

Vergaderjaar 2001–2002

27 482

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

Nr. 16

VIJFDE NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 5 februari 2002

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

A

In de considerans wordt na «2001/16/EG» ingevoegd: en mede gelet op het belang van de bescherming van het milieu.

B

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt «spoorweg» vervangen door: hoofdspoorweg.

2. In het derde lid wordt na «het beheer» ingevoegd: van de hoofdspoorweginfrastructuur.

C

Aan het slot van artikel 59, eerste lid, wordt een volzin toegevoegd, luidende: Die regels kunnen strekken ter bescherming van het milieu.

D

Artikel 91b wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «de beheerder of een rechthebbende» vervangen door: de beheerder, een spoorwegonderneming of een rechthebbende.

2. In het derde lid wordt «de beheerder, onderscheidenlijk de rechthebbende» vervangen door: de beheerder, de spoorwegonderneming, onderscheidenlijk de rechthebbende.

E

Artikel 123 wordt als volgt gewijzigd:

1. Vóór onderdeel A wordt ingevoegd: De Vervoersnoodwet wordt als volgt gewijzigd:

2. In onderdeel B vervalt: De Vervoersnoodwet wordt als volgt gewijzigd:

F

In artikel 126, onderdeel A, wordt na «onderdeel a,» ingevoegd: wordt.

Toelichting

Onderdeel A (considerans)

Deze wijziging beoogt tot uitdrukking te brengen dat de voorgestelde Spoorwegwet mede strekt ter bescherming van het milieu. In de toelichting bij de vierde nota van wijziging (blz. 23) heb ik al aangekondigd dat artikel 6 in de toekomst, na de vervanging van de Wet geluidhinder door een regeling in de Wet milieubeheer in het kader van het project Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid, ten dele de functie zal overnemen van het huidige artikel 105 van de Wet geluidhinder, op grond waarvan eisen kunnen worden gesteld aan aard, samenstelling, wijze van aanleg of gebruik van spoorwegen.

Daarnaast valt te verwachten dat de «technische specificaties inzake interoperabiliteit» (TSl's) die in Europees verband tot stand komen, in de toekomst mede kunnen worden ingegeven door het milieubelang.

Ten slotte wijs ik erop dat de infrastructuurbeheerder er verantwoordelijk voor is dat het gebruik van het spoor niet leidt tot (op grond van wettelijke voorschriften niet-toegestane) hinder, gevaar of schade voor derden, dus bijvoorbeeld een te hoge geluidsbelasting voor omwonenden. Zie hierover ook de toelichting bij de wijziging van artikel 59.

Onderdeel B (artikel 17)

Deze redactionele wijzigingen strekken ter verduidelijking.

Onderdeel C (artikel 59)

De infrastructuurbeheerder – als «rechthebbende» als bedoeld in het voorgestelde artikel 1, onder d, ten aanzien van het spoor – heeft niet alleen de verantwoordelijkheid maar heeft het ook in zijn macht om ervoor te zorgen dat het gebruik van het spoor niet leidt tot (op grond van wettelijke voorschriften niet-toegestane) hinder, gevaar of schade voor derden, dus bijvoorbeeld een te hoge geluidsbelasting voor omwonenden. Voorzover de beheerder daarvoor afhankelijk is van het gedrag van vervoerders (en dat zal vaak het geval zijn), zal hij hierover afspraken moeten maken in de kader- en toegangsovereenkomsten die hij met vervoerders sluit, gebaseerd op hetgeen de beheerder hierover in de netverklaring al heeft opgenomen. Het gaat daarbij dus met name om bedingen over het gebruik van capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur, capaciteit die uiteraard mede wordt bepaald en beperkt door bijvoorbeeld de geluidregelgeving. Die bedingen zullen onder meer moeten voldoen aan de algemeen verbindende voorschriften over de verdeling van capaciteit, bedoeld in artikel 59, ter vervanging van het huidige Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen. De aanvulling

van artikel 59 door middel van het onderhavige onderdeel beoogt buiten twijfel te stellen dat dergelijke regels mede kunnen strekken ter bescherming van het milieu, met andere woorden: dat aan die regels een zodanige inhoud gegeven kan worden dat de beheerder niet belemmerd wordt in zijn verantwoordelijkheid zoals hierboven beschreven. Aangezien dit wetsvoorstel het systeem van capaciteitsverdeling zoals beschreven in EU-richtlijn 2001/14/EG implementeert en deze richtlijn het milieubelang niet expliciet noemt als afwegingsfactor (criterium) bij capaciteitsverdeling, acht de regering het wenselijk om het milieubelang in artikel 59 expliciet te vermelden.

Onderdeel D (artikel 91b)

De wijziging biedt vervoerders de mogelijkheid om op grond van de Spoorwegwet bij de NMa een klacht in te dienen over een andere vervoerder. Zie verder de nota naar aanleiding van het verslag.

Onderdeel E (artikel 123)

Deze wijziging herstelt een wetstechnische fout die is gemaakt in de vierde nota van wijziging.

Onderdeel F (artikel 126)

Dit is een redactionele correctie.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos