



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Reactie op internetconsultatie Spoorwegwet 202#
Ingediend via de site voor internetconsultatie

DATUM
20 mei 2021

ONS KENMERK

UW KENMERK

ONDERWERP
Spoorwegwet 202#
Internetconsultatie

DOORKIESNUMMER
06 8267 3901

Geachte mevrouw van veldhoven,

EC Rail is een samenwerkingsverband van decentrale overheden en beheerders met lokale spoorwegen. Aangesloten zijn de Vervoerregio Amsterdam, de gemeente Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de provincie Utrecht in de hoedanigheid van decentrale overheid en van beheerder lokaal spoor, alsmede de provincie Limburg vanwege de geplande tramverbinding van Maastricht naar Hasselt.

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van het concept wetsvoorstel Spoorwegwet 202#. Het onderwerp is door de leden van EC Rail uitgebreid besproken. Hieronder vermelden wij onze bevindingen. Onze reactie is primair gericht op de lokale spoorwegen: metro en tram. Aan de bepalingen omtrent de rijksspoorwegen en private spoorwegen hebben wij minder aandacht besteed omdat dit grotendeels buiten onze verantwoordelijkheid valt.

Wij hopen dat ons commentaar een bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de kwaliteit van het concept wetsvoorstel. Wij hechten eraan om te vermelden dat er waardering is voor de werkzaamheden van de ambtenaren op het departement: dit is een grote en gecompliceerde klus en er is een aanzienlijke hoeveelheid werk verricht. Complimenten zijn op zijn plaats.

Minder gelukkig zijn wij met het proces. Naar aanleiding van de evaluatie van de Wet lokaal spoor hebben in het verleden diverse bijeenkomsten plaats gevonden waarbij medewerkers van het departement overlegden met de decentrale overheden, beheerders, vervoerders en ILT. Na het laatste overleg hebben wij van I&W ongeveer anderhalf jaar niets meer betreffende dit onderwerp vernomen. De internetconsultatie kwam voor ons dan ook als een verrassing. Wij zouden het op prijs stellen om met u verder van gedachten te wisselen over de vertaling van de aspecten uit de evaluatie Wet lokaal spoor naar de Spoorwegwet 202# en over de uitwerking van de Spoorwegwet 202# als zodanig.

Wij constateren dat er verschillende begrippen gehanteerd worden en adviseren om aan te sluiten bij de begripsomschrijvingen van de sera-richtlijn.

Onze reactie is tot stand gekomen in afstemming met IPO-DOVA. De hoofdlijn van beide reacties is gelijk en vanzelfsprekend ondersteunen we elkaars reactie. Vanwege onze specifieke ervaring met de Wet lokaal spoor en de daaruit voortkomende behoefte om op onderdelen een verdergaande inhoudelijke en technische reactie te geven op de Spoorwegwet 202#, kiezen we ervoor – eveneens in afstemming met IPO en DOVA – om ook vanuit EC-Rail te reageren op de concept-wetteksten. Ook heeft overleg plaatsgevonden met de beheerders lokaal spoor.

Hieronder behandelen wij diverse onderwerpen. Hierbij is gepoogd om zoveel mogelijk de nummering van het concept wetsvoorstel te volgen.

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
Algemeen	---	Algemeen		
<p data-bbox="225 432 1401 656">De internetconsultatie biedt de mogelijkheid om te reageren op het concept wetsvoorstel. De tekst van de onderliggende regelgeving, die zal bestaan uit minimaal één AMvB en één ministeriële regeling, is ons echter geheel onbekend. De wetstekst verwijst hier echter wel veelvuldig naar. Daarnaast verwijst de wet vaak in een 'kan-bepaling' en in een 'zal bepaling' naar nog op te stellen onderliggende regelgeving. Door de zal-bepaling kan de beoordelaar niet weten of ten aanzien van bepaalde onderwerpen wel of niet lagere regels gesteld zullen gaan worden. Ook is onbekend wat de inhoud van de onderliggende regelgeving zal zijn. Het is daarom onmogelijk om tot een zorgvuldige beoordeling te komen.</p> <p data-bbox="225 689 1401 813">Graag vernemen wij welke bepalingen daadwerkelijk in de onderliggende regelgeving worden opgenomen en we dringen er met klem op aan om ook de voorziene en eventueel toekomstige onderliggende regelgeving steeds vooraf ter consultatie aan partijen voor te leggen en dat in elk geval te doen met de regelgeving die vóór de Kamerbehandeling van dit wetsvoorstel tot stand komt.</p> <p data-bbox="225 846 1401 1104">De mogelijkheid om via onderliggende regelgeving nadere regels te stellen wordt in de Spoorwegwet 202# veelvuldig gecreëerd, ook voor zaken die op zichzelf niet ter discussie staan of op dit moment niet in de Wet lokaal spoor geregeld zijn. Dat creëert onnodige onzekerheid. Ook kan de toepassing van AMvB's ingrijpen op de bestaande verantwoordelijkheden van decentrale overheden (DO) en kan het concept wetsvoorstel dus, zij het misschien onbedoeld, effect hebben op de beleidsruimte voor die DO's. Een voorbeeld hiervan is te vinden in de artikelen 4.24 t/m 4.26 van de concept Spoorwegwet. Daarin is opgenomen dat nadere regels zullen worden gesteld over vergunningen. In de Wls was dit een kan-bepaling waar geen gebruik van is gemaakt (artikel 4.24 en 4.25) of kwam deze mogelijkheid niet voor (artikel 4.26).</p> <p data-bbox="225 1137 1401 1328">Het wetsvoorstel grijpt op onderdelen in op de verantwoordelijkheden van de DO's die op dit moment op grond van de Wet lokaal spoor gelden (hetzij rechtstreeks, hetzij via de mogelijkheid om via onderliggende regelgeving nadere regels te stellen), terwijl het voorstel op andere onderdelen (die nu wel in de Wet lokaal spoor zijn geregeld) ruimte laat of zelfs in het geheel niets regelt. Hiermee wijzigt (onbedoeld) de positie en het instrumentarium van de DO's die verantwoordelijk zijn voor de lokale spoorwegen. We verzoeken u de beoogde beleidsarme overgang van de Wet lokaal spoor naar de Spoorwegwet 202# maximaal in te vullen.</p> <p data-bbox="225 1361 1401 1417">De veelvuldige verwijzingen naar Europese Richtlijnen maakt het lezen van het concept erg lastig. Feitelijk is het onmogelijk het voorstel te doorgronden zonder goede kennis te hebben van de Europese regelgeving.</p> <p data-bbox="225 1451 1401 1619">De Wet lokaal spoor bood een toegankelijk overzicht van de regelgeving. De concept Spoorwegwet 202# heeft een bredere werking waardoor dit overzicht ontbreekt. Ons verzoek is om in de wet, eventueel in de artikelsgewijze toelichting, aan te geven welke artikelen over lokaal spoor gaan. Wellicht kan een cross reference tabel opgenomen worden die de relaties tussen categorieën en wetsartikelen aangeeft. Een alternatief zou zijn om bij ieder artikel op te nemen op welke categorie de bepaling van toepassing is.</p> <p data-bbox="225 1653 1401 1709">We zien dat er soms verschillen zijn in de voorgestelde wetsartikelen en de toelichting ervan in de concept MvT. Een controle hierop is gewenst.</p> <p data-bbox="225 1742 1401 1800">Tot slot: in het concept wetsvoorstel wordt gesproken van 'het bevoegd gezag' (BG) waar de Wls de term 'decentrale overheid' (DO) hanteert. In dit schrijven houden wij die laatste term aan.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
1.3	---	Gebruiksfuncties		
<p>Onder gebruiksfuncties is voor de lokale spoornetwerken het volgende opgenomen in artikel 1.3: <i>f Spoorwegen uitsluitend bestemd voor metro, tram of lightrailvoertuigen, of infrastructuur voor lightrail voertuigen die soms door zware spoorvoertuigen wordt gebruikt onder de operationele omstandigheden van die lightrailsystemen, als dat nodig is voor verbindingen voor uitsluitend die voertuigen.</i></p> <p>In de memorie van toelichting is de Hoekslijn specifiek opgenomen. Onduidelijk is echter wat verstaan dient te worden onder “soms voor zware voertuigen wordt gebruikt onder operationele omstandigheden van die lightrailsystemen”. Zware voertuigen worden niet gedefinieerd in de wet. Op de Hoekslijn zullen regulier (wekelijks enkele keren) goederentreinen vanaf de rijksspoorweg via de Hoekslijn (lokale spoorweg) naar privaatspoor rijden. Het lijkt dat dit hier bedoeld wordt, maar het verzoek is om te verduidelijken dat onder “zware voertuigen” ook “goederentreinen” verstaan worden en dit in dit artikel of de definities op te nemen. Dit om te voorkomen dat er later discussie ontstaat dat de Hoekslijn (ook) onder een andere gebruiksfunctie dient te vallen.</p> <p>Op dit moment is deze situatie alleen op de Hoekslijn van toepassing. De tekst van de Spoorwegwet 202# zou echter robuust op eventuele toekomstige combinaties van gebruiksfuncties (bijvoorbeeld categorie e) moeten zijn ingeregeld.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
1.7	4	Verantwoordelijkheden GS en DB		
<p>In de Wls artikel 4 staat een opsomming van de bevoegdheden opgenomen die overgedragen kunnen worden aan gemeente(n). In het concept wetsvoorstel komt deze opsomming niet meer terug, kennelijk gaat de AMvB hier nu invulling aan geven. Ook hierover graag vooraf overleg.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
1.10	14	Toegankelijkheid		
<p>Het ligt voor de hand om in het concept wetsvoorstel Spoorwegwet 202# de bepalingen over toegankelijkheid van artikel 14 Wls toe te voegen.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
1.12	---	Maatregelen tegen trilling- en geluid		
<p>In de Memorie van toelichting staat beschreven, dat nadere regels gesteld kunnen worden, in aanvulling op hetgeen in de Omgevingswet staat. In artikel 1.12 staat de bepaling over regels die het ministerie wil kunnen stellen. Het gaat dan om het “hoe”: de aard, samenstelling, wijze van aanleg, onderhoud en/of gebruik van spoorwegen. Dit betekent een beperking van de eigen verantwoordelijkheid van de DO cq de beheerder. Het ministerie kan met deze redactie via een AMvB sturen in de oplossingen die de decentrale overheid gaat gebruiken en/of de maatregelen die de decentrale overheid dient te treffen, zelfs ten aanzien van onderhoud en gebruik (o.a. de dienstregeling). Dit kan leiden tot hogere kosten of maatregelen die in de gegeven situatie niet effectief zijn. Deze mogelijkheid tot sturing past daarnaast niet bij de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden voor lokale spoorwegen voor het exploiteren van de lokale spoorwegen en voor het realiseren van milieunormen.</p> <p>Advies: Dit artikel voor lokale spoorwegen laten vervallen. Als hier niet voor wordt gekozen, is ook hier samenspraak en consultatie in de op te stellen AMvB noodzakelijk. Het is de verantwoordelijkheid van de DO om invulling te geven aan de normen uit de Omgevingswet. Aanvullende regels van het Rijk zijn niet nodig.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
3.16	20	Rol van actoren bij veilige exploitatie		
<p>De Spoorwegwet 202# regelt explicieter dan de Wls de verantwoordelijkheid voor veiligheid: elke partij is dat voor zijn eigen deel. Hier missen wij de verantwoordelijkheid van decentrale overheden voor de integrale veiligheid en de mogelijkheid om de beheerder aanwijzingen te kunnen geven, zoals die was opgenomen in art. 20 Wls. Ook het geven van een aanwijzing aan de vervoerder door de beheerder ontbreekt (art. 23 Wls).</p> <p>Het is voor de veiligheid noodzakelijk dat beide artikelen uit de Wls terugkomen in de Spoorwegwet 202#.</p> <p>Wij missen in het voorstel de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de raakvlakken (bijvoorbeeld: infrastructuur, spoorvoertuigen, exploitatie, verkeersleiding, wegbeheerders etc). Zie ook art 4 Veiligheidsrichtlijn.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
3.18	18 en 19 27 en 28	Veiligheidsbeheersysteem beheerder en vervoerder		
<p>Bevoegd gezag geeft veiligheidscertificaat af, via AMvB regels te stellen over procedure daarvoor. Dat staat haaks op de verantwoordelijkheid van de DO's en geeft geen zekerheid dat de huidige regeling (o.a. verplichte schriftelijke verklaring ILT) gehandhaafd blijft.</p> <p>In de Wls is bepaald dat de aan te wijzen beheerder ten behoeve van de aanwijzing een schriftelijke verklaring van de toezichthouder overlegt waaruit blijkt in hoeverre de aan te wijzen beheerder in staat is om bij de start van zijn werkzaamheden te beschikken over een veiligheidsbeheersysteem dat voldoet aan de gestelde eisen. Dit blijkt in de praktijk zeer nuttig. Wij missen deze bepaling in het concept Spoorwegwet 202# en adviseren om deze bepaling in de Spoorwegwet 202# op te nemen.</p> <p>Advies: Handhaaf de verplichte schriftelijke verklaring van de toezichthouder (ILT) bij het aanwijzen van de beheerder en het verlenen van het veiligheidscertificaat aan de vervoerder.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
3.21 7.25	20 ---	Melden ongevallen en incidenten Bestuurlijke boete melding		
<p>We zijn het eens met het streven naar 'just culture'. We denken echter dat het verplichten van meldingen niet de weg is. We zijn akkoord met het melden van ongevallen door de beheerder of de vervoerder, zoals dat momenteel veelal gebeurt via de verkeersleiding. Maar het melden van incidenten <u>door een ieder die betrokken is bij de exploitatie van de spoorwegen</u> is absoluut overdreven. Bij een bijna-aanrijding tussen een tram en een wegvoertuig zouden de volgende personen en organisaties meldingsplichtig zijn: de beheerder, de vervoerder, de trambestuurder en de tramconductor. Dit kan niet de bedoeling zijn en zou de administratieve druk aanzienlijk verhogen. Maar zoals het nu in het voorstel is verwoord betreft het een wettelijke plicht waar een sanctie op staat, dus men zal <u>moeten</u> melden. Wij achten dit aspect van het concept wetsvoorstel onverstandig.</p> <p>Advies: Ongevallen <u>en</u> incidenten te melden door vervoerder of beheerder. Slechts bij uitzondering door anderen, maar niet op straffe van een sanctie. Meldingen kunnen gebruikt worden als input voor het toezicht door ILT.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
4.22	xx	Rechtshandelingen irt indienststellen		
<p>In dit wetsartikel worden 'indienststelling' en 'ingebruikname' door elkaar gebruikt. In de praktijk wordt er een onderscheid tussen deze twee termen gemaakt, waarbij ingebruikname een opvolgend proces is na indienststellen door een andere actor (beheerder vs vervoerder).</p> <p>Wij zijn van mening dat de stappen tussen het verkrijgen van de vergunning tot indienststelling en het daadwerkelijke gebruik goed gedocumenteerd moeten worden.</p> <p><i>Vergunning tot indienststelling</i>, waarom wordt alleen verwezen naar 4.24 (infra) en niet naar 4.25 (voertuigen)? Is er voor voertuigen een lagere vorm van vergunning nodig? Of heeft dit te maken met de woordkeuze (4.24 Vergunning tot indienststelling spoorweginfrastructuur vs 4.25 Voertuigvergunning)?</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
4.23	5 en 6	Eisen aan aanleg en onderhoud		
<p>Toevoeging 'onafgebroken' aan lid 1. Dit is niet realistisch in relatie tot benodigd onderhoud.</p> <p>Advies: 'Onafgebroken' verwijderen, of middels regels uit lid 2 (en lid 3) naar een optie verwijzen dat er nachtvensters, tijdelijke buitengebruikstelling of treinvrije periode mogelijk is.</p> <p>4.23 gaat uit van spoorweginfrastructuur die zodanig aangelegd, onderhouden en gebruikt wordt dat, etc. De verwijzing in 4.24 lid 3 komt daarmee niet overeen. Immers: nieuw aangelegde of hernieuwde infrastructuur met een aanmerkelijke wijziging is nog niet onderhouden en/of gebruikt: dit is een niet uitvoerbare verplichting.</p> <p>Hier worden de bestaande artt 5 en 6 Wls samengevoegd. Daarbij verdwijnt het specifieke artikel voor tunnels. Wel staat er dat bij AMvB regels gesteld kunnen worden, maar gaat dat ook gebeuren en zo ja, hoe gaat dat eruit zien? Wij adviseren in de AMvB in elk geval de risico-normen voor tunnels (langer dan 250m) op te nemen.</p> <p>Gemist wordt een tekst welke gelijk is aan het huidige art 20.-1 Wls waarin de verantwoordelijkheid van de beheerder (verwijzend naar/eensluitend met artt 5 en 6 Wls) wordt beschreven.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
4.24	9/10	Vergunning tot Indienststelling infra		
<p>Toetsing aanmerkelijkheid wordt volgens de MvT door ILT uitgevoerd. Dit is een beleidswijziging (momenteel doet de DO dit). Tevens toetst ILT of de aanvraag aan de vereisten voldoet, dit is vergelijkbaar met de verklaring die nu is opgenomen in art 9 en 10 Wls.</p> <p>In de AMvB op dit artikel (lid 6) kunnen nog vele regels opgenomen worden tav het proces, voorwaarden en informatie eisen. De tekst van de MvT ten aanzien van dit art is afwijkend van de huidige wetgeving. Nu bepaalt de DO of een wijziging al dan niet aanmerkelijk is en wij willen dat graag zo houden.</p> <p>Op grond van artikel 9 Wls <i>konden</i> nadere regels worden gesteld aan schriftelijke verklaring toezichthouder en informatiedossier. In de concept Spoorwegwet 202# staat dat er nadere regels zullen <i>worden</i> gesteld op een domein waarin de Wls nog niet voorzagen, namelijk ook eisen aan een aanvraag, voorwaarden en procedure (tot nu toe een verantwoordelijkheid van de DO). Hoe verhoudt dit zich tot de bij de betreffende DO's belegde verantwoordelijkheden tot vergunningverlening? Vergunningverlening is een verantwoordelijkheid en bevoegdheid van de DO's, die niet op voorhand beperkt hoeft te worden.</p>				

Advies:

Laat de verantwoordelijkheid voor de toetsing of een wijziging wel of niet aanmerkelijk is aan de DO.

Tekstueel:

Vergunning **tot** IDS, was vergunning **voor** IDS.

4.24.-5 Verwijst naar lid 2, zonder nadere art aanduiding, wij denken dat dit 4.23.-1 moet zijn.

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
4.25	32-34	Voertuigvergunningen - testritten		
<p>Geen "vergunning tot indienstelling", maar een "voertuigvergunning". Voertuigen moeten dus direct voldoen aan de eisen? Hiermee wordt niet langer het recht tot, maar een papiertje ter aantoning van, verstrekt. Toetsing aanmerkelijkheid wordt door DO uitgevoerd (anders dan bij infra, daar is dat volgens de MvT een taak van de ILT).</p> <p>Op grond van artikel 33 Wls <i>kunnen</i> nadere regels worden gesteld aan informatiedossier en vergunning. In het concept Spoorwegwet 202# staat dat er nadere regels zullen <i>worden</i> gesteld op een domein waarin de Wls nog niet voorzag, namelijk ook eisen aan een aanvraag, voorwaarden en procedure (tot nu toe een verantwoordelijkheid van de DO). Hoe verhoudt dit zich tot de bij de betreffende DO's belegde verantwoordelijkheden tot vergunningverlening? Vergunningverlening is een verantwoordelijkheid en bevoegdheid van de DO's, die niet op voorhand beperkt hoeft te worden.</p> <p>In art 32 Wls is ook een schriftelijke verklaring van de toezichthouder vereist waaruit blijkt in hoeverre het spoorvoertuig voldoet aan de gestelde eisen, alsmede de zienswijze van de beheerder.</p> <p>Advies: Schrap 'voertuigvergunning' en geef ook voor spoorvoertuigen een 'vergunning tot indienstelling af' en leg dit vast in de wet en niet in de onderliggende regelgeving als een bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de DO's.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
4.26	34	Vergunning voor IDS type spoorvoertuig		
<p>Voor een individueel voertuig (art 4.25) is een 'voertuigvergunning' vereist. Voor type spoorvoertuigen (art 4.26) kennelijk een 'vergunning voor indienstelling'.</p> <p>Het derde lid van dit artikel heeft een vreemde formulering 'in afwijking van': elk spoorvoertuig (individueel of type) moet voldoen aan 4.25 tweede lid. Feitelijk is er geen sprake van afwijking van. Daarnaast interne strijdigheid: 4.26 lid 2 zegt 'verleent op aanvraag een typevergunning', lid 3 zegt verleent een typevergunning wanneer het voertuig gelijk is aan een spoorvoertuig met vergunning op grond van 4.25 lid 1.</p> <p>Op grond van artikel 34 Wls kunnen geen nadere regels worden gesteld. In het concept Spoorwegwet 202# staat dat er nadere regels zullen worden gesteld. Hoe verhoudt dit zich tot de bij de betreffende DO's belegde verantwoordelijkheden tot vergunningverlening? Vergunningverlening is een verantwoordelijkheid en bevoegdheid van de DO's, die niet op voorhand beperkt hoeft te worden.</p> <p>Advies: Schrap 'voertuigvergunning' en geef ook voor type spoorvoertuigen een 'vergunning tot indienstelling af' en leg dit vast in de wet en niet in de onderliggende regelgeving als een bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de DO's.</p> <p>Tekstueel: De verwijzing van art 4.26 naar 4.25 klopt niet.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
4.27	35	Veiligheid spoorvoertuig		
Tekstueel: Verwijzing naar 4.25, derde lid zou een verwijzing naar 4.25, tweede lid moeten zijn (3 ^e lid gaan om de voorschriften en kent geen a tot en met c).				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
4.28	26	Voertuigvergunningen - testritten		
<p>In hoeverre kan een vervoerder zelfstandig gebruik maken van 4.28, zonder afstemming met de beheerder? Kan een vervoerder zelfstandig nieuwe voertuigen middels dit artikel gaan beproeven om de informatie te vergaren voor een Indienststelling? Of heeft de beheerder ook nog een rol om de integriteit van zijn infrastructuur te bewaken (middels toelating van het voertuig)? Moet er niet nog een artikel / AMvB voor deze toelating komen, of dient dit een onderdeel van het VBS/toegangsovereenkomst van de beheerder te zijn?</p> <p>4.28.3: DO/beheerder moet in de gelegenheid zijn om eisen te kunnen stellen aan werkmaterieel alvorens het gebruik mag maken van de infrastructuur. Of en hoe dat gebeurt, is nader te bepalen. Het ontbreken van een wettelijke grondslag maakt dit echter lastig.</p> <p>4.28.4 Ontheffing zal in overleg met de infrabeheerder moeten plaatsvinden. Toelating/homologatie (geen indienststelling!) zou een voorwaardelijke stap moeten zijn om comptabiliteit voertuig – infrastructuur te waarborgen.</p> <p>Ten aanzien van het tweede lid: de toevoeging van het woord ‘uitsluitend’ (de testritten worden uitgevoerd met <i>uitsluitend</i> personen aan boord ...) zou voldoende moeten zijn (bij een testrit zou anders kunnen worden betoogd dat passagiers een noodzakelijke bijdrage leveren aan het testen van het voertuig met dynamische belasting).</p> <p>We missen in dit artikel de zienswijze van de beheerder (art 32.-2 Wls).</p> <p>Advies: Neem in de wet op dat de beheerder altijd gehoord moet worden voorafgaand aan het verlenen van een vergunning tot indienststelling van een spoorvoertuig. En dat voor het uitvoeren van test- en proefritten de toestemming van de beheerder wordt vereist.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
4.30	---	Overwegen – gelijkvloerse kruising Rol wegbeheerder vs rol beheerder		
<p>Dit artikel is nieuw, komt niet voor uit Europese regelgeving en leidt tot veel verwarring.</p> <p>Bijlage 1 van de sera-richtlijn waarin beschreven staat wat behoort tot de spoorweginfrastructuur beschrijft duidelijk dat “gelijkvloerse kruisingen, met inbegrip van de inrichtingen ter verzekering van de verkeersveiligheid” behoren tot die infrastructuur. En in die zin is artikel 4.30 niet nodig. Wat in lid 1 van dit artikel staat benoemd zijn de zaken die behoren tot het normaal gedrag en ook algemene vereisten zijn vanuit de Wet en ook het RVV en de Wegenverkeerswet. Uit de MvT is niet op te maken wat de redenen zijn om dit artikel toe te voegen. Zijn er problemen met kruisingen en overwegen?</p>				

Een probleem dat wij wel kennen is dat er in het RVV een verschil zit tussen een kruising en een overweg. Volgens het RVV is er sprake van een overweg als er een andreaskruis geplaatst is. Dit is niet gerelateerd aan de Spoorwegwetgeving. De wetgever gebruikt de begrippen “kruising” en “overweg” door elkaar. Een kruising is bij een tram vaak niet een overweg.

En hoe is dit toe te passen voor trams in het stadsverkeer? Trams worden als zodanig niet genoemd. Wat is een gelijkvloerse kruising eigenlijk?

Bovendien: het artikel geldt voor alle gebruikers van een overweg, dus ook voor het kruisend wegverkeer. Omdat DO en beheerder niet toezien op overig verkeer en daartoe ook geen bevoegdheden hebben, kunnen deze partijen geen toezicht houden op 'gebruikt'. Dat is beperkt tot het gebruik dat het spoorgebonden verkeer van die overweg maakt.

Advies:

Dit artikel is niet nodig. Het is veel belangrijker dat de Spoorwegwet 202# en het RVV op elkaar aansluiten. Beschouw de aanwezigheid van de tram in het wegverkeer in het RVV. Deze komt nu niet tot zijn recht (zelfs de definitie van tram komt in het RVV niet voor)!

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
5.3	41	Alcoholverbod		
<p>Toevoegen verwijzing naar lid 4 (de plicht zoals bedoeld in lid 4 etc.). De overige verplichtingen uit dit artikel gelden immers wel, ook voor degene voor wie het afnemen van een speeksel- of ademonderzoek om bijzondere geneeskundige redenen ongewenst is.</p> <p>Lid 5 roept overigens wel de vraag op hoe van personen op wie de situatie in dit lid van toepassing is, wordt bepaald of zij in staat zijn om en voldoen aan het gestelde in dit artikel.</p> <p>De normen zijn voor alcohol zijn in het wetsvoorstel aangescherpt ten opzichte van de Wet lokaal spoor. Het was 0,5 promille en is nu 0,2 promille geworden. Deze wijziging verdient expliciete aandacht in de artikelsgewijze toelichting of in de Memorie van Toelichting. Tevens is nieuw de mogelijkheid van routinecontroles. Dit is goed aangegeven in de Memorie van Toelichting.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
5.15	36.2 en 11 Besluit Wls	Veiligheidsfunctie		
<p>Bestuurder voertuig en beheerder of vervoerder voor zo ver belast met verkeersleiding zijn in de Spoorwegwet 202# niet aangewezen als veiligheidsfunctie. Dat is in onze optiek een omissie.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
5.15	36 – 38	Keuringen veiligheidspersoneel		
<p>In de Wls is bepaald dat keuringen voor veiligheidspersoneel, waaronder in ieder geval de bestuurder van een railvoertuig en de verkeersleider, een lichamelijke en geestelijke keuring moeten ondergaan door een deskundige die is aangewezen door GS of het DB (artt 37 Wls en 11 Bls). GS respectievelijk het DB stellen de keuringseisen vast (art 11 Rls). Hieraan is door de decentrale overheden uitvoering gegeven in de vorm van Beleidsregels welke tot stand zijn gekomen in goed overleg met de betrokken vervoerders.</p>				

In het concept wetsvoorstel Spoorwegwet 202# wordt in art 5.15 derde lid aangegeven dat deze methodiek bij algemene maatregel van bestuur gehandhaafd kan worden (kan-bepaling). Wij adviseren u dit inderdaad op deze wijze te regelen, zodat de bestaande manier van werken, die goed en veilig is gebleken, in stand kan blijven.

Tekst geeft aan 'kunnen regels worden gesteld over het verstrekken van een bevoegdheidsbewijs'. WLS art 38 was hier duidelijk over: er wordt een bedrijfspas verstrekt. Waarom dan hier kiezen voor 'kunnen regels worden gesteld' terwijl het bevoegdheidsbewijs essentieel is

Advies:

Handhaaf de bestaande wettelijke bepalingen.

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
7.13	42	Taakuitoefening ILT		
<p>De tekst is algemeen geformuleerd met als gevolg dat via AMvB ook inhoudelijke aanwijzingen aan de DO voor toezicht op verzoek zouden kunnen worden gegeven. Dat treedt in de beleidsverantwoordelijkheid en keuzes van de DO en dat is ongewenst.</p> <p>Advies: Bij toezicht op verzoek volgt ILT de opdracht van de DO. De bepaling in de betrokken AMvB (art 7.13, 4^e lid) moet uitsluitend gaan over de toerekening van kosten en niet over de uitvoering van het toezicht.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
7.23	43	Handhaving tram in openbare ruimte		
7.24	44			
<p>In artikel 1.4 van het wetsvoorstel staan bepalingen over infrastructuur en de bescherming die railinfrastructuur heeft. Die bescherming heeft geen plaats in wet- en regelgeving voor het overige verkeer. Dit is een omissie die al bestaat sinds in de invoering van de Wls. Het lijkt er nu op dat de wegbeheerder van een weg waarin ook tramsporen liggen ook bevoegdheden heeft tav de tramsporen. Dit kan op gespannen voet staan met de bevoegdheid van de beheerder van de railinfrastructuur en vice versa. De rechten en plichten van beiden zijn daardoor niet geborgd.</p> <p>Een ander punt van aandacht zijn verkeersregelingen. Het is nodig om tramwaarschuwingslichten een plaats te geven in het RVV. Nu hebben deze lichten geen status.</p> <p>Advies: Zorg voor een betere aansluiting tussen het RVV en de spoorwegwetgeving.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
9	---	Overgangs en slotbepalingen		
<p>Hoofdstuk 9 "Overgangs- en slotbepalingen" is nog niet compleet en wordt onder andere nog aangevuld met overgangsbepalingen zoals reeds verleende vergunningen onder de huidige Spoorwegwet.</p> <p>Advies: Dit hoofdstuk ook uitwerken voor vergunningen Wet lokaal spoor die zijn verleend of al in aanvraag zijn en bouwwerken/materieelbestellingen die al zijn aanbesteed.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
---	7 en 8			
<p>In artikel 7 van de Wls staat dat de Belemmeringenwet Privaatrecht van toepassing is. Deze bepaling komen wij niet meer tegen in de nieuwe wet. Dit is van belang vanwege de positie die de infrastructuur van een trambaan heeft in de openbare ruimte. "Openbaar werk van algemeen nut".</p> <p>Artikel 8 Wls: "is ieder verplicht het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur te gedogen voor zover dit voor de goede uitvoering van het beheer noodzakelijk is" zien wij in de nieuwe wet ook niet meer terug.</p> <p>Dit betekent dat een aantal fundamentele rechten voor de lokale spoorweginfrastructuur niet meer geborgd is. Door natrekking wordt de eigenaar van de grond eigenaar van de spoorinfrastructuur.</p> <p>Advies: Artikel 7 en 8 Wls opnemen in nieuwe wet.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
---	20	Algemene zorgplicht beheerder		
<p>Voor een duidelijke verantwoordelijkheidstoedeling is het bestaande eerste lid van art 20 Wls van groot belang: de beheerder heeft als primaire taak om ervoor te zorgen dat de infrastructuur blijft voldoen aan de voorwaarden, gesteld in de artt 5 en 6 van de Wls. We vinden deze bepaling in het voorstel niet meer terug.</p> <p>Advies: Neem ergens in de Spoorwegwet 202# de bepaling op dat de beheerder verantwoordelijk is voor de instandhouding van de infrastructuur!</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
---	22	Veiligheid baanwerkers		
<p>Het wetsvoorstel kent niet zoals de Wls een bepaling die de veiligheid van baanwerkers regelt. Wij zien dit als een tekortkoming.</p> <p>Advies: Neem een bepaling die gelijk is aan art 22 Wls op in de Spoorwegwet 202#.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
---	24	Verkeersleiding		
<p>De aanwijzing verkeersleiding lijkt voor het lokaal spoor te ontbreken. Dit betreft art. 24 van de Wls. Ook de bepaling dat de bestuurder van een spoorvoertuig een aanwijzing van de verkeersleiding opvolgt (art 24.-3 Wls) die van groot belang is voor de veiligheid, vinden wij in het concept wetsvoorstel niet terug.</p> <p>Advies: Neem het bestaan van de verkeersleiding en de bepaling dat de bestuurder van een spoorvoertuig een aanwijzing van de verkeersleiding op moet volgen op in de Spoorwegwet 202#</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
---	---	Rol van ILT		
<p>Door het ontbreken van de onderliggende regelgeving bij de nieuwe Spoorwegwet hebben wij geen zicht op de rol van ILT bij:</p> <ul style="list-style-type: none"> • art. 1.8 aanwijzing beheerder - schriftelijke verklaring van ILT ontbreekt - art. 3.18 lid 4 b. maakt het mogelijk om de eis van een schriftelijke verklaring te stellen; • idem voor verlenen veiligheidscertificaat - art. 3.19 lid 5 a. maakt het mogelijk om de eis van een schriftelijke verklaring te stellen; • art. 4.25 – ook voor vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig is betrokkenheid van ILT gewenst door afgifte van een schriftelijke verklaring. Dit lijkt niet geregeld te worden. <p>Advies: De schriftelijke verklaring van ILT bij de de aanwijzing van de beheerder, het verlenen van het veiligheidscertificaat alsmede de vergunningen voor indienststelling van infrastructuur en spoorvoertuigen op niveau van de wet verplicht houden.</p>				

Art SpW 202#	Art Wls	Onderwerp		
---	24	Terminologie tram, metro en lightrail		
<p>Bij de begripsbepalingen staan tram en metro niet genoemd. Bij het begrip lightrail staat een verwijzing naar de interoperabiliteitsrichtlijn. In die richtlijn staat: „lightrail”: spoorvervoerssysteem voor stedelijk en/of voorstedelijk vervoer met een botsbestendigheid van C-III of C-IV (volgens EN 15227:2011) en een maximale voertuigstevigheid van 800 kN (langsdukkkracht in de koppelingszone); lightrailsystemen rijden op een eigen bedding of delen deze met het wegverkeer en kunnen gewoonlijk niet rijtuigen voor passagiersvervoer over lange afstand en goederenvervoer vervangen.</p> <p>Het uitgangspunt is dat onze tram- en metrosystemen vallen onder het begrip lightrail. Maar de begrippen worden door elkaar heen gebruikt. Zodoende is niet duidelijk wat er wordt bedoeld.</p> <p>In artikel 1.3, lid 1 onder f., staat genoemd “spoorwegen uitsluitende bedoeld voor tram, metro of lightrailvoertuigen”. Wat tram of metro is, is niet duidelijk. Vanuit het algemeen spraakgebruik is er wel duidelijkheid, maar dat is te weinig voor een wettelijke basis.</p> <p>Advies: Neem in de wetgeving (Spoorwegwet 202# en RVV) definities op voor tram, metro en lightrail.</p>				

Art SpW 202#	Art WIs	Onderwerp		
---	---	Onderwerpen evaluatie WIs		
<p>Onderwerpen die in de evaluatie Wet lokaalspoor zijn genoemd en de wijze waarop zij nu in het concept wetsvoorstel zijn teruggekomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanwijzingsbesluit verfijnen – zien we niet terug; • terminologie buitendienst gesteld spoor – lijkt nu geregeld; • art 9 WIs opnemen dat er ruimte moet zijn voor proefritten, voorafgaand aan indienststelling infra – lijkt nu geregeld; • art 19a WIs kan vervallen – is geregeld; • art 20 WIs Meldingsregime bij ernstige incidenten – is geheel veranderd, nog niet goed te beoordelen, zie ook de tekst bij art 3.21 Spoorwegwet 202# hierboven; toestand in de toekomst onduidelijk, mede omdat we van ILT te horen hebben gekregen dat zij wel piket willen doen, maar geen ongevalsonderzoek. Onafhankelijk en deskundig ongevalsonderzoek komt nu in het gedrang; • art 32 WIs niet geldig voor werkvoertuigen op BD spoor – nu geregeld (dank)! Wel ontbreekt een expliciete bepaling dat de beheerder bepaalt of werkvoertuigen op zijn spoor worden toegelaten; • meer aandacht voor afstemming met de wegbeheerder – niet in het concept Spoorwegwet 202# opgenomen. <p>Advies: Treedt opnieuw in overleg met de DO's en beheerders om het proces van evaluatie af te ronden en de gemaakte afspraken daadwerkelijk in de nieuwe wetgeving op te nemen.</p>				

Art SpW 202#	Art WIs	Onderwerp		
---	---	Bescherming lokale spoorwegen		
<p>Het is niet duidelijk vanaf welk moment er sprake is van een (lokale) spoorweg.</p> <p>Advies: De minister wijst aan in welke gemeente lokale spoorwegen zijn gelegen (bestaande wetgeving) en de DO geeft er invulling aan door middel van een besluit voor het tracé van de lokale spoorweg. Vanaf het moment dat het besluit is genomen is er sprake van een (lokale) spoorweg (en is de bescherming van art 12 WIs, of de opvolger daarvan in de Spoorwegwet 202# of Omgevingswet van toepassing).</p>				

Vanzelfsprekend zijn wij vanuit EC Rail immer bereid om een nadere toelichting te geven op dit schrijven.

Hoogachtend,

Nico van Paridon,
Voorzitter Regiegroep EC Rail