

Beknopte uitleg wetsvoorstel nieuwe Spoorwegwet 202#

Kern modernisering

Kern van de modernisering is om de spoorregelgeving overzichtelijker, toekomstbestendig en flexibel te maken binnen de Europese kaders. De nieuwe Spoorwegwet is daartoe herschreven en bundelt de huidige Spoorwegwet, Wet lokaal spoor en lagere regelgeving, waarbij de implementatie van Europese veelal technische regels op een lager wetgevingsniveau plaatsvindt. De nieuwe wet sluit qua systeem, indeling en bewoording volledig aan op de Europese regelgeving. De modernisering legt daarmee een basis om nationale beleidsdoelen en beleidskeuzes makkelijker te faciliteren, mede door de governance los te koppelen van het gebruik van het spoor door alle EU-opties in de Spoorwegwet op te nemen, waarmee toekomstige vervoersvormen, dus ongeacht de governance- mogelijk zijn. De modernisering is grotendeels een juridisch-technische herschikking met slechts enkele echt inhoudelijke wijzingen.

Voordelen voor gebruikers

Het totaal aan spoorregelgeving is voor het overgrote deel Europees gereguleerd. Maar door het onderbrengen van de Wet lokaal spoor in de nieuwe Spoorwegwet 202# valt het gehele spoorwegennet onder deze wet en is de ont koppeling van governance met gebruik beter te maken. De wet heeft daarom een tweedeling; bepalingen die alleen toepasselijk zijn op door EU geregelde gebruiksfuncties en bepalingen die van toepassing zijn op niet door de EU geregelde gebruiksfuncties.

Door de nieuwe opzet biedt de nieuwe wet voor alle gebruikers meer overzicht en duidelijkheid over de nationale wetgeving in relatie tot de Europese regels voor een bepaalde categorie vervoer. De gemoderniseerde wet heeft geüniformeerde ontwerpprincipes voor alle hoofdstukken en afdelingen. Het is duidelijker gemaakt waar een regel vandaan komt (Europees of nationaal) door opbouw en bewoording in het wetsvoorstel. Daarnaast wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de Europese definities en bewoordingen systematiek en indeling. Hierbij is duidelijk aangegeven waar Europese regels geheel, deels of niet van toepassing zijn en welke nationale regels gelden. De wet bepaalt de hoofdlijnen, de uitvoeringsregels zijn op lager regelgevingsniveau neergelegd.

Wat is nieuw of gewijzigd?

De meest belangrijke wijziging is de keuze voor een ordening en toepasselijk regime naar gebruik met een ont koppeling van de gebruiksfunctie en governance van de spoorwegen. Hierdoor worden meer gebruiksfuncties onderscheiden dan nu het geval is waardoor dit voorstel toekomstbestendig en flexibeler wordt.

Bij gebruiksfunctie onderscheiden we de volgende categorieën:

- A. Personenvervoer
- B. Goederen vervoer
- C. Gemengd vervoer
- D. Regionaal vervoer
- E. Stadsgewestelijk vervoer
- F. Tram/ metro/ lightrail vervoer
- G. Lokaal goederenvervoer (één eigenaar)
- H. Strikt lokaal/ historisch/ toeristisch

Deze functies onderscheiden we naast de verantwoordelijkheid over de sporen:

- 1. Rijksspoorwegen
- 2. Lokale spoorwegen
- 3. Private spoorwegen

Ontkoppeling governance en gebruiksfuncties

De huidige Spoorwegwet kent in tegenstelling tot de Europese kaders een koppeling tussen de gebruiksfuncties en de governance van spoorwegen.



Huidige situatie

**Huidige situatie : governance gekoppeld aan toepasselijk regime: en dat bepaalt wat erop kan rijden.
Niet alle soorten gebruik worden hiermee gefaciliteerd, en regime is star.**



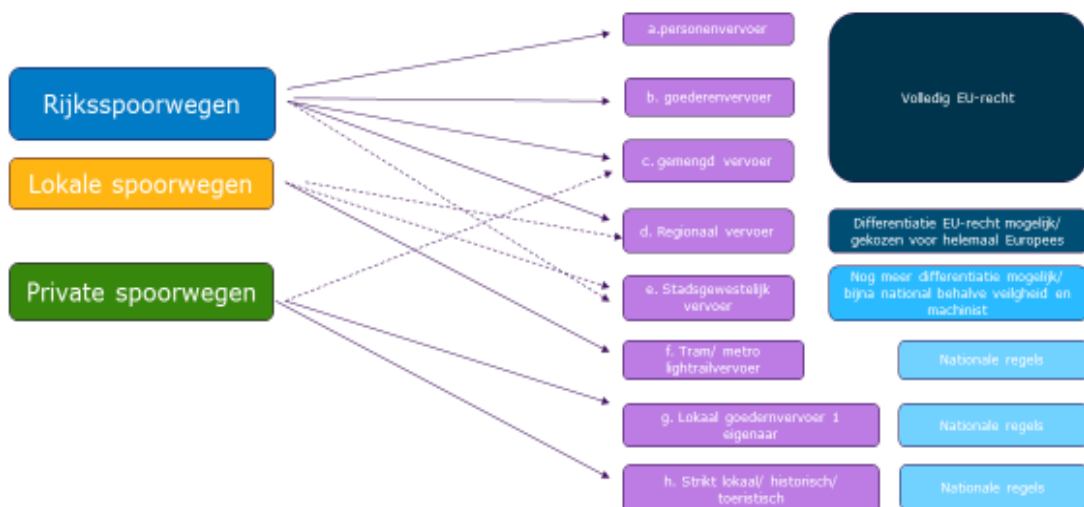
5

Bovendien kent de huidige wetgeving niet alle gebruiksfuncties die de EU-regelgeving kent. Daarmee maakt de wetgeving onvoldoende gebruik van alle EU-mogelijkheden; dit kan beter en meer toekomstbestendig.

Met de ont koppeling van gebruiksfuncties en governance ontstaat een flexibel systeem, waarbij maximaal kan worden aangesloten bij alle door de EU geboden mogelijkheden. De keuze van eventuele toekomstige wijzigingen in gebruiksfunctie of governance is en blijft een nationale keuze.



Nieuwe situatie: ont koppeling en gebruiksfuncties



Figuur: Doorgetrokken lijnen is de huidige verbinding, stippel verbindingen zijn kansrijke potentiële verbindingen

Betere aansluiting bij definities

De wet volgt de Europese definities en bewoordingen en maakt de herkomst (Europees of nationaal) van bepalingen inzichtelijk.

Zo wordt er ook beter aangesloten bij het Europese begrip "spoorwegonderneming" en wordt er uitgebreid in de toelichting aandacht besteed aan "buitendienstgesteld spoor".

Positie van de Nationale Veiligheidsinstantie

De nieuwe wet geeft een betere basis voor de Nationale Veiligheidsinstantie in Nederland de Inspectie Infrastructuur en Transport. Daar waar de ILT opereert als Europees orgaan. De Nationale Veiligheidsinstantie wordt expliciet geduid in het wetsvoorstel.

Nieuwe onderwerpen in de Spoorwegwet 202#

Nieuw is ook de introductie van een wettelijke meldplicht voor incidenten in het kader van spoorwegveiligheid "just culture" in brede zin. Tot slot zijn in de nieuwe wet enkele bepalingen uit andere wetgeving zonder inhoudelijke wijzigingen opgenomen of juist uit de huidige Spoorwegwet naar andere wetgeving overgeheveld, dit geldt bijvoorbeeld voor bepalingen over "open toegang" tot de spoorweginfrastructuur, afkomstig uit de SERA-richtlijn en een bepaling over trillingen en geluid afkomstig, anders dan de bepalingen die inmiddels zijn opgenomen in de Omgevingswet, uit de Wet geluidhinder.

Integratie van de WIs in de Spoorwegwet 202#

Naast het spoorwegsysteem van de Europese Unie, grofweg de gebruiksfuncties a tot en met d, kent de wet ook niet EU gereguleerde gebruiksfuncties, met name tram, metro en lightrail zijn onderwerpen die in de huidige WIs geregeld zijn. Daarnaast wordt een nieuwe vervoerfunctie geïntroduceerd stadsgewestelijk vervoer. Tram, metro en lightrail zijn niet meer één op één gekoppeld aan het bevoegd gezag, de decentrale overheid, maar dat zal in de praktijk niet anders zijn dan nu. Bovenstaand figuur geeft met de doorgetrokken lijnen aan de huidige situatie die met dit wetsvoorstel niet beoogd worden te veranderen. Wel geeft dit figuur een aantal stippellijnen aan van voor de hand liggende koppelingen die er nu nog niet zijn, maar hierdoor wel mogelijk worden.

Voor de gebruikers van de WIs wordt de regelgeving in die zin anders, omdat zij zullen moeten kijken in de Spoorwegwet waar ook EU-spoor is geregeld, wel is nationaal geregeld spoor ondergebracht in andere afdelingen om goed het onderscheid tussen, EU-geregeld spoor en niet-EU geregeld spoor duidelijk te maken. Inhoudelijk zijn er geen wijzigingen met de samenvoeging beoogd. Wel is recent de WIs geëvalueerd, de uitkomsten van deze evaluatie zijn meegenomen in de vormgeving van de artikelen in de Spoorwegwet 202# (zie daarover verder de toelichting bij het wetsvoorstel).