

Vergaderjaar 2025–2026

36 807

Regels over de aanleg, het beheer, de toegang tot spoorwegen en tot dienstvoorzieningen, en het veilige gebruik van spoorwegen (Spoorwegwet 20.)

Nr. 7

NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 30 juni 2026

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De begripsbepaling «*museumorganisatie*» komt te luiden:
museumorganisatie: spoorwegonderneming die zonder winstoogmerk met spoorvoertuigen die in gebruik zijn als onderdeel van een historische verzameling gebruik maakt van de spoorweg;

2. In de alfabetische volgorde worden de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

strikt historisch gebruik: gebruik van de spoorweg door een museumorganisatie;

strikt lokaal gebruik: het verplaatsen van spoorvoertuigen zonder passagiers op een beperkt, per locatie gedefinieerd deel van de spoorweg;.

B

Artikel 1.2 wordt als volgt gewijzigd:

In onderdeel c wordt na «of die uitsluitend gebruikt worden met», ingevoegd «een toestel zoals».

C

In artikel 1.3, eerste lid, aanhef vervalt na «Onze Minister» «spoorwegen».

D

Artikel 1.15, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het derde tot en met vijfde lid tot vierde tot en met zesde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. Het is eenieder verboden een veiligheidsfunctie uit te oefenen dan wel op de uitoefening van die functie toezicht te houden na gebruik van een of meer van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen stoffen als bedoeld in het eerste lid, waardoor het gehalte in zijn bloed van de bij de stof vermelde meetbare stof, of in geval van gebruik van meer stoffen als bedoeld in het eerste lid die bij algemene maatregel van bestuur aangewezen zijn als groep, het totale gehalte in zijn bloed van de bij die stoffen vermelde meetbare stoffen, bij een onderzoek hoger blijkt te zijn dan de daarbij vermelde grenswaarde. Indien een van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen stoffen of alcohol in combinatie wordt gebruikt met een of meer andere van deze aangewezen stoffen of met een van de stoffen als bedoeld in het eerste lid die niet bij deze algemene maatregel van bestuur zijn aangewezen, geldt voor iedere aangewezen stof of alcohol afzonderlijk een bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen grenswaarde. De grenswaarde is gelijk aan de laagst meetbare hoeveelheid van die stof of alcohol die niet op natuurlijke wijze in het bloed aanwezig kan zijn.

2. In het vierde lid (nieuw) wordt «als omschreven in het eerste of tweede lid» vervangen door «als omschreven in het eerste, tweede of derde lid».

3. In het zesde lid (nieuw) wordt «bedoeld in het vierde lid» vervangen door «bedoeld in het vijfde lid».

E

Aan artikel 2.28, tweede lid, wordt na «een redelijke winst» toegevoegd «als bedoeld in artikel 3, onderdeel 17, van de sera-richtlijn».

F

Artikel 3.12 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt «een spoorwegonderneming of een museumorganisatie» vervangen door «de museumorganisatie of de spoorwegonderneming».

2. In het derde lid, onderdeel a, vervalt «waarmee door museumorganisaties op de spoorweg wordt gereden».

3. In het derde lid, onderdeel b, onder 1°, vervalt «ten behoeve van een museumorganisatie».

G

Artikel 3.21 vervalt, onder vernummering van de artikelen 3.22 en 3.23 tot 3.21 en 3.22.

H

Artikel 3.21 (nieuw) wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift vervalt «en incidenten».

2. Het eerste lid komt te luiden:

1. Een spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder of beheerder doet aan het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie melding van een ongeval op of bij een spoorweg met gebruiksfunctie E, F, G of H.

3. In het tweede lid, aanhef, vervalt «of incidenten».

I

Aan artikel 4.1, derde lid, wordt onder vervanging van de punt door een puntkomma aan het slot van onderdeel b, een onderdeel toegevoegd, luidende:

c. bijzondere voertuigen in werkmodus of vervoermodus.

J

Artikel 4.19 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

Artikel 4.19 Conformiteitsbeoordelingsinstantie

2. Onder vernummering van het derde tot vierde lid wordt na het tweede lid een lid ingevoegd, luidende:

3. Een geaccrediteerde interne instantie als bedoeld in artikel 35 van de interoperabiliteitsrichtlijn is bevoegd om bij ministeriële regeling bepaalde conformiteitsbeoordelingen uit te voeren.

K

Artikel 6.1 wordt als volgt gewijzigd:

In het eerste lid, aanhef, wordt «bedoeld in de artikelen 2.3 en 2.20, eerste lid,» vervangen door «bedoeld in artikel 2.3, uit te voeren met inachtneming van artikel 2.20, eerste lid».

L

Artikel 6.2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid komt de aanhef te luiden:

2. Met de concessie wordt gewaarborgd dat:

2. In het tweede lid vervalt de laatste volzin na onderdeel d.

3. Onder vernummering van het derde tot en met zesde lid tot vierde tot en met zevende lid, wordt na het tweede lid een lid ingevoegd, luidende:

3. Ten behoeve van de waarborg, bedoeld in het tweede lid, worden aan de concessie voorschriften verbonden. De voorschriften kunnen betrekking hebben op door de infrastructuurbeheerder op grond van de concessie te leveren prestaties.

4. In het zesde lid (nieuw) wordt «vierde lid» vervangen door «vijfde lid».

M

Artikel 7.12 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel a, komt te luiden:

a. de artikelen 3.2, eerste lid, 3.3, eerste tot en met vijfde lid, 3.5, eerste lid, 3.7, eerste lid, 3.10, eerste, tweede en derde lid, 3.12, eerste lid, 3.18,

eerste lid, 3.19, eerste lid, 3.20, eerste tot en met vierde lid, 3.22, eerste lid, 4.3, 4.6, eerste en tweede lid, 4.7, eerste en tweede lid, 4.8, eerste lid, 4.9, eerste en tweede lid, 4.10, eerste en vierde lid, 4.11, eerste lid, 4.13, eerste, tweede en vierde lid, 4.14, eerste lid, 4.15, eerste lid, 4.17, eerste en tweede lid, 4.18, eerste, tweede, derde, zesde en zevende lid, 4.21, tweede lid, 5.8, tweede lid, 5.9, eerste tot en met derde lid, 7.9, 7.17, derde lid, 7.18, tweede, zesde, achtste en negende lid, 7.20, tweede lid, 7.28, eerste en tweede lid, 7.31, eerste lid, van deze wet en artikel 5:20, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht;

2. In het tweede lid, onderdeel a, wordt «artikel 4.25, eerste lid» vervangen door artikel 4.25, eerste en tweede lid» en wordt na «7.28, eerste en tweede lid,» ingevoegd «van deze wet».

3. Het vierde lid vervalt, onder vernummering van het vijfde lid tot het vierde lid.

N

In artikel 7.30 wordt na «over de eigenschappen» ingevoegd «, de aard, samenstelling, wijze van aanleg, onderhoud».

O

Na artikel 8.11 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 8.12 Verwerking definitieve citeertitel

Op het moment dat deze wet in werking treedt, wordt de aanduiding «20.» in het opschrift en de artikelen 8.1, 8.3, 8.5, 8.7, 8.9, 8.10, 8.11 en 9.30 telkens vervangen door het jaartal van het Staatsblad waarin deze wet wordt geplaatst.

P

In Hoofdstuk 9. Overgangs- en slotbepalingen wordt, onder vernummering van de Afdelingen 9.1 en 9.2 tot 9.2 en 9.3, een nieuwe Afdeling 9.1 ingevoegd, luidende:

AFDELING 9.1 EVALUATIEBEPALING

Artikel 9.a1 Strikt lokaal en strikt historisch gebruik

Onze Minister zendt binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van deze wet aan de Staten-Generaal een verslag over:

- a. het niet verplicht hebben van een spoorwegondernemingsvergunning voor museumorganisaties of voor spoorwegondernemingen met uitsluitend spoorvoertuigen voor strikt lokaal gebruik,
- b. het niet verplicht zijn van een voertuigvergunning voor een spoorvoertuig dat onderdeel is van een historische verzameling en uitsluitend in gebruik is bij een museumorganisatie of voor een spoorvoertuig dat is bestemd voor strikt lokaal gebruik.

Q

Na artikel 9.8 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 9.8a Veiligheidsbeheersysteem gebruiksfunctie G of H

Een beschrijving en documentering van risico's, maatregelen en voorzieningen als bedoeld in de artikelen 3, tweede lid, en 4, tweede lid, van het Besluit bijzondere spoorwegen geldt tot een jaar na de inwerkingtreding van deze wet als een veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in artikel 3.20, eerste lid.

R

Na artikel 9.27 wordt in Afdeling 9.1 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 9.27a Beheerconcessie

De concessie voor het beheer van de spoorweginfrastructuur die is verleend op grond van artikel 16, eerste lid, van de Spoorwegwet en onmiddellijk voor de inwerkingtreding van deze wet van kracht was, geldt na de inwerkingtreding van deze wet als een concessie als bedoeld in artikel 6.1, eerste lid.

S

Artikel 9.30 komt te luiden:

Deze wet wordt aangehaald als: Spoorwegwet met vermelding van het jaartal van het Staatsblad waarin zij zal worden geplaatst.

TOELICHTING

Onderdeel A

In de definitie van «museumorganisatie» in het voorgestelde artikel 1.1 stond dat de spoorwegonderneming zonder winst oogmerk vervoer verrichtte. Een museumorganisatie verricht in de meeste gevallen echter geen vervoer in de zin van de wet. Doorgaans gaat het om stilstaande oude treinen die in een museale omgeving kunnen worden bekeken, of wordt er met de trein «roest gereden» om sporen roestvrij te maken. Bij het roest rijden wordt wel gereden, maar worden geen mensen vervoerd. In verband hiermee is «vervoer verricht» vervangen door het algemene «gebruik maakt van de spoorweg». Hieronder valt de situatie waarin de museumorganisatie vervoer verricht, zoals demonstratieritten. En er vallen andere situaties onder, zoals het rijden op het spoor om in een niet-museale omgeving te worden bekeken of het «roest rijden».

De nieuwe definitie van «strikt historisch gebruik» verduidelijkt dat alleen van strikt historisch gebruik kan worden gesproken in geval van gebruik van de spoorweg door een museumorganisatie. Er is geen sprake van strikt historisch gebruik van een spoorweg als een andere spoorwegonderneming met oud materiaal op het spoor rijdt. In verband met deze definitie is ook artikel 3.12, derde lid, aangepast (onderdeel F).

De nieuwe definitie van «strikt lokaal gebruik» in artikel 1.1. is onder meer bedoeld voor spoorwegondernemingen met uitsluitend spoorvoertuigen voor strikt lokaal gebruik als bedoeld in artikel 3.1, tweede lid, onderdeel b, van de wet (doorgaans rangeervoertuigen). Voor deze spoorwegonderneming is een veiligheidscertificaat, bedoeld in artikel 3.5 van de wet, niet verplicht (artikel 3.1, tweede lid, aanhef, van de wet). De spoorwegonderneming zonder veiligheidscertificaat is niet verplicht om een volledig bevoegd machinist op dit spoorvoertuig te zetten, aangezien de machinistenrichtlijn niet op dit soort spoorwegondernemingen betrekking heeft (artikel 2, eerste lid, machinistenrichtlijn). Het strikt lokaal

gebruik van de spoorweg met gebruiksfunctie A, B, C of D kan alleen op bepaalde delen van die spoorwegen: de uiteinden die niet zijn voorzien van treinbeveiliging ATB of ERTMS of een ander treinbeveiligingssysteem. Deze delen van de spoorweg worden in de praktijk aangeduid als «niet centraal bediend gebied». Het strikt lokaal gebruik van dit deel van de spoorweg komt vaak neer op rangeren. Over het rangeren op spoor dat niet is voorzien van ERTMS kunnen nadere regels worden gesteld, aangezien dat een open punt is in de TSI OPE (TSI OPE, bijlage I).

Onderdeel B

In artikel 1.2, onderdeel c, is «een toestel zoals» toegevoegd in verband met de verwachte totstandkoming van het Warenwetbesluit attractietoestellen, activiteitstoestellen en speeltoestellen (WAAS) dat het Warenwetbesluit attractie- en speeltoestellen 2023 (WAS 2023) vervangt. Met het WAAS worden attractietoestel en speeltoestel vervangen door «toestel», wat ook een activiteitstoestel kan zijn. Een activiteitstoestel is een inrichting ter voortbeweging van personen, die bestemd is voor spelen, vermaak of sport. De wet is niet van toepassing op de toestellen, genoemd in de WAS 2023 of de WAAS.

Onderdeel C

In artikel 1.3, eerste lid, aanhef, is met het vervallen van het woord «spoorwegen» na «het besluit van Onze Minister» een redactionele fout hersteld.

Onderdeel D

Een veiligheidsfunctionaris die onder invloed is van een alcohol, drugs of rijvaardigheidsbeïnvloedende medicatie mag zijn functie niet uitoefenen als hij weet of moet weten dat hij daardoor zijn werk niet goed kan uitvoeren. Hetzelfde geldt voor degene die toezicht houdt op de veiligheidsfunctionaris (artikel 1.15, eerste lid, van de wet). Met de toevoeging van het derde en vierde lid wordt een delegatiegrondslag voor het stellen van grenswaarden voor drugs ingevoegd. Met de toevoeging van het vijfde lid wordt het begrip «grenswaarde» gedefinieerd. Dit is herstel van een omissie. Dat deze grenswaarden, gedefinieerd in het derde lid (nieuw) in lagere regelgeving worden bepaald, dient de toekomstbestendigheid van de wet. Daarbij is aangesloten bij de systematiek van de Wegenverkeerswet 1994. De grenswaarden staan in de artikelen 2 en 3 van het Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer. Ook voor wat betreft van de formulering van de ingevoegde artikelleden is aangesloten bij de Wegenverkeerswet 1994 (artikel 8, derde lid).

Het derde lid heeft betrekking op stoffen waarbij voor iedere stof afzonderlijk grenswaarden zijn gesteld en op stoffen waarbij voor gecombineerd gebruik grenswaarden zijn gesteld. Het artikellid is de delegatiegrondslag voor artikel 2 jo artikel 3, eerste lid, van het Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer. Het artikellid heeft daarnaast tot doel erin te voorzien dat de veiligheidsfunctionaris – of degene die toezicht houdt op de veiligheidsfunctionaris – die onder invloed is, voor het gebruik van iedere stof afzonderlijk strafbaar is indien dat gebruik boven de voor iedere stof bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen nullimiet uitkomt. Bij gecombineerd gebruik van de stoffen gelden voor iedere stof afzonderlijk lagere limieten dan voor enkelvoudig drugs- en alcoholgebruik. Degenen die onder invloed van een combinatie van drugs of van drugs en alcohol een veiligheidsfunctie (doen) uitoefenen vormen namelijk een aanzienlijk groter risico voor de spoorwegveiligheid dan degenen die maar één middel hebben gebruikt. Bij gecombi-

neerd drugsgebruik is het ongevalsrisico vergelijkbaar met een bloedalcoholgehalte van ongeveer 0,8 tot 1,2 promille en bij een combinatie van drugs en alcohol is het ongevalsrisico vergelijkbaar met een bloedalcoholgehalte van meer dan 1,2 promille. Het artikellid is daarmee ook de delegatiegrondslag voor artikel 2 jo artikel 3, tweede lid, van het Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer.

Nullimieten zijn grenswaarden waarbij er geen enkele relatie bestaat tussen de concentratie van de gebruikte drug en het effect of het risico daarvan op de spoorwegveiligheid. Anders dan de naam van nullimieten doet veronderstellen, zijn deze limieten niet op nul gesteld, maar, zoals ook in het derde lid verwoord, op de laagst meetbare grenswaarden. De reden daarvoor is dat de apparatuur waarmee gemeten wordt, geen nul kan meten en ook omdat van GHB bekend is dat het een lichaamseigen stof is die in lage concentratie in bloed kan worden gemeten.

In verband met deze wijzigingen zijn de verwijzingen in het artikel naar bepaalde artikelliden aangepast in het vierde en zesde lid (beide nieuw).

Onderdeel E

Artikel 2.28, tweede lid, van het wetsvoorstel wordt aangevuld met een verwijzing naar de sera-richtlijn¹, opdat met dat artikel de koppeling met het begrip «redelijke winst» uit de sera-richtlijn wordt gemaakt.

Onderdeel F

De herformulering van artikel 3.12, tweede lid, verduidelijkt dat het om de in het eerste lid bedoelde organisaties gaat. Het voorgestelde artikel 3.12, derde lid, is aangepast aan de definitie van «strikt historisch gebruik» in artikel 1.1. (onderdeel B).

Onderdelen G, H en M, onderdeel 3

Het toepassingsbereikartikel 3.21 (oud) vervalt (onderdeel G). In verband hiermee wordt artikel 3.22 (oud) vernummerd tot artikel 3.21 (nieuw). Voorts verschilt artikel 3.21 (nieuw) op twee aspecten van artikel 3.22 (oud). Artikel 3.21 (nieuw) heeft geen betrekking op spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D en heeft geen betrekking op het melden van incidenten. De wijzigingen worden hierna uiteengezet.

Artikel 3.22 (oud) gaat over het melden van ongevallen en incidenten op alle spoorwegen. Het artikel behoeft aanpassing om de volgende redenen. Binnen afzienbare tijd wordt de inwerkingtreding van een EU-uitvoeringsverordening verwacht, die het melden van ongevallen en incidenten regelt voor spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D. De uitvoeringsverordening stelt lichtere eisen aan de melding dan artikel 3.22 (oud). Het is niet de bedoeling om extra nationale eisen te stellen nu de spoorwegveiligheid – waarvan just culture een aspect is – ook met die lichtere eisen afdoende geborgd is. Tot de inwerkingtreding van de verwachte uitvoeringsverordening geschiedt het melden van ongevallen en incidenten op spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D aan de hand van uitvoeringsverordeningen (EU) 2018/761 en (EU) 2018/762. Daarin staat de meldplicht van ongevallen en incidenten en het principe van just culture meer in algemene bewoordingen. Aldus is het artikel alleen van toepassing op spoorwegen met gebruiksfunctie E, F, G of H. Dit komt in het artikel zelf te staan.

¹ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32).

In verband met het schrappen van artikel 3.21 wordt artikel 3.22 vernummerd tot artikel 3.21 en wordt artikel 3.23 vernummerd tot artikel 3.22.

Voor artikel 3.22 (nieuw) is het uitschrijven van het toepassingsbereik niet nodig. Het artikel gaat over wie voor welk onderzoek opdracht kan verlenen. Derhalve is voor dat artikel niet de gebruiksfunctie van belang, maar de governance van de spoorweg. Dit komt tot uitdrukking in het eerste lid van artikel 3.22 (nieuw), waarin rijksspoorwegen, decentrale spoorwegen en overige spoorwegen worden genoemd, hetgeen alle gebruiksfuncties omvat.

Daarnaast wordt de meldplicht van artikel 3.21 (nieuw) beperkt tot ongevallen. Gebleken is dat een meldplicht voor incidenten een te zware administratieve wissel trekt op de partijen die in de uitvoering betrokken zijn, terwijl het lerend vermogen (just culture) beperkt is. De meldplicht van ongevallen wordt nader uitgewerkt in lagere regelgeving. In verband met het voorgaande vervalt ook artikel 7.12, vierde lid, onder vernummering van het vijfde tot het vierde lid (onderdeel L, onder 3). In artikel 7.12, vierde lid (oud) was bepaald dat van oplegging van een bestuurlijke boete wordt afgezien indien een overtreding verband houdt met een incident waarvan uitsluitend kennis is verkregen door een melding van dat incident, tenzij de overtreding opzettelijk of met bewuste roekeloosheid is begaan. Nu het melden van incidenten geen verplichting meer is, vervalt de betekenis van dit artikellid.

Onderdeel I

Aan artikel 4.1, derde lid, van de wet wordt onderdeel c toegevoegd. Daarmee zijn op spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D de artikelen 4.2 tot en met 4.9 en 4.13 tot en met 4.20 niet van toepassing op bijzondere voertuigen in werkmodus (waarbij het bijzondere voertuig op of aan het spoor werkt), of in vervoermodus (waarbij het bijzondere voertuig tussen verschillende werkplaatsen rijdt). Dit betekent dat voor bijzondere voertuigen in werkmodus of vervoermodus niet een voertuigvergunning is vereist. De reden daarvoor is dat dergelijke bijzondere voertuigen niet of slechts in een heel beperkt gebied tussen het normale spoorverkeer rijden. Gelet hierop heeft een voertuigvergunning voor bijzondere voertuigen in werkmodus of vervoermodus geen toegevoegde waarde. Het veilig gebruik van dit soort voertuigen is geregeld in het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming die met die bijzondere voertuigen werkt of daartoe opdracht geeft ((EU) 2018/762, punt 3.1.1.2).

De artikelen 4.2 tot en met 4.9 en 4.13 tot en met 4.20 zijn wel van toepassing op bijzondere voertuigen in rijmodus op spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D. Het bijzondere voertuig verkeert in rijmodus als het zelf rijdt of wordt getrokken (TSI Loc&PAS, bijlage punt 2.2.2, onderdeel C).

Bijzondere voertuigen zijn voertuigen als bedoeld in de TSI Loc&Pas, bijlage punt 2.2.2, onderdeel C, onder i, zijnde:

- i) spoormachines: voertuigen die speciaal zijn ontworpen voor de bouw en het onderhoud van het spoor en de infrastructuur;
- ii) infrastructuurinspectievoertuigen: voertuigen die uitsluitend worden gebruikt om de staat van de infrastructuur te controleren;
- iii) omgevingsvoertuigen: voertuigen die zijn ontworpen voor het vrijmaken van het spoor van omgevingsomstandigheden, zoals sneeuwruimers;

iv) hulpdienstvoertuigen: voertuigen die zijn ontworpen voor een specifiek gebruik in noodsituaties, zoals evacuatie, brandbestrijding en het bergen van treinen (met inbegrip van de hijskranen);

v) voertuigen voor weg en spoorweg: zelfrijdende machines die zich over sporen en op de weg kunnen voortbewegen.

Onderdeel J

Artikel 4.19, derde lid (nieuw) van de wet gaat over interne geaccrediteerde conformiteitsbeoordelingsinstanties, waarmee artikel 35 van de interoperabiliteitsrichtlijn wordt geïmplementeerd (het huidige artikel 36y van de Spoorwegwet). Dit is herstel van een omissie. Een interne geaccrediteerde conformiteitsbeoordelingsinstantie kan bepaalde conformiteitsbeoordelingen uitvoeren, aangeduid in de regeling die op de wet is gebaseerd.

Een interne geaccrediteerde conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt niet aangemeld of aangewezen. In verband hiermee wordt ook het opschrift van het artikel gewijzigd van «Aangemelde en aangewezen conformiteitsbeoordelingsinstantie» tot «Conformiteitsbeoordelingsinstantie».

Onderdelen K en L

De wijzigingen in de artikelen 6.1 en 6.2 zijn taalkundig en technisch van aard. Er is geen inhoudelijke wijziging beoogd. Met de wijzigingen wordt de bedoeling van de bepalingen – de essentiële eisen aan de beheerconcessie – verduidelijkt.

Onderdeel M

Met het oog op de spoorwegveiligheid wordt voorgesteld om in artikel 7.12 ook overtredingen van de volgende verplichtingen beboetbaar te stellen:

- de infrastructuurbeheerder beschikt over een geldige veiligheidsvergunning, verleend door het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie (artikel 3.7, eerste lid);
- de conformiteit met en naleving van de op een spoorvoertuig bij de indiening van de aanvraag voor een voertuigvergunning toepasselijke voorschriften wordt tijdens het gebruik van het spoorvoertuig in de exploitatietoestand ononderbroken gewaarborgd (artikel 4.13, vierde lid);
- voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur door de spoorvoertuigen, bedoeld in het eerste lid, onderdelen b en c, is een tijdelijke vergunning voor bijzondere ritten vereist, verleend door het hoofd van de Nationale Veiligheidsinstantie (artikel 4.21, tweede lid);
- een spoorwegonderneming verricht uitsluitend vervoer met een spoorvoertuig dat zich in een veilige staat bevindt en dat zodanig is onderhouden dat het voldoet aan de bij of krachtens dit artikel gestelde eisen (artikel 4.25, tweede lid);
- een spoorwegonderneming en een infrastructuurbeheerder houden een register van door haar respectievelijk door hem verstrekte bevoegdheidsbewijzen (artikel 5.8, tweede lid);
- een machinist die meent dat zijn gezondheidstoestand reden geeft tot twijfel over zijn arbeidsgeschiktheid stelt de spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder ten behoeve van wie hij werkzaam is daarvan onmiddellijk in kennis; en indien er reden is om te twijfelen aan de geschiktheid van een machinist voor de uitoefening van zijn functie, schorst de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder ten behoeve van wie de machinist werkzaam is al naar gelang de grootte van het risico voor de spoorwegveiligheid het bevoegdheidsbewijs of neemt deze het

bevoegdheidsbewijs in (artikel 5.9, tweede en derde lid);

– het is degene aan wie een verbod als bedoeld in het eerste lid is opgelegd, verboden een veiligheidsfunctie uit te oefenen dan wel op de uitoefening van zodanige functie toezicht te houden, gedurende de tijd waarvoor dat verbod geldt (artikel 7.17, derde lid);

– een spoorwegonderneming die een personenvervoerdienst naar het Verenigd Koninkrijk exploiteert, voldoet aan de bij ministeriële regeling gestelde eisen voor de beveiliging van treinen die door de Kanaaltunnel rijden (artikel 7.31, eerste lid).

Daarnaast is in artikel 7.12, eerste lid, de volgende onvolkomenheid hersteld: artikel 3.10, vierde lid is vervangen door artikel 3.10, derde lid.

Onderdeel N

Het voorgestelde artikel 7.30 wordt zodanig aangevuld dat in het belang van het voorkomen of beperken van trillinghinder, veroorzaakt door het gebruik van een spoorweg, bij of krachtens algemene maatregel van bestuur niet alleen regels kunnen worden gesteld over de eigenschappen of het gebruik van de spoorwegen, maar ook over de aard, samenstelling, wijze van aanleg of onderhoud van spoorwegen. De aanvulling dient het vergroten van het beleidsinstrumentarium waarmee trillinghinder kan worden beperkt. Waar «gebruik van de spoorweg» met name ziet op differentiëren in snelheden en routing, bieden «aard, samenstelling en wijze van aanleg of onderhoud» bijvoorbeeld de mogelijkheid om eisen te stellen aan het ballastbed of om bepaalde spoortypen te standaardiseren teneinde trillingen te voorkomen of te verminderen. De regels worden opgesteld met inachtneming van de Europese spoorwegregelgeving en in aanvulling op de Omgevingswetregelgeving.

Onderdelen O en S

Het wetsvoorstel dat met deze nota van wijziging is gewijzigd had als opschrift: Regels over de aanleg, het beheer, de toegang tot spoorwegen en tot dienstvoorzieningen, en het veilige gebruik van spoorwegen (Spoorwegwet 20.). De citeertitel bevatte een jaartal dat deels met puntjes was aangegeven. Het streven is om de wet in of rond 2026 in werking te laten treden. Met de onderdelen O en S is beoogd dat het jaartal in het opschrift, de citeertitel en de artikelen waarmee in de wet andere wetten worden gewijzigd, overeenkomt met het jaar waarin het wet in werking treedt.

Onderdeel P

In het wetsvoorstel wordt de bestaande gedoogsituatie ten aanzien van strikt historisch gebruik of strikt lokaal gebruik van spoorwegen met gebruiksfunctie A, B, C of D gelegaliseerd. Het houdt in dat er toezicht is op de betrokken spoorwegonderneming of museumorganisatie of inzake het betrokken spoorvoertuig als het verkeer daadwerkelijk plaatsvindt. De evaluatiebepaling heeft als doel om te bezien of de spoorwegveiligheid met de voorgestelde regelgeving afdoende is geborgd, dan wel dat alsnog een voertuigvergunning nodig is voor dit gebruik van het spoor, waarmee ook voorafgaand toezicht zou zijn geborgd.

Onderdeel Q

Tot de inwerkingtreding van de Spoorwegwet 2026 volstaat voor bijzonder spoor – goeddeels vergelijkbaar met spoorwegen met gebruiksfunctie G of H – een beschrijving en documentatie van risico's, maatregelen en voorzieningen als bedoeld in de artikelen 3, tweede lid, en 4, tweede lid, van het Besluit bijzondere spoorwegen. Met de inwerking-

treding van het wetsvoorstel worden deze risico-inventarisatie en -documentatie vervangen door het veiligheidsbeheersysteem dat aan bepaalde eisen moet voldoen (artikel 3.20 van de wet). De beheerder, een infrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of museumorganisatie die dit veiligheidsbeheersysteem moeten hebben, kunnen naar verwachting nog niet aan deze verplichting voldoen op het moment dat het wetsvoorstel in werking treedt. Dit heeft te maken met het feit dat het kleine partijen betreft die doorgaans met vrijwilligers werken. Daarom is er voor gekozen om met artikel 9.8a de risico-inventarisatie en gedocumenteerde maatregelen als veiligheidsbeheersysteem te laten gelden tot een jaar na inwerkingtreding van de wet. Partijen krijgen aldus een jaar extra de tijd om te voldoen aan de verplichting tot het hebben van een veiligheidsbeheersysteem.

Onderdeel R

Artikel 9.27a bevat het herstel van een omissie. Het artikel waarborgt de overgang naar de nieuwe wettelijke basis van de concessie voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram