderneming.

Er is de regering veel aan gelegen dat de railactiviteiten met historisch materieel niet onnodig belemmerd worden. Maar hierbij staat voorop dat de veiligheid in voldoende mate gewaarborgd zal moeten zijn. De meeste instellingen die zich met dit soort activiteiten bezig houden, hebben hierover contact met de Spoorwegbeheersorganisatie.

5. Eisen ten aanzien van voertuigen en personeel

Zowel de leden van de PvdA-fractie als de leden van de VVD-fractie vestigden de aandacht op de wenselijkheid van een integrale veiligheidsbenadering bij het spoorwegbedrijfbedrijf in al zijn geledingen. Daarbij werd door de leden van de laatste fractie nog gevraagd of aan het wetsontwerp een integrale visie op de borging van de veiligheid ten grondslag ligt.

Een integrale benadering wordt teruggevonden in de rol van de Spoorwegbeheersorganisatie. Deze ziet er op toe, dat de diverse actoren ieder hun rol op de juiste wijze spelen. De toepassing door de vervoerders van een veiligheidszorgsysteem of -managementsysteem, is hierbij een belangrijk instrument. Het is ondoenlijk om permanent te controleren of iedereen op de juiste wijze handelt. Daarom is het belangrijk dat de vervoerder een juiste aanpak van het veiligheidsaspect in de gehele organisatie van zijn bedrijf integreert. Hij is verantwoordelijk voor zijn eigen handelen en dient er zelf voor te zorgen dat hij zijn rol op veilige wijze vervult. Het veiligheidszorgsysteem brengt met zich dat een spooronderneming geen loopje kan nemen met de veiligheid, zoals sommigen van de genoemde leden kennelijk vrezen. Als onderdeel van het veiligheidszorgsysteem kent het bedrijf van de vervoerder onafhankelijke functionarissen die intern over de veiligheid waken. Ten bewijze van het functioneren van een dergelijk systeem dient de spoorwegonderneming in het bezit te zijn van een veiligheidsattest, verstrekt door de Spoorwegbeheersorganisatie.

De regering is op de hoogte van het feit dat de Europese Commissie werkt aan een concept voor een spoorwegveiligheidsrichtlijn. Het concept is op dit moment nog niet vrijgegeven aan de lidstaten. Uit de berichten die

Nederland bereikt hebben is duidelijk geworden, dat het hier voorgestelde systeem waarschijnlijk in belangrijke mate overeenkomst met het concept van de richtlijn. Wellicht dat straks bij de implementatie van de richtlijn de Nederlandse wetgeving aanpassing behoeft, maar daarover is nu nog onvoldoende duidelijk.

De leden van de SP-fractie waren van oordeel dat het personeel van de spoorwegondernemingen onvoldoende beschermd is en dat de werknemers regelmatig in onzekerheid verkeren over hun werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden. Ook de leden van de fractie van GroenLinks maakten zich grote zorgen over de positie van het personeel.

In de Wet personenvervoer 2000 is de positie van de werknemers bij overgang van een concessie vastgelegd. Iedere werknemer die direct bij de concessie is betrokken, gaat mee over naar de nieuwe concessiehouder. Van de indirect bij de concessie betrokken werknemers gaat een naar de omzet evenredig deel mee over. Ook de CAO en de bedrijfsregelingen ter zake blijven ongewijzigd bij overgang van een werknemer van de ene concessiehouder naar de andere concessiehouder. Nieuwe concessiehouders zijn wettelijk verplicht het desbetreffende personeel onverkort over te nemen. Deze verplichting geldt ook als de nieuwe concessiehouder veranderingen in de exploitatie-opzet ten opzichte van de exploitatie door de oude concessiehouder wil doorvoeren. Indien de nieuwe concessiehouder een inkrimping of andere wijziging van de werkzaamheden wil bereiken, dient hij de toepasselijke regels van het Burgerlijk Wetboek (en de Wet op de ondernemingsraden) in acht te nemen. Door de bepalingen in de Wet personenvervoer 2000 is in het geheel niet sprake van onvoldoende bescherming van het personeel en is er qua zekerheid sprake van een gunstiger situatie dan elders in het bedrijfsleven.

De leden van de SP-fractie waren van oordeel dat door de aanbesteding van regionaal spoorvervoer het bieden van een samenhangend vervoeraanbod met goede service moeilijker wordt en te weinig investeringen in het materieel worden gedaan.

Het belang van de samenhang in openbaar vervoernetwerken wordt ten volle ondersteund. Decentralisatie kan daaraan een belangrijke bijdrage leveren.

Juist de betrokken overheden zullen zich zeker inzetten voor afstemming van vervoerdiensten, omdat goed openbaar vervoer staat of valt met de goede afstemming van de diensten op elkaar. Dit is ook nog eens expliciet in de Wet personenvervoer 2000 (artikel 26, derde tot en met het vijfde lid) geregeld. Deze artikelen bepalen dat de provincies en de kaderwetgebieden zorg moeten dragen voor de afstemming van het openbaar vervoer, dus ook het openbaar vervoer per trein, binnen hun gebied. De provincies dienen daarnaast te zorgen voor de afstemming met de concessieverleners die bevoegd zijn tot het verlenen van concessies in aangrenzende gebieden. Als de bedoelde afstemming niet tot stand komt, kan de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de concessieverleners een aanwijzing geven met het oog op de noodzakelijke afstemming van het openbaar vervoer tussen de aangrenzende concessiegebieden. Ook andere mechanismen werken in de richting van samenhang en afstemming. Een concessiehouder zou zich tekort doen als hij niet zou zorgen voor aansluiting op de andere openbaar vervoerdiensten. Bij het ontbreken van goede aansluiting leidt hij vervoerverlies en opbrengstderving. Hij zal uit zichzelf zorgen voor zo goed mogelijke aansluiting met inachtneming van zijn doelstelling tot efficiënte personeels- en materieelinzet.

Verder kunnen de consumentenorganisaties goede aansluiting van openbaar vervoerdiensten stimuleren. Zij adviseren over de concessievoorschriften of het programma van eisen voor de aanbesteding van de

concessie. In die adviesrol zullen zij aandringen op goede aansluitingen tussen de openbaar vervoerdiensten.

De leden van de SP-fractie vroegen terecht aandacht voor de materieel-problematiek rond de concessieverlening. Het uitgangspunt van de regering is dat er een materieelmarkt tot stand dient te komen die effectief, efficiënt en innovatief functioneert en de vervoerder keuzevrijheid met betrekking tot het materieel biedt. Een belangrijke factor bij de materieel-problematiek vormt de omstandigheid dat de levensduur van het treinmaterieel en die van de concessie niet parallel lopen.

Een aanzet voor de aanpak van de problemen is gegeven in het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein.

Ten eerste is in dit wetsvoorstel ten aanzien van de concessieduur voor het openbaar vervoer per trein gekozen voor een opzet die de materieel-problematiek verzacht. In beginsel wordt uitgegaan van een concessieduur van 5 jaar. Een concessieduur van meer dan 5 jaar is mogelijk bij commerciële overeenkomsten, specifieke investeringen of risico's. Een concessieduur van meer dan 10 jaar is bij uitzondering mogelijk: bij omvangrijke investeringen op lange termijn. De maximale concessieduur is 15 jaar. De concessieverlener kan de concessieduur bepalen. Met deze opzet is aangesloten bij de richtlijn 2001/14/EG.

Ten tweede is in de nota naar aanleiding van het verslag van de Tweede Kamer inzake het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein aangegeven dat het gewenst is tijdig te gunnen. Tussen het moment van gunnen van een concessie en het moment van daadwerkelijk gaan rijden dient tenminste 3 jaar te liggen. Hierdoor wordt het voor de nieuwe vervoerder mogelijk tijdig voor de start van de uitvoering van de concessie zich te voorzien van tweedehands materieel of van nieuw materieel. Tussen de opdracht tot nieuwbouw en de aflevering van nieuw materieel liggen minimaal 2 jaar. Als de nieuwe vervoerder tijdig over dergelijk materieel kan beschikken wordt tegengegaan dat de zittende vervoerder vanuit een monopoliepositie ten aanzien van het materieel exorbitante prijzen vraagt voor het bestaande materieel. Hij zal eieren voor zijn geld kiezen: een redelijke prijs voor het bestaande materieel vragen om te voorkomen dat hij blijft zitten met zijn materieel. Hierdoor ontwikkelt zich een materieelmarkt met meer keuzevrijheid.

Op dit moment wordt gezien of en in hoeverre naast de twee maatregelen voor de aanpak van de materieelproblematiek nog andere (overgangs-)maatregelen nodig zijn. Hiertoe is overleg met de vervoerders gestart. Ook aan de consumentenorganisaties in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer is terzake om hun oordeel gevraagd. Verder wordt overleg over dit onderwerp geëntameerd met de betrokken overheden.

6. Verdeling van capaciteit op hoofdspoorwegen

De leden van de fracties van PvdA, VVD, CDA, de ChristenUnie en SGP constateerden dat voor de bijzondere en lokale spoorwegen weinig wettelijke regelingen voorzien zijn. Deze leden vroegen zich voorts af hoe zit het met de veiligheids- en capaciteitstoedelingsvoorschriften voor regionaal spoor, lightrail, enzovoorts.

De voorgestelde Spoorwegwet richt zich in hoofdzaak op hoofdspoorwegen. Artikel 110 echter biedt de mogelijkheid om met het oog op het veilig gebruik van de lokale en bijzondere spoorwegen in een algemene maatregel van bestuur nadere regels op te stellen. Daarnaast kunnen ook voorzieningen worden getroffen voor spoorverkeer dat zich beweegt over zowel hoofdspoorwegen als over bijzondere of lokale spoorwegen. Het ligt in de bedoeling dat de komende jaren nieuwe regelgeving tot stand komt ten aanzien van de veiligheid van trams en metro's (lokaal spoor). Met name zal getracht worden daarin de verantwoordelijkheden van de

diverse betrokken overheden en bedrijven gestalte te geven. In het Nationaal verkeers- en vervoerplan is dit onderwerp eveneens opgenomen. Vooral nog zal volstaan worden met een continueren van de huidige regelgeving voor bijzondere en lokale spoorwegen. Ten aanzien van regionaal spoor en light rail geldt dat de status van de spoorweg waarop gereden wordt, bepaalt welke eisen en voorschriften van toepassing zijn. Wanneer bijvoorbeeld met light rail materieel gereden wordt op een hoofdspoorweg, zal voldaan moeten worden aan de daar geldende eisen van interoperabiliteit, veiligheid en capaciteitstoewijzing. Wanneer gereden wordt over lokaal spoor, dan zijn de op die andere infrastructuur geldende regels van toepassing. De Spoorwegbeheersorganisatie is verantwoordelijk voor de veiligheid en de capaciteitstoewijzing op het hoofdspoor. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het lokale spoor.

Deze leden informeerden voorts naar de regels voor lightrailvervoerders. Voor light railvervoerders zal de eis van bedrijfsvergunning zoals geformuleerd in artikel 26 gelden als de spoorinfrastructuur waarover de light rail rijdt behoort tot de hoofdspoorwegen. Indien de spoorinfrastructuur waarover wordt gereden valt onder de bijzondere of lokale spoorwegen is artikel 26 daarop niet op van toepassing.

Wel valt vervoer met light rail over uitsluitend tram of metroinfrastructuur (lokaal spoor) onder de bepalingen van het vereiste van de bedrijfsvergunning van de Wet personenvervoer 2000 en het Besluit personenvervoer 2000.

Aangezien het de wens van de regering is om op de onderscheidenlijke spoorwegen verschillende railmodaliteiten toegang te verschaffen, en gezien de gehele mobiliteitsdiscussie, kwam het deze leden logisch voor dat het wetsvoorstel een integrale benadering van alle spoor en railvervoer zou geven. Daarnaast dient helder in de wet te staan wat de verantwoordelijkheid van de overheid is.

Het antwoord op deze vraag is, dat de minister regels kan stellen ten aanzien van de veiligheid voor alle soorten spoorwegen. De verantwoordelijkheid voor de infrastructuur en het gebruik ervan wordt bepaald door de soort vervoer, dat erop plaatsvindt en de eigendom van de infrastructuur. In het algemeen is de minister op dit punt verantwoordelijk voor de hoofdspoorwegen, zijn de decentrale overheden dit voor de lokale spoorwegen en zijn de verschillende particuliere eigenaren verantwoordelijk voor hun spoorwegen.

Hoewel deze situatie onverlet laat, dat de minister een integraal verkeers- en vervoerbeleid formuleert, zal de uitvoering ervan toch moeten geschieden in goede samenspraak met alle betrokken verantwoordelijke overheden op basis van de Planwet verkeer en vervoer en niet via regels in de Spoorwegwet.

De leden van de CDA-fractie vroegen naar de relatie tussen toewijzing van capaciteit en concessies. Voorts stelden zij enige vragen omtrent het mogelijk veilen van capaciteit.

Er bestaat een relatie tussen de concessie voor het verrichten van personenvervoer en de toewijzing van capaciteit. De concessie bestaat uit een in beginsel exclusief recht om bepaalde vervoersdiensten aan te bieden, gecombineerd met de plicht om die vervoersdiensten volgens bepaalde randvoorwaarden te verrichten. Deze plicht kan slechts worden nageleefd indien de vervoerder voldoende capaciteit krijgt toegewezen om die diensten uit te voeren. In het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein is daarom bepaald dat een concessie alleen afgeven kan worden in combinatie met een meerjarig recht op capaciteit.

Dit meerjarige recht behelst niet een gedetailleerde aanduiding van de tijdstippen waarop kan worden gereden door de concessiehouder, maar een globale aanduiding van de paden. Bij de capaciteitstoewijzing voor

het desbetreffende dienstregelingsjaar moet de Spoorwegbeheersorganisatie met dit meerjarige recht rekening houden. Het instrument van het veilen is inmiddels losgelaten. Daarmee is de relatie tussen het veilen en het uitgangspunt dat er nooit meer betaald hoeft te worden voor infrastructuur dan de werkelijke kosten van deze infrastructuur, niet meer relevant.

De leden van de fractie van GroenLinks konden zich niet vinden in de doelstellingen voor capaciteitstoewijzing. Met name het vastgestelde minimum per vervoersegment bevreemde deze leden. Wordt bij voorbaat aangenomen dat dit uitgangspunt te allen tijde maatschappelijk optimaal is? De leden van deze fractie waren sowieso van mening dat personenvervoer een hogere prioriteit verdient dan goederenvervoer. In ieder geval moet de Tweede Kamer bij besluitvorming hierover nauw betrokken worden, anders dan tot nu toe gebeurd is. Voorts vroegen deze leden om een heldere, volledige en verifieerbare uitleg over de wijze waarop de maatschappelijke belangen berekend worden. Op de druk bereden delen van het spoorwegnet treedt thans al schaarste aan capaciteit op. Dit betekent dat in dergelijke gevallen de capaciteitsaanvragen van vervoerders niet bij voorbaat passen op de beschikbare infrastructuur en beslechting door de Spoorwegbeheersorganisatie nodig is. In dat geval worden de desbetreffende spoorwegen als overbelast aangemerkt en kan de Spoorwegbeheersorganisatie een prioritering van segmenten en deelmarkten, vastgelegd in de algemene maatregel van bestuur inzake capaciteitstoewijzing op basis van artikel 59, derde lid, van de nieuwe Spoorwegwet hanteren. Daarnaast is het noodzakelijk om per deelmarkt een beleidsmatig gewenst minimumniveau vast te leggen, anders zou onbedoeld een marktsegment weggedrukt kunnen worden. Ook uit een oogpunt van marktordening is het nodig om minimum faciliteringsniveaus te specificeren, zie bijvoorbeeld het Overgangscontract II. De reden daarvan is dat een vervoerder niet bij voorbaat dezelfde afwegingen maakt voor de bediening van zijn deelmarkten als de regering bij de bepaling van het verkeers- en vervoerbeleid. Het hanteren van minimumniveaus blijkt een goed instrument te zijn om hierin te voorzien. Bij de vaststelling van de minimum faciliteringsniveaus en prioriteiten spelen overwegingen van wat maatschappelijk optimaal treinvervoer is een belangrijke rol. De regering onderschrijft niet de uitspraak dat bij voorbaat de maatschappelijke waardering van het personenvervoer hoger zal uitvallen dan het goederenvervoer. Vanuit het algemene verkeers- en vervoersbelang dient ook het goederenvervoer gefaciliteerd te worden. Om nog beter beslagen ten ijs te kunnen komen is opdracht gegeven voor een studie naar de maatschappelijke waarde van de verschillende onderdelen van het spoorvervoer. Naast deze zogenaamde Waardestudie wordt de studie ToeRGoed 2005 uitgevoerd, een vervolg op de u bekende studie ToeRGoed, maar nu betrekking hebbend op de dienstregelingsperiode 2003–5. Deze studie richt zich op de vervoerkundige en verkeerskundige inpassing van de uiteenlopende capaciteitswensen van het personen- en het goederenvervoer. De uitkomsten van beide studies, die nauwkeurig op elkaar zijn afgestemd, worden deze zomer verwacht. De Tweede Kamer zal daarover uiteraard worden geïnformeerd. Beide studies vormen de grondslag voor het vaststellen van een algemene maatregel van bestuur inzake capaciteitstoewijzing, met daarin de verdeelregels voor de periode tot aan het in gebruik nemen van de HSL-Zuid en de Betuweroute.

In het kader van capaciteitstoewijzing verwezen de leden van de SGP-fractie specifiek naar artikel 57, eerste lid, onderdeel b. In dit artikel wordt de concessieverlener als mogelijke capaciteitsaanvrager geïntroduceerd. Zij vroegen zich af, in hoeverre bij de allocatie van capaciteit voldoende onafhankelijkheid is tussen de allocator en de aanvrager in de hoedanigheid van concessieverlener.

Ook de leden van de VVD-fractie vroegen waarom ook een concessieverlener capaciteit kan aanvragen.

De leden van de SGP-fractie vroegen of het niet rigide is om bij artikel 57 bij voorbaat uit te sluiten dat een spoorbedrijf capaciteit overdraagt.

De mogelijkheid om ook concessieverlenende organen als aanvrager van capaciteit toe te laten vormt het complement van de regeling in de Concessiewet personenvervoer dat geen concessie verleend kan worden zonder daarvoor verleende meerjarige rechten op capaciteit.

De wenselijkheid om capaciteitsoverdracht tegen te gaan is terug te voeren op de grondbeginselen van het Europese spoorwegbeleid, namelijk de scheiding tussen enerzijds het beheer van de infrastructuur en anderzijds de exploitatie van spoorwegvervoerdiensten op neutrale, transparante en non-discriminatoire basis. Indien spoorwegondernemingen (delen van) de aan hen toegewezen capaciteit zouden mogen doorleveren aan andere spoorwegondernemingen, ontstaat er een situatie waarin de spoorwegondernemingen-met-toegewezen capaciteit (veelal de bestaande spoorwegondernemingen) de condities kunnen dicteren waaronder nieuwe spoorwegondernemingen (nog zonder toegewezen capaciteit) toegang tot het spoor zouden krijgen. Anders gezegd: er ontstaat dan een spoormarkt, die niet stoelt op een neutrale, transparante en non-discriminatoire basis. Dit is mede de achtergrond van artikel 13, eerste lid, van richtlijn 2001/14/EG, dat de overdracht van capaciteit niet toestaat.

7. Aansprakelijkheidsvraagstukken en financiële gevolgen

De leden van de fractie van de ChristenUnie informeerden naar het onderzoek met betrekking tot aansprakelijkheid.

Bij brief van 20 maart 2001 is aan de Voorzitter van de Tweede Kamer aangeboden het rapport «Aansprakelijkheid voor vertragingsschade» (vw0 000 371). Bij de mondelinge behandeling van de Wet personenvervoer 2000 is de Tweede Kamer toegezegd dat de regering met een nader standpunt zou komen over het onderwerp vertragingsschade. Art. 8:108 Burgerlijk Wetboek stelt dat de vervoerder niet aansprakelijk is voor vertragingsschade aan de zijde van de reiziger. Het is de vraag wat de gevolgen zijn indien art. 8:108 BW vervalt. Tegelijkertijd met de aanbieding van het rapport aan de Tweede Kamer is het rapport aan belanghebbenden (vervoerders en consumentenorganisaties verenigd in het LOCOV) toegezonden met het verzoek om op korte termijn hun visie op het rapport te geven. Na ontvangst van die reacties wordt uw kamer in kennis gesteld van het kabinetsstandpunt terzake.

Voor het overige wordt het onderwerp aansprakelijkheid bij het spoorvervoer hoofdzakelijk geregeld in het Burgerlijk Wetboek.

8. Uitvoeringsaspecten, bedrijfseffecten, milieugevolgen, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen of de regering er bewust voor heeft gekozen om in dit wetsvoorstel niets te regelen met betrekking tot normen, compensaties of maatregelen aangaande overlast en/of negatieve gevolgen voor omgeving en milieu.

De normen ten aanzien van negatieve gevolgen voor de omgeving en het milieu zijn vastgelegd in milieuwetgeving, zoals de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder. De Spoorwegwet geeft overigens wel aan de Spoorwegbeheersorganisatie diverse sturingsinstrumenten opdat de Spoorwegbeheersorganisatie ervoor kan zorgen dat door regulering van het gebruik aan de geldende milieueisen wordt voldaan. Een voorbeeld hiervan is te vinden in artikel 66, vierde lid, onderdeel e, (prijsprikkels). Voorts houdt de Spoorwegbeheersorganisatie ook bij capaciteits-

toewijzing rekening met geluids- en milieueisen, via beperkingen en voorschriften aan de toewijzing (artikel 59).

De leden van de PvdA-fractie vroegen hoe de regering de voorstellen beoordeelt van Railion om de milieuaspecten centraal te regelen, door middel van de Spoorwegwet, dan wel tijdelijk via aanpassing van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit wet milieubeheer. De leden van de CDA-fractie vroegen waarom de milieuaspecten van railverkeer niet centraal via de Spoorwegwet worden geregeld. De leden van de SGP-fractie merkten op dat er slechts summier normen ten aanzien van milieugevolgen van spoorverkeer voor omwonenden en het vervoer van gevaarlijke stoffen in de wet staan.

De regering acht het niet zinvol om de milieuaspecten centraal te regelen via de Spoorwegwet, aangezien deze reeds in de milieuwetgeving worden geregeld. Meer specifiek: de geluidregelgeving voor doorgaand spoorverkeer is uitgewerkt in het Besluit geluidhinder spoorwegen. De geluidhinder voor emplacementen valt thans onder de Handreiking industrielawaai, omdat emplacementen zijn aangewezen als inrichtingen. Met het Ministerie van VROM vindt thans overleg plaats over de wenselijkheid specifiek voor de emplacementen een handreiking te bieden aan de decentrale overheden over de toepassing van wet- en regelgeving op het gebied van geluid op emplacementen.

Thans bereidt het kabinet een wijziging voor van de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer (MIG, modernisering instrumentarium geluidhinder). In het kader van deze wetswijzigingen zullen deze vragen ook aan de orde kunnen komen.

De leden van de CDA-fractie vroegen een nadere toelichting op de verschillende aspecten van het strafrechtelijk handavingsregime. Uitgangspunt is, dat waar regels gesteld worden, handhaving plaats dient te vinden. Hierbij zal de Inspectie Verkeer en Waterstaat een belangrijke rol gaan spelen. In het wetsvoorstel is getracht met een combinatie van bestuursrechtelijke en strafrechtelijke handhaving zo adequaat mogelijk de naleving te verzekeren. Een bestuurlijke sanctie is bijvoorbeeld het intrekken van toegewezen capaciteit of het opleggen van een bestuurlijke boete. Bij de strafrechtelijke sancties zijn de feiten die daarvoor in aanmerking komen strafbaar gesteld als economisch delict. Het commentaar op de strafrechtelijke handhaving in de brief van NS van 8 maart 2001 gaat uitgebreid in op nogal uiteenlopende aspecten van de diverse bepalingen, zodat een uitputtende beantwoording hier te ver gaat.

De leden van de fractie van GroenLinks begrepen uit de brief van 16 oktober 2000 (VW-1108) dat Railinfrabeheer schuldenaar is van nog 200 rekeningen van tezamen 3,8 miljard gulden. Zij vroegen hoe er met deze rekeningen wordt omgegaan.

Deze 3,8 miljard gulden betreft geen rekeningen, maar leningen. Deze zijn door de Staat gegarandeerd en behoren tot de staatsschuld. De rentekosten worden jaarlijks door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat als onderdeel van de bijdrage aan Railinfrabeheer voor beheer en instandhouding van het spoorwegnet vergoed. In principe wordt niet op de leningen afgelost; indien leningen vervallen, vindt herfinanciering plaats. Het leningbedrag groeit omdat jaarlijks door Railinfrabeheer ca 100 miljoen wordt geïnvesteerd, die niet door de staat «a fond perdu» wordt gefinancierd. Totaal betreft deze wijze van financieren circa 800 miljoen van de totaal 3,8 miljard uitstaande leningen. De resterende 3 miljard aan leningen zijn conform de «Overeenkomst op hoofdlijnen» tussen Staat en NS bij de boedelscheiding tussen markt- en de taakorganisaties van NS in 1995 toebedeeld aan Railinfrabeheer. Formeel juridisch staan deze leningen nog op naam van NS, maar feitelijk berusten de verplichtingen bij Railinfrabeheer. In het kader van de ontvlechting van verwevenheden

tussen taak- en marktorganisaties van NS wordt geprobeerd de komende jaren deze verwevenheid te slechten, deels door een deel van de leningen tegen betaling aan NS over te dragen, deels door met instemming van de geldgever de tenaamstelling van de lening te wijzigen. Daarnaast zal worden geprobeerd de ongelijksoortige leningsoorten (Eurofimaleningen, obligatielening, onderhandse leningen) zoveel mogelijk te converteren naar normale staatsleningen; dit kan op termijn tot een beperkte daling van de rentekosten leiden.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen zich af waarom de reis-informatie nog steeds een taak van de vervoerder NS is.

Het is niet zo, dat reisinformatie alleen een taak van NS Reizigers is. Voor de landelijke reisinformatie is er het landelijk reisinformatiesysteem dat wordt geëxploiteerd door Openbaar Vervoer Reisinformatie b.v. (OVR). Sinds het ontstaan van OVR in 1992 hebben vervoerders vrijwillig bijgedragen aan de instandhouding van dit systeem. De Wet personenvervoer 2000 bevat een waarborg voor de instandhouding van een centraal reis-informatiesysteem (artikel 14).

Daarnaast verstrekt iedere vervoerder ook afzonderlijk reisinformatie over zijn eigen diensten. Verschillende middelen worden daarbij gebruikt: de busboekjes van de vervoerbedrijven, het spoorboekje van NS Reizigers, de verstrekking van dienstregelingsinformatie langs elektronische weg, halteborden, treinvertrekstaten en de mondelinge informatie door personeel van de vervoerder via loketten en in de vervoermiddelen van het openbaar vervoer.

Het zou te ver voeren als elke vervoerder afzonderlijk ook reisinformatie over de andere vervoerders zou dienen te verstrekken. Voor de informatie-verstrekking over reizen waarbij van de diensten van meer vervoerders wordt gebruik gemaakt is juist het landelijk dekkende centrale reis-informatiesysteem bedoeld.

De leden van de SGP-fractie vroegen wie rond stations verantwoordelijk is voor belangrijke voorzieningen, zoals parkeergelegenheid voor auto's of fietsen.

Op het stationsplein hebben de gemeenten en de vastgoedeigenaren de zeggenschap. Over het gebruik van het plein sluiten de gemeenten en vastgoedeigenaren doorgaans een overeenkomst met NS Stations. De regionale directies van Rijkswaterstaat zijn betrokken bij de onderhandelingen over deze overeenkomsten en bevorderen daarbij het zo goed mogelijk aansluiten van de spoorinfrastructuur bij de infrastructuur voor de overige vervoersvormen.

Normen en richtlijnen ten aanzien van fietsenstallingen zijn vastgelegd in de V&W-nota *Ruimte voor de fiets*. Voor het op het gewenste niveau brengen van de voorzieningen heeft het ministerie een programmabudget ad f 460 miljoen beschikbaar gesteld aan Railinfrabeheer. Voor de stallingen die in 1995 in eigendom van NS Vastgoed zijn gebleven geldt dat het beheer bij NS Stations (NS Fiets BV) ligt.

De leden van de SGP-fractie vroegen of niet meer verfijnde nalevingsmechanismen moeten worden opgenomen.

Het afdwingen van de naleving van de bepalingen van de Spoorwegwet kan op twee manieren plaatsvinden: door een bestuurlijke sanctie of door een strafrechtelijke sanctie. Bij een bestuurlijke sanctie moet gedacht worden aan het schorsen of intrekken van bijvoorbeeld de bedrijfsvergunning of het veiligheidsattest, of aan het opleggen van een bestuurlijke boete. Het is juist, dat het intrekken van het veiligheidsattest in het geval van NS Reizigers een erg rigoureuze maatregel is, waartoe niet zo snel zal worden overgegaan. Bij nader inzien lijkt het dan ook gewenst om de bepalingen betreffende het veiligheidsattest aan te vullen met een straf-sanctie. In de derde nota van wijziging wordt hierin voorzien. Hiermee is

tevens de vraag van de leden van de CDA-fractie naar de strafbaarstelling van de voorschriften van het veiligheidsattest beantwoord.

De leden van de SGP-fractie bepleitten voorts dat toegankelijkheid van het personenvervoer per spoor, inclusief stationsvoorzieningen, voor ouderen en gehandicapten een wettelijke verankering zal verkrijgen, gepaard met een heldere regie functie van de minister van Verkeer en Waterstaat. In artikel 32 van de Wet personenvervoer 2000 staat reeds voorgescreven dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ten behoeve van de reizigers met een handicap en de veiligheid ten behoeve van de reizigers en het personeel binnen het openbaar vervoer in de concessievoorschriften dient te worden geregeld. Verder staat in dit artikel vermeld dat bij algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld over het minimale niveau van toegankelijkheid van het openbaar vervoer dat concessieverleners middels voorschriften dienen veilig te stellen bij concessieverlening. Deze regels bevatten in ieder geval eisen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ten behoeve van reizigers met een handicap en eisen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ten behoeve van reizigers met een fiets.

De aansturing en de waarborg van het voorzieningen- en kwaliteitsniveau wordt geregeld door het stellen van normen en richtlijnen aan stations door de Minister van Verkeer en Waterstaat, in combinatie met het opdrachtgeverschap van Verkeer en Waterstaat en de Spoorwegbeheersorganisatie voor de aanleg, de verbouw en het beheer van stations. In 1995 is het juridische eigendom van de stations die toentertijd in eigendom waren van NS gesplitst in die van RIT en die van NS Vastgoed. Tot het juridisch eigendom van NS Vastgoed behoren ook een aantal voorzieningen die een publieke functie hebben, zoals de stationshal. Deze voorzieningen worden in stand gehouden op kosten van Railinfrabeheer. Het beleidskader voorzieningen op (nieuwe) stations wordt gebruikt bij het toetsen van het voorzieningenniveau indien blijkt dat NS veranderingen wil respectievelijk heeft aangebracht in het voorzieningenniveau op die lokaties. Indien de wijziging niet in lijn is met het beleidskader zal de minister een aanwijzing geven aan NS Vastgoed respectievelijk NS Stations.

9. Artikelen

Artikel 2

De leden van de VVD-fractie vroegen om welke spoorlijnen het concreet gaat in artikel 2, eerste lid. De leden van de de fractie van de ChristenUnie vroegen of de definitie van bijzondere spoorwegen niet te ruim is en de leden van de SGP-fractie informeerden of artikel 2, tweede lid, PPS-constructies uitsluit.

De spoorlijnen waar het om gaat in artikel 2, tweede lid, zijn hoofdspoorwegen zoals aangewezen bij koninklijk besluit, lokale spoorwegen zoals aangewezen bij koninklijk besluit en bijzondere spoorwegen. Onder hoofdspoorwegen wordt verstaan een spoorweg uitsluitend of overwegend bestemd voor het verrichten van openbaar personenvervoer of goederenvervoer ten behoeven van internationale, nationale en regionale verbindingen, en waarvan de Staat of de Spoorwegbeheersorganisatie rechthebbende is. Hierin zijn inbegrepen stationsemplacementen en rangeer-emplacementen. Met betrekking tot de situatie van dit moment moet daarbij gedacht worden aan het gehele spoorwegnetwerk dat in beheer is bij Railinfrabeheer. De hoofdstukken 2 tot en met 5 en een groot deel van hoofdstuk 6 hebben betrekking op de hoofdspoorwegen. De bemoeienis met de lokale en bijzondere spoorwegen is dus beperkt. De definitie van bijzondere spoorwegen, zoals opgenomen in artikel 2, vierde lid, van de Spoorwegwet, is niet te ruim geformuleerd. De cate-

gorie «bijzondere spoorwegen» is bedoeld als een restcategorie waarin een basis kan worden gevonden voor regelingen indien dat voor bepaalde spoorwegen gewenst zou zijn.

Artikel 2, tweede lid, sluit PPS constructies niet uit. De regeling van artikel 2 ziet op de verdeling van verantwoordelijkheden inzake railinfrastructuur, en niet op de financiering.

Artikel 3

Voor de vraag van de leden van de CDA-fractie naar het onderscheid dat artikel 3 maakt tussen spoorvervoerders en wegvervoerders zij opgemerkt, dat artikel 3 uitsluitend betrekking heeft op het spoorverkeer en zich richt tot een ieder die de delictsomschrijving vervult. De reden dat de maximumstraf hoger is dan bij het vergelijkbare artikel 5 van de Wegenverkeerswet is hierin gelegen, dat gevaarstelling in het spoorverkeer hele ernstige gevolgen kan hebben.

De vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie naar de relatie tussen artikel 3 en artikel 164 Wetboek van Strafrecht is hierboven in paragraaf 2 van deze nota reeds beantwoord.

Artikel 4

De leden van de fracties van de PvdA en de SGP achtten het logischer om artikel 4 onder te brengen bij hoofdstuk 3, paragraaf 5. De leden van de VVD-fractie vroegen of de normen aansluiten op die van de Wegenverkeerswet.

Indien dit artikel zou worden ondergebracht in hoofdstuk 3 zou de bepaling alleen betrekking hebben op het verkeer over hoofdspoorwegen. Door deze bepaling op te nemen in hoofdstuk 1 van de wet is hij ook van toepassing bij alcoholgebruik op lokale en bijzondere spoorwegen. De alcoholnormen sluiten één op één aan bij de normering in de Wegenverkeerswet

Artikel 5

De leden van de PvdA vroegen om een nadere verklaring voor de noodzaak en wenselijkheid van de uitzonderingsbepaling, zoals geformuleerd in onder andere artikel 5, tweede lid, waardoor de Spoorwegbeheersorganisatie in bepaalde gevallen niet de taak van provider krijgt toegevoegd.

De leden van de VVD-fractie vroegen waarom via het tweede lid de bouw van hogesnelheids-spoorweginfrastructuur wordt uitgesloten en of de wet ook van toepassing is op een eventueel aan te leggen magneetweefbaan?

Voor de leden van PvdA-fractie was de wenselijkheid van artikel 90, eerste lid, onderdeel a, zoals eerder aangegeven, niet geheel duidelijk. Is in die situatie deze onderhavige wet overigens geheel of gedeeltelijk van toepassing, en waaruit blijkt dat? Betekent dit artikel dat de taken, zoals voortvloeiend uit artikel 90, eerste lid, onderdeel a, bij een geprivatiseerde onderneming gelegd kunnen worden?

De regering voorziet verschillende gevallen waarbij het wenselijk kan zijn een uitzonderingsbepaling op te nemen op artikel 5, eerste lid. Dit is gebleken bij de onderhandelingen over de aanleg en instandhouding van de bovenbouw van de HSL-Zuid. In dit soort gevallen wil de regering de mogelijkheid hebben om zonder tussenkomst van de Spoorwegbeheersorganisatie zelf direct de verantwoordelijkheid te hebben voor de uitvoering, dat wil zeggen een contract aan te gaan over aanleg en instandhouding van de infrastructuur.

In situaties, waarin naast de overheid een private investeerder de aanleg van de infrastructuur geheel of gedeeltelijk financiert is het nodig de

mogelijkheid te scheppen voor deze inversteerder invloed uit te oefenen op de mogelijkheden de investering terug te verdienen. Dit zou kunnen geschieden door een of meer taken op het gebied van onderhoud, beheer of capaciteitstoewijzing niet op te dragen aan de Spoorwegbeheersorganisatie. Deze mogelijkheid speelt een rol bij de eventuele private exploitatie van de Betuweroute vanaf 2010 en een eventueel aan te leggen magneetweefbaan.

In de toekomst zullen zich mogelijk situaties voordoen die nu nog niet voorzien zijn. Daarom is thans het opnemen van het tweede lid in artikel 5 gewenst. De redactie van het tweede lid wordt in de derde nota van wijziging in overeenstemming gebracht met de redactie van artikel 90, eerste lid.

De leden van de CDA en de ChristenUnie vroegen wat precies wordt verstaan onder het onderscheidend criterium voor «hogesnelheidsspoorweg infrastructuur» als genoemd in artikel 5, tweede lid. Vooral als bundelingsvarianten niet worden uitgesloten lijkt het vreemd als het eerste lid hierop niet van toepassing is.

HSL-infrastructuur is infrastructuur, die ontworpen en bestemd is voor het berijden met snelheden van 160 km per uur en hoger, en die deel uitmaakt van het Europese net van hogesnelheidslijnen.

Ingeval van bundeling zal de minister ervoor zorgdragen, dat er goede afspraken zullen worden gemaakt door de betrokken beheerders, waarbij niet op voorhand moet worden uitgesloten, dat als uitkomst van dat overleg de minister de taken ten aanzien van het HSL-deel van de infra opdraagt aan de Spoorwegbeheersorganisatie.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen, of onder nieuwe spoorweginfrastructuur ook een nieuw beveiligingssysteem wordt verstaan.

Zoals in artikel 7 is aangegeven dient alle hoofdspoorweginfrastructuur waarop harder wordt gereden dan 40 km per uur voorzien te zijn van een bij ministeriële regeling te omschrijven systeem van beveiliging. Voor die infrastructuur is het beveiligingssysteem een standaard onderdeel. De spoorweginfrastructuur bestaat daarnaast nog uit tal van andere onderdelen. Met name de onderdelen die direct gerelateerd zijn aan de veiligheid van het spoorwegsysteem of gevolgen hebben voor de vervoerder respectievelijk het materieel waarmee de vervoerder rijdt, worden nader omschreven in lagere regelgeving in het kader van artikel 6 en de artikelen met betrekking tot interoperabiliteit en compatibiliteit.

Artikel 6

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom de werking van artikel 6 wordt ingeperkt tot de hoofdspoorweginfrastructuur. De leden van de CDA-fractie vroegen wat de verhouding is tussen artikel 6 en artikel 2, eerste lid.

Hoofdstuk 2, en dus ook artikel 6, heeft alleen betrekking op hoofdspoorwegen. De nadere regels voor lokale en bijzondere spoorwegen worden via artikel 110 gesteld. De consequentie hiervan is dat de regels, gesteld op basis van artikel 6, uitsluitend van toepassing zijn op de krachtens artikel 2 aangewezen hoofdspoorwegen.

Artikel 7

De leden van de fracties van de PvdA, VVD en CDA vroegen waarom in artikel 7, eerste lid, het in de bij ministeriële regeling te beschrijven beveiligingssysteem beperkt is tot spoorwegen waar harder dan 40 km per uur wordt gereden en of 40 km per uur tevens de grens voor het veilig op zicht kunnen rijden.

Hoofdspoorwegen waarop met een hogere snelheid dan 40 km per uur gereden mag worden dragen een ander karakter dan die waar die snelheid niet mag worden overschreden. De laatste categorie betreft veelal lijnen op of naar industriecomplexen zonder zogenaamde technische beveiliging zoals lichtseinen, zodat een hogere snelheid beslist onverantwoord zou zijn. Het verkeer wordt er over het algemeen geregeld via radioverkeer met de verkeersleiding. Hier wordt gesproken van «rijden op zicht». Daarnaast is van belang dat het thans meest in Nederland voorkomende systeem van treinbeïnvloeding de zogenaamde ATB-EG pas effectief is boven een voertuigsnelheid van 40 km per uur.

Volledigheidshalve zij vermeld, dat ook op veel stationemplacements de snelheid beperkt is tot 40 km per uur. Daar zijn wel seinen geplaatst en kan de ATB in ieder geval ervoor zorgen dat niet sneller dan met de ter plaatse toegelaten snelheid gereden zal worden.

Rijden op zicht betekent overigens niet, dat de betrokken trein altijd binnen een geringe afstand tot stilstand kan worden gebracht. Zo valt een vergelijking met auto's altijd ongunstig uit: een trein rijdt nu eenmaal met stalen wielen op stalen spoorstaven en heeft bovendien een zeer grote massa.

Tenslotte wordt in antwoord op een vraag van leden van de VVD-fractie nog opgemerkt, dat voor het gebruikelijke verkeer op hoofdspoorwegen met de daarbij behorende rem- en aanzetkarakteristieken van het materieel, 40 km per uur de grens is waarboven met dat materieel niet meer veilig op zicht gereden kan worden.

De leden van de VVD vroegen zich af of de formulering van artikel 7, tweede lid, betekent dat alle hoofdspoorwegen in Nederland fysiek moeten worden afgesloten.

Dit is inderdaad het geval, maar onverminderd de krachtens artikel 6 te geven regels. Zo zal ten aanzien van stamlijnen op industrieterreinen, die onderdeel uitmaken van de hoofdspoorweg, afscheiding niet nodig zijn omdat daar met lage snelheid wordt gereden.

Artikel 8

De leden van de fracties van het CDA en de ChristenUnie vroegen wat bedoeld wordt met «internationaal verkeer» in artikel 8. Verder meenden zij dat zolang richtlijn 2000/00/EG niet is vastgesteld, de eis van artikel 34, eerste lid, onhaalbaar is en vroegen zij naar de praktische consequenties en mogelijke uitzonderingen. De leden van de SGP-fractie merkten in het kader van artikel 8, eerste lid, op, dat richtlijn 2000/00/EG spreekt over het «Trans-Europees conventioneel railsysteem zoals beschreven in bijlage 1». Bijlage 1 verwijst naar de definitie van TEN conform beslissing 1692/96/EC. Is de norm derhalve niet of er internationaal verkeer plaatsvindt, maar of het onder de definitie van TEN valt?

De hier genoemde richtlijn 2000/00/EG is inmiddels door het Europees Parlement behandeld, en nu vastgesteld onder nummer 2001/16/EG. In deze richtlijn wordt inderdaad de interoperabiliteit voor TEN trajecten geregeld, en hij heeft derhalve slechts betrekking op de lijnen die onder deze definitie vallen. Daarbij moet nog moet worden opgemerkt dat het dan om nieuwe investeringen gaat, of grote opwaarderingen. De nieuwe richtlijn geldt dus niet voor de bestaande infrastructuur en bestaand materieel. Tevens is er voor nieuwe investeringen nog een aantal uitzonderingen waarop een beroep kan worden gedaan.

Artikel 10

Op de vraag van de VVD-fractie met betrekking tot onderdelen, bedoeld in artikel 10, eerste lid, kan worden geantwoord dat daarmee worden bedoeld onderdelen die door de richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG en

door het COTIF-verdrag als zodanig worden aangewezen en waarvoor specifieke eisen worden gesteld. De beide richtlijnen duiden deze onderdelen aan als interoperabiliteitsonderdelen.

In antwoord op de vraag van de leden van de CDA-fractie zij opgemerkt dat rijtuigen in de richtlijn niet worden aangemerkt als interoperabiliteitsonderdelen, maar als subsystemen. In de Spoorwegwet worden nergens leveranciers van rijtuigen, of personen die deze in de handel brengen, strafbaar gesteld indien deze rijtuigen niet aan de eisen voldoen. Het in de handel brengen heeft uitsluitend betrekking op onderdelen.

Artikel 13

De leden van de PvdA-fractie vroegen of artikel 13, tweede lid, zo moet worden gelezen, dat een EG-verklaring kan worden afgegeven, ook wanneer men niet voldoet aan artikel 11, tweede en derde lid.

Een EG-verklaring als bedoeld in artikel 10, eerste lid, onder a of b, mag alleen worden afgegeven, indien wordt voldaan aan artikel 11, eerste en derde lid. Deze laatste verwijzing ontbreekt abusievelijk, deze omissie wordt bij de derde nota van wijziging hersteld. Het is natuurlijk mogelijk, dat ten onrechte een EG-keuringsverklaring wordt afgegeven. Ook handelen in strijd met dit verbod is strafbaar op grond van de Wet economische delicten.

Artikel 16

De leden van de fractie van GroenLinks konden zich niet vinden in de beperking in artikel 16 van de verantwoordelijkheid van de Spoorwegbeheersorganisatie tot de hoofdinfrastructuur. Ook regionale infrastructuur zou onder het beheer door de Spoorwegbeheersorganisatie moeten vallen.

In de vraag wordt er van uitgegaan dat de spoorlijnen (de infrastructuur zelf), waarop door decentrale overheden het openbaar vervoer per trein is aanbesteed, niet meer onder verantwoordelijkheid van het Rijk vallen en daarmee niet langer tot de beheerstaak van de Spoorwegbeheersorganisatie behoren. Deze veronderstelling is niet juist. Er moet onderscheid worden gemaakt tussen hoofdspoorwegen en het hooftrainet. Hierop is in paragraaf 2, eveneens naar aanleiding van vragen van deze leden ingegaan. De spoorlijnen waarop decentraal aanbesteed vervoer plaats vindt, behoren niet tot het hoofdrailnet, maar wel tot de hoofdspoorweginfrastructuur. Alleen lokale spoorwegen, waarop thans alleen trams en metro's rijden, zijn in het beheer van decentrale overheden of lokale vervoerders.

Artikelen 17, 18 en 19

De leden van de CDA-fractie vroegen waarom er beperkingen aan normale handelingen op terreinen langs de hoofdspoorwegen worden opgelegd. Zij vroegen of een bepaalde afstand belangrijk is en waarom is niet gekozen voor de benadering van een fysieke afsluiting zoals nu het geval is in artikel 16 RDHL. Verder vroegen zij op welke situatie onderdeel e slaat en hoe de aangegeven voorschriften zich verhouden met het bestaande eigendomgebruik.

De leden van de SGP-fractie informeerden waarom het uitvoeren van beheer in dit artikel niet is onderworpen aan vergunningsplicht.

De reden van afstanden is het garanderen van de fysieke integriteit van de spoorbaan. Onderdeel e heeft betrekking op spoorwegen op of in een vaste constructie anders dan de eerder genoemde onderdelen. Een voorbeeld is de betonconstructie die gebruikt wordt op grote delen van de HSL-Zuid infrastructuur. Volkstuinen zijn in principe geen probleem voor

de spoorweg, tenzij er handelingen worden verricht of gebouwen/ gewassen zijn die gevaar kunnen opleveren.

Het uitvoeren van beheer wordt gedaan in opdracht van de Spoorweg-beheersorganisatie, die daarenboven ook nog ervoor zorgdraagt, dat de werkzaamheden op een veilige manier worden verricht (artikel 16, tweede en derde lid). Het uitgeven van een grote hoeveelheid vergunningen voegt in deze situatie niets toe, doch vergt wel veel (overbodig) werk.

De leden van de VVD-fractie vroegen naar de overeenkomsten of verschillen ten opzichte van de huidige regelgeving. Verder vroegen zij deze maten ook gelden als minimale afstanden voor in de omgeving van de spoorlijn aanwezige of nog te ontwikkelen bebouwing van welke bestemming dan ook.

De maten zijn in bijna alle gevallen gelijk gebleven, met de volgende uitzonderingen:

1. Voor de afstand tot licht ontvlambare stoffen is de afstand voor spoorwegen op maaiveldniveau met twee meter toegenomen.
2. De afstand tot spoorwegen langs binnenzijden van bogen van twintig meter in de huidige Spoorwegwet zal, overeenkomstig de huidige inzichten, komen te vervallen.
3. De afstand van acht meter van artikel 36 RDHL uit de teen/bovenlijn van de spoorweg voor spoorwegen in ophoging of afgraving is in de nieuwe Spoorwegwet verminderd met twee meter.
4. In de huidige Spoorwegwet is het mogelijk dat bij ophogingen of afgravingen waarbij de breedte ervan minder is dan drie meter, de afstand tot het spoor minder wordt dan elf meter. Dit is in de nieuwe Spoorwegwet gerepareerd.
5. De nieuwe Spoorwegwet bevat nieuwe normen voor situaties die in huidige regelgeving nog ontbreken, zoals tunnels en spoor op vaste constructies.

Deze afstanden gelden voor zowel aanwezige als voor nieuwe bebouwing, zij het dat in het geval van bestaande rechten vergunning zal worden verleend. Voor nieuwe bebouwing geldt artikel 17 voor het verlenen van vergunningen.

Artikel 20

De leden van de fracties van de PvdA en de SGP vroegen of artikel 20, eerste lid, onder c, niet te ruim is opgezet, zodat ook de reiziger, die op een perron staat te wachten, er onder valt.

Bij heel letterlijke lezing van de tekst is dat inderdaad het geval. Mede naar aanleiding van deze vraag wordt de redactie van dit artikel in de derde nota van wijziging aangepast.

De vraag van de leden van de CDA-fractie naar de verhouding tussen artikel 20, artikel 3 en de artikelen 164, 165 en 351 van het Wetboek van Strafrecht is hierboven in paragraaf 2 beantwoord.

De in artikel 20, tweede lid, opgenomen uitzondering zou inderdaad eveneens moeten gelden voor een deel van het personeel van vervoersmaatschappijen. De redactie van het tweede lid wordt in de derde nota van wijziging in deze zin aangepast.

Artikel 24

De leden van de PvdA-fractie namen aan dat in artikel 24, eerste lid, onderdeel b bedoeld worden «toegelaten» of «vergunninghoudende» spoorwegondernemingen. Zij vroegen of het niet de voorkeur verdient om artikel 24, vierde lid, om te bouwen tot een «zal»-bepaling.

De leden van de SGP-fractie vroegen, waarom de verplichting in artikel 24,

eerste lid, alleen voor stations aan de hoofdspoorweg geldt en niet voor stations aan lokale spoorwegen.

Het betreft inderdaad «vergunninghoudende» spoorwegondernemingen. Gezien het grote belang van de voorwaarden en de handhaving daarvan zal bij derde nota van wijziging in artikel 24, vierde lid, «kan ... geven » worden vervangen door «geeft».

Het artikel 24 heeft, als onderdeel van hoofdstuk 2, alleen betrekking op hoofdspoorwegen. Lokale spoorwegen zijn die spoorwegen waarop trams of metro's rijden. De lokale spoorwegen zijn niet in eigendom van en worden niet beheerd onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Nadere eisen met betrekking tot deze infrastructuur kunnen door de decentrale overheden zelf worden gesteld.

Artikel 25

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar de betekenis van artikel 25, tweede lid.

Het tweede lid heeft een declaratoir karakter. Het geeft in hoofdlijnen de aan een spoorwegonderneming gestelde eisen weer, wil deze toegang hebben tot de hoofdspoorweg. Het tweede lid, onder d, ziet bijvoorbeeld op het niet hebben van een concessie of het niet voldoen aan artikel 34. De in het tweede lid onder a tot en met c genoemde vereisten worden achtereenvolgens uitgewerkt in de artikelen 26 tot en met 29, 30 tot en met 33, en artikel 53.

In antwoord op de vraag van de leden van de SGP-fractie wordt opgemerkt dat het niet waarschijnlijk is dat verwarring zal ontstaan tussen de bedrijfsvergunning en de vergunning op grond van artikel 17. De bedrijfsvergunning heeft met vervoer te maken: deze wordt verleend aan een spoorwegonderneming die aan de criteria ter waarborging van een goede bedrijfsvoering voldoet. De vergunning op grond van artikel 17 heeft betrekking op het verrichten van activiteiten op en rond de spoorbaan, zoals het oprichten van bouwwerken, het leggen van kabels en leidingen en andere zaken, die in verband met de fysieke veiligheid van de spoorbaan slechts onder strikte voorwaarden plaats kunnen vinden.

Artikel 26

De leden van de PvdA-fractie merkten op, dat de verwijzing in artikel 26, eerste lid, naar artikel 53 strikt genomen overbodig is, of dat anders ook naar het veiligheidsattest verwezen zou moeten worden. Daarnaast constateerden zij, dat in artikel 28 artikel 26 als grondslag wordt gehanteerd en misten zij in artikel 26 het veiligheidsattest.

In de regeling van de bedrijfsvergunning is richtlijn 95/18/EG geïmplementeerd. Voor het verkrijgen van een bedrijfsvergunning moet aan de vier in artikel 26, eerste lid, vermelde vereisten zijn voldaan: goede naam, financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid en de verzekeringsplicht. De uitwerking van deze vereisten vindt plaats in een algemene maatregel van bestuur. De verzekeringsplicht is als apart voorschrift in artikel 53 opgenomen om aldus zeker te stellen dat spoorwegondernemingen die in het bezit zijn van een in een andere lidstaat op basis van richtlijn 95/18/EG afgegeven bedrijfsvergunning, hun wettelijke aansprakelijkheid ook voor Nederland voldoende gedekt hebben. Een dergelijke vergunning wordt namelijk zonder meer erkend, zonder dat duidelijk is welke eisen in een andere lidstaat aan de verzekeringsplicht worden gesteld en of deze dekking voor Nederland omvat.

Een verwijzing naar het veiligheidsattest is bij de bedrijfsvergunning niet op zijn plaats, omdat een veiligheidsattest in beginsel wordt verleend nadat een bedrijfsvergunning is afgegeven. Bij het al dan niet verlenen van een bedrijfsvergunning speelt het veiligheidsattest dan ook geen rol.

Dat de bedrijfsvergunning voor onbepaalde tijd wordt verleend, vloeit voort uit artikel 10 van richtlijn 95/18/EG, waarin is bepaald dat een vergunning geldig blijft zolang de spoorwegonderneming aan de in deze richtlijn vervatte verplichtingen voldoet.

Artikel 28 regelt de gelijkstelling van een in het buitenland niet op basis van richtlijn 95/18/EG afgegeven bedrijfsvergunning of vergelijkbare documenten, met de op basis van artikel 26 afgegeven bedrijfsvergunning.

Artikel 27

In antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie waarom arbeidstijden en arbeidsomstandigheden uitsluitend bij schorsing of intrekking van de vergunning een rol spelen zij vermeld dat deze punten ook al bij de verlening van de vergunning een rol spelen in het kader van het beoordelen van het voldoen aan het vereiste van goede naam.

In antwoord op de vragen van de fracties van de CDA en van de Christen-Unie betreffende de mogelijkheid van schorsing van de bedrijfsvergunning wordt opgemerkt, dat artikel 27 wel de mogelijkheid van schorsing van de bedrijfsvergunning kent, naast de mogelijkheid van intrekking van de bedrijfsvergunning.

De reden waarom dit artikel niet als «kan» bepaling is opgenomen maar dwingend is gesteld, is dat hier de dwingende geformuleerde tekst van richtlijn 95/18/EG is gevolgd.

Artikel 28

In antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie of de in artikel 28 aangegeven procedure ook door andere landen wordt gevolgd, wordt het volgende opgemerkt.

In dit artikel wordt aangegeven welke in het buitenland verstrekte vergunningen worden gelijkgesteld met een bedrijfsvergunning verleend op grond van artikel 26, eerste lid. De op basis van richtlijn 95/18/EG in een andere lidstaat verstrekte vergunning, zoals genoemd in artikel 28, eerste lid, moet in iedere andere lidstaat worden erkend. De procedure genoemd in artikel 28, tweede lid, is een nationale regeling en met name bedoeld om ondernemers van buiten de EG ook te kunnen toelaten en tevens een waarborg voor het voldoen aan gelijke vergunningsvereisten in te bouwen.

De leden van de VVD-fractie vroegen voorts naar de beschikbaarheid van essentiële voorzieningen voor nieuwe toetreders.

Een aanpassing van de Spoorwegwet teneinde te voorzien in onafhankelijk toezicht op de toegang van spoorwegondernemingen tot belangrijke bijkomende voorzieningen, betrekking hebbend op het gebruik van spoorwegen, die niet door de Spoorwegbeheersorganisatie worden beheerd, is momenteel in voorbereiding. In paragraaf 1 wordt daar nader op ingegaan.

Artikel 30

De leden van de PvdA-fractie achtten het wenselijk in artikel 30 op te nemen, dat het weigeren van een veiligheidsattest met redenen omkleed moet zijn. Dit is niet nodig, omdat op grond van de artikelen 3.46 en volgende van de Algemene wet bestuursrecht reeds een algemene motiveringsplicht bij het nemen van besluiten geldt.

De leden van de CDA-fractie vroegen waarom het overtreden van de voorschriften van het veiligheidsattest niet strafbaar is gesteld. Bij nader inzien

wordt strafbaarstelling alsnog wenselijk geacht. In de derde nota van wijziging wordt hierin voorzien.

Artikel 31

De leden van de PvdA-fractie informeerden naar de wenselijkheid van een toevoeging aan artikel 31, zesde lid.

De in artikel 31, zesde lid, voorziene mogelijkheid tot wijziging van het veiligheidsattest is bijvoorbeeld bedoeld voor de situatie dat een ingrijpende wijziging optreedt in de bedrijfsvoering van de spoorwegonderneming. Indien deze niet meer beschikt over voldoende gekwalificeerd personeel, moet dit kunnen leiden tot aanpassing van het veiligheidsattest. Een toevoeging «binnen de in dit artikel onder lid 2, onderdelen a, b, c, d en e genoemde criteria» zou deze handelwijze van de Spoorwegbeheersorganisatie niet meer mogelijk maken. Het veiligheidsattest heeft een beperkte geldigheidsduur om te garanderen dat de veiligheidswaarborgen in de bedrijfsvoering periodiek opnieuw worden getoetst. De onbeperkte geldigheidsduur van de bedrijfsvergunning vloeit voort uit artikel 10 van richtlijn 95/18/EG.

Artikel 46

Op de vragen van de fracties van de PvdA en het CDA met betrekking tot artikel 46 wordt het volgende geantwoord. De nadere eisen, bedoeld in dit artikel, worden gesteld bij ministeriële regeling. Enerzijds geschiedt dit omdat deze eisen gedetailleerd en technisch van aard zijn. Anderzijds omdat in de toekomstige technische voorschriften op basis van de richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG en van het nieuwe COTIF-verdrag ook voorschriften met betrekking tot onderhoud gegeven zullen worden. Het implementeren van deze voorschriften kan dan via de ministeriële regeling geschieden, zodat de wet noch de betreffende algemene maatregel van bestuur gewijzigd behoeven te worden.

Het plegen van geregeld en gedegen onderhoud is voor de veiligheid van het spoorverkeer van essentieel belang. Aan het onderhoud en aan de bedrijven die dit verrichten dienen dan ook stringente voorwaarden gesteld te worden. Gelet op de strenge eisen waaraan onderhoudsbedrijven moeten voldoen, ligt het niet in de rede een ruimhartig erkenningenbeleid te voeren.

Zolang de werkplaatserkenning in zijn algemeenheid niet internationaal is geharmoniseerd, is er mede gelet op het vorenstaande geen aanleiding om af te zien van een werkplaatserkenning als door de betrokken fracties gevraagd. Erkenning van een in een andere lidstaat gevestigd bedrijf is mogelijk indien de Spoorwegbeheersorganisatie in staat zal zijn te beoordelen of aldaar gelijkwaardige eisen worden gesteld als in Nederland en of aldaar adequate controle op het blijven voldoen aan die eisen gewaarborgd is.

Artikel 47

Op de vraag van de leden van de VVD-fractie waarom in artikel 47, eerste lid, onderdeel a, een minimumleeftijd is vastgesteld wordt het volgende opgemerkt. Voor bepaalde veiligheidsfuncties wordt het gewenst geacht dat degene, die de functie moet uitoefenen in voldoende mate tot de leeftijd des ondersheids is gekomen, een leeftijd waarbij hij in staat kan worden geacht zelfstandig beslissingen te nemen en de draagwijdte van zijn handelen te kunnen overzien. Dit is in de meeste gevallen die van 18 jaren. Voor een volledig bevoegd machinist geldt de leeftijd van 21 jaren als minimum. De wegenverkeerswetgeving kent een zelfde regeling ten aanzien van rijbewijzen.

Overigens bestaan deze minimumleeftijden ook al in de huidige situatie,

en wordt er geen aanleiding gezien daarin verandering te brengen. Er is vanaf gezien ook een maximum leeftijd te stellen omdat de beperkingen die de ouderdom nu eenmaal met zich kan brengen al in voldoende mate worden getest op grond van de eis van medische en psychologische geschiktheid. Gezien het periodieke karakter van het onderzoek naar het voldoen aan deze eis, kan van geval tot geval beoordeeld worden, of betrokkene nog geschikt is.

De leden van de PvdA-fractie vroegen wat er wordt bedoeld met «algemene kennis» onder artikel 47, eerste lid, onderdeel c. Is voor dit artikel een overgangsbepaling niet wenselijk, zo vragen de leden van de fracties van de PvdA, CDA, ChristenUnie en SGP, zodat een vervoerder een tijds-marge heeft om aan alle vereisten te kunnen voldoen.

In artikel 47, eerste lid, onderdeel c, wordt onder algemene kennis verstaan de kennis over functioneren van het spoorstelsel in relatie tot de functie die uitgeoefend moet worden. Zo zal een machinist de voor hem geldende verkeersregels goed moeten kennen en kunnen toepassen. Hiervoor is geen overgangsbepaling nodig zoals de vragenstellers suggereren, omdat op dit moment die kennis ook al vereist wordt. In materiële zin verandert er niet zo veel in de praktijk van het spoorbedrijf. Machinisten worden niet vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wet geconfronteerd met geheel andere regels of seinen.

De leden van de VVD-fractie vroegen waarom niet voor elke functie behalve die genoemd in artikel 47, eerste lid, onderdeel d, geldt dat beheersing van de Nederlandse taal nodig is.

De eis van beheersing van de Nederlandse taal, wordt gesteld bij veiligheidsfuncties, omdat de communicatie over veiligheidsaangelegenheden geschiedt in de Nederlandse taal. De wet bevat geen basis voor het stellen van eisen aan niet-veiligheidsfuncties.

Artikel 53

De leden van de VVD-fractie informeerden of er sprake is van maximale verzekeringsuitkeringen. De leden van de CDA-fractie stelden diverse vragen over de verzekeringsplicht, terwijl de leden van de fractie van de ChristenUnie informeerden naar de positie van vervoerders die het hoofdspoor kruisen.

Artikel 9 van richtlijn 95/18/EG betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen stelt de eis dat een spoorwegonderneming voldoende verzekerd is of gelijkwaardige voorzieningen heeft getroffen om de wettelijke aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers, bagage, vracht, post en derden te dekken. Deze verplichting gold tot voor kort alleen voor spoorwegondernemingen die de in artikel 10 van richtlijn 91/440/EEG bedoelde diensten verlenen, te weten spoorvervoer door internationale samenwerkingsverbanden van spoorwegondernemingen en door spoorwegondernemingen die internationaal gecombineerd goederenvervoer verrichten. Met richtlijn 2001/13/EG van 26 februari 2001 tot wijziging van richtlijn 95/18/EG zijn de vergunningvereisten en daarmee de verzekeringsplicht uitgebreid tot in beginsel alle spoorwegondernemingen in de lidstaten die spoorwegvervoerdiensten bieden. Artikel 53 is opgenomen ter uitvoering van bedoelde gewijzigde richtlijn en geldt voor iedere spoorwegonderneming die van de hoofdspoorweg gebruik maakt.

Gelet op artikel 53, tweede lid, zal bij algemene maatregel van bestuur een minimum-bedrag als WA-dekking worden geïntroduceerd. Afzonderlijke bedragen kunnen worden bepaald naar gelang onder meer de aard van de gebeurtenis, de aard van de schade, de grond van de aansprakelijkheid en de aard van de onderneming.

In Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (BW) is een uitdrukkelijke regeling opgenomen van de (contractuele) aansprakelijkheid tussen de spoorwegonderneming en de reiziger.

De spoorwegonderneming is aansprakelijk bij dood of letsel van de reiziger. Boek 8 BW gaat uit van een beperkte aansprakelijkheid van de vervoerder. Het gaat hierbij om een limiet van f 300 000 bij dood of letsel van de reiziger, f 2 200 voor verlies of beschadiging van handbagage en een limiet van f 20 000,- voor schade aan een vervoerd voertuig of vaartuig.

Voor het goederenvervoer is de contractuele aansprakelijkheid tussen spoorwegonderneming en de wederpartij nu geregeld in het Algemeen Reglement Vervoer (ARV). Het ARV zal blijven bestaan de onder de nieuw Spoorwegwet, via artikel 150.

Voor gebruikers van lokale spoorwegen of bijzondere spoorwegen wordt geen (wettelijke) verzekeringsplicht noodzakelijk geacht. Voor spoorwegondernemingen die gebruik maken van lokale spoorwegen of bijzondere spoorwegen in het kader van de eigen bedrijfsvoering wordt ervan uitgegaan, dat zij voldoende in staat zijn om zelf de afweging te maken om wel of geen wettelijke aansprakelijkheidsverzekering te sluiten.

Ingeval een spoorwegonderneming die gewoonlijk op lokale of bijzondere spoorwegen rijdt, gebruik maakt van een hoofdspoorweg, dan geldt de verplichte WA-dekking in dat geval ook voor die spoorwegonderneming.

Artikel 55

Op de vraag van de leden van de CDA-fractie of artikel 55, eerste lid, ook geldt voor de machinist die overeenkomstig de seingeving met zijn trein over de spoorweg rijdt, zonder dat hij weet of daarvoor capaciteit is verleend, wordt het volgende opgemerkt.

Aan een trein wordt bij het vertrek alleen een sein gegeven op grond waarvan vertrokken mag worden, wanneer voor de aan te vangen verplaatsing capaciteit is verstrekt. Normaliter zal de machinist er op mogen vertrouwen, dat hij inderdaad mag vertrekken als hij groen licht gekregen heeft. Hooguit zou hem in theorie per abuis groen licht gegeven kunnen worden. De door de vragenstellers weergegeven casuspositie zal dus niet behoeven voor te komen.

In artikel 55, tweede lid, onder a, is een uitzondering gemaakt voor nood-situaties.

Artikel 56

De leden van de VVD-fractie vroegen of in relatie tot artikel 56 (de netverklaring) expliciet gebruik gemaakt wordt van emissieplafonds voor geluid, en zo ja, welk normenstelsel daarvoor aangehouden wordt. Zo nee, waarom niet en welke methode wordt dan gehanteerd?

In artikel 56 wordt verwezen naar de voor het gebruik van de spoorweg relevante milieuvoorschriften krachtens hoofdstuk VII van de Wet geluidhinder (Besluit geluidhinder spoorwegen). In de huidige Wet geluidhinder wordt geen gebruik gemaakt van emissieplafonds. Het normenstelsel dat gehanteerd wordt is altijd de geldende milieuregelgeving. Indien in het kader van de Wet geluidhinder gebruik gemaakt zal worden van emissieplafonds, zullen die uiteraard door de Spoorwegbeheersorganisatie gehanteerd worden bij de capaciteitstoewijzing.

De leden van de CDA-fractie vroegen hoe artikel 56 zich verhoudt met de in voorbereiding zijnde richtlijn 95/19/EG.

Artikel 56 is afgestemd op artikel 3 en bijlage I van richtlijn nr. 2001/14/EG, de opvolger van richtlijn 95/19/EG. Omdat tijdens de totstandkomingsprocedure van de richtlijn nog niet geheel overzien kon worden welke onderdelen precies in de netverklaring opgenomen zouden worden, is de

mogelijkheid opgenomen in artikel 56 om bij algemene maatregel van bestuur nadere regels te stellen omtrent onder andere de inhoud van deze netverklaring. Nu de richtlijn tot stand is gekomen, lijkt het meer aangegeven om de regeling van de netverklaring zoveel mogelijk in de wet op te nemen, zij het met een dynamische verwijzigingsmogelijkheid om wijzigingen in de richtlijn zo eenvoudig mogelijk te kunnen overnemen. In de derde nota van wijziging is een voorstel tot wijziging van artikel 56 van de wet opgenomen. Korte tijdshelvalde wordt verder verwezen naar de toelichting op dat onderdeel.

Artikel 58

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar de ratio achter artikel 58, derde lid, onderdeel c, van het wetsvoorstel en de relatie met het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein en de nota De derde eeuw spoor. De criteria met betrekking tot de besluiten inzake meerjarige capaciteitsrechten in artikel 58, derde lid, onderdeel c, zijn dezelfde als de criteria voor de toelating van ondernemingen tot de procedure voor de concessieverlening die zijn genoemd in het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein (artikel I, onderdeel Y, (artikel 69a, derde lid, onderdeel b)).

Dit artikel 69a ziet op de door de minister te verlenen concessies. Het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein laat voor het regionale openbaar vervoer per trein dat is gedecentraliseerd de markmachttoets van de Wet personenvervoer 2000 (de artikelen 51 tot en met 60) gelden. Deze markmachttoets zal evenwel tot 1 januari 2002 niet van kracht worden (artikel 143, vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000). De ratio van deze bepalingen is dat geen achterstelling van Nederlandse bedrijven wordt bewerkstelligd ten opzichte van buitenlandse partijen. De bepalingen zijn er voorts op gericht om te voorkomen dat Nederlandse of buitenlandse partijen een positie van ongewenste markmacht op de Nederlandse markt verwerven.

De eerste uitgangspunten voor deze benadering zijn neergelegd in de nota De derde eeuw spoor. De uitwerking ervan krijgt vorm in bovengenoemde wetsvoorstellen.

De leden van de CDA-fractie vroegen wat onder dienstregeling in artikel 58 moet worden verstaan en of het niet beter is als de inframanager uiteindelijk de dienstregeling vaststelt.

Artikel 58 heeft betrekking op lange termijnreservering van capaciteitsrechten: rechten op spoorweginfrastructuurcapaciteit voor een periode langer dan één dienstregelingstijdvak. In de artikelen 57 en 59 tot en met 66 is de daadwerkelijke capaciteitstoewijzing geregeld. Op basis van deze artikelen worden capaciteitsrechten voor een periode van maximaal één dienstregelingstijdvak toegewezen.

Een dienstregeling is een voor ieder kenbaar schema van reis- of vervoermogelijkheden waarin zijn aangeduid de plaatsen waartussen en de tijdstippen waarop het vervoer wordt verricht, zo nodig onder de vermelding dat de plaatsen en tijdstippen door de reiziger, verlader of expediteur kunnen worden beïnvloed.

De vervoerondernemer heeft bij uitstek kennis van de vervoermarkt. Hij staat het dichtst bij zijn klanten (de reizigers, verladers en expediteurs). Vanuit die kennis zal hij een aanvraag van capaciteit indienen, op basis van een door hem opgestelde «concept-dienstregeling» of van een door hem gegeven indicatie van de te rijden trajecten en tijdstippen. De Spoorwegbeheersorganisatie toetst of de aanvraag past in het capaciteitsverdelingskader. Als dit het geval is en de aanvraag is gehonoreerd, wordt daarmee de dienstregeling vastgelegd. Als de aanvraag niet gehonoreerd kan worden, probeert de Spoorwegbeheersorganisatie via overleg tot overeenstemming over de capaciteitstoewijzing te komen. Met het besluit

c.q. het geheel van besluiten van de Spoorwegbeheersorganisatie tot toewijzing van capaciteit wordt de dienstregeling vastgelegd en daarmee vastgesteld.

Artikel 59

De leden van de CDA-fractie informeerden naar de taak van de vervoerders en de Spoorwegbeheersorganisatie bij geluidsnormen en hoe de Spoorwegbeheersorganisatie reductie van geluidsemisatie zou kunnen bevorderen.

De Spoorwegbeheersorganisatie moet de capaciteit zodanig toewijzen dat de totale geluidsemisaties van het verkeer de toegestane niveaus niet overschrijden. Derhalve is er een relatie tussen de toe te wijzen capaciteit en het toegelaten geluidsniveau.

Artikel 59, derde lid, biedt de mogelijkheid om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels te stellen over de toewijzing van capaciteit en daaraan te verbinden voorschriften en beperkingen. Voor wat betreft het geluid valt op termijn te denken aan de onderstaande invalshoeken:

1. het stellen van eisen aan het soort materieel dat mag worden gebruikt;
2. het bepalen van de omvang van het verkeer dat met dat materieel over de infrastructuur mag worden afgewikkeld.

Het vigerende beleid richt zich op het stiller maken van de infrastructuur en de daarbij behorende voorzieningen, onder andere door middel van het plaatsen van geluidsschermen. De Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM werken momenteel gezamenlijk aan een intensivering van het bronbeleid geluid, dat vooral gericht is op het realiseren van geluidreducties aan het bestaande materieel.

De leden van de SGP-fractie vroegen, waarom in de artikelen 59 tot en met 63 geen termijnen worden genoemd.

Omdat er verschillende procedures voor capaciteitsverdeling zijn (voor de «normale» dienstregeling, voor bijsturingsplannen, noodplannen, last minute aanvragen), zijn in de artikelen over capaciteitstoewijzing geen termijnen voor aanvraag of toewijzing genoemd. De regeling in de wet zou daardoor te weinig flexibel worden. In de algemene maatregel van bestuur over capaciteitstoewijzing die op grond van de genoemde artikelen wordt voorbereid, zullen wel regels omtrent termijnen worden gesteld, mede op grond van artikel 18 en bijlage III van richtlijn 2001/14/EG.

Een regeling voor ad hoc-aanvragen is opgenomen in artikel 63 van de wet. Verder zal bij algemene maatregel van bestuur de mogelijkheid van reserveren van capaciteit worden uitgewerkt, onder meer ten behoeve van korte termijn-aanvragen voor capaciteit van goederenvervoerders.

Artikel 60

De leden van de PvdA-fractie vroegen zich af of artikel 60, vierde lid, niet een omslachtige procedure oplevert, en of er een bezwarenprocedure voor de artikelen 60, 61 en 63 zou moeten komen.

Conform het systeem van de Algemene wet bestuursrecht staat tegen de besluiten van de Spoorwegbeheersorganisatie bezwaar open bij de Spoorwegbeheersorganisatie zelf, en vervolgens- ingevolge artikel 106 van het wetsvoorstel – beroep bij de Rechtbank te Rotterdam.

Omdat spoorweginfrastructuurcapaciteit een schaars goed is, is het van belang deze zo efficiënt mogelijk te verdelen. Indien een spoorwegonderneming tot de conclusie komt dat hij toegewezen capaciteit toch niet wenst te gebruiken, kan deze capaciteit weer ten goede komen aan een andere vervoerder. Een procedure voor het teruggeven van deze capaciteit aan de Spoorwegbeheersorganisatie is dan noodzakelijk.

De leden van de VVD-fractie vroegen naar aanleiding van artikel 60, derde lid, volgens welke concrete regels capaciteit wordt toegedeeld en of de regering overweegt om hiervoor eventueel ook het prijsmechanisme te hanteren (veiling).

De regeling voor capaciteitstoewijzing is grotendeels voorgeschreven in hoofdstuk III van richtlijn 2001/14/EG. In hoofdlijnen zal de procedure als volgt lopen:

De aanvragers dienen hun aanvraag van capaciteit bij de Spoorwegbeheersorganisatie in. De Spoorwegbeheersorganisatie verzamelt de aanvragen en wijst zoveel mogelijk overeenkomstig de aanvragen van capaciteit toe. Wanneer de beschikbare capaciteit niet toereikend is, of wanneer de aanvragen niet conflict vrij met elkaar verenigbaar zijn, wordt de desbetreffende infrastructuur als overbelast aangemerkt. In dat geval overlegt de Spoorwegbeheersorganisatie met alle betrokken aanvragers om tot een oplossing te komen. Deze oplossing kan liggen in de mogelijkheid dat de aanvragers hun aanvragen van capaciteit wijzigen of intrekken. Indien dit overleg tussen de Spoorwegbeheersorganisatie en de betrokken aanvragers van capaciteit niet tot een voor alle partijen bevredigende oplossing heeft kunnen leiden, wordt de capaciteit door de Spoorwegbeheersorganisatie toegewezen op basis van capaciteitstoewijzingsregels, die een prioritering kunnen inhouden. Ten behoeve van het opstellen van deze toewijzingsregels worden momenteel studies uitgevoerd. De resultaten hiervan zullen in een algemene maatregel van bestuur over capaciteitstoewijzing op basis van de Spoorwegwet worden vastgelegd. Deze algemene maatregel van bestuur kan gezien worden als de opvolger van het huidige Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen. In verband met verdere afstemming op de regels voor capaciteitstoedeling in richtlijn 2001/14/EG zijn in de derde nota van wijziging nog enige aanpassingen in de artikelen 59 tot en met 61 voorgesteld, waaronder een regeling inzake overbelastverklaring van de infrastructuur en de dan geldende toewijzingsregels.

Het is niet de bedoeling om in geval van schaarste gebruik te maken van het instrument veilen. Dit omdat een dergelijk instrument de financieel sterkere spoorwegondernemingen een (ongewenste) mogelijkheid geeft de uitkomst van het capaciteitstoewijzingsproces in hun voordeel te beïnvloeden. Daarnaast stuit veilen op praktische bezwaren vanuit het goederenvervoer bezien, omdat daar behalve de aanvraag van capaciteit ruim van te voren ook de praktijk bestaat om capaciteit op het laatste moment aan te vragen, wanneer zich de mogelijkheid tot vervoer voordoet. Tegen die achtergrond bezien is het lastig een optimaal moment voor een veiling vast te stellen.

In antwoord op de vraag van de VVD-fractie zij vermeld, dat indien de aanvrager op de voet van artikel 60, vierde lid, van de Spoorwegwet, zijn capaciteitsaanvraag geheel of gedeeltelijk intrekt, de verschuldigde toewijzingsvergoeding dienovereenkomstig zal worden verminderd.

Artikel 62

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen aan wat voor grondslagen wordt gedacht bij artikel 62, tweede lid. Tevens vroegen deze leden de voorhangprocedure toe te passen voor deze algemene maatregel van bestuur.

In artikel 62, derde lid, van de Spoorwegwet, is neergelegd dat de grondslagen voor de toewijzingsvergoeding bestaan uit het aantal capaciteitsaanvragen in het kalenderjaar en uit de in artikel 66, derde en vierde lid genoemde maatstaven.

Het uitgangspunt van ons wetgevend systeem is, dat het parlement uitdrukkelijk en uitgebreid betrokken is bij de totstandkoming van de wet en erop toeziet, dat de wet de hoofdelementen van de regeling bevat.

Door vervolgens toe te zien op een duidelijke begrenzing van de delegatiebepalingen in de wet, heeft het parlement invloed op de totstandkoming van de algemene maatregelen van bestuur. Slechts in uitzonderlijke gevallen is er aanleiding voor rechtstreekse betrokkenheid van het parlement in de vorm van voorhang. Naar de mening van de regering is er voor wat de toewijzingsvergoeding betreft geen sprake van een uitzonderlijk geval.

Artikel 63

De leden van de PvdA fractie vroegen waarom in artikel 63, eerste lid, niet gewoon gesproken wordt over een schriftelijke mededeling.

Artikel 63, eerste lid, geeft een regeling voor zogenoemde «last minute» aanvragen van capaciteit. Bij deze aanvragen op zeer korte termijn voordat het vervoer gaat plaatsvinden is het in de regel niet mogelijk om schriftelijk aan de aanvrager te kennen te geven of hij capaciteit krijgt toegewezen. Daarom is voorzien in de mogelijkheid van een mondelinge of via elektronische weg gedane mededeling.

Artikel 66

Op welke wijze beïnvloedt de snelheid de te vragen vergoeding, vroegen de leden van de PvdA-fractie zich af.

Het uitgangspunt van de gebruiksvergoeding is om de kosten van de Spoorwegbeheersorganisatie die direct voortvloeien uit het gebruik van de spoorweginfrastructuur op de gebruikers te verhalen, op een rechtvaardige en doelmatige wijze. Een hogere snelheid leidt in vergelijking met een lagere snelheid bij hetzelfde type locomotief en dezelfde types wagons tot hogere direct uit het gebruik van spoorweginfrastructuur voortvloeiende kosten. Een hogere snelheid resulteert dan ook in een hoger bedrag aan verschuldigde gebruiksvergoeding. In artikel 66, zevende lid, van de Spoorwegwet, is opgenomen, dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels met betrekking tot de maatstaven van de gebruiksvergoeding zullen worden gegeven.

Artikel 67

De leden van de fractie van de VVD vroegen waar spoortechnische voorschriften worden opgenomen.

De «spoortechnische voorschriften» worden nader geregeld in hoofdstuk 2 «Hoofdspoorweginfrastructuur» en hoofdstuk 3 «Het spoorwegbedrijf». Artikelen in deze twee hoofdstukken vormen de grondslag voor lagere regelgeving, waarin de technische voorschriften inhoudelijk nader zullen worden uitgewerkt.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen aandacht voor het commentaar van NS Reizigers bij het strafbaar stellen van niet naleving van artikel 67.

Bij het opstellen van het wetsvoorstel is uitgebreid overwogen welke bepalingen van een sanctie voorzien moesten worden en welke sanctie in dat geval het meest in aanmerking kwam. De regel dat seinen in acht genomen moeten worden is cruciaal voor een veilig spoorverkeer, zodat sanctionering bij niet-naleving voor de hand ligt. Als het overtreden van een zo belangrijke verkeersregel niet strafbaar zou worden gesteld, zou terecht de vraag gesteld kunnen worden, welke feiten dan nog wel voor sanctionering in aanmerking zouden moeten komen. Met meerdere spoorwegondernemingen die aan het spoorverkeer deelnemen wordt de noodzaak van effectieve handhaving van de regels klemmender en is een meer op specifiek gedrag van de machinist toegesneden bepaling als de onderhavige gewenst.

Het is niet de bedoeling om met de nieuwe Spoorwegwet het huidige, op de artikelen 164 en 165 Wetboek van Strafrecht gebaseerde beleid drastisch aan te scherpen en ieder voorval meteen in de strafrechtelijke sfeer te trekken.

Jegens andere betrokkenen bij het spoorverkeer kan, naast de artikelen 164 en 165 Wetboek van Strafrecht, opgetreden worden op basis van artikel 3 van de Spoorwegwet, waar overigens dezelfde maximum straf wordt gehanteerd.

Artikel 68

De leden van de VVD-fractie vroegen of buitendienststelling van een baanvak bij uitvoering van werkzaamheden in alle gevallen nodig en doelmatig is.

Artikel 68 bepaalt, dat werkzaamheden aan en nabij de hoofdspoorweg op een veilige wijze plaats moeten vinden. Dit kan betekenen dat in het belang van de veiligheid het betrokken deel van de hoofdspoorweg buitendienst moet worden gesteld. Alleen als de veiligheid van het spoorverkeer ter plaatse en de veiligheid van het personeel dat werkzaamheden verricht aan of nabij de hoofdspoorweg voldoende kan worden gewaarborgd mag er -zo nodig met de nodige beperkingen- worden doorgerezen. Hierbij zij verwezen naar de Kadernota railveiligheid (Kamerstukken II 1998/99, 26 699) waarin de veiligheid van spoorwerkers aan de orde is gesteld.

Artikel 70

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen waarom in artikel 70 gekozen is voor een limitatieve opsomming. Bij nadere overweging lijkt het inderdaad beter om wat meer armslag te hoden bij het opstellen van de algemene maatregel van bestuur. In de derde nota van wijziging worden derhalve in de aanhef de woorden «onder meer» toegevoegd.

Artikel 71

In antwoord op de vraag inzake de basis voor een aanwijzing ex artikel 71 zij vermeld, dat artikel 71 de situatie regelt, dat de Spoorwegbeheersorganisatie een aanwijzing op basis van artikel 69 geeft, die strijdig is met de artikelen 67 en 68 of de krachtens artikel 70 gestelde regels. In dat geval prevaleert de aanwijzing. Een voorbeeld is de aanwijzing om door te rijden, waarbij een rood sein genegeerd wordt.

Artikel 72

De leden van de PvdA-fractie vroegen, hoe artikel 72 zich verhoudt met de Wet Raad voor de Transportveiligheid.

De leden van de fracties van het CDA en de ChristenUnie vroegen waarom de Spoorwegbeheersorganisatie in artikel 72 wordt belast met onderzoek naar ongevallen of incidenten, mede gezien de mogelijke betrokkenheid van de Spoorwegbeheersorganisatie bij een ongeval.

De Raad voor de Transportveiligheid is op basis van de Wet Raad voor de Transportveiligheid volledig bevoegd ten aanzien van incidenten en ongevallen op het spoor.

Dit laat onverlet, dat de minister ter evaluatie en bijstelling van zijn beleid behoefte kan hebben aan specifiek onderzoek naar bepaalde (soorten van) incidenten of ongevallen. Dit onderzoek kan de minister desgewenst laten uitvoeren door de Spoorwegbeheersorganisatie.

Ingeval de Spoorwegbeheersorganisatie (mede) veroorzaker is van de te onderzoeken incidenten of ongevallen zal het voor de hand liggen het onderzoek door een derde te laten uitvoeren.

Artikel 73

De leden van de VVD-fractie vroegen of uit artikel 73, tweede lid, onderdeel d, voortvloeit dat het inzetten van bussen bij het uitvallen van een trein niet meer door NS geregeld zal worden. Voorts vroegen zij, welke activiteiten zouden kunnen worden bedoeld met artikel 73, vijfde lid. De Spoorwegbeheersorganisatie zal bij verstoringen en calamiteiten in het spoorverkeer de inzet van autobussen niet organiseren. Het is de vervoerder die vervoer aanbiedt en deze moet ook zorgen voor alternatief vervoer. Onder verkeersmaatregelen wordt hier verstaan zaken als omleiding van andere treinen, aanpassing van de dienstregeling van het overige spoorverkeer, wegslepen van beschadigd materieel. Overigens zal de Spoorwegbeheersorganisatie er alles aan doen de verkeersstroom op het spoorwegnet op gang te houden.

De in artikel 73 genoemde activiteiten kunnen bijvoorbeeld betreffen het verrichten van een studie ten behoeve van de Minister van Verkeer en Waterstaat, het op verzoek verstrekken van advies aan een tram- of metrobedrijf over veiligheidsaangelegenheden en dergelijke.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen waarom in artikel 73 niet expliciet een bepaling is opgenomen over de verantwoordelijkheid met betrekking tot beheer van de infrastructuur. Meer in het algemeen informeerden zij wie naar het oordeel van de regering verantwoordelijk is voor de goede toestand van de spoorinfrastructuur, ook op regionaal niveau, en waar dat in de wet tot uitdrukking wordt gebracht. Verder vroegen zij wat de regering vindt van de suggestie van NS Reizigers om artikel 16 in artikel 73 te integreren.

In de derde nota van wijziging wordt een aanpassing van artikel 73 voorgesteld, waarbij onder meer de opsomming van de taken van de Spoorwegbeheersorganisatie wordt aangepast. Deze bestaat na die aanpassing uit een aanduiding van verantwoordelijkheden, die voor het merendeel elders in de wet uitgebreider zijn geregeld. De suggestie van NS Reizigers is daarmee overgenomen, voorzover daarmee werd beoogd in artikel 73 een completer beeld te geven van de taken van de Spoorwegbeheersorganisatie. De uitwerking van de taken van de Spoorwegbeheersorganisatie op het gebied van het beheer van de infrastructuur is meer op zijn plaats in het hoofdstuk over de hoofdspoorweginfrastructuur. De verantwoordelijkheid voor de goede toestand van de hoofdspoorweginfrastructuur berust in eerste instantie bij de Spoorwegbeheersorganisatie en voorzover het gaat om het stellen van eisen op hoofdlijnen en de daarmee samenhangende financiering en aansturing van de Spoorwegbeheersorganisatie bij de minister. Voor andere infrastructuur zijn de rechthebbenden/beheerders daarvan verantwoordelijk.

Artikel 75

De leden van de PvdA-fractie vroegen of in artikel 75, derde lid, niet beter gesproken zou kunnen worden over «het bestuur» dan over de «voorzitter».

Dit artikel wordt gewijzigd in de derde nota van wijziging. Daarmee wordt deze taak opgedragen aan de raad van toezicht voor wat betreft de leden van de directie, en directie voor wat betreft de overige medewerkers

Artikel 77

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom er voor gekozen is om artikel 77, eerste lid, te clausuleren met de woorden «voor de uitoefening van zijn taak».

Deze beperking komt ook voor bij de verplichting van vervoerders om

inlichtingen te verschaffen. In beide gevallen is de achterliggende gedachte de organisaties, waar de verplichting tot informatieverschaffing zich op richt zo min mogelijk administratieve lasten op te leggen en zo weinig mogelijk te verplichten tot het geven van wellicht vertrouwelijke bedrijfsinformatie waaraan niet strikt behoefte is.

Artikel 79

De leden van de CDA-fractie vroegen, waarom in artikel 79 bij de elementen van het werkprogramma niet de door de Rekenkamer aanbevolen heldere kwaliteitsindicatoren en eisen worden genoemd, waarop de Spoorwegbeheersorganisatie in haar taakuitoefening door de minister moet worden beoordeeld.

De Spoorwegbeheersorganisatie is een overheidsorgaan, dat onder de verantwoordelijkheid van de minister functioneert. De onafhankelijkheid ten opzichte van de vervoerders is daarmee voldoende gewaarborgd en derhalve is een onafhankelijk toezichthouder niet noodzakelijk, aangezien de minister zorg draagt voor de aansturing van de Spoorwegbeheersorganisatie.

De eisen ten aanzien van de te leveren prestaties in omvang en kwaliteit zullen in een nader af te spreken format worden vastgelegd in het werkprogramma. Daarnaast zal de minister op geregelde momenten audits naar onderdelen/programma's van de taakuitvoering laten uitvoeren. In het begrotingstraject behoort tevens een – in de wet ook vastgelegde – verantwoording thuis, waarin aan de hand van het eerder goedgekeurde werkprogramma en begroting de prestaties van de Spoorwegbeheersorganisatie worden gezet naast de afgesproken niveaus.

Er wordt conform het advies van de Rekenkamer gewerkt met heldere indicatoren. De wet biedt voldoende mogelijkheden om toetsingsinstrumenten als bedoeld door de Rekenkamer en andere, op de specifieke verantwoordelijkheden van de Spoorwegbeheersorganisatie toegesneden instrumenten toe te passen.

De leden van de fractie van GroenLinks achtten het, gezien het belang van het werkprogramma van de Spoorwegbeheersorganisatie, logisch dat voor een dergelijk bepalend besluit ook de Tweede Kamer geraadpleegd wordt, en stelden een voorhangprocedure voor.

De hoofdlijnen van het regeringsbeleid ten aanzien van het spoorverkeer worden door de minister via beleidsnota's en de rijksbegroting aan de Kamer voorgelegd. In aanvulling daarop is ook controle mogelijk op (wijzigingen van) algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen waarmee de uitvoering van de spoorwegwet nader wordt geregeld. Verder is de minister voornemens het jaarverslag van de Spoorwegbeheersorganisatie ter informatie aan de Kamer toe te zenden.

Tot slot kan de Kamer de minister ter verantwoording roepen voor de wijze waarop hij de ZBO aanstuurt.

In dit totaal acht de regering het jaarlijks voorafgaand aan de goedkeuring voorleggen van het werkprogramma van de Spoorwegbeheersorganisatie niet nodig, en niet passend.

De leden van de SGP-fractie vroegen of het werkprogramma na de vaststelling ervan openbaar is.

De begroting en werkprogramma van de Spoorwegbeheersorganisatie vormen belangrijke onderdelen van de begroting en beleidsuitvoering van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het is derhalve vanzelfsprekend, dat deze stukken na goedkeuring openbaar zijn.

Artikel 81

Hoe verhoudt artikel 81 zich met het voornemen om een prestatiecontract

overeen te komen tussen NS Reizigers en Railinfrabeheer, zo vroegen de leden van de fracties van het CDA en SGP.

In de tijdelijke regeling van de uitvoering wordt artikel 81 buiten werking gesteld voor de taakorganisaties, dus voor de periode tot de Spoorwegbeheersorganisatie haar taken heeft aanvaard. De bedoelde contracten tussen NS Reizigers en Railinfrabeheer zijn daardoor mogelijk.

Voor de definitieve situatie, waarin de taken van de taakorganisaties aan de Spoorwegbeheersorganisatie zijn overgedragen, wordt gezocht naar de wijze waarop een en ander in overeenstemming met het publiekrechtelijk karakter van de taakuitvoering van deze nieuwe organisatie kan worden geregeld.

Artikel 83

De leden van de fracties van het CDA en D66 vroegen, waarom het overleg met de gebruikersraad van de Spoorwegbeheersorganisatie geen zwaardere rol krijgt en waarom de minister niet de mogelijkheid krijgt om de Spoorwegbeheersorganisatie in concrete gevallen aan te sturen.

De gebruikersraad is bedoeld voor overleg tussen de Spoorwegbeheersorganisatie en de vervoerders als directe gebruikers van de hoofdspoorwegen. Dit overleg kan tot standpunten van de gebruikers en tot adviezen aan de Spoorwegbeheersorganisatie leiden. Een zwaardere rol van de gebruikersraad, bijvoorbeeld besluitvormend, ligt niet in de rede, omdat dit afbreuk zou doen aan de bevoegdheden van de Spoorwegbeheersorganisatie en eventueel aan die van de minister.

Het in de vraag genoemde aansturen van de Spoorwegbeheersorganisatie in concrete gevallen past niet in de relatie en taakverdeling tussen de minister en de Spoorwegbeheersorganisatie als ZBO. Binnen de door de minister vastgestelde kaders heeft de Spoorwegbeheersorganisatie een eigen verantwoordelijkheid voor concrete, individuele gevallen. Dit is in overeenstemming met de Aanwijzingen voor de regelgeving inzake zbo's (Ar 124l).

Artikel 84

Wat betreft de financiële paragraaf van de taakorganisaties (artikelen 84 tot en met 86) waren de leden van de fractie van GroenLinks voor een andere systematiek. De leden van de fractie van GroenLinks pleitten ervoor om de financiering van het spoorvervoer meer plaats te laten vinden via betaling aan de vervoerder, op basis van maatschappelijke prestaties. Zij noemden hiertoe een aantal mogelijkheden en vroegen de mening van de regering hieromtrent.

De regering heeft als uitgangspunt gehanteerd dat de zorg voor de infrastructuur een publieke verantwoordelijkheid is. De beschikbaarheid van infrastructuur van voldoende kwaliteit en op die plaatsen en tijden waar het maatschappelijk relevant is behoort nadrukkelijk tot die zorg.

Het is zeer twijfelachtig of de veel indirectere sturing op de infrastructuur, die de leden van GroenLinks bepleiten effectiever is dan het thans gekozen systeem van directe sturing.

Daarenboven zullen de betalingen aan de vervoerders zeer gedetailleerd moeten zijn en, zoals in het verleden voor 1995 is gebleken, leiden tot voortdurende en moeizame discussies met de vervoerders over de hoogte van de bijdragen. Daarnaast dienen de betalingen ook nog op een zodanig niveau te liggen, dat zij het gewenste gedrag uitlokken. Ook dit aspect laat zich naar de mening van de regering beter regelen via de voor het verrichten van openbaar vervoer te verlenen concessies, dan via een ingewikkelde financiële operatie, waarbij ook nog eens zich het probleem voor kan doen, dat als de vervoerder door eigen schuld niet punctueel genoeg is minder subsidie ontvangt en vervolgens de Spoorwegbeheersorganisatie, die hieraan geen schuld heeft, minder kan betalen.

Alles overziende kiest de regering op dit moment niet voor het door de leden van GroenLinks voorgestelde model. Deze keuze ligt geheel in lijn met het advies van de Commissie Wijffels uit 1992 en de daarop gebaseerde overeenkomst met NS uit 1995. Dit laat echter onverlet dat het niet uitgesloten is, dat na verloop van tijd het door GroenLinks voorgestane model aan belang kan winnen. Voorwaarde daarvoor is, dat de gebruiksvergoeding een evenwichtig niveau heeft bereikt en de financiering van het regionale openbaar vervoer – inclusief regionaal spoorvervoer – duurzaam is geregeld. Aldus zou een helder publiekrechtelijk systeem kunnen ontstaan.

De leden van de SGP-fractie vroegen in het kader van artikel 84 of de jaarlijkse begroting ook een tariefvoorstel zal bevatten, waarmee de goedkeuringsbevoegdheid van de minister voor de tarieven zou worden geëxpliciteerd.

De gebruiksvergoeding is de belangrijkste financiële stroom tussen vervoerders en de Spoorwegbeheersorganisatie. De hoogte hiervan wordt vastgesteld door de minister.

Voorzover er verder sprake zal zijn van tarieven dan wel kostenvergoedingen voor bepaalde verrichtingen van de Spoorwegbeheersorganisatie, zal hiervoor hetzij een ministeriële regeling worden opgesteld, hetzij dat deze zal worden opgenomen in de jaarlijkse begroting van de Spoorwegbeheersorganisatie en daarmee onderworpen zijn aan ministeriële goedkeuring.

Artikel 86

Het is de leden van de SGP-fractie niet duidelijk waarom in dit artikel is gekozen voor een «kan»-benadering, in plaats van een bepaling dat de minister besluit tot een maximumbedrag. Zij vroegen de regering de gevallen waarin hiervan gebruik gemaakt wordt nader te specificeren. Het doel van deze bepaling is, dat de Spoorwegbeheersorganisatie enerzijds voldoende financiële flexibiliteit heeft, maar anderzijds ruime reservevorming wordt voorkomen. Het is op voorhand moeilijk aan te geven, welk niveau van reservevorming aan beide eisen voldoet. Daarom is gekozen voor een «kan»-bepaling zonder een bepaald bedrag te noemen.

Artikel 87

De leden van de fracties van CDA en GroenLinks pleitten ervoor dat ook de inkomsten van de Spoorwegbeheersorganisatie die afkomstig zijn van betalingen van gebruikers van de infrastructuur, onderworpen zijn aan het accountantsoordeel volgens artikel 87.

Alle verwachte inkomsten van de Spoorwegbeheersorganisatie maken deel uit van de door de minister goed te keuren begroting van de Spoorwegbeheersorganisatie en daarmee ook van de na realisatie op te stellen en door de accountant te controleren verantwoording.

Artikel 94

De leden van de PvdA-fractie vroegen of de Spoorwegbeheersorganisatie boetes kan opleggen en of er conform de voorschriften is omgerekend van guldens naar euro's.

De Spoorwegbeheersorganisatie kan geen boetes opleggen, dit doet de minister.

Omdat het systeem van boetes nieuw is, zijn de bedragen niet omgerekend, maar direct in euro's vastgelegd.

Artikel 96

De leden van de VVD-fractie vroegen of de omzetgrenzen in artikel 96 de jaaromzetten betreffen. En zo ja, of de boetes dan niet erg laag zijn. Bij de omzetgrenzen gaat het inderdaad om de omzet per jaar. Hoewel de bedragen op het eerste gezicht laag lijken, gaat de regering er van uit, dat de boetedreiging toch effectief zal zijn, omdat de winstmarges van spoorwegondernemingen in het algemeen niet groot zijn.

Artikel 97

Op de vraag van de leden van de VVD-fractie of artikel 97, vijfde lid, uitsluitend van toepassing is op werknemers van buitenlandse vervoerders, die in Nederland opereren, luidt het antwoord, dat dit niet juist is. Deze bepaling kan ook betrekking hebben op niet Nederlands sprekende werknemers van Nederlandse spoorwegondernemingen.

Artikel 105

De leden van de VVD-fractie vroegen naar de in artikel 105 beschreven procedure. Deze procedure is, zoals zij veronderstelden, geheel overeenkomstig de regeling in de Wegenverkeerswet.

Artikel 110

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar de verhouding tussen artikel 110 en artikel 25 en hoofdstuk 4. Artikel 25 regelt de toegang tot hoofdspoorwegen. Hoofdstuk 4 heeft eveneens betrekking op hoofdspoorwegen. Artikel 110 vormt de wettelijke grondslag voor het bij algemene maatregel van bestuur stellen van regels voor lokale en bijzondere spoorwegen.

Zowel de leden van de VVD fractie als de leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen naar de positie van historische materieel onder de nieuwe wetgeving.

Het ligt in de bedoeling voor het rijden met historisch materieel op bijzondere spoorwegen aanvankelijk de regelgeving zoals deze thans van toepassing is te continueren. Op latere datum zal in overleg met de betrokken organisaties een wellicht meer adequate oplossing gezocht worden.

Voorzover met historisch materieel gebruik gemaakt wordt van de hoofdspoorweg zal dit in de toekomst ook mogelijk moeten zijn, mits aan bepaalde op het betrokken gebruik toegespitste maatregelen kan worden voldaan.

Het is absoluut niet de bedoeling historisch spoorverkeer praktisch onmogelijk te maken. De veiligheid moet echter voldoende verzekerd zijn; daarbij zal extra aandacht moeten worden geschonken aan de situaties waarin gereden wordt tussen het normale spoorverkeer.

Naar aanleiding van de vraag of de artikelen 114 tot en met 118 ook voor andere infrastructuur gelden, zoals vliegvelden en havens, kan worden het volgende worden opgemerkt.

De bepalingen van hoofdstuk 7 zien op oorlog of andere buitengewone omstandigheden, waarin het nodig kan zijn dat het treinverkeer stilgelegd wordt, materieel en infrastructuur worden gevorderd en infrastructuur onbruikbaar wordt gemaakt. De bepalingen komen in hoofdzaak overeen met de bepalingen van de huidige Spoorwegwet (artikel 17 tot en met 24 en 50 tot en met 52). De regeling van buitengewone omstandigheden ten aanzien van andere infrastructuur is opgenomen in andere specifieke wetten, zoals de Wet luchtvaart (hoofdstuk 9), de Luchtvaartwet (hoofd-

stuk V), de Vorderingwet 1962, de Vervoersnoodwet, de Scheepvaartverkeerswet (artikelen 37 tot en met 39), de Rijkswet noodvoorzieningen scheepvaart en de Havennoodwet.

Artikel 112

De leden van de VVD-fractie vroegen waarom de minister de informatieplicht ook mondeling moet kunnen stellen. Er kunnen praktische redenen zijn om in plaats van schriftelijke informatie mondelinge informatie te vragen. Bijvoorbeeld indien er informatie benodigd is voor onderzoek, kan het veel werk besparen als de onderzoekers met de deskundigen van de spoorwegonderneming overleggen welke relevante informatie beschikbaar is en op welke wijze deze het best kan worden aangeleverd. Overigens komt de formulering van artikel 112 ook voor in recente andere wetgeving.

De leden van de CDA-fractie vroegen welke zekerheid de spoorwegonderneming heeft, dat vertrouwelijke bedrijfsgegevens niet openbaar worden gemaakt op grond van de Wet openbaarheid van bestuur. De Wet openbaarheid van bestuur bevat in artikel 10, eerste lid, onder c, een uitdrukkelijke, imperatieve weigeringsgrond indien het gaat om bedrijfsgegevens die vertrouwelijk aan de overheid ter beschikking zijn gesteld.

Artikel 115

De leden van de PvdA-fractie vroegen wat er wordt bedoeld met de tweede regel in artikel 115, eerste lid. De tweede regel van artikel 115, eerste lid is ontleend aan artikel 18 van de huidige Spoorwegwet. Bij nadere bestudering is gebleken, dat deze zinsnede thans ieder praktisch nut ontbeert, zodat deze regel bij de derde nota van wijziging geschrapt wordt.

Artikel 122

Is het niet wenselijk om in artikel 122 eveneens artikel 114 op te nemen, zo vroegen de leden van de PvdA-fractie. In de lijsten A en B, bedoeld in de artikelen 7 en 8 van de Coördinatiewet Uitzonderingstoestanden worden die bepalingen vermeld, die in de beperkte of de algemene noodtoestand in werking worden gesteld. Artikel 114 hoort daar niet bij, dit artikel regelt de procedures die bij een noodtoestand gevolgd moeten worden en is derhalve permanent van kracht.

Artikel 150

Waardoor worden de bestaande besluiten, die in hoofdstuk 10 worden ingetrokken, vervangen, vroegen de leden van de VVD-fractie. Door de in artikel 119 neergelegde intrekking van de Spoorwegwet en de daarmee samenhangende wetten, vervallen automatisch de op die wetten gebaseerde uitvoeringsregels. Artikel 150 strekt ertoe om bestaande algemene maatregelen van bestuur in stand te houden, waarvoor een basis in de nieuwe Spoorwegwet vereist is. Zodra de nieuwe uitvoeringsregels gereed zijn, kunnen de bestaande algemene maatregelen van bestuur worden ingetrokken.

Artikel 152

De leden van de CDA-fractie vroegen of het woordje «niet» in de eerste regel van artikel 152, tweede lid, daar niet ten onrechte staat. In de eerste regel van artikel 152, tweede lid, stond inderdaad ten

onrechte «niet». Deze omissie is inmiddels bij de tweede nota van wijziging hersteld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos