

Reactie ProRail internetconsultatie november 2015 ontwerp Regeling omgevingsregime bijzondere spoorwegen

ProRail is op grond van een aan haar op grond van artikel 16 Spoorwegwet verleende concessie beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur, maar heeft tevens enkele spoorwegen in eigendom welke als bijzondere spoorwegen kwalificeren, daar zij niet als hoofdspoorweg en ook niet als lokale spoorweg zijn aangemerkt. Het betreft de reeds sinds vele jaren in onbruik geraakte spoorwegen Boxtel – Veghel, Nijmegen – Kranenburg (grens) en Roermond – Vlodrop (grens). ProRail is weliswaar geen spoorwegbeheerder als bedoeld in artikel 1 van het Besluit bijzondere spoorwegen van die bijzondere spoorwegen, nu deze bijzondere spoorwegen niet operationeel ter beschikking worden gesteld door ProRail, maar de ontwerpregeling heeft wel gevolgen voor de bescherming van deze bijzondere spoorwegen en mogelijk ook voor die van hoofdspoorwegen. Daarom maakt ProRail gaarne gebruik van de geboden gelegenheid te reageren op het ontwerp voor de Regeling omgevingsregime bijzondere spoorwegen. ProRail licht dit hieronder nader toe.

Anders dan in de toelichting is gesteld, wordt in de ontwerpregeling in bepaalde omstandigheden een strenger regime gehanteerd ten aanzien van bescherming van de spoorweg tegen omgevingsinvloeden, dan ten aanzien van hoofdspoorweginfrastructuur. Met name in de bebouwde kom is de te beschermen zone aanmerkelijk ruimer, en al helemaal indien ontheffing ex artikel 3 lid 1 van de ontwerpregeling is verleend. Daarbij zij opgemerkt dat de snelheden van treinen op hoofdspoorwegen aanmerkelijk hoger (kunnen) zijn dan op bijzondere spoorwegen, zonder dat dat kennelijk tot de noodzaak van extra bescherming van die hoofdspoorweg moet leiden. Onduidelijk is op welke gronden een strenger beschermingsregime voor bijzondere spoorwegen wél wenselijk wordt geacht, en meer algemeen: op welke gronden een afwijkend beschermingsregime noodzakelijk wordt geacht. Het komt ProRail voor dat de bescherming van een spoorweg tegen beschadiging en/of onveilige situaties niet zozeer bepaald zou moeten worden op grond van de juridische status van die spoorweg, maar op de noodzakelijke feitelijke, fysieke bescherming van die spoorweg. Niet valt in te zien waarom deze voor bijzondere spoorwegen afwijkend zou moeten zijn dan die ten aanzien van overige spoorwegen. Een bijzondere spoorweg kan in technische zin immers volstrekt identiek zijn aan een lokale of hoofdspoorweg en daarmee samenhangende risico's dus ook.

Bijzondere spoorwegen en lokale en/of hoofdspoorwegen kunnen elkaar kruisen, of naast elkaar zijn gelegen. In die gevallen kunnen de voor die spoorwegen toepasselijke beschermingsregimes elkaar overlappen. Dit betekent bijvoorbeeld dat ProRail in die gevallen voor het beheer van hoofdspoorwegen over een ontheffing als bedoeld in artikel 11 lid 4 Besluit bijzondere spoorwegen van de minister van Infrastructuur en Milieu zal dienen te beschikken. Omgekeerd heeft de eigenaar of spoorwegbeheerder van de bijzondere spoorwegen een eveneens door de minister van Infrastructuur en Milieu te verlenen vergunning ex artikel 19 Spoorwegwet nodig. Daargelaten dat deze wijze van regulering weinig praktisch is, maar nu eenmaal zo is vastgesteld, vraagt ProRail zich af of het wellicht mogelijk is om, indien de wetgever geen bezwaar heeft deze dubbele vergunningen en ontheffingenpraktijk te beëindigen, de begrenzing van bijzondere spoorwegen zodanig vast te stellen ter plaatse van hoofdspoorwegen, dat in ieder geval voor het beheer van de hoofdspoorwegen geen ontheffing ex artikel 11 lid 4 Besluit bijzondere spoorwegen vereist is.

Op dit moment wordt door de minister van Infrastructuur en Milieu een wijziging van de Spoorwegwet voorbereid ten aanzien van de vergunning ex artikel 19 Spoorwegwet. De bedoeling is om in plaats van een generieke vergunningplicht tot algemene regels te komen ten aanzien van activiteiten op, boven, onder of in de nabijheid van hoofdspoorwegen. ProRail vraagt zich af waarom dat principe niet ook ten aanzien van de bescherming van bijzondere spoorwegen kan worden gehanteerd. Dat zou administratieve lasten en praktische problemen kunnen verminderen voor alle betrokken partijen. De hierboven genoemde wijziging van het omgevingsregime voor hoofdspoorwegen wordt zodanig uitgevoerd dat de nieuwe regels tevens goed over te nemen zijn in het kader van de Omgevingswet, welke thans eveneens in voorbereiding is. Hoe het onderhavige beschermingsregime voor bijzondere

spoorwegen zich verhoudt tot het wetsvoorstel voor een Omgevingswet en de wijzigingen van de Spoorwegwet is onduidelijk.

ProRail geeft u in overweging om deze verschillende wetgevingstrajecten in onderlinge samenhang te bezien, in ieder geval daar waar het het beheer van hoofdspoorwegen betreft. Voor ProRail is immers vooral van belang dat zij de haar door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu opgedragen beheertaken doelmatig uit kan voeren. Op dat punt zou de regeling naar de mening van ProRail op de genoemde punten verduidelijkt of verbeterd kunnen worden.

Utrecht, 11 november 2015