
653

Besluit van 11 december 2012 tot wijziging van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen, het Besluit BDU verkeer en vervoer, het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, het Besluit inzamelen afvalstoffen, het Besluit personenvervoer 2000, het Besluit spoorverkeer en het Besluit spoorwegpersoneel 2011 in verband met de invoering van het adviesrecht voor gerechtigden, de wijziging van sanctionering en diverse andere technische wijzigingen onder meer ter uitvoering van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging»

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 25 april 2012, nr. IenM/BSK-2012/59736, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken i.o.;

Gelet op artikel 5, eerste en vierde lid, van de Wet BDU verkeer en vervoer, artikel 10.48 Wet milieubeheer, de artikelen 17b, eerste lid, 28, tweede lid, 31, 35, 49, eerste, tweede en derde lid, 50, vierde lid, 51a, achtste lid, 51b, derde lid, 52, 61, eerste lid, 65, eerste lid, 77, eerste lid, en 87, eerste lid, van de Spoorwegwet en de artikelen 19, achtste lid, 61, eerste lid, en 74, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 20 juni 2012, nr. W14.12.0144/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 4 december 2012, nr. IenM/BSK-2012/233677, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 8 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Het soort van gebruik van de hoofdspoorweg, bedoeld in artikel 28, tweede lid, van de wet waarvoor Onze Minister de vereisten van goede naam, financiële draagkracht en beroepsbekwaamheid alsmede de uit artikel 55 van de wet voortvloeiende verzekeringsplicht buiten toepassing kan laten is: alle taken, voortvloeiende uit de zorg voor beheer, bedoeld in artikel 16 van de wet, zoals uitgevoerd door een beheerder.

B

Artikel 11 vervalt.

C

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

D

De artikelen 16, 16a en 17a komen te luiden:

Artikel 16

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

2. De houder van een veiligheidscertificaat draagt er zorg voor dat het veiligheidsbeheersysteem blijft beschikken over:

a. een geldig A-certificaat, bedoeld in artikel 32, eerste lid, onderdeel a, van de wet dan wel een geldig daarmee gelijkgesteld certificaat, bedoeld in artikel 32, tweede lid, van de wet; en

b. een geldig B-certificaat, bedoeld in artikel 32, eerste lid, onderdeel b, van de wet.

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

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

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

Artikel 16a

1. De houder van een veiligheidscertificaat past een adequaat veiligheidsbeheersysteem toe, met behulp waarvan wordt gewaarborgd dat de spoorwegonderneming:

a. bij de normale bedrijfsvoering en bij voorzienbare afwijkingen daarvan geen schade berokkent en niemand onnodig hindert of in gevaar brengt en zorgt dat het spoorverkeer zo veel mogelijk zonder verstoringen kan worden afgewikkeld;

b. rekening houdt met de specifieke vereisten wanneer de normale bedrijfsvoering raakt aan die van andere gebruikers van de spoorweg of

van de beheerder;

c. de aan de bedrijfsvoering verbonden risico's onderkent en passende maatregelen neemt om deze afdoende te beheersen en daarbij rekening houdt met de stand der techniek en de binnen de bedrijfstak aanwezige kennis en richtsnoeren voor een veilige bedrijfsvoering;

d. procedures vaststelt en hanteert voor het nemen van corrigerende maatregelen bij afwijkingen en incidenten, alsmede voor het voortdurend verbeteren van het veiligheidsniveau met het oog op zich wijzigende omstandigheden en op grond van opgedane ervaringen;

e. ervoor zorg draagt dat werknemers met een veiligheidsfunctie met het oog op het behouden van hun geschiktheid, kennis en bekwaamheid voor de desbetreffende functie de noodzakelijke oefening hebben en de noodzakelijke nadere of aanvullende scholing, opleiding en studie volgen.

2. Het veiligheidsbeheersysteem is passend voor de aard en de omvang van de spoorwegonderneming.

3. Een adequaat veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in het eerste lid bevat ten minste de bij regeling van Onze Minister met inachtneming van bijlage III, van richtlijn 2004/49/EG vastgestelde bedrijfsprocessen.

Artikel 17a

Onze Minister gebruikt zijn bevoegdheid tot intrekking van het veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 33, derde lid, van de wet, indien de houder van dat certificaat niet meer voldoet aan artikel 16, tweede lid en derde lid, en artikel 16a.

E

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

F

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

G

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

H

In artikel 22 wordt het woord «veiligheidsattest» vervangen door: veiligheidscertificaat.

ARTIKEL II

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

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

U = de uitkering per uitkeringsontvanger;

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

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

vijfde lid, van de wet;

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

ARTIKEL III

Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt als volgt gewijzigd:

A

Na paragraaf 1 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

Paragraaf 1a. Uitvoering van een beheerplan

Artikel 1a

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

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

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

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

d. het meetsysteem dat de beheerder zal hanteren ter bepaling van de gerealiseerde niveaus, bedoeld in onderdeel c.

B

Artikel 2 vervalt.

ARTIKEL IV

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

1. Onderdeel a komt te luiden:

a. het registratienummer van de communautaire vergunning, bedoeld in artikel 1.1 van de Wet wegvervoer goederen, of van de vergunning, bedoeld in artikel 7.1 van die wet.

2. In onderdeel c wordt het woord «veiligheidsattest» vervangen door: veiligheidscertificaat.

ARTIKEL V

In artikel 6, onderdeel b, van het Besluit Liberaliseringsrichtlijn worden de woorden «de de» vervangen door: de in.

ARTIKEL VI

Het Besluit personenvervoer 2000 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 36b vervalt.

B

Artikel 48 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:

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

2. In het vijfde lid wordt «een week» vervangen door: veertien dagen.

3. In het zesde lid wordt «een week nadat het feit is geconstateerd,» vervangen door «de termijn, bedoeld in het vijfde lid,», wordt «drie weken» vervangen door «veertien dagen» en wordt «de termijn van zeven dagen» vervangen door: de termijn, bedoeld in het vijfde lid.

ARTIKEL VII

Het Besluit spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 19 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 19a

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over het veilig en ongestoord gebruik van hoofdspoorwegen en spoorvoertuigen.

B

Artikel 41 komt te luiden:

Artikel 41

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

C

Na artikel 41 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 41a

Overtreding van de artikelen 2, eerste, derde, vierde en vijfde lid, 3, derde lid, 4, tweede en vierde lid, 5, 6, tweede lid, 7, 8, 8a, 9, eerste lid, 10, eerste en tweede lid, 11, 12, eerste, derde en vierde lid, 13, eerste en derde lid, 14, eerste en derde lid, 15, eerste en derde lid, 16, 18, eerste,

derde en vierde lid, 19, 21, 22, 23, eerste, derde en vierde lid, 24, 25, eerste lid, 27, derde lid, 30, 31, 34, 35, 36, 37, eerste en derde lid, en 40, vierde lid, vormt een beboetbaar feit in de zin van artikel 77, eerste lid, van de wet.

ARTIKEL VIII

Het Besluit spoorwegpersoneel 2011 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In alfabetische volgorde worden de volgende onderdelen ingevoegd, luidende:

Aanbeveling 2011/766/EU: Aanbeveling 2011/766/EU van de Commissie van 22 november 2011 betreffende de procedure voor de erkenning van opleidingscentra en examinatoren voor treinbestuurders overeenkomstig Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2011, L 314/41);

Besluit 2011/765/EU: Besluit 2011/765/EU van de Commissie van 22 november 2011 inzake criteria voor de erkenning van examinatoren van treinbestuurders en inzake criteria voor de organisatie van examens overeenkomstig Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2011, L 314/36);

2. Het onderdeel «*TSI Exploitatie*» komt te luiden:

TSI Exploitatie: bijlage bij het Besluit 2011/314/EU van de Commissie van 12 mei 2011 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem «Exploitatie en verkeersleiding» van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PbEU 2011, L 144);

B

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde tot en met vijfde lid worden vernummerd tot vijfde tot en met zevende lid.

2. Na het tweede lid worden twee leden ingevoegd, luidende:

3. Bij de beoordeling maakt Onze Minister gebruik van een door Onze Minister erkende examinator.

4. Onze Minister erkent examinatoren overeenkomstig het bepaalde in de hoofdstukken 1 en 3 van het Besluit 2011/765/EU en de artikelen 26 tot en met 48 van de Aanbeveling 2011/766/EU. Van de erkenningen wordt door Onze Minister een register bijgehouden.

C

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

D

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

E

Artikel 13, vijfde lid, komt te luiden:

5. De bevoegdheid als rangeerder of wagencontroleur kan bij machinisten met volledige of beperkte bevoegdheid worden aangetekend op het bevoegdheidsbewijs.

F

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 17 wordt de zinsnede «Degene onder wiens gezag een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend» vervangen door: Degene die personen met een veiligheidsfunctie beschikbaar stelt.

2. De zinsnede «artikel 33, tweede lid, onderdeel e, van de wet» wordt vervangen door: artikel 16a, derde lid, onderdeel e, van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen.

G

Artikel 20, eerste lid, komt te luiden:

1. Onze Minister erkent op aanvraag een opleidingsinstituut als bedoeld in artikel 51b, eerste lid, van de wet, overeenkomstig het bepaalde in de hoofdstukken 1 en 2 van het Besluit 2011/765/EU en de artikelen 2 tot en met 25 van de Aanbeveling 2011/766/EU. Van de erkenningen wordt door Onze Minister een register bijgehouden.

H

In artikel 23 wordt de zinsnede «Een wijziging van de TSI Exploitatie» vervangen door: Een wijziging van de TSI Exploitatie, het Besluit 2011/765/EU of de Aanbeveling 2011/766/EU.

ARTIKEL IX

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

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

's-Gravenhage, 11 december 2012

Beatrix

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W. J. Mansveld

Uitgegeven de *twintigste* december 2012

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I. W. Opstelten

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

Op 1 januari 2005 is de huidige spoorwetgeving in werking getreden. Deze wetgeving is in 2008 geëvalueerd. De resultaten van deze evaluatie zijn neergelegd in de kabinetsnotitie «Spoor in beweging, kabinetsstandpunt naar aanleiding van het eindrapport van de evaluatie van de spoorwetgeving» (Kamerstukken II, 2009/10, 31 987, nr. 1). Onderdeel van het kabinetsstandpunt is de uitvoeringsagenda, waarin alle uitvoeringsmaatregelen zijn opgenomen. Het betreft diverse maatregelen verdeeld over verschillende thema's. De eerste tranche van wettelijke maatregelen is inmiddels neergelegd in de Wet van 19 april 2012 tot wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging» (Stb. 2012, 213).

Met betrekking tot het thema «Publieke sturing van ProRail» is in artikel 17b een nieuwe bepaling opgenomen in de Spoorwegwet waarin een gekwalificeerd adviesrecht voor de gerechtigden jegens de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur is opgenomen. Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel (Kamerstukken II, 2010/11, 32 666, nr. 3).

Met betrekking tot het thema «Veiligheid» is een aantal bepalingen in de Spoorwegwet gewijzigd inzake de wijze van sanctionering van die wet. In de uitvoeringsagenda, zoals opgenomen in het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging», is reeds aangekondigd om waar mogelijk de huidige nadruk op strafrechtbepalingen te vervangen door bestuursrechtelijk toezicht. Voor een meer uitgebreide toelichting, onder andere voor de betekenis voor de handhaving, de hoogte van de boete en de rol van de artikelen 164 en 165 van het Wetboek van Strafrecht wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel (Kamerstukken II, 2010/11, 32 666, nr. 3). Bij de artikelsgewijze toelichting bij dit besluit wordt toegelicht voor welke overtredingen van de lagere spoorregelgeving sanctionering met bestuurlijke boetes wordt voorgesteld.

Voorts zijn diverse juridisch-technische wijzigingen opgenomen die voortvloeien uit het kabinetsstandpunt. Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt enkele andere technische en beleidsarme, inhoudelijke wijzigingen in verschillende besluiten aan te brengen.

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

Met de voorgestelde wijzigingen van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 is enerzijds sprake van een geringe toename van administratieve lasten ten gevolge van de eisen die gelden bij het aanvragen van een erkenning als examinator of als opleidingsinstituut. Die toename wordt echter gecompenseerd door een reductie van lasten door een vermindering van het aantal af te geven documenten vanwege het kunnen aantekenen van meerdere bevoegdheden op het bevoegdheidsbewijs van de machinist.

Het besluit is in het kader van een uitvoeringstoets voorgelegd aan ProRail. ProRail heeft aangegeven dat het adviesrecht alleen uitvoerbaar is, indien in artikel 1a van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur precies wordt aangegeven waar het adviesrecht wel en

niet over gaat. Met het oog op de milieu- en veiligheidsmaatregelen in onderdeel a is de toelichting hiertoe aangevuld.

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

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

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

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

Het besluit is in het kader van een uitvoerings- en handhavingstoets voorgelegd aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT heeft geen opmerkingen met betrekking tot de uitvoering of handhaving van dit besluit.

Het besluit is voorts voor advies voorgelegd aan het Overlegorgaan Verkeer en Waterstaat (thans bekend als: Overlegorgaan Infrastructuur en Milieu (OIM)). Reacties zijn afkomstig van Connexxion, ProRail en Stichting RailAlert. De partijen kunnen zich vinden in de voorgestelde wijzigingen. Op 1 juni 2012 zijn aanvullend ook nog de voorgestelde wijzigingen in diverse nieuwe onderdelen van artikel VIII, via het OIM voor advies voorgelegd aan de sector. Het OIM heeft aangegeven in te kunnen stemmen met deze wijzigingen.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel A – artikel 8 Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen

In de praktijk komt het voor dat de beheerder (thans: ProRail) ook spoorvoertuigen moet laten rijden over de hoofdspoorwegen in verband met de uitoefening van beheertaken, waartoe ook werkzaamheden bij ongevallen of berging van treinen worden gerekend. Hierdoor is de beheerder tevens een spoorwegonderneming in de zin van de Spoorwegwet. Artikel 27 van de Spoorwegwet bepaalt dat een spoorwegonderneming voor toegang tot het spoor aan een aantal vereisten moet voldoen. De eisen die de wet stelt aan een spoorwegonderneming zijn deels gelijk aan die gesteld worden aan een infrastructuurbeheerder, of zijn niet relevant in het kader van beheer. Het is onwenselijk deze eisen voor de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur dubbel of onverkort te laten gelden. Vandaar dat de Spoorwegwet op een tweetal punten is aangepast. Ten eerste is bepaald dat de houder van de beheerconcessie bij de uitoefening van beheertaken geen toegangsovereenkomst hoeft te sluiten. Behalve bij ongevallenbestrijding, zal de beheerder wel moeten beschikken over verdeelde capaciteit. Ten tweede

is geregeld dat de beheerder wel moet beschikken over een veiligheids-certificaat. Hij zal deze echter verkrijgen indien hij beschikt over een op grond van artikel 16a van de Spoorwegwet verleende veiligheidsver-gunning.

Onderhavige wijziging van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest vormt het sluitstuk op deze aanpassingen. De wijziging voorziet erin dat de minister van Infrastructuur en Milieu de overige eisen uit artikel 27 in onderdelen a en c buiten toepassing kan laten. De beheerder krijgt dan op aanvraag een beperkte bedrijfsvergunning verleend. Hierbij geldt dat het buiten toepassing verklaren van eisen beperkt is tot de beheerder zelf en tot de uitoefening van zijn beheertaken. Er kan geen sprake zijn van in opdracht van de beheerder uitgevoerde taken.

Artikel I, onderdeel B – vervallen artikel 11 Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen

Artikel 11 komt te vervallen aangezien onderdeel II van de bijlage waarnaar in dat artikel wordt verwezen inmiddels is geschrapt bij richtlijn nr. 2004/49/EG¹.

Artikelen I, onderdelen C en E tot en met H, IV en VIII, onderdelen C en D – wijzigingen in terminologie in diverse besluiten

Door middel van Wet van 19 april 2012 tot wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging» (Stb. 2012, 213). zijn in de Spoorwegwet de begrippen «veiligheidsattest», «proefattest» en «attesthouder» vervangen door de begrippen «veiligheidscertificaat», «proefcertificaat» en «certificaathouder». Hiermee zijn de begrippen in overeenstemming gebracht met de begrippen die worden gebruikt in de toepasselijke Europese richtlijnen en Europese verordeningen. Door middel van de onderhavige artikelen is dezelfde aanpassing doorgevoerd op het niveau van algemene maatregel van bestuur. Het betreft een juridisch-technische aanpassing van de spoorregelgeving (punt 7.7 van de uitvoeringsagenda bij het kabinetstandpunt).

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

Artikel I, onderdeel D – artikel 16 16a en 17a Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen

Door middel van Wet van 19 april 2012 tot wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging» (Stb. 2012, 213). zijn de artikelen 32 en 33 van de Spoorwegwet aangepast.

Artikel 32 van die wet sloot niet goed aan bij de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (richtlijn 2004/49/EG). In deze richtlijn worden twee certificaten onderscheiden die gezamenlijk het veiligheidscertificaat vormen. Dit onderscheid in een A- en een B-certificaat is inmiddels aangebracht in de Spoorwegwet. Het A-certificaat wordt verleend door de nationale veiligheidsautoriteit van de vestigingsstaat en is op het grondgebied van de gehele Europese Unie geldig. Een door de nationale veiligheidsautoriteit van een andere lidstaat afgegeven A-certificaat is dus ook in Nederland geldig. Dit is anders bij het B-certificaat. Dit kan slechts door de

¹ Richtlijn nr. 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn) (PbEU 2004, L 220).

nationale veiligheidsautoriteit van Nederland voor Nederland worden afgegeven. De minister van Infrastructuur en Milieu (in de praktijk de Inspectie Leefomgeving en Transport) verleent derhalve voor in Nederland gevestigde spoorwegondernemingen zowel het A-certificaat als het B-certificaat. Bij in andere EU-lidstaten gevestigde ondernemingen die in Nederland (willen) rijden, toetst de minister slechts ter verlening van het B-certificaat. Deze wijziging van de Spoorwegwet is ook doorgevoerd in de artikelen 16, 16a en 17a van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen. Bij de voornoemde wetwijziging zijn in artikel 33, het tweede en derde lid, komen te vervallen. Met die wijziging dient het besluit te worden aangevuld teneinde de verplichtingen van certificaathouders nader te duiden en daarmee de toezichthoudende en handhavende bevoegdheden van de minister (in de praktijk de Inspectie Leefomgeving en Transport) te borgen.

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

Het vijfde lid ziet uitsluitend op in Nederland gevestigde spoorwegondernemingen. Deze spoorwegondernemingen maken aan de veiligheidsautoriteit (ILT) zo spoedig mogelijk melding van wijzigingen in dat certificaat ten aanzien waarvan redelijkerwijs moet worden aangenomen dat zij gevolgen hebben voor het afgegeven veiligheidscertificaat of voor de daaraan verbonden beperkingen en voorschriften.

Artikel II – artikel 4 Besluit BDU verkeer en vervoer

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

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

Het voorgestelde artikel 1a regelt het gekwalificeerd adviesrecht van gerechtigden. Voor een meer uitgebreide toelichting over dit adviesrecht wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel (Kamerstukken II, 2010/11, 32 666, nr. 3).

Het adviesrecht geldt bij de totstandkoming van een nieuw beheerplan of bij de wijziging van het vastgestelde beheerplan ten aanzien van de in dit besluit opgenomen onderwerpen. Onder vastgesteld beheerplan wordt verstaan het beheerplan waar de minister van Infrastructuur en Milieu, op grond van de beheerconcessie vastgestelde instemmingsplichtige onderdelen, mee heeft ingestemd. Onder wijziging van een vastgesteld beheerplan wordt verstaan een formele wijziging van het beheerplan ten aanzien van een van de onderdelen opgesomd in artikel 1a Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur die derhalve formeel aan de minister vanwege diens instemmingsrecht op grond van de beheerconcessie moet worden voorgelegd. Het advies moet op een zodanig tijdstip worden gevraagd dat het van wezenlijke invloed kan zijn

op de door de concessiehouder te nemen beslissing. Dit vloeit voort uit artikel 17b van de Spoorwegwet. De minister neemt de uitgebrachte adviezen mee in diens afweging over de instemming met de instemmingsplichtige onderdelen van het beheerplan waarop het adviesrecht bestaat.

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

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

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

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

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

Artikel III, onderdeel B – vervallen artikel 2 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

Door middel van het wetsvoorstel tot wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging» (Kamerstukken II, 2009/10, 31 987, nr. 1) is artikel 57 van de Spoorwegwet aangepast. Die bepaling sloot niet goed aan bij de tekst van richtlijn 2001/14/EG¹. Ten gevolge van deze wijziging vervalt artikel 2 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Dit is een juridisch-technische aanpassing van de spoorregelgeving (punt 7.7 van de uitvoeringsagenda bij het kabinetsstandpunt).

¹ Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (PbEG 2001, L 75).

Artikel V – artikel 6 Besluit Liberaliseringsrichtlijn

Onderhavige wijziging betreft een taaltechnisch herstel in het Besluit Liberaliseringsrichtlijn.

Artikel VI, onderdeel A – artikel 36b Besluit personenvervoer 2000

Door de Wet aanbestedingsvrijheid OV grote steden¹, die de Wet personenvervoer 2000 wijzigt, heeft artikel 61 een andere invulling gekregen. De delegatiegrondslag in dit artikel, waar artikel 36b van het Besluit personenvervoer 2000 (hierna: Bp2000) op is gebaseerd, bestaat niet meer. Bovendien is de fasering van de aanbestedingsverplichting die is vastgelegd in artikel 36b van het besluit achterhaald; in de wet is vastgelegd dat vanaf 1 januari 2013 alle concessies voor openbaar vervoer moeten zijn aanbesteed, tenzij inbesteding toegestaan is. De artikelen 124a tot en met 124f van de wet vormen nu het overgangsrecht. Artikel 36b Bp2000 heeft geen grondslag en geen functie meer, en kan daarom komen te vervallen.

Artikel VI, onderdeel B – artikel 48, derde, vijfde en zesde lid, Besluit personenvervoer 2000

Door middel van dit artikel wordt artikel 48 van het Besluit personenvervoer 2000 (hierna: Bp2000) aangepast. De gewijzigde tekst maakt beter duidelijk dat de treinreiziger alleen terstond in de trein kan betalen indien de vervoerder deze gelegenheid biedt. Dit betreft zowel de vervoerder op het hoofdrailnet als de regionale vervoerder. Met deze wijziging is het besluit in overeenstemming gebracht met de al enige jaren bij de houder van de concessie voor het hoofdrailnet (thans: de Nederlandse Spoorwegen) bestaande praktijk. Indertijd – toen die wijziging in de praktijk door NS is doorgevoerd – heeft afstemming met belangenorganisaties plaatsgevonden. In die zin betreft het nu een juridisch-technische aanpassing van de Spoorregelgeving (punt 7.7 van de uitvoeringsagenda bij het kabinetstandpunt).

Artikel 48 wordt voorts aangepast om de aldaar genoemde termijnen in overeenstemming te brengen met een wijziging van het Burgerlijk Wetboek² (hierna: BW) ter normering van de termijnen waarbinnen een schuldenaar aan zijn betalingsverplichtingen moet voldoen, en daartoe kan worden aangemaand. Deze regels uit het BW gelden ook bij de door vervoerders met reizigers gesloten vervoerovereenkomsten. Vervoerders die niet betalende reizigers aanmanen tot betaling, zullen zich dus moeten houden aan de termijnen bepaald bij of krachtens het BW. Onderhavig artikel brengt de termijnen uit het Bp2000 hiermee in lijn. De termijnen in het vijfde en zesde lid van artikel 48 Bp2000 worden aangepast. In plaats van een week, heeft een schuldenaar nu veertien dagen om aan zijn betalingsverplichting te doen. De tweede gelegenheid tot betaling, genoemd in het zesde lid, gaat van drie naar twee weken.

In voornoemde wijziging van het BW is tevens een maximum gesteld aan het bedrag dat een schuldeiser mag verhalen ter vergoeding van de kosten die hij buiten rechte maakt om de schuldenaar tot nakoming te bewegen.³ In de regeling Vaststelling bedragen, bedoeld in artikel 48, tweede en zesde lid, Bp2000 zijn de bedragen die een vervoerder maximaal aan een reiziger zonder kaartje mag rekenen genoemd. Het vijfde lid van artikel 48 Bp2000 valt onder de reikwijdte van het BW, omdat de daarin genoemde administratiekosten kosten ter verkrijging buiten rechte zijn, als bedoeld in artikel 96, lid 2, onder c, van Boek 6 van het BW. Dit bedrag hoeft echter niet aangepast te worden: de huidige € 10,-

¹ Wet van 5 november 2012 van de leden Monasch, Bashir, Van Gent en Verhoeven tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 teneinde inbesteding van openbaar vervoer mogelijk te maken in een plusregio die de gemeente Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat (Wet aanbestedingsvrijheid OV grote steden).

² Wet van 15 maart 2012 tot wijziging van Boek 6 van het Burgerlijk Wetboek en het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering in verband met de normering van de vergoeding voor kosten ter verkrijging van voldoening buiten rechte, Stb. 2012, 120.

³ Dit maximum hangt af van de hoogte van de vordering en wordt uitgedrukt in procenten. De percentages zijn te vinden in het Besluit van 27 maart 2012, houdende regels ter normering van de vergoeding voor kosten ter verkrijging van voldoening buiten rechte (Besluit vergoeding voor buitengerechtelijke incassokosten), Stb. 2012, 141.

administratiekosten is lager dan het maximale bedrag dat aan incasso-kosten gerekend mag worden. Wel moeten vervoerders zorg dragen dat eventuele door hen nader opgelegde incassokosten, opgeteld bij de administratiekosten, bedoeld in het vijfde lid, het maximaal toegestane bedrag uit het BW niet overstijgen. Het bedrag uit het tweede lid van het Bp2000 valt overigens niet onder het bereik van het BW, aangezien het hier om een bedrag met een afschrikwekkend en punitief karakter gaat.

Artikel VII, onderdeel A – artikel 19a Besluit spoorverkeer

Bij een recente herziening van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen is geconstateerd dat de huidige lagere regelgeving te beperkte mogelijkheden kent om bij ministeriële regeling, via subdelegatie, nadere eisen te stellen over het gebruik van spoorvoertuigen op hoofdspoorwegen. De wet biedt al de mogelijkheid om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur dergelijke eisen te stellen. Die eisen zijn neergelegd in het Besluit spoorverkeer, en voor enkele specifieke onderwerpen in de Regeling spoorverkeer. Met onderhavige wijziging wordt de thans bestaande beperkte subdelegatie verbreed, waarmee vanuit het oogpunt van veiligheid en het ongestoorde gebruik noodzakelijke nadere regels bij ministeriële regeling mogelijk zijn. Het spreekt voor zich dat dergelijke regelgeving slechts tot stand kan komen na afstemming met de sector.

Artikel VI, onderdelen B en C – artikelen 41 en 41a Besluit spoorverkeer

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

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

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

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

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

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

Artikel VIII, onderdelen A, B, E tot en met H – Besluit spoorwegpersoneel 2011

Als onderdeel van de implementatie van Richtlijn 2007/59/EG¹ (hierna: de Machinistenrichtlijn) is per 15 november 2011 de nieuwe wet- en regelgeving van kracht voor personen met een veiligheidsfunctie op het spoor. De Machinistenrichtlijn is verwerkt in de artikelen 49 tot en met 54 van de Spoorwegwet en verder uitgewerkt in het Besluit spoorwegpersoneel 2011 en de Regeling spoorwegpersoneel 2011. Inmiddels is gebleken dat voornoemd Besluit spoorwegpersoneel 2011 om verschillende redenen ten aanzien van een aantal artikelen aanpassing behoeft. Hierna worden deze wijzigingen nader toegelicht.

Een eerste wijziging betreft de inwerkingtreding van een nieuwe TSI Exploitatie per 1 januari 2012². Aangezien deze nieuwe TSI een ander opschrift kent, dient ook de bestaande definitie in artikel 1 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 te worden aangepast aan dit opschrift.

Een tweede wijziging houdt verband met de beoordeling door de minister van Infrastructuur en Milieu, waaruit blijkt dat de machinist voldoet aan de vastgestelde eisen inzake algemene kennis, bekwaamheid en ervaring alsmede de vastgestelde eisen inzake specifieke vakkennis van de spoorvoertuigen en de hoofdspoorweginfrastructuur. De minister geeft een beoordeling af aan degene die bij een door de minister afgenomen onderzoek voldoet aan de vastgestelde eisen. Bij het onderzoek maakt de minister gebruik van erkende examinatoren. Per 15 mei 2012 is Europese regelgeving van kracht geworden die ziet op de criteria voor de erkenning van examinatoren en criteria voor de organisatie van de examens³. Met de voorgestelde wijzigingen in artikel 7 wordt voor de erkenning van examinatoren verwezen naar deze Europese regelgeving.

De derde wijziging betreft de mogelijkheid om op het bevoegdheidsbewijs van de machinist tevens de bevoegdheid van rangeerder te kunnen aantekenen. Door een aantal bedrijven uit de spoorwegsector is erop aangedrongen om op het bevoegdheidsbewijs naast de bevoegdheid van wagencontroleur ook de mogelijkheid te hebben om de bevoegdheid van rangeerder te kunnen aangeven. De reden daarvoor is de beperking van het aantal documenten dat personen met een gecombineerde functie van machinist en wagencontroleur en/of rangeerder bij zich dienen te hebben. Artikel 13, vijfde lid, is dienovereenkomstig gewijzigd.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat het model van het bevoegdheidsbewijs is vastgelegd in Verordening (EU) nr. 36/2010 van de Commissie van 3 december 2009 (Pb EU 2010, L 13). De aantekening van de bevoegdheid van rangeerder en/of wagencontroleur kan worden opgenomen in onderdeel 4 van het bevoegdheidsbewijs.

¹ Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (PbEU 2007, L 315).

² Besluit 2011/314/EU van de Commissie van 12 mei 2011 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem «Exploitatie en verkeersleiding» van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PbEU 2011, L 144).

³ – Besluit 2011/765/EU van de Commissie van 22 november 2011 inzake criteria voor de erkenning van opleidingscentra voor treinbestuurders, inzake criteria voor de erkenning van examinatoren van treinbestuurders en inzake criteria voor de organisatie van examens overeenkomstig Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2011, L 314/36).

– Aanbeveling 2011/766/EU van de Commissie van 22 november 2011 betreffende de procedure voor de erkenning van opleidingscentra en examinatoren voor treinbestuurders overeenkomstig Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2011, L 314/41).

Met de in onderdeel F voorgestelde wijziging van artikel 17 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 wordt een geconstateerde onduidelijkheid weggenomen. Dit artikel heeft betrekking op personeelstellers. Dat zijn organisaties, die zelf geen spoorwegonderneming zijn en die wel bevoegd personeel zoals machinisten ter beschikking stellen. Ten onrechte wordt in het artikel gesteld dat deze organisaties ook degene zijn onder wiens gezag een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend, met als consequentie dat deze partijen ook verantwoordelijk zijn voor de verstrekking van bedrijfspassen en bevoegdheidsbewijzen ingevolge de artikelen 51 en 51a van de Spoorwegwet. Personeelstellers zijn echter geen organisaties onder wiens gezag een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend, zoals een spooronderneming met een veiligheidscertificaat of een beheerder met een veiligheidsvergunning dat wel zijn. De voorgestelde wijziging neemt deze onduidelijkheid weg. Naast deze wijziging is een verwijzing naar een inmiddels in de wet vervallen bepaling in artikel 17 aangepast.

De laatste wijziging ziet op de erkenning van opleidingsinstituten. Evenals ten aanzien van de erkenning van examinatoren, is ook ten aanzien van de erkenning van opleidingsinstituten Europese regelgeving vastgesteld¹. Artikel 20 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 verwijst nu hiernaar.

Artikel IX – Inwerkingtredingsbepaling

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld. Voor die onderwerpen die zijn gebaseerd op de Wet van 19 april 2012 tot wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging» (Stb. 2012, 213) zal de inwerkingtreding gekoppeld zijn aan de data van inwerkingtreding van relevante (onderdelen van) artikelen van die wet.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W. J. Mansveld

¹ Zie vorige noot.