



## Besluit van 11 december 2012, nr. IENM/BSK-2012/245499, houdende tussentijdse wijziging van de Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikel 16, eerste lid, van de Spoorwegwet;

Gehoord het Overlegorgaan Verkeer en Waterstaat en de gerechtigden, bedoeld in artikel 57 van de Spoorwegwet;

Overwegende dat:

- a. ProRail B.V. beschikt over voldoende kennis, ervaring en middelen om de hoofdspoorweginfrastructuur naar behoren te kunnen beheren;
- b. De beheerconcessie aanpassing behoeft onder meer als gevolg van de wet van 19 april 2012 (Stb.213) houdende wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging' (Cires I);
- c. De staatssecretaris en ProRail B.V. overeenstemming hebben bereikt over deze concessiewijziging en de daaraan verbonden voorschriften en ProRail B.V., gelet op artikel 18a van de Spoorwegwet, deze concessiewijziging heeft aanvaard.

Besluit:

### ARTIKEL I

De Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Onderdeel b wordt vervangen door:

b. *minister*: Minister van Infrastructuur en Milieu;

2. Onderdeel f wordt vervangen door:

f. *hoofdspoorweginfrastructuur*: hoofdspoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 1 van de Spoorwegwet.

B

Artikel 3 wordt vervangen door:

#### Artikel 3. Zorgplicht

ProRail draagt zorg voor een doelmatige en doeltreffende uitvoering van deze concessie. Daartoe zorgt ProRail ervoor, mede gelet op de artikelen 5 en 6, dat:

- a. de hoofdspoorweginfrastructuur in goede staat verkeert en geschikt is voor het verkeer of ander gebruik waarvoor zij bestemd is, waaronder wat betreft de transfervoorzieningen in elk geval wordt verstaan dat zij toegankelijk en sociaal veilig zijn;
- b. de hoofdspoorweginfrastructuur voldoet aan artikel 17, eerste lid, onderdeel b, van de Spoorwegwet;
- c. wordt voldaan aan artikel 17, eerste lid, onderdeel c, van de Spoorwegwet;
- d. de werkzaamheden ter uitvoering van deze concessie onverminderd het bepaalde bij of krachtens de Spoorwegwet worden verricht door voldoende gekwalificeerde personen.

C

In artikel 4 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het eerste lid wordt vervangen door:



1. ProRail stelt, conform artikel 17b van de Spoorwegwet een beheerplan op dat voldoet aan artikel 7, vierde lid, van richtlijn 91/440/EEG.
2. In het tweede lid wordt 'de artikelen 5, eerste lid, onder c, en' vervangen door :artikel.
3. Na het vijfde lid wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende:
  6. Het beheerplan heeft de duur van één kalenderjaar.

#### D

In artikel 5, eerste lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In onderdeel a wordt 'artikel 4, eerste lid,' vervangen door: artikel 17b, eerste lid, van de Spoorwegwet.
2. Aan het onderdeel b wordt na 'zorgplicht' toegevoegd: en een beschrijving van de maatregelen die ProRail gedurende de eerstvolgende subsidieperiode zal nemen ingevolge milieuregelgeving en daarop gebaseerd overheidsbeleid.
3. Onderdeel c vervalt.
4. Na verlettering van onderdeel e tot onderdeel d wordt een nieuw onderdeel e toegevoegd, luidende:
  - e. een opsomming welke projecten zich kwalificeren als een vernieuwing of verbetering in de zin van artikel 9 van de Spoorwegwet.

#### E

In artikel 6 vervalt in het eerste lid, onderdeel b, : ', toegankelijkheid'.

#### F

Artikel 7 wordt vervangen door:

##### **Artikel 7 Milieuzorgsysteem**

ProRail beschikt over een adequaat milieuzorgsysteem dat gericht is op ProRail, op de door ProRail voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur gecontracteerde derden en op de relatie tussen ProRail en gerechtigden.

#### G

Artikel 8 wordt vervangen door:

##### **Artikel 8 EU-richtlijn omgevingslawaai**

1. ProRail zendt de minister vóór 30 april 2012 en vervolgens ten minste elke vijf jaar vóór 30 april een ontwerp van een geluidsbelastingkaart als bedoeld in artikel 7 van richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, PbEG L 189, met betrekking tot de geluidsbelasting vanwege hoofdspoorwegen.
2. Op verzoek van de minister doet ProRail voor hoofdspoorwegen een voorstel voor een actieplan als bedoeld in artikel 11.11 van de Wet Milieubeheer.
3. De minister kan nadere eisen stellen ter uitvoering van het eerste en tweede lid.

#### H

Artikel 9 vervalt.

#### I

De artikelen 10 en 11 worden vervangen door:



#### **Artikel 10. Werkzaamheden voor derden**

1. ProRail draagt er zorg voor dat het beheer niet lijdt onder de werkzaamheden voor derden.
2. ProRail is gehouden werkzaamheden voor derden uit te voeren indien deze werkzaamheden gerelateerd zijn aan het beheer, behoudens indien naar het oordeel van de minister deze werkzaamheden ertoe leiden dat niet voldaan kan worden aan het gestelde in het eerste lid.
3. ProRail verleent op verzoek van de minister medewerking aan een derde die aanpassing van de hoofdspoorweginfrastructuur wenst die op grond van artikel 17, derde lid, van de Spoorwegwet, voorafgaande instemming behoeft.
4. De derde draagt alle kosten verbonden aan het uitvoeren van de door hem opgedragen werkzaamheden die gerelateerd zijn aan het beheer. Deze kosten kunnen alleen bestaan uit de kosten van aanleg, beheer en vervanging en de apparaatskosten van ProRail. De door ProRail te hanteren tarieven dekken ten minste de kosten.
5. ProRail meldt jaarlijks aan de minister de door haar te hanteren tarieven voor de uitvoering van werkzaamheden voor derden gerelateerd aan het beheer.
6. ProRail draagt er zorg voor dat de werkzaamheden voor derden op een zodanige wijze geadministreerd worden dat de baten en lasten van deze werkzaamheden boekhoudkundig gescheiden zijn van de overige activiteiten van ProRail.

#### **Artikel 11. Melding werkzaamheden voor derden**

1. ProRail meldt de minister vooraf een voor een derde te verrichten werkzaamheid die niet samenhangt met het beheer. Tevens meldt ProRail vooraf aan de minister een voor een derde te verrichten werkzaamheid gerelateerd aan het beheer die aanmerkelijke financiële gevolgen voor ProRail of aanmerkelijke bestuurlijke of politieke gevolgen voor de minister kan hebben.
2. Een melding geschiedt ten minste 20 werkdagen voordat het verrichten van de werkzaamheid wordt overeengekomen. Indien de minister niet binnen 20 werkdagen na ontvangst van de melding heeft aangegeven niet in te kunnen stemmen met het verrichten van deze werkzaamheid door ProRail dan is het ProRail toegestaan deze werkzaamheid uit te voeren.
3. De minister kan aan de instemming, bedoeld in het tweede lid voorwaarden verbinden met het oog op het beperken van de risico's voor het beheer die zouden kunnen voortvloeien uit het verrichten van werkzaamheden voor derden.

#### **Artikel 11a. Werkzaamheden door derden bij aanleg spoorweginfrastructuur**

1. ProRail verleent medewerking aan een derde die spoorweginfrastructuur aanlegt die aantakt aan de hoofdspoorweginfrastructuur of deze kruist voor zover het beheer niet lijdt onder deze medewerking.
2. Artikel 10, vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 11b. Werkzaamheden door derden bij aanleg hoofdspoorweginfrastructuur**

1. ProRail verleent op verzoek van de minister medewerking aan een derde die hoofdspoorweginfrastructuur aanlegt die aantakt aan de bestaande hoofdspoorweginfrastructuur, voor zover het beheer niet lijdt onder deze medewerking. De minister doet dit verzoek zo spoedig mogelijk nadat de derde belast is met deze aanleg doch uiterlijk drie jaar voor de datum van indienststelling van de hoofdspoorweginfrastructuur die door de derde wordt aangelegd.
2. Artikel 10, vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.

J

Artikel 12a wordt vervangen door:

#### **Artikel 12a Register infrastructuurvoorzieningen**

1. ProRail zendt jaarlijks een kopie van het register van infrastructuurvoorzieningen, bedoeld in artikel 16 b, eerste lid, van de Spoorwegwet aan de minister.



2. ProRail geeft op aanvraag aan gerechtigden en andere belanghebbenden inzage in het register van infrastructuurvoorzieningen, bedoeld in artikel 16 b, eerste lid, van de Spoorwegwet.

K

Artikel 13 vervalt.

L

In artikel 14 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het eerste lid wordt vervangen door:

1. ProRail werkt samen met buitenlandse infrastructuurbeheerders als bedoeld in richtlijnen 91/440/EEG en 2001/14/EG met het oog op efficiënte verdeling en exploitatie van treindiensten die de landsgrenzen overschrijden. ProRail neemt hierbij de artikelen 4, derde lid, 5 en 15 van richtlijn 2001/14/EG in acht.

2. Het vierde lid vervalt.

M

In artikel 15 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het vierde lid wordt de tweede volzin vervangen door: De eerstvolgende benchmark is uiterlijk op 1 juli 2014.

2. In het vijfde lid vervalt de laatste volzin.

N

Artikel 18 vervalt.

O

Artikel 19 wordt vervangen door:

#### **Artikel 19 Rapportages en audits**

1. Binnen een maand na afloop van ieder kalenderkwartaal rapporteert ProRail in een kwartaal-rapportage aan de minister.
2. De rapportage, bedoeld in het eerste lid, voldoet aan het informatieprofiel dat door de minister wordt vastgesteld gelijktijdig met de in artikel 19 van het Besluit Infrastructuurfonds bedoelde subsidieverlening, en is voorzien van een financiële verantwoording die gescheiden is van die voor werkzaamheden voor derden als bedoeld in artikel 10.
3. Op verzoek van de minister voert ProRail een audit uit naar de uitvoering van deze concessie, dan wel werkt ProRail mee aan een in opdracht van de minister door een derde uit te voeren audit naar de uitvoering van deze concessie. De minister bepaalt de omvang, aard en reikwijdte van de audit na overleg met ProRail. Een dergelijk verzoek wordt niet vaker gedaan dan één keer per vier jaar, tenzij de minister redenen heeft om aan te nemen dat ProRail een concessievoorschrift niet naleeft.
4. ProRail verleent op verzoek van de minister haar medewerking aan te houden evaluaties van de Spoorwegwet door of namens de minister.
5. ProRail verleent op verzoek van de minister haar medewerking aan te houden evaluaties van deze concessie door of namens de minister en aan een door de minister voorgenomen wijziging van deze concessie naar aanleiding van een dergelijke evaluatie. Een verzoek tot medewerking aan een te houden evaluatie van deze concessie wordt in beginsel niet vaker gedaan dan één keer per vier jaar.

P

§ 8 vervalt.



Q

§ 9 wordt vervangen door:

### § 9. Boetebepaling

#### Artikel 26 Boetebepaling

1. Indien ProRail in enig kalenderjaar tekortschiet in het verrichten van een of meer in het betreffende beheerplan opgenomen beheerprestaties, bedoeld in artikel 6, tweede lid, is ProRail gehouden een geldsom te voldoen, behoudens in geval voor het tekortschieten een rechtvaardigingsgrond bestond.
2. De hoogte van de geldsom, bedoeld in het eerste lid, bedraagt € 75.000 per afwijking zoals in onderstaande tabel aangegeven onder de in het beheerplan aangegeven grenswaarde doch ten hoogste € 2,75 miljoen per jaar over alle beheerprestaties uit het betreffende beheerplan.

Grenswaarden	afwijking	boetebedrag per eenheid van afwijking
Absoluut cijfer zonder decimalen achter de komma (bv. 10)	1	€ 75.000
Absoluut cijfer met één decimaal achter de komma (bv. 10,0)	0,1	€ 75.000
Procentueel cijfer zonder decimalen achter de komma (bv. 10%)	1%	€ 75.000
Procentueel cijfer met één decimaal achter de komma (bv. 10,0 %)	0,1%	€ 75.000

3. ProRail is de geldsom, bedoeld in het eerste lid, eerst verschuldigd nadat haar in een besluit een herstelperiode is gegund en nadat de betreffende beheerprestatie(s) na afloop van deze herstelperiode niet alsnog op of boven de in het in het eerste lid bedoelde beheerplan opgenomen grenswaarde is gebracht. Deze herstelperiode bestaat uit het kalenderjaar volgend op het kalenderjaar bedoeld in het eerste lid.

R

De aanduiding van § 10 wordt vervangen door:

### § 10 Looptijd

S

Artikel 29 vervalt.

#### ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2013.

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

#### Bezwaar

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunt u tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, ter attentie van Hoofddirectie Bestuurlijk Juridische Zaken, afdeling Algemeen Bestuurlijk Juridische Zaken, postbus 20906, 2500 EX Den Haag. Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.



## TOELICHTING

### Algemeen

De Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur die per 1 januari 2005 aan ProRail is verleend, is nog van kracht tot en met 31 december 2014. Hierna zal er aan ProRail een nieuwe concessie worden verleend. De huidige beheerconcessie behoeft om een aantal redenen tussentijds aanpassing.

Als gevolg van een aantal recente wijzigingen van de Spoorwegwet is het noodzakelijk de beheerconcessie hiermee in lijn te brengen. In de artikelsgewijze toelichting worden deze wijzigingen nader toegelicht.

Daarnaast is actualisatie van de concessie wenselijk.

Bij het verlenen van de beheerconcessie was nog geen sprake van outcome sturing. ProRail kreeg op grond van artikel 20 van de oorspronkelijke concessie de opdracht dit uiterlijk per 1 januari 2008 te realiseren. Deze periode is gebruikt als ingroefase. Tijdens deze fase waren in artikel 20 aan ProRail extra informatieverplichtingen opgelegd. Inmiddels is wel sprake van outcome sturing. Dit betekent dat ProRail de bedrijfsvoering zodanig heeft ingericht dat zij bekend is met:

- het verband tussen haar operationele doelen, de eigen activiteiten en de resultaten;
- de interactie-effecten tussen de eigen activiteiten en doelen en die van de vervoerders en
- de levenscyclus-effecten van de wijze waarop zij de hoofdspoorweginfrastructuur beheert.

De inhoud van paragraaf 9 (artikelen 26 tot en met 28) van de huidige concessie waarin informatieverplichtingen voor ProRail waren opgenomen bij gehele of gedeeltelijke intrekking van de concessie, is vervallen. Op grond van artikel 96 van de Spoorwegwet heeft ProRail al de verplichting om alle bij hen berustende gegevens te verstrekken en inzage te verlenen van boeken en bescheiden die betrekking op het beheer van spoorwegen. Hieronder valt ook de informatie die bij gehele of gedeeltelijke intrekking van de concessie op grond van de artikelen 26 tot en met 28 kon worden opgevraagd.

Tenslotte is van de gelegenheid gebruik gemaakt een aantal bepalingen te laten vervallen die inmiddels zijn uitgewerkt. Dit is nader toegelicht in de artikelsgewijze toelichting.

### Artikelsgewijs

#### Artikel I onder A (artikel 1 Beheerconcessie)

De wijziging in onderdeel b, betreft de omschrijving van de minister. Deze moet worden aangepast omdat in oktober 2010 het ministerie van Verkeer en Waterstaat is opgegaan in het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Onderdeel f waarin de definitiebepaling van richtwaarde was opgenomen, is vervallen nu met de overgang naar outputsturing het onderscheid tussen richtwaarde en grenswaarde is komen te vervallen.

#### Artikel I onder B en K (artikelen 3 en 13 Beheerconcessie)

Artikel 3 is niet inhoudelijk gewijzigd. In de onderdelen b en c wordt nu verwezen naar de gelijklopende bepalingen in de artikelen 17, eerste lid, onderdelen b en c, van de Spoorwegwet.

Het oude onderdeel d is vervallen. In het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur is reeds vastgelegd hoe om te gaan met knelpunten ten aanzien van beschikbare capaciteit.

In artikel 3 zijn alle zorgplichtbepalingen samengevoegd. In het nieuwe onderdeel d is nu de zorgplicht uit artikel 13 om bij alle werkzaamheden voldoende gekwalificeerd personeel in te zetten, opgenomen. Deze bepaling is ruimer dan artikel 54 van de Spoorwegwet. Daar is de plicht opgenomen dat een ieder die binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem een functie uitoefent die van invloed kan zijn op de veiligheid van het verkeer over hoofdspoorwegen zorg draagt dat onder diens gezag werkzame personen de nodige kennis en bekwaamheid bezitten.

Het tweede lid is vervallen. De richtlijnen 6/48/EG en 2001/16/EG zijn samengevoegd tot richtlijn 2008/57/EG. Deze richtlijn is inmiddels in de Spoorwegwet geïmplementeerd met de wet van 16 december 2010 (Stb. 218) tot wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG.

#### Artikel I onder C (artikel 4 Beheerconcessie)

Nu in artikel 17b van de Spoorwegwet is opgenomen op welke wijze het beheerplan tot stand dient te



komen kan in het eerste lid van artikel 4 naar deze bepaling worden verwezen.<sup>1</sup>

De wijziging van het tweede lid strekt er toe de instemmingsplicht op het deel van het beheerplan dat betrekking heeft op veiligheids- en milieumaatregelen te laten vervallen. ProRail beschikt op basis van de Spoorwegwet over een Veiligheid Management Systeem (VMS) waarin de maatregelen zijn vastgelegd, die zij neemt om de veiligheid op en rond het spoor te borgen. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) geeft een veiligheidvergunning af voor dit systeem en houdt toezicht op de naleving hiervan door ProRail. Het veiligheidsbeleid van de minister leidt daarnaast met enige regelmaat tot specifieke programma's die door ProRail worden uitgevoerd (bijvoorbeeld programma's in het kader van de derde kadernota railveiligheid). Via de subsidieaanvraag wordt aangegeven welke maatregelen worden uitgevoerd en via de subsidieverstreking wordt hierop rechtstreeks gestuurd. De beheerconcessie verplicht ProRail te beschikken over een milieumanagement systeem. Zij dient tevens te voldoen aan de geldende milieu wet- en regelgeving. De huidige instemmingsplicht is dubbel en veroorzaakt onnodige administratieve lasten voor zowel ProRail als het ministerie. Op grond van artikel 17a, tweede lid, van de Spoorwegwet moet in de concessie worden bepaald wat de duur is van het beheerplan. De maatregelen die zijn opgenomen in het beheerplan worden gefinancierd op grond van het Besluit Infrastructuurfonds. Dit besluit gaat uit van financiering per kalenderjaar. Daarom is de termijn van het beheerplan ook gesteld op één kalenderjaar.

### **Artikel I onder D (artikel 5 Beheerconcessie)**

In artikel 17b van de Spoorwegwet<sup>2</sup> is de wijze van vaststellen van het beheerplan vastgelegd. In artikel 5, eerste lid, van deze concessie kan derhalve worden verwezen naar de desbetreffende bepaling.

De onderdelen b en c zijn samengevoegd. Daardoor wordt de verplichting in het beheerplan een omschrijving te geven van de wijze waarop de zorgplichten zoals omschreven in artikel 3 samengevoegd met de maatregelen die ProRail in de eerstvolgende subsidieperiode zal nemen ingevolge milieuregelgeving en daarop gebaseerd overheidsbeleid (o.a. activiteiten uit het milieumanagementsysteem). Voor de omschrijving van de zorg voor de veilige bereikbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur (artikel 17, eerste lid, onderdeel b, van de Spoorwegwet) betekent een omschrijving van de wijze waarop ProRail invulling geeft aan de zorgplicht, dat ProRail een omschrijving geeft van de maatregelen die ProRail in de eerstvolgende subsidieperiode zal nemen ingevolge veiligheidsregelgeving (o.a. activiteiten uit het veiligheidsmanagementsysteem) en daarop gebaseerd overheidsbeleid (o.a. de derde kadernota railveiligheid).

Doordat het oorspronkelijke onderdeel c is vervallen, wordt onderdeel d verletterd tot onderdeel c. In artikel 17, tweede lid, onderdeel d, van de Spoorwegwet<sup>3</sup> is voorgeschreven dat in de concessie voorschriften moeten worden verbonden aan de wijziging van de hoofdspoorweginfrastructuur die de beheerder aanbesteedt en die als een verbetering of een vernieuwing als bedoeld in artikel 9, eerste lid, van die wet moeten worden aangemerkt. Dit is ingevuld door in het nieuwe onderdeel e te verplichten in het beheerplan een opsomming op te nemen van deze projecten. Dit maakt het mogelijk om de procedure voor verbetering of vernieuwing bij bestaande hoofdspoorweginfrastructuur te integreren in het jaarlijkse beheerplan en in grootschalige programma's. Hiermee is beoogd om vereiste documenten en gegevens in het kader van projectbeschikkingen ten laste van het Infrastructuurfonds tevens te gebruiken voor de procedure voor verbetering en vernieuwing. Bij verbetering of vernieuwing gaat het om belangrijke werkzaamheden aan subsystemen van structurele aard. Voorbeelden van verbetering of vernieuwing bij bestaande hoofdspoorweginfrastructuur zijn:

1. spoorverdubbelingen;
2. elektrificatie van een compleet baanvak dan wel een wijziging van de bovenleidingsspanning;
3. aanleg van een nieuw systeem van treinbeïnvloeding, en
4. wijziging van de ligging die een enkele wijziging zoals een brug of een fly-over te boven gaat.

### **Artikel I onder E (artikel 6 Beheerconcessie)**

In de prestatie-indicatoren reinheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid van de transfervoorzieningen is het onderdeel 'toegankelijkheid' vervallen. Op dit onderdeel wordt niet meer op grond van deze prestatie indicator in de beheerconcessie gestuurd. Thans vindt subsidiëring via de MIRT programma-

<sup>1</sup> Zie artikel I onder F van de wet van 19 april 2012 (Stb. 213), houdende wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging' (Cires I).

<sup>2</sup> Zie artikel I onder F van de wet van 19 april 2012 (Stb. 213) houdende wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging' (Cires I).

<sup>3</sup> Zie artikel I onder M van de Wet van 16 december 2010 (Stb. 218) tot wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG.



sturing plaats. Sturing op resultaten verloopt via het informatieprofiel bij deze subsidie. Op grond van onderdeel e van artikel 6, eerste lid, van deze concessie is er een prestatie-indicator voor de kwaliteit van de informatievoorziening. Voor de vervoerconcessie geldt een soortgelijke prestatie-indicator. Inmiddels is besloten om de NS verantwoordelijk te maken voor het verstrekken van reizigersinformatie. ProRail en NS hebben hiertoe gezamenlijk werkafspraken gemaakt

#### **Artikel I onder F (artikel 7 Beheerconcessie)**

In artikel 16a van de Spoorwegwet zijn bepalingen opgenomen voor het veiligheidszorgsysteem<sup>4</sup>. Daarom kunnen in de beheerconcessie alle bepalingen die hier betrekking op hebben en die geen nadere invulling betreffen, vervallen. Omdat ProRail inmiddels beschikt over een veiligheidszorgsysteem kan de verwijzing naar het tijdstip waarop dit gerealiseerd diende te zijn vervallen.

#### **Artikel I onder G (artikel 8 Beheerconcessie)**

Deze bepaling wordt geactualiseerd omdat de bepalingen over geluidsbelastingkaarten en de actieplannen inmiddels zijn opgenomen in titel 11.2 van de Wet milieubeheer.<sup>5</sup> Hierdoor is het niet langer noodzakelijk dat ProRail iedere vijf jaar meldt op welke delen van hoofdspoorwegen naar verwachting jaarlijks meer dan 30.000 maal een trein zal passeren. De bepalingen die betrekking hebben op het verstrekken van een ontwerp-geluidbelastingkaart en het voorstel voor een actieplan voor hoofdspoorwegen zijn inhoudelijk ongewijzigd.

#### **Artikel I onder H (artikel 9 Beheerconcessie)**

Artikel 9 is vervallen. Er is inmiddels een implementatieplan toegankelijkheid. Hierin zijn voorstellen opgenomen voor het tempo waarbinnen stations moeten voldoen aan toegankelijkheidsnormen. Subsidiëring en sturing van de uitvoering van dit implementatieplan vindt plaats via de MIRT programmasturing (zie ook de toelichting bij artikel 6).

#### **Artikel I onder I (artikelen 10 en 11 Beheerconcessie)**

De artikelen 10, 11 en 22 van de Beheerconcessie zijn samengevoegd in één paragraaf. In deze paragraaf zijn nu alle bepalingen opgenomen die betrekking hebben op werkzaamheden die ProRail verricht voor derden, en die door derden op het gebied van aanleg van nieuwe hoofdspoorweginfrastructuur worden verricht.

De artikelen 10 en 11 bevatten de bepalingen die betrekking hebben op het verrichten van werkzaamheden door ProRail ten behoeve van derden. Onder werkzaamheden worden in dit verband niet enkel verstaan het totstandbrengen van bouwwerken op, onder of boven de hoofdspoorweginfrastructuur maar ook bijvoorbeeld het leveren van gegevens over de treinenloop, het verrichten van studies en dergelijke. Het gaat in principe om alle werkzaamheden die ProRail niet in opdracht van de minister verricht.

In artikel 10, tweede en derde lid, zijn bestaande verplichtingen van ProRail geherformuleerd aan de hand van de praktijkervaringen die met derdenwerken sedert 2005 zijn opgedaan. De verplichting om werkzaamheden voor derden uit te voeren indien deze zijn gerelateerd aan het beheer is gebaseerd op artikel 22 van de Spoorwegwet juncto artikel 24 van de Mededingingswet. Alleen ProRail is op grond van artikel 22 van de Spoorwegwet gerechtigd om werkzaamheden aan de bestaande spoorweginfrastructuur te verrichten en bezit uit dien hoofde een economische machtspositie als bedoeld in artikel 24 van de Mededingingswet. Dit geldt met name voor het totstandbrengen van bouwwerken op in, onder of boven de bestaande hoofdspoorweginfrastructuur. ProRail mag van deze economische machtspositie geen misbruik maken. Daarom is in artikel 10, tweede en derde lid, de verplichting opgenomen om werkzaamheden voor derden te verrichten indien deze werkzaamheden gerelateerd zijn aan het beheer. Uitaard mag het beheer niet lijden onder deze werkzaamheden (tweede lid) en kan alleen de minister bepalen dat ProRail de gevraagde werkzaamheden niet hoeft uit te voeren. Het derde lid bevat de verplichting werkzaamheden te verrichten indien de minister hierom verzoekt. In het vierde lid is – evenals het voormalige artikel 10, tweede lid – opgenomen dat de derde alle kosten van de werkzaamheden moet dragen. Hierbij is uitgewerkt wat onder deze kosten moet worden verstaan. Dit brengt tot uitdrukking dat ProRail – behouden toerekenbaar tekortschieten – geen

<sup>4</sup> Zie artikel I onder L van de Wet van 16 december 2010 (Stb. 218) tot wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG (= derde/vierde spoorpakket).

<sup>5</sup> Zie artikel I van de Wet van 24 november 2011 (Stb. 2012, 266) houdende wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de invoering van geluidproductieplafonds en de overheveling van hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder naar de Wet milieubeheer (modernisering instrumentarium geluidbeleid, geluidproductieplafonds).





financieel risico mag lopen bij het uitvoeren van werkzaamheden voor zover deze gerelateerd zijn aan het beheer.

In het oude vierde lid van artikel 10 was opgenomen dat ProRail voor de werkzaamheden die worden verricht voor derden een afzonderlijke boekhouding moest voeren. Het is echter voldoende als de werkzaamheden die voor derden worden uitgevoerd afzonderlijk zichtbaar en daarmee traceerbaar zijn in de boekhouding van ProRail en dat de gelden gemeoid met derdenwerken niet vermengd worden met die van de reguliere beheertaken van ProRail Dit is opgenomen in het zesde lid van artikel 10.

In artikel 11 zijn voorts de bepalingen opgenomen die eerst in artikel 22 stonden: namelijk voor welke werkzaamheden ProRail vooraf de minister moet inlichten. In het tweede lid is opgenomen dat indien niet binnen 20 dagen wordt gereageerd op de melding, het ProRail is toegestaan de gemelde werkzaamheden uit te voeren. Het derde lid bepaalt dat aan de instemming met het uitvoeren van deze werkzaamheden door ProRail voorwaarden kunnen worden verbonden met het oog op het beperken van de risico's die voor het beheer kunnen voortvloeien uit deze werkzaamheden. Zo zou bijvoorbeeld de eis gesteld kunnen worden dat een bepaalde werkzaamheid alleen uitgevoerd mag worden als ProRail ter beperking van haar risico daarvoor een aparte besloten vennootschap opricht.

De artikelen 11a en 11b regelen aanleg door derden. Bij aanleg door derden betreft het altijd aanleg die aantakt aan hoofdspoorweginfrastructuur. Hierbij kan het zowel gaan om aanleg van spoorweginfrastructuur als om aanleg van hoofdspoorweginfrastructuur. In artikel 11a, eerste lid, betreft het de aanleg van niet -hoofdspoorweginfrastructuur, zoals bijvoorbeeld spooransluitingen of locaalspoorwegen. Deze bepaling was opgenomen in artikel 11. Hieraan is in het tweede lid toegevoegd dat artikel 10, vierde lid, van overeenkomstige toepassing is. Hierdoor moet de derde ook bij dit soort derdenwerken alle kosten van ProRail dragen die verbonden zijn aan die werkzaamheden.

Artikel 11b is nieuw en betreft de aanleg van hoofdspoorweginfrastructuur. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om een situatie zoals die zich heeft voorgedaan bij de Hoge Snelheidslijn waarbij hoofdspoorweginfrastructuur die moet aantakken op reeds bestaande hoofdspoorweginfrastructuur die bij ProRail in beheer is, is aangelegd door een andere partij dan ProRail. Aangezien dit leidt tot een uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur ligt het in de rede dat ProRail alleen medewerking verleent indien hierom wordt verzocht door de concessiegever. Bij dit verzoek zullen de consequenties van het aantakken van nieuwe hoofdspoorweginfrastructuur aan de orde komen. ProRail is gehouden haar medewerking aan dit verzoek te verlenen tenzij het beheer hier onder lijdt. Ook bij deze aanleg draagt de derde alle kosten die verbonden zijn aan de werkzaamheden.

Indien geen afzonderlijke concessie voor het beheer van door een derde aangelegde hoofdspoorweginfrastructuur door de minister wordt verleend, vindt het beheer van deze hoofdspoorweginfrastructuur plaats op basis van onderhavige concessie.

#### **Artikel I onder J (artikel 12a Beheerconcessie)**

De plicht om een register van infrastructuurvoorzieningen bij te houden is inmiddels opgenomen in artikel 16b van de Spoorwegwet.<sup>6</sup> Artikel 12a, eerste lid vervalt derhalve.

#### **Artikel I onder L (artikel 14 Beheerconcessie)**

In het eerste lid wordt verwezen naar de artikelen in de richtlijn die ProRail in acht moet nemen bij de activiteiten die ProRail moet verrichten met het oog op efficiënte verdeling en exploitatie van treindiensten die de landsgrenzen overschrijden. De opsomming die was opgenomen in het eerste lid, is daarom vervallen. Opgemerkt wordt dat ProRail hierbij afhankelijk is van de medewerking van deze landen.

Het vierde lid is vervallen. ProRail is reeds op grond van artikel 17 van de Spoorwegwet verplicht zich te houden aan de richtlijnen 2001/14/EG en 91/440/EEG.

#### **Artikel I onder M (artikel 15 Beheerconcessie)**

Het vierde lid is geactualiseerd omdat er inmiddels twee benchmarks zijn uitgevoerd De volgende zal uiterlijk op 1 juli 2015 uitgevoerd zijn.

Het vijfde lid is gedeeltelijk vervallen omdat op grond van artikel 96 van de Spoorwegwet al de mogelijkheid bestaat alle informatie op te vragen die redelijkerwijs noodzakelijk is.

<sup>6</sup> Zie artikel I onder L van de wet van 16 december 2010 (Stb. 218) tot wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG (= derde/vierde spoorpakket)



## Artikel I onder N (artikel 18 Beheerconcessie)

Artikel 18 is vervallen omdat aan deze informatieplicht inmiddels wordt voldaan op grond van artikel 4 van de Wet op het Centraal bureau voor de statistiek. Op grond van deze bepaling is het Centraal Bureau voor de Statistiek belast met de productie van communautaire statistieken. Het CBS heeft dan ook tot taak deze statistieken overeenkomstig verordening EG nr. 91/2003 aan Eurostat te leveren.

## Artikel I onder O en P (artikelen 19-25)

De artikelen 19, 23 en 24 zijn samengevoegd in een nieuw artikel 19. Alle rapportage- en audit verplichtingen voor ProRail zijn daarmee vastgelegd in één artikel. De jaarlijkse rapportage die op grond van het oude eerste lid van artikel 19 vereist was, is vervallen, de kwartaalrapportages die op grond van artikel 23 vereist waren blijven echter bestaan. Tezamen vormen deze een jaarrapportage. Verder zijn er geen inhoudelijke wijzigingen.

Het vijfde en zesde lid van het oude artikel 19 zijn vervallen. De verplichtingen waar een jaarverslag aan moet aan moet voldoen zijn inmiddels opgenomen in artikel 16b van de Spoorwegwet. In het vierde en vijfde lid zijn de bepalingen uit artikel 24, eerste en tweede lid, opgenomen.

Het derde lid van artikel 24 is vervallen omdat de daarin voorgeschreven evaluatie inmiddels heeft plaatsgevonden.

Inmiddels is de migratie naar outputsturing gerealiseerd. Dit betekent dat § 8 waarin bepalingen waren opgenomen ten behoeve van de ingroefase kan vervallen.

Alle verplichting omtrent het beheerplan zijn inmiddels opgenomen in artikel 17b van de Spoorwegwet en artikel 5 van deze beheerconcessie. Artikel 21 vervalt daarom.

De inhoud van artikel 22 is opgenomen in de artikelen 10 en 11. Zie voor een nadere toelichting deze artikelen.

Artikel 25 is vervallen. Het onderzoek waaraan ProRail diende mee te werken is inmiddels uitgevoerd.

## Artikel I onder Q (artikel 26)

ProRail wordt via outputsturing aangestuurd op de beheerprestaties zoals die worden afgesproken in het beheerplan (zoals voorgeschreven in artikel 17a van de Spoorwegwet en artikel 5 van de beheerconcessie). Tot op heden was het opleggen van een boete aan ProRail niet mogelijk omdat de Spoorwegwet daar niet in voorzorg. Bij het niet realiseren van een overeengekomen grenswaarde voor een KPI is over de jaren 2008, 2009 en 2010 daarom telkens een last onder dwangsom opgelegd. Met de aanpassing van artikel 17 van de Spoorwegwet is het opleggen van een boete, in plaats van een last onder dwangsom, wel mogelijk.<sup>7</sup>

ProRail wordt via outputsturing aangestuurd op de beheerprestaties zoals die worden afgesproken in het jaarlijkse beheerplan. Indien ProRail een grenswaarde uit haar beheerplan niet realiseert over het betreffende jaar, is zij een boete van € 75.000 verschuldigd per eenheid van afwijking. Zie ook de tabel in het tweede lid van artikel 26. ProRail is niet gehouden een geldsom te voldoen indien er een rechtvaardigingsgrond bestaat voor het niet halen van de grenswaarde(n). Of er sprake is van een rechtvaardigingsgrond dient door ProRail te worden aangetoond en zal per geval worden beoordeeld. De boete betekent een extra prikkel om jaarlijks de ambitie van prestatieverbetering te bereiken. Deze geldsom is gemaximeerd op € 2,75 mln. per jaar over alle beheerprestaties in het voor dat jaar geldende beheerplan.

Het derde lid geeft ProRail de mogelijkheid om een opgelegde boete af te wenden door in een herstelperiode, zijnde het opvolgende kalenderjaar, alsnog de vereiste prestaties te halen. Dit betekent dat er in enig jaar X twee normen kunnen gelden voor dezelfde prestatie-indicator: ten eerste de prestatie uit het beheerplan voor jaar X (deze norm bepaalt of er na afloop van jaar X een boete wordt opgelegd), en ten tweede de prestatie uit het beheerplan voor jaar X-1 voor indicatoren waarvoor in het in jaar X-1 een boete met een herstelperiode is opgelegd (deze norm bepaalt of ProRail na afloop van jaar X de boete over jaar X-1 daadwerkelijk moet betalen).

Tegen het toepassen van een boete staat ingevolge de Algemene wet bestuursrecht bezwaar en beroep open. Indien één of meer boetes worden opgelegd, maken IenM en ProRail afspraken over de communicatie hieromtrent.

Naast een boete kan niet tevens een last onder dwangsom worden opgelegd.

<sup>7</sup> Zie artikel 17, derde lid, van de Spoorwegwet zoals aangepast bij de wet van 19 april 2012 (Stb. 213) houdende wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging' (Cires I).



---

### **Artikel I onder R en S (aanduiding § 10 en artikel 29)**

Artikel 29 bevatte een overgangsbepaling. Deze is inmiddels uitgewerkt. Artikel 29 vervalt daarom. De aanduiding van § 10 is dienovereenkomstig aangepast.

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