

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

- Internetconsultatie -

Datum	29 juli 2010
Ons kenmerk	2506298
Bijlage(n)	1
Onderwerp	Reactie ProRail op internetconsultatie Wet lokaal spoor

Geachte heer, mevrouw,

Directie Hierbij ontvangt u de reactie van ProRail op het wetsvoorstel Wet lokaal spoor, die u op 30 juni 2010 via internet ter consultatie aan de sector heeft voorgelegd.

Bezoekadres
De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

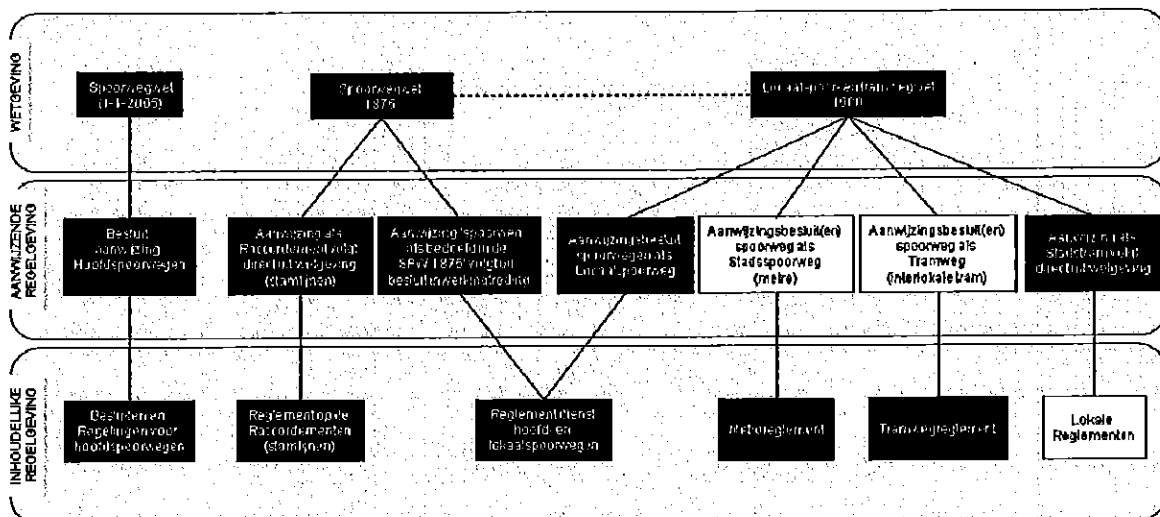
Onze reactie bestaat uit twee delen. Het eerste deel is een algemene reactie op de vormgeving en structuur van de Wet lokaal spoor, mede in relatie tot andere spoorwetgeving. Het is niet de bedoeling van ProRail om hiermee op de stoel van de wetgever te gaan zitten, maar om vanuit het perspectief van de beheerder en haar ervaringen met de modernisering en voortdurende verbetering van spoorwetgeving de wetgever van bruikbare adviezen te voorzien.

Het tweede deel is een specifieke reactie op punten uit de voorgestelde wetgeving die ons raken in de uitvoering van de rol als beheerder van lijnen die (mogelijk) onder deze nieuwe wetgeving vallen of raken als beheerder van hoofdspoorweginfrastructuur die fysiek raken aan lokaalspoorwegen. In bijlage 1 zijn specifieke punten en juridisch-technische voorstellen opgenomen in een artikelsgewijze reactie.

1. Algemene reactie

Oude wetgeving opschonen

Het spoor kent een lange historie en ontwikkeling sinds het begin van de negentiende eeuw. Zoals door de wetgever al wordt aangegeven is de wet- en regelgeving die daarbij hoort "verworden tot een complex dat versnipperd, verouderd, te gedetailleerd en te ingewikkeld is en dat weinig ruimte tot technologische vernieuwing laat. Het huidige wettelijk kader is uitgegroeid tot een complex geheel van uiteenlopende voorschriften". Op dit moment bestaat dit complex onder andere uit de volgende stukken wetgeving: Spoorwegwet (1875), Locaalspoor- en Tramwegwet (1900), Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen (1917), Tramwegreglement (1920), Wet Zwerfstroomen (1924), Reglement zwerfstroomen (1924), Reglement op de raccordementen (1966), Algemeen reglement voor de dienst op de hoofd- en lokaalspoorwegen (RDHL) (1977), Metroreglement (1981), Spoorwegwet (2005). De samenhang hiertussen is globaal geschetst in onderstaand plaatje.



Bron: intern ProRail rapport over Hoekse Lijn

De Spoorwegwet die in 2005 van kracht werd, was een eerste stap in het opruimen en vereenvoudigen van de oude spoorse wetgeving¹. Daarbij is de oude wetgeving deels intact gelaten, in afwachting van wetgeving voor lokaal spoorwegen en bijzonder spoorwegen. ProRail constateert nu echter dat deze oude wetgeving niet wordt ingetrokken met voorliggend wetsvoorstel, maar van kracht blijft, en dat slechts de werkingsfeer wordt beperkt. Het is daarbij voor ProRail niet duidelijk voor welke spoorwegen de (oude) wetgeving nog blijft gelden. ProRail vindt dit een gemiste kans en adviseert om van deze gelegenheid gebruik te maken om verouderde wetgeving middels dit wetsvoorstel expliciet in te trekken en alles dat nog geregeld dient te worden op te nemen in de nieuwe wetgeving.

Één integrale spoorwegwet

In de Spoorwegwet 2005 leek de gedachte om één integrale spoorwegwet te maken voor alle 'smaken' spoor. Nu is er toch gekozen voor een aparte Wet lokaal spoor en Wet bijzonder spoor. ProRail vraagt zich af of dit nodig is en vreest dat hiermee een nieuw versnipperd complex aan regelgeving wordt gecreëerd. Kijkend naar het voorliggende wetsvoorstel voor Lokale spoorwegen valt ook op dat er meer overeenkomsten zijn dan verschillen met de Spoorwegwet 2005. In essentie moet hetzelfde geregeld worden voor lokaal spoor als voor hoofdspoor. Een verschil kan zijn dat niet de minister maar een decentrale overheid verantwoordelijk is voor aanleg en beheer. Maar dit is eenvoudig binnen de spoorwegwet aan te geven. Een ander verschil kan zijn dat voor een lokale spoorweg andere technische eisen kunnen gelden en bijvoorbeeld niet aan Europese eisen hoeft te worden voldaan. Maar deze technische eisen worden nu juist op het niveau van lagere regelgeving geregeld en noodzaken niet tot het maken van een splitsing op wetsniveau.

Het advies van ProRail is daarom om wetgeving voor alle 'smaken' spoor onder te brengen in één integrale spoorwegwet en daarbinnen - daar waar noodzakelijk - onderscheid te maken naar verschillende 'smaken' spoor. Dit heeft in het kort de volgende voordelen:

- het definiëren van de verschillende smaken spoor in één wet zorgt er voor dat overzichtelijker gemaakt kan worden welke smaken spoor er zijn en wat de verschillen en overeenkomsten precies zijn ten aanzien van eisen en verplichtingen.

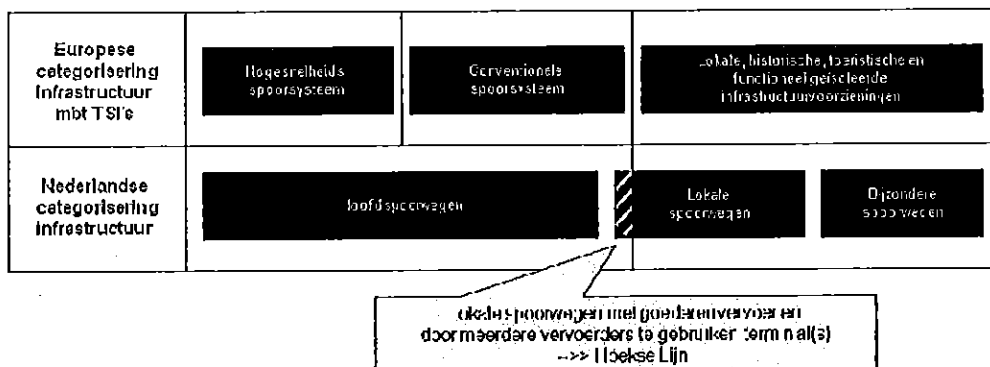
¹ Memorie van Toelichting bij Spoorwegwet 2005, Tweede Kamer, vergaderjaar 2000–2001, 27 482, nr. 3, p. 74/75

ProRail

- Ook maakt het het makkelijker om de wetgeving aan te passen als er nieuwe 'smaken' spoor ontstaan en de voorgestelde indeling van hoofdspoor, lokaal spoor en bijzonder spoor niet blijkt te voldoen.
- één wet is makkelijker te beheren, makkelijker te moderniseren en makkelijker aan te passen aan bijvoorbeeld nieuwe Europese regelgeving of technologische ontwikkelingen.
- best practices bij de ene smaak spoor kunnen gemakkelijker overgenomen worden bij de andere smaak. Voorbeelden: het gebruik van de Common safety methods (CSM) voor het uitvoeren van risico analyses, het gebruik van het Normenkader Veilig Werken (NVW) voor werk aan het spoor en vereenvoudiging van vergunningverlening t.a.v. omgevingsregime (dit laatste valt onder CIRES). Deze zaken zijn ontwikkeld voor hoofdspoor, maar kan goed gebruikt worden voor andere smaken, zoals lokaal spoor.

Indeling spoorwegen in lijn houden met Europese indeling

ProRail constateert dat er door de voorgestelde indeling van spoorwegen - hoofdspoor, lokaal spoor en bijzonder spoor – verschillen kunnen ontstaan met de indeling die in Europese regelgeving wordt gemaakt. Op Europees niveau wordt bijvoorbeeld onderscheid gemaakt tussen de technische eisen (TSI's) voor hogesnelheidsspoor en conventioneel spoor waar dit in Nederland allebei hoofdspoorwegen zijn. Door de voorgenomen samenvoeging van de TSI's op Europees niveau lijkt dit verschil echter opgeheven te gaan worden. Een ander verschil kan ontstaan als een spoorlijn waarop internationaal goederenvervoer of personenvervoer wordt gecombineerd met lokaal/stadsgewestelijk vervoer, wordt aangewezen als lokaal spoor. Op basis van Europese definities moet deze lijn voldoen aan Europese interoperabiliteitseisen en aan de Europese capaciteitsverdelingsregels (richtlijn 2001/14) voor conventioneel spoor (hoofdspoorwegen), terwijl vanuit de Nederlandse indeling andere eisen zouden gelden. Dit is schetsmatig weergegeven in onderstaand figuur. Deze situatie zou zich bijvoorbeeld kunnen voordoen bij de Hoekse Lijn. ProRail adviseert daarom om de nationale indeling zo veel mogelijk te laten aansluiten met bij Europese indeling.



Bron: intern ProRail rapport over Hoekse Lijn

2. Specifieke reactie

Locaalspoorwegen in beheer van ProRail

ProRail is beheerder van de (in onbruik geraakte) locaalspoorwegen Boxtel-Veghel en Nieuw Amsterdam-Schoonebeek, als bedoeld in artikel 1 van het Aanwijzingsbesluit spoorwegen als locaalspoorweg. Uit voorliggend wetsvoorstel wordt niet duidelijk onder welk wettelijk regime deze lijnen gaan vallen.

Raakvlakken lokaalspoor met hoofdspoorweginfrastructuur

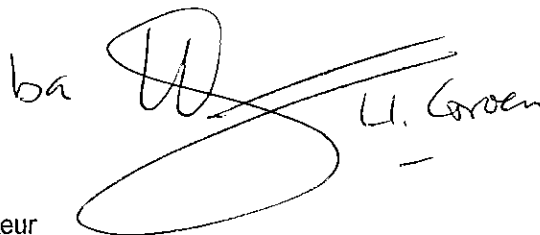
Er doen zich situaties voor waar een lokaal spoor zich bevindt langs of nabij een hoofdspoorweg. ProRail stelt voor om in voorliggende wet voor zulke situaties twee zaken te regelen:

- 1) de verplichting tot onderlinge afstemming voor de situaties waarin een vast te stellen begrenzing van een lokaal spoor de bestaande begrenzing van een hoofdspoorweg doorkruist (resp andersom als de vast te stellen begrenzing van een hoofdspoorweg de bestaande begrenzing van een lokaal spoor doorkruist) en
- 2) de verplichting tot afstemming bij vergunningverlening in situaties waarin de begrenzingen van lokaal spoor en hoofdspoorweg elkaar doorkruisen. Bij dergelijke situaties lijkt het ProRail niet gewenst dat vergunningverlening zonder overleg met beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur, dan wel de Minister van Verkeer en Waterstaat gebeurt. ProRail stelt voor om te bepalen dat de vergunningverlenende instantie van de modaliteit die de zwaarste eisen aan de omgeving stelt, de enige is die voor de samenloopbaanvakken de vergunningen verleent. Bij het opstellen van de AMvB die in artikel 3 wordt aangekondigd ("aanwijzen van bij de lokale spoorwegen behorende infrastructuur"), kan ProRail beoordelen waar er mogelijke "raakvlakken" zijn met de hoofdspoorweginfrastructuur.

Zie daarnaast specifieke punten en juridisch-technische voorstellen in de artikelsgewijze reactie in bijlage 1.

Mocht u naar aanleiding van deze reactie nog vragen hebben, dan is ProRail uiteraard bereid tot nadere toelichting.

Hoogachtend,

ba  L. Groen

drs. B.J. Klerk
President-directeur

BIJLAGE 1 Artikelsgewijze reactie ProRail

Regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen (Wet lokaal spoor)

VOORSTEL VAN WET

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenselijk is om de regels inzake de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen te moderniseren en de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden voor de lokale spoorweginfrastructuur vast te leggen;

Zo is het, dat Wij, de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

[PR1.] In deze concept wet worden verschillende soorten aanwijzingen (zie hieronder) geregeld. Dit kan leiden tot verwarring, het begrip wordt ten aanzien van veel verschillende instrumenten gebruikt.

- 1) Aanwijzing als lokaal spoorweg (3 lid 1) in een koninklijk besluit
- 2) Aanwijzing als infrastructuur (3 lid 5) in een AMvB
- 3) Aanwijzing als beheerder (18 lid 1) in een beschikking?
- 4) Aanwijzingen van beheerder aan vervoerder (artikel 23 lid 3)
- 5) Aanwijzing van GS ter borging van toegang stations (artikel 14 lid 3)
- 6) Aanwijzingen van GS m.b.t. beheer (artikel 20)
- 7) Aanwijzingen van verkeersleiding (artikel 24 lid 2)
- 8) Aanwijzing veiligheidsfunctie (artikel 35)
- 9) Aanwijzingen van een ambtenaar tav alcoholcontrole (art 40 lid 4 en 47)
- 10) Aanwijzing als toezichthouder (art 41)

Artikel 1 – begripsbepalingen

In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. beheerder: beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur, die als zodanig is aangewezen op grond van artikel 18, eerste lid;
- b. dagelijks bestuur: dagelijks bestuur van een plusregio;
- c. lokale spoorweg: krachtens artikel 3, tweede lid, als zodanig aangewezen spoorweg;
- d. lokale spoorweginfrastructuur: lokale spoorweg alsmede de daarbij behorende infrastructuur overeenkomstig het bepaalde krachtens artikel 3, vijfde lid;
- e. lokale spoorwegverkeerssysteem: verkeerssysteem van de krachtens artikel 3, tweede lid, als zodanig aangewezen lokale spoorweg;
- f. Onze Minister: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;
- g. plusregio: regio als bedoeld in artikel 104 van de Wet gemeenschappelijke regelingen die de gemeente of gemeenten Amsterdam, Arnhem en Nijmegen, Eindhoven en Helmond, Enschede en Hengelo, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat;
- h. rechthebbende: eigenaar, bezitter of degene die een recht van erfpacht, opstal, vruchtgebruik, gebruik, huur of pacht heeft;
- i. spoorvoertuig: voertuig, bestemd voor verkeer over de lokale spoorweg;
- j. toezichthouder: degene die als toezichthouder is aangewezen op grond van artikel 41, eerste of tweede lid;
- k. vervoerder: onderneming die met een spoorvoertuig vervoer verricht over een lokale spoorweg;
- l. wegbeheerder: wegbeheerder als bedoeld in de artikelen 15 tot en met 17 van de Wegenwet dan wel de plusregio voor zover het wegbeheer krachtens de Wet gemeenschappelijke regelingen door de wegbeheerder aan de plusregio is overgedragen;
- m. weggebruiker: weggebruiker als bedoeld in artikel 1, onderdeel ap, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

[PR2.] Onder k in de definitie vervoerder wordt gesteld dat de vervoerder een onderneming is die vervoer verricht over een lokale spoorweg. ProRail kan zich voorstellen dat het hier niet alleen om vervoer van personen gaat maar dat het ook mogelijk kan zijn dat met treinen ten behoeve van het beheer (onderhoud etc.) van de lokale spoorweg gereden wordt. "Vervoer" zou hier vervangen moeten worden door "verkeer", zoals ook in de Spoorwegwet wordt gehanteerd. Hiermee in lijn zou ook het begrip "spoorwegonderneming" als bedoeld in de Spoorwegwet de voorkeur hebben.

Artikel 2 - toepasselijkheid richtlijn 2004/49/EG

1. In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt onder richtlijn 2004/49/EG verstaan: richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 inzake de veiligheid op communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en van richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing

van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn) (PbEU L 220).

2. Voor de toepassing van het bepaalde bij of krachtens deze wet gaat een wijziging van richtlijn 2004/49/EG gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel besluit dat in de Staatscourant wordt bekendgemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

[PR3.] In lid 2 worden toekomstige wijzigingen op Richtlijn 2004/49/EG rechtstreeks van toepassing verklaard. Juridisch-technisch lijkt dit een vreemde constructie omdat richtlijnen zijn gericht tot de lidstaten en die moeten de richtlijn omzetten in nationale regelgeving om de in de Richtlijn bedoelde resultaten te bereiken.

Artikel 3 - werkingssfeer

1. Deze wet is van toepassing op bij koninklijk besluit aangewezen lokale spoorwegen.

2. Een spoorweg kan als lokale spoorweg worden aangewezen, indien:

- a. de spoorweg uitsluitend of overwegend is bestemd voor het verrichten van openbaar personenvervoer ten behoeve van lokale of interlokale verbindingen en
- b. de spoorweg geen hoofdspoorweg is als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Spoorwegwet.

3. Indien een lokale spoorweg niet meer voldoet aan de eisen, bedoeld in het tweede lid, wordt de aanwijzing als lokale spoorweg ingetrokken.

4. Een besluit tot aanwijzing dan wel intrekking van een aanwijzing als lokale spoorweg wordt bekendgemaakt in het Staatsblad.

5. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur wordt de bij de lokale spoorwegen behorende infrastructuur aangewezen.

[PR4.] In lid 2 wordt gesteld dat een lokale spoorweg geen hoofdspoorweg is. Wellicht zou hier voor de volledigheid toegevoegd moeten worden dat het ook geen bijzondere spoorweg is.

[PR5.] Ten aanzien van lid 2 onder a is onduidelijk wat nog de ruimte voor goederenvervoer is en hoe zich dit verhoudt met de Spoorwegwet en de daar gereuleerde toegang voor het goederenvervoer. ProRail stelt voor om dit in de toelichting te verhelderen.

[PR6.] ProRail vraagt zich af of de AMvB genoemd in lid 5 al beschikbaar of dat deze nog opgesteld wordt. Deze AMvB geeft het overzicht van de lokale spoorwegen en daarmee kan er beoordeeld worden waar er mogelijke "raakvlakken" zijn met de hoofdspoorweginfrastructuur (denk aan wederzijdse EMC invloeden).

HOOFDSTUK 2. ZORG VOOR DE VEILIGHEID OP EN NABIJ DE LOKALE SPOORWEGEN

Artikel 4 - taken en bevoegdheden decentrale overheden

1. Gedeputeerde staten dragen zorg voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur in het gebied van de provincie voor zover die infrastructuur niet is gelegen in het gebied dat behoort tot de verantwoordelijkheid van de plusregio.
2. Het dagelijks bestuur draagt zorg voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur, die gelegen is in het gebied dat behoort tot de verantwoordelijkheid van de plusregio.
3. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen de bevoegdheden, bedoeld in de artikelen 12, 17, 18, 20, vierde lid, 21, tweede, derde en vierde lid, 22, tweede lid, 24, 31, eerste en derde lid, 32, eerste lid, 33, eerste en tweede lid, en 34, tweede lid, overdragen aan het college van burgemeester en wethouders van een of meerdere in het gebied liggende gemeenten.

[PR7.] In lid 3 gaat het om het overdragen van bevoegdheden t.a.v. met name beheer. Het zou een verwarrende situatie op kunnen leveren als bevoegdheden aan meerdere gemeenten over worden gedragen. Met name t.a.v. veiligheid lijkt het niet verstandig om verantwoordelijkheid voor beheer door te delegeren.

[PR8.] In lid 3 wordt het overdragen van de bevoegdheid uit art. 17 geregeld. Art. 17 lijkt daarentegen meer een verplichting te bevatten dan een bevoegdheid.

Artikel 5 - eisen aan de zorg voor lokale spoorweginfrastructuur

1. De lokale spoorweginfrastructuur wordt zodanig aangelegd dat de lokale spoorweginfrastructuur:
 - a. in goede staat verkeert, betrouwbaar en beschikbaar is;
 - b. geschikt is voor het gebruik waarvoor zij is bestemd;
 - c. bij normaal gebruik geen gevaar of schade oplevert voor personen of zaken en
 - d. veilig en doelmatig met de maximum toegelaten snelheid kan worden bereden.
2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels over het bepaalde in dit artikel worden gesteld.

[PR9.] In lid 1 wordt alleen gerefereerd aan aanleg en niet ook aan beheer. Waarom is dit artikel anders dan voor hoofdspoorweginfrastructuur?

Artikel 6 - eisen aanleg tunnels

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 5, eerste lid, wordt ondergrondse lokale spoorweginfrastructuur zodanig aangelegd dat:
 - a. reizigers een spoorvoertuig kunnen verlaten en het dichtstbijzijnde station,

een nooduitgang of een plaats, die bereikbaar is vanaf de voor het openbaar verkeer openstaande weg, kunnen bereiken en

b. hulpverleningsdiensten in staat zijn om tijdens calamiteiten hun werkzaamheden naar behoren uit te voeren.

2. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur laten in geval overwogen wordt een tunnel, langer dan 250 meter, als onderdeel van een lokale spoorweg, aan te leggen, een risicoanalyse uitvoeren ten aanzien van het ontwerp van de tunnel.

3. De aanleg van een tunnel als bedoeld in het tweede lid vindt uitsluitend plaats indien uit de risicoanalyse blijkt dat het risico lager is dan de bij ministeriële regeling vastgelegde risiconorm.

4. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld ten aanzien van de methode voor het uitvoeren van een risicoanalyse en de aspecten die in ieder geval bij de risicoanalyse worden betrokken.

[PR10.] In de wet wordt enerzijds een deel van de veiligheidsrichtlijn geïmplementeerd en anderzijds kunnen er bij ministeriële regeling nadere regels worden gemaakt voor de methode van uitvoeren van risicoanalyses. De regels uit de Common safety methods (CSM) van de veiligheidsrichtlijn bieden goede kaders voor het uitvoeren van risicoanalyses. Voorkomen zou moeten worden dat dit anders of dubbel geregeld t.a.v. lokaalspoorwegen dan voor hoofdspoorwegen.

Artikel 7 - medewerkingsplicht aanleg en beheer infrastructuur

De betrokken bestuursorganen verlenen hun medewerking aan de uitvoering van de besluiten van gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur ten aanzien van de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur.

Artikel 8 - gedoogplicht aanleg en beheer infrastructuur

1. Een ieder is verplicht de aanleg en beheer van de lokale spoorweginfrastructuur te gedogen, onverminderd het recht van de wegbeheerder en van rechthebbenden op schadevergoeding.

2. De rechthebbende op de lokale spoorweginfrastructuur en de wegbeheerder zijn verplicht het beheer op grond van het eerste lid te gedogen voor zover dit voor de goede uitvoering van het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur noodzakelijk is.

[PR11.] In dit artikel wordt de wegbeheerder wel genoemd, maar beheerder van hoofdspoorweginfrastructuur niet. ProRail vraagt zich af wat hier de reden van is. Het wordt niet duidelijk of voor ProRail dezelfde gedoogplicht geldt als voor de wegbeheerder of dat ProRail hier enige rechtsbescherming op heeft. Zie ook de beheerconcessie waarin een medewerkingsplicht voor de beheerder voor het aantakken van andere spoorweginfrastructuur op de hoofdspoorwegen in het leven is geroepen. In de Spoorwegwet is een zelfde soort gedoogplicht in het leven geroepen.

Artikel 9 - vergunning voor ingebruikname infrastructuur

1. Het is de beheerder verboden om nieuw aangelegde lokale spoorweginfrastructuur in gebruik te nemen zonder vergunning van gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur.
2. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur verlenen de vergunning, bedoeld in het eerste lid, indien de lokale spoorweginfrastructuur blijkens een schriftelijke verklaring van de toezichthouder voldoet aan het bepaalde bij of krachtens de artikelen 5 en 6.
3. Een vergunning als bedoeld in het eerste lid kan onder beperkingen worden verleend. Aan een vergunning kunnen voorschriften worden verbonden in het belang van de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweg.
4. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over het tweede lid.

Artikel 10 - vergunning voor vernieuwing en verbetering infrastructuur

1. Het is de beheerder verboden om een aanmerkelijke verbetering, vernieuwing of wijziging van de lokale spoorweginfrastructuur in gebruik te nemen zonder:
 - a. een informatiedossier aan gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur over te leggen waarin de verbetering, vernieuwing of wijziging is beschreven en gedocumenteerd en
 - b. een nieuwe vergunning voor in gebruikneming, indien gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur op basis van het informatiedossier van oordeel zijn dat een nieuwe vergunning noodzakelijk is, gelet op de omvang van de verbetering, vernieuwing of wijziging dan wel de mogelijke gevolgen daarvan voor de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweg.
2. Van een aanmerkelijke verbetering, vernieuwing of wijziging als bedoeld in het eerste lid is sprake indien de gebruiksmogelijkheden van de lokale spoorweginfrastructuur veranderen door wijziging van de technische of functionele eigenschappen.
3. De beheerder vermeldt in het informatiedossier de zienswijze van de rechthebbende op de lokale spoorweginfrastructuur en motiveert, indien de voorgenomen verbetering, vernieuwing of wijziging afwijkt van die zienswijze, de redenen van die afwijking.

[PR12.] Suggestie om in lid 2 aanmerkelijk toe te voegen: ... de lokale spoorweginfrastructuur **aanmerkelijk** veranderen. Zonder deze toevoeging loopt men het risico dat er in alle gevallen een nieuwe vergunning nodig is.

[PR13.] Als de wijzigingen als bedoeld in dit artikel door gedeputeerden en/of dagelijks bestuur zelf worden geïnitieerd, moet dan de beheerder ook een informatiedossier indienen?

Artikel 11 - schorsen en intrekken van de vergunning infrastructuur

1. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen een vergunning als bedoeld in de artikelen 9 en 10 schorsen of intrekken.
2. Tot intrekking van de vergunning wordt in ieder geval overgegaan indien:
 - a. dat naar het oordeel van gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur noodzakelijk is in verband met de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweg;
 - b. de lokale spoorweginfrastructuur niet meer voldoet aan het bepaalde bij of krachtens de artikelen 5 en 6.

[PR14.] Het is in dit artikel niet helemaal duidelijk wat er gebeurt bij schorsing of intrekking van een vergunning. De nieuwbouw of vernieuwing als bedoeld in artikel 9 resp. 10 is dan al in gebruik genomen, dus is er juridisch gezien geen overtreding van artikel 9/10 als de beheerder het verkeer door laat gaan.

Artikel 12 - vergunning omgevingsregime

1. Het is verboden om op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren of zaken te plaatsen zonder vergunning van gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur.
2. De vergunning als bedoeld in het eerste lid wordt geweigerd, indien de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweginfrastructuur in gevaar wordt gebracht door de werkzaamheden of zaken, bedoeld in het eerste lid.
3. Een vergunning als bedoeld in het eerste lid is niet vereist indien de werkzaamheden door of namens de beheerder worden verricht in verband met het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur.
4. De vergunning kan onder beperkingen worden verleend. Aan de vergunning kunnen voorschriften worden verbonden in het belang van een veilig gebruik van de lokale spoorweg.
5. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur stellen het profiel vast waarbinnen het vergunningsvereiste, bedoeld in het eerste lid, geldt.
6. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen nadere regels stellen ter uitvoering van het eerste lid.

[PR15.] Er doen zich situaties voor waar een lokaal spoor zich bevindt langs of nabij een hoofdspoorweg. De huidige procedure bij samenloopbaanvakken met hoofdspoor bestaat uit het wederzijds vergunnen van beheeractiviteiten. Hier liggen beheerovereenkomsten tussen de aangrenzende beheerders aan ten grondslag. Voorbeelden hiervan zijn Amsterdam-Amstel en RandstadRail. In het geval een derde werkzaamheden uit wil voeren bij dit spoor, bijvoorbeeld een kabel onder de sporen willen trekken, dan is de afspraak dat deze zich tot een loket kan wenden waardoor de dubbele vergunningverlening wordt gecoördineerd. In deze huidige situatie is voor beiden wetten de minister van Verkeer en Waterstaat de vergunningverlener.

In de nieuwe Wet lokaal spoor bepaalt GS de begrenzing van de lokaalspoorweg. In deze situatie bestaan er dus twee vergunningverlenende instanties. Bij samenloopbaanvakken met hoofdspoor is het niet gewenst dat vergunningverlening zonder overleg met beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur, dan wel de minister van verkeer en waterstaat gebeurt.

ProRail stelt voor om in voorliggende wet voor zulke situaties twee zaken te regelen:

- 1) de verplichting tot onderlinge afstemming voor de situaties waarin een vast te stellen begrenzing van een lokaal spoor de bestaande begrenzing van een hoofdspoorweg doorkruist (resp andersom als de vast te stellen begrenzing van een hoofdspoorweg de bestaande begrenzing van een lokaal spoor doorkruist)
 - 2) de verplichting tot afstemming bij vergunningverlening in situaties waarin de begrenzingen van lokaal spoor en hoofdspoorweg elkaar doorkruisen. ProRail stelt voor om te bepalen dat de vergunningverlenende instantie van de modaliteit die de zwaarste eisen aan de omgeving stelt, de enige is die voor de samenloopbaanvakken de vergunningen verleent.
- Bij het opstellen van de AMvB die in artikel 3 wordt aangekondigd ("aanwijzen van bij de lokale spoorwegen behorende infrastructuur"), kan ProRail beoordelen waar er mogelijke "raakvlakken" zijn met de hoofdspoorweginfrastructuur.

[PR16.] Algemeen kan hier opgemerkt worden dat in het kader van het project Omgevingsregime nader gekeken naar het oplossen van knelpunten en vereenvoudigen van dergelijk vergunningstelsel. Mogelijk dat resultaten uit dit project meegenomen kunnen worden in Wet lokaal spoor.

[PR17.] Het wetsvoorstel voorziet niet in overgangsrecht met betrekking tot al verleende vergunningen op grond van de Spoorwegwet 1875. ProRail vraagt zich af of alle vergunningen opnieuw moeten worden verleend onder de nieuwe Wet lokaal spoor.

[PR18.] Wordt in lid 3 naast beheer ook de aanleg bedoeld?

[PR19.] In lid 5 wordt niet geheel duidelijk wat het criterium is voor het bepalen van de grens. Wordt dit bijvoorbeeld gerelateerd aan bodemgesteldheid en technische stabiliteit van het baanlichaam of wordt er een concrete metergrens gesteld (zoals in spoorwegwet)? De MvT verwijst door naar de RDHL. ProRail vraagt zich af of deze dan blijft bestaan.

Artikel 13 - recht van uitweg

De rechthebbende wiens onroerende zaak door de lokale spoorweg wordt afgesneden van een openbare weg, heeft een recht van uitweg over de lokale spoorweg. Artikel 57 van Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek is van toepassing, met uitzondering van de schadevergoedingsplicht.

Artikel 14 - toegankelijkheid stations en haltes

1. De rechthebbende ten aanzien van een rechtstreeks aan de lokale spoorweg aan te leggen, te verbeteren of te vernieuwen station draagt er zorg voor dat reizigers, reizigers met een functionele beperking daaronder begrepen, via de in het station aanwezige hallen, tunnels, trappen en liften, met logische en overzichtelijke routes, een veilige en adequate toegang hebben tot perrons en spoorvoertuigen.

2. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur dragen er zorg voor dat fysieke voorzieningen worden getroffen ter bevordering van de sociale veiligheid op de stations.

3. Indien de veilige en adequate toegang tot perrons of spoorvoertuigen in het gedrang komt of dreigen te komen, geven gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur aan de rechthebbende, bedoeld in het eerste lid, een bindende aanwijzing ter waarborging van die toegang.

4. In dit artikel wordt onder station verstaan: een gebouw of werk, dat blijkens zijn constructie en inrichting geheel of gedeeltelijk is bestemd voor aankomst en vertrek van spoorvoertuigen met het oog op het in-, uit- of overstappen van reizigers.

5. Het eerste tot en met het derde lid zijn van overeenkomstige toepassing op een van de lokale spoorweginfrastructuur deel uitmakende halte, niet zijnde een station, die blijkens zijn constructie en inrichting is bestemd voor aankomst en vertrek van spoorvoertuigen met het oog op het in-, uit- en overstappen van reizigers.

Artikel 15 - verboden gebruik

1. Het is verboden om:
 - a. in te grijpen in de bediening of de werking van installaties van de lokale spoorweginfrastructuur;
 - b. de lokale spoorweginfrastructuur te beschadigen of te wijzigen;
 - c. zich te bevinden op of langs een voor personen afgesloten lokale spoorweg of een gedeelte daarvan dan wel daarop of daarlangs dieren te drijven of te laten lopen;
 - d. het beheer van en het verkeer over de lokale spoorweg te hinderen of te belemmeren.
2. Het eerste lid is niet van toepassing voor zover de handelingen worden verricht in het kader van de rechtmatige uitoefening van het beheer, het vervoer of het toezicht daarop in de zin van deze wet.

<p>[PR20.] Zie opmerking onder artikel 1. Vervoer zou hier vervangen kunnen worden door verkeer, zoals ook in de spoorwegwet wordt gehanteerd.</p>
--

Artikel 16 - ongevallen, incidenten en onregelmatigheden

1. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen onderzoek verrichten naar de oorzaken van ongevallen en incidenten op lokale spoorwegen en naar andere onregelmatigheden in de afwikkeling van het spoorverkeer waardoor de veiligheid van het spoorverkeer of van daarbij betrokken personen in gevaar is gebracht of in gevaar gebracht had kunnen worden, indien zij dat onderzoek nodig achten ter evaluatie van het beleid op het terrein van de veiligheid van het spoorverkeer.

2. Ten behoeve van het onderzoek hebben de door gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur aangewezen ambtenaren jegens vervoerders en beheerders de bevoegdheden, bedoeld in de artikelen 5:15 tot en met 5:19 van de Algemene wet bestuursrecht. De artikelen 5:12, 5:13 en 5:20 van de Algemene wet bestuursrecht zijn van overeenkomstige toepassing.

3. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur onthouden zich van het onderzoek naar de oorzaken van ongevallen en incidenten op lokale spoorwegen voor zover de Onderzoeksraad voor veiligheid naar het betreffende voorval een onderzoek instelt.

HOOFDSTUK 3. BEHEER VAN LOKALE SPOORWEGEN

Artikel 17 - beheervisie

Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur stellen ten minste een maal in de vier jaar een visie vast ten aanzien van een kwalitatief goed en doelmatig beheer.

Artikel 18 - aanwijzing beheerder spoorweginfrastructuur

1. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur wijzen ten behoeve van het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur voor een door hen te bepalen termijn een of meerdere beheerders aan.

2. Een aanwijzing kan uitsluitend plaatsvinden indien de beheerorganisatie blijkens een schriftelijke verklaring van de toezichthouder beschikt over een veiligheidssystem als bedoeld in artikel 19.

3. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur houden bij de aanwijzing van een beheerder rekening met gerechtvaardigde belangen van de rechthebbende op de lokale spoorweginfrastructuur.

4. Een aanwijzing vindt niet plaats dan nadat de rechthebbende is gehoord.

5. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen aan de aanwijzing voorschriften verbinden met betrekking tot de uitvoering van de beheertaak en de door de beheerder te verstrekken gegevens aan de toezichthouder.

6. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen de voorschriften, bedoeld in het vijfde lid, ambtshalve of op verzoek wijzigen in het belang van de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweg.

7. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen een aanwijzing schorsen of intrekken.

8. Tot intrekking van de aanwijzing wordt in ieder geval overgegaan indien het veiligheidssystem als bedoeld in het tweede lid:

a. niet adequaat door de beheerder wordt toegepast;

b. niet meer voldoet aan het bepaalde in artikel 19.

9. Een intrekking op de gronden, genoemd in het achtste lid, vindt niet plaats dan nadat gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur de beheerder in de gelegenheid hebben gesteld om binnen een door hen te bepalen termijn het veiligheidssystem adequaat toe te passen respectievelijk alsnog te voldoen aan het bepaalde in artikel 19.

[PR21.] De aard van de aanwijzing als bedoeld in dit artikel is niet duidelijk. Is het een beschikking? (zie ook opmerking bij artikel 1)

[PR22.] In artikel 18 worden de begrippen beheerder en de beheerorganisatie door elkaar gebruikt.

[PR23.] De bepaling in lid 3 is weinig concreet.

Artikel 19 - veiligheidszorgsysteem beheerder

1. Het veiligheidszorgsysteem van de beheerder voldoet aan het bepaalde in artikel 9, tweede lid, van richtlijn 2004/49/EG, en de daarbij behorende bijlage III, onderdeel a, b, d tot en met j van die bijlage en bevat tevens procedures om te voldoen aan het bepaalde bij of krachtens het tweede en derde lid van dit artikel, alsmede de artikelen 9, derde lid, 18, vijfde lid, en 20, eerste lid.

2. Het veiligheidszorgsysteem is op zodanige wijze geoperationaliseerd en wordt op zodanige wijze toegepast dat de beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur:

a. bij de normale bedrijfsvoering en bij voorzienbare afwijkingen daarvan geen schade berokkent en niemand onnodig hindert of in gevaar brengt en zorgt dat het spoorverkeer zo veel mogelijk zonder verstoringen kan worden afgewikkeld;

b. rekening houdt met de specifieke vereisten wanneer de normale bedrijfsvoering raakt aan die van andere gebruikers van de lokale spoorweg;

c. de aan de bedrijfsvoering verbonden risico's onderkent en passende maatregelen neemt om deze afdoende te beheersen en daarbij rekening houdt met de stand der techniek en de binnen de bedrijfstak aanwezige kennis en richtsnoeren voor een veilige bedrijfsvoering;

d. procedures vaststelt en hanteert voor het nemen van corrigerende maatregelen bij afwijkingen en incidenten, alsmede voor het voortdurend verbeteren van het veiligheidsniveau met het oog op zich wijzigende omstandigheden en op grond van opgedane ervaringen;

e. ervoor zorg draagt dat werknemers met een veiligheidsfunctie met het oog op het behouden van hun geschiktheid, kennis en bekwaamheid, voor de desbetreffende functie de noodzakelijke oefening hebben en de noodzakelijke nadere of aanvullende scholing, opleiding en studie volgen;

f. zijn veiligheidszorgsysteem heeft afgestemd op het veiligheidszorgsysteem van de vervoerder. Indien de beheerder tevens vervoerder is kan worden volstaan met een veiligheidszorgsysteem voor zowel het beheer als het vervoer.

3. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over het veiligheidszorgsysteem.

[PR24.] Zie opmerkingen bij artikel 11. Dit artikel voorziet niet in afstemming met de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur. Voor samenloopbaanvakken is dit wenselijk.

[PR25.] In lid 2 onder f wordt gesteld dat de beheerder zijn veiligheidsmanagementsysteem afstemt op die van de vervoerder. Het is in de regel zo dat bij nieuwe infrastructuur er eerst een beheerder zal zijn en vervolgens een vervoerder en zal de vervoerder dus zijn systeem af moeten stemmen op die van de beheerder. Dit speelt al helemaal als er mogelijk meerdere vervoerders zijn. De opgelegde afstemming is begrijpelijk, maar niet helemaal praktisch verwoord.

Artikel 20 - taken beheerder

1. De lokale spoorweginfrastructuur wordt door de beheerder zodanig beheerd dat de lokale spoorweginfrastructuur blijft voldoen aan de eisen, bedoeld in artikel 5 en 6.
2. Van ernstige incidenten doet de beheerder onmiddellijk melding aan de toezichthouder.
3. De beheerder stemt het beheer van de lokale spoorweg voor zover nodig af met de beheerder van een daaraan grenzende lokale spoorweg of met de wegbeheerder van een daaraan grenzende weg.
4. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen de beheerder bindende aanwijzingen geven met betrekking tot het beheer.

Artikel 21 - beheerplan en jaarverslag

1. De beheerder stelt, na overleg met de vervoerder en andere rechthebbenden op de lokale spoorweginfrastructuur jaarlijks ter uitvoering van de visie, bedoeld in artikel 17, een beheerplan op.
2. Het beheerplan heeft de instemming van gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur.
3. De beheerder legt jaarlijks voor 1 april aan gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur in een jaarverslag verantwoording af over de uitoefening van zijn taken in het afgelopen kalenderjaar.
4. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen in de voorschriften, bedoeld in artikel 18, vijfde lid, eisen stellen aan de inhoud en de procedure van totstandkoming van het beheerplan alsmede aan het jaarverslag.

[PR26.] Uit dit artikel wordt niet geheel duidelijk hoe de financiering tussen beheerder en GS wordt geregeld.

Artikel 22 - veilig onderhoud

1. De beheerder draagt er zorg voor dat werkzaamheden aan en in de directe nabijheid van de lokale spoorweg alsmede het met die werkzaamheden samenhangend vervoer veilig plaatsvinden. De beheerder treft maatregelen die redelijkerwijs noodzakelijk zijn om te voorkomen dat gevaar kan ontstaan voor het verkeer over de lokale spoorweg, voor de weggebruikers van de aan de lokale spoorweg grenzende openbare weg alsmede voor de omwonenden.
2. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen regels stellen over de veilige uitvoering van de werkzaamheden aan of in de directe nabijheid van de lokale spoorweg.

[PR27.] Voorgesteld kan worden om hier een eenduidig regime/kader te regelen voor zowel hoofdspoor als lokaal spoor. Te denken valt aan het Normenkader Veilig Werken (NVW) zoals dat nu bij werken aan het hoofdspoor wordt gehanteerd. De vraag is of dit bij ministeriële regeling in artikel 39 lid 3 ook geregeld kan worden.

Artikel 23 - veiligheidsmaatregelen

1. Indien de veiligheid van het gebruik of het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur in gevaar komt of dreigt te komen, neemt de beheerder passende maatregelen, waaronder zo nodig het geheel of gedeeltelijk buiten dienst stellen van de lokale spoorweg.
2. De beheerder stelt de vervoerder en de toezichthouder onmiddellijk in kennis van de maatregelen, bedoeld in het eerste lid.
3. De beheerder kan de vervoerder aanwijzingen geven:
 - a. in het belang van een veilig gebruik van de lokale spoorweginfrastructuur;
 - b. ter voorkoming van overmatige slijtage aan de lokale spoorweginfrastructuur;
 - c. in verband met de maatregelen, bedoeld in het eerste lid.
4. De vervoerder volgt de aanwijzingen, bedoeld in het derde lid, op.

HOOFDSTUK 4. VERKEER

Artikel 24 - verkeersleiding

1. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur belast de beheerder dan wel de vervoerder met de verkeersleiding over de lokale spoorweg.
2. Diegenen die een veiligheidsfunctie, als bedoeld in artikel 35, uitoefenen, volgen de aanwijzingen van de verkeersleiding op.

[PR28.] In lid 2 wordt gesteld dat de vervoerder aanwijzingen van verkeersleiding moet opvolgen. Het wordt niet duidelijk waar de bevoegdheid van verkeersleiding om aanwijzingen te geven, is geregeld. Artikel 23 lid 3 heeft het namelijk alleen over aanwijzingen indien de veiligheid in gevaar komt en alleen over aanwijzingen van de beheerder. Het geval dat een vervoerder de verkeersleiding doet t.a.v. andere vervoerders lijkt niet geregeld te zijn.

Artikel 25 - verkeersregels en verkeerstekens

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld in het belang van de verkeersveiligheid op de lokale spoorweg en de daaraan grenzende wegen.
2. De regels, bedoeld in het eerste lid, kunnen in ieder geval de volgende onderwerpen betreffen:
 - a. seingeving;
 - b. veiligheidsvoorzieningen en maatregelen;
 - c. verlichting en signalering van spoorvoertuigen;
 - d. overwegen en spoorbruggen;
 - e. verkeersregels en verkeerstekens;
 - f. rijvaardigheid en rijbevoegdheid;
 - g. verplichtingen in verband met storingen, ongevallen, incidenten en andere onregelmatigheden van vervoerders, bestuurders van een lokaal spoorvoertuig en andere personen die deelnemen aan het verkeer over de lokale spoorweg.

3. Een ieder die zich op de lokale spoorweg bevindt, neemt de voor hem bestemde seinen en verkeersregels in acht.

HOOFDSTUK 5. VERVOER OVER DE LOKALE SPOORWEGEN

Artikel 26 - toelating tot de lokale spoorweg

1. Het is verboden met een spoorvoertuig vervoer over een lokale spoorweg te verrichten zonder:
 - a. een geldig veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 27;
 - b. een met de beheerder gesloten toegangsovereenkomst als bedoeld in artikel 30 en
 - c. voldoende verzekerd te zijn tegen de financiële risico's die voortvloeien uit de wettelijke aansprakelijkheid als vervoerder. Artikel 6 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen is van overeenkomstige toepassing.
2. Het eerste lid, onderdeel a, is niet van toepassing op:
 - a. het verrichten van proefritten met het oog op het opdoen van ervaring met spoorvoertuigen of het testen van procedures in het kader van het veiligheidssystem;
 - b. het vervoer dat wordt verricht in het kader van de uitvoering van de beheertaken, bedoeld in hoofdstuk 3.
3. Het is verboden om tijdens een proefrit als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, reizigers te vervoeren.

Artikel 27 - veiligheidscertificaat

1. De vervoerder beschikt over een door gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur verleend veiligheidscertificaat.
2. Een veiligheidscertificaat wordt verleend, indien de vervoerder bij de aanvraag middels een verklaring van de toezichthouder aantoonde in staat te zijn om bij het voorgenomen gebruik van de lokale spoorweg te beschikken over een veiligheidssystem dat voldoet aan de eisen in artikel 28.
3. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur beslissen binnen dertien weken op de aanvraag. Indien de beschikking niet binnen dertien weken kan worden gegeven, stellen gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur de aanvrager daarvan in kennis, onder vermelding van een redelijke termijn waarbinnen de beschikking wel tegemoet kan worden gezien.
4. Een veiligheidscertificaat kan onder beperkingen worden verleend. Aan een veiligheidscertificaat kunnen voorschriften worden verbonden in het belang van de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweg.
5. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen de beperkingen of voorschriften, verbonden aan een veiligheidscertificaat ambtshalve of op verzoek wijzigen in het belang van de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweg.
6. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen nadere regels stellen over het vierde lid.
7. Overtreding van de voorschriften, bedoeld in het vierde lid, is verboden.

[PR29.] Het verdient aanbeveling om dit artikel gelijk te maken aan de Spoorwegwet artikel 34. Hierin bestaat de mogelijkheid voor een proefattest voor degene die een veiligheidsattest of een wijziging heeft aangevraagd met het oog op het opdoen van ervaring, het testen van procedures of spoorvoertuigen t.b.v. verlening of wijziging.

Artikel 28 - veiligheidszorgsysteem vervoerder

1. Het veiligheidszorgsysteem voldoet aan het bepaalde in artikel 9, tweede lid, van richtlijn 2004/49/EG, en de daarbij behorende bijlage III, onderdeel a, b, d tot en met j, van die bijlage en bevat tevens procedures om te voldoen aan het bepaalde bij of krachtens het tweede en derde lid van dit artikel, alsmede de artikelen 31, derde en vierde lid en 34, eerste lid.

2. Het veiligheidszorgsysteem is op zodanige wijze geoperationaliseerd en wordt op zodanige wijze toegepast dat de vervoerder:

a. bij de normale bedrijfsvoering en bij voorzienbare afwijkingen daarvan geen schade berokkent en niemand onnodig hindert of in gevaar brengt en zorgt dat het spoorverkeer zo veel mogelijk zonder verstoringen kan worden afgewikkeld;

b. rekening houdt met de specifieke vereisten wanneer de normale bedrijfsvoering raakt aan die van andere gebruikers van de lokale spoorweg;

c. de aan de bedrijfsvoering verbonden risico's onderkent en passende maatregelen neemt om deze afdoende te beheersen en daarbij rekening houdt met de stand der techniek en de binnen de bedrijfstak aanwezige kennis en richtsnoeren voor een veilige bedrijfsvoering;

d. procedures vaststelt en hanteert voor het nemen van corrigerende maatregelen bij afwijkingen en incidenten, alsmede voor het voortdurend verbeteren van het veiligheidsniveau met het oog op zich wijzigende omstandigheden en op grond van opgedane ervaringen;

e. ervoor zorg draagt dat werknemers met een veiligheidsfunctie met het oog op het behouden van hun geschiktheid, kennis en bekwaamheid, voor de desbetreffende functie de noodzakelijke oefening hebben en de noodzakelijke nadere of aanvullende scholing, opleiding en studie volgen;

f. zijn veiligheidszorgsysteem heeft afgestemd op het veiligheidszorgsysteem van de beheerder. Indien de vervoerder tevens beheerder is kan worden volstaan met een veiligheidszorgsysteem voor zowel het vervoer als het beheer.

3. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over het veiligheidszorgsysteem.

Artikel 29 - duur, intrekking en schorsing veiligheidscertificaat

1. Een veiligheidscertificaat is ten hoogste vijf jaar geldig.

2. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen een veiligheidscertificaat schorsen of intrekken, indien het veiligheidszorgsysteem van de vervoerder:

a. niet adequaat door de vervoerder wordt toegepast;

b. niet meer voldoet aan het bepaalde in artikel 28.

3. Een intrekking als bedoeld in het tweede lid vindt niet plaats dan nadat gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur de vervoerder in de gelegenheid hebben gesteld om binnen een door hen te bepalen termijn het

veiligheidssysteem adequaat toe te passen respectievelijk alsnog te voldoen aan het bepaalde in artikel 28.

4. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen nadere regels stellen over de uitvoering van het tweede en derde lid.

Artikel 30 - toegangsovereenkomst

1. Een tussen de beheerder en de vervoerder gesloten toegangsovereenkomst over het gebruik van de door de beheerder toegewezen vervoerscapaciteit bevat in elk geval bedingen over:

a. de door de beheerder te bieden kwaliteit van de lokale spoorweginfrastructuur en

b. de dagen en tijdstippen waarop het vervoer over de lokale spoorweginfrastructuur is toegestaan.

2. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur stellen een beleidskader vast met toewijzingscriteria, dat de beheerder in acht neemt bij de toewijzing van de vervoerscapaciteit, waarbij voorrang wordt gegeven aan de capaciteit die redelijkerwijs nodig is voor de uitvoering van de concessie, bedoeld in artikel 20, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000.

3. Het is verboden de door de beheerder toegewezen vervoerscapaciteit over te dragen of in gebruik te geven aan een andere vervoerder.

4. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen ten behoeve van de toegangsovereenkomst algemene voorwaarden als bedoeld in artikel 231 van Boek 6 van het Burgerlijk Wetboek vaststellen.

[PR30.] In dit artikel wordt het begrip toewijzing van capaciteit gebruikt. Dit wijkt af van het in de spoorwegwet bewust gekozen begrip van capaciteitsverdeling.

[PR31.] In lid 4 wordt geregeld dat de GS de Algemene Voorwaarden vaststelt. Dit lijkt vreemd omdat dit onderdeel is van de overeenkomst tussen beheerder en vervoerder en niet met GS.

[PR32.] Het lijkt verstandig om bij dit artikel aan te geven dat hier wat anders bedoeld wordt dan de Toegangsovereenkomst als bedoeld in de Spoorwegwet. Het hele Europese kader van gereguleerde toegangsrechten is hier immers niet van toepassing.

Artikel 31 - vergunning voor indienststelling spoorvoertuig

1. Het is de vervoerder verboden om met een spoorvoertuig gebruik te maken van een lokale spoorweg zonder vergunning voor indienststelling van gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur.

2. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur verlenen, na de beheerder te hebben gehoord, een vergunning voor indienststelling, indien het spoorvoertuig blijkt een schriftelijke verklaring van de toezichthouder:

a. beschikt over de eigenschappen die noodzakelijk zijn om veilig gebruik te kunnen maken van de desbetreffende spoorweginfrastructuur;

b. geen storingen, buitensporige slijtage of schade aan de desbetreffende spoorweginfrastructuur veroorzaakt;

c. zo gebouwd is dat het gebruik geen schade of gevaar oplevert voor personen of zaken.

3. Een vergunning als bedoeld in het eerste lid kan onder beperkingen worden verleend. Aan een vergunning kunnen voorschriften worden verbonden in het belang van de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweg.

4. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over het tweede en derde lid.

Artikel 32 - vergunning voor wijziging spoorvoertuig

1. Het is de vervoerder verboden om een spoorvoertuig dat aanmerkelijk is gewijzigd in dienst te stellen zonder:

a. een informatiedossier aan gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur over te leggen waarin de wijziging is beschreven en gedocumenteerd en

b. een nieuwe vergunning voor indienststelling, indien gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur op basis van het informatiedossier van oordeel zijn dat een nieuwe vergunning noodzakelijk is, gelet op de omvang van de wijziging dan wel de mogelijke gevolgen daarvan voor de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweg.

2. Van een aanmerkelijke wijziging als bedoeld in het eerste lid is sprake indien de gebruiksmogelijkheden van het spoorvoertuig veranderen door wijziging van de technische of functionele eigenschappen.

3. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over het eerste lid.

[PR33.] Zie opmerking bij artikel 10. In lid 2 suggestie om aanmerkelijk toevoegen: ... de lokale spoorweginfrastructuur **aanmerkelijk** veranderen. Zonder deze toevoeging loopt men het risico dat er in alle gevallen sprake van het verstrekken van een nieuwe vergunning.

[PR34.] Er wordt in dit artikel geen mogelijkheid tot ontheffing geregeld. Is er een ontheffing mogelijk van de artikelen 31 t/m 34 in verband met speciale gevallen?

Artikel 33 - vergunning voor indienststelling bij type goedkeuring

1. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur verlenen de vervoerder op aanvraag een vergunning voor indienststelling voor een type spoorvoertuig.

2. De vergunning, bedoeld in het eerste lid, wordt, na de beheerder te hebben gehoord, uitsluitend verleend indien het type spoorvoertuig blijkens een schriftelijke verklaring van de toezichthouder voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 31, tweede lid.

3. In afwijking van artikel 31, tweede lid, wordt een vergunning voor indienststelling verleend, indien het spoorvoertuig overeenstemt met een type dat is voorzien van een vergunning, als bedoeld in het eerste lid.

4. De overeenstemming met een type blijkt uit een verklaring van overeenstemming die bij de aanvraag voor een vergunning voor indienststelling wordt overgelegd.

5. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen nadere regels stellen over de verklaring van overeenstemming, bedoeld in het vierde lid.

Artikel 34 - onderhoud spoorvoertuig

1. De houder van een vergunning als bedoeld in de artikelen 31 of 33 draagt er zorg voor dat het spoorvoertuig in veilige staat is en zodanig wordt onderhouden dat het spoorvoertuig blijft voldoen aan de eisen, bedoeld in artikel 31, tweede lid.

2. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen het gebruik van een spoorvoertuig verbieden, indien niet voldaan is aan het bepaalde in het eerste lid.

3. Het is verboden te handelen in strijd met het verbod, bedoeld in het tweede lid.

HOOFDSTUK 6. EISEN AAN HET PERSONEEL

Artikel 35 - aanwijzing veiligheidsfunctie

1. De bestuurder van een spoorvoertuig oefent een veiligheidsfunctie uit. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen tevens andere functies als veiligheidsfunctie binnen het lokale spoorwegverkeerssysteem worden aangewezen.

2. Onder een veiligheidsfunctie wordt in dit hoofdstuk verstaan een functie binnen het lokale spoorwegverkeerssysteem die van aanmerkelijke invloed is op de veiligheid van het spoorverkeer over de lokale spoorweg.

<p>[PR35.] In het stelsel van de Spoorwegwet bekleedt niet alleen de machinist een veiligheidsfunctie, maar ook de treindienstleider.</p>

Artikel 36 - benoemingseisen veiligheidsfuncties

1. Een veiligheidsfunctie wordt slechts uitgeoefend door een persoon die:

- a. de leeftijd van achttien jaar heeft bereikt;
- b. de taal die door de verkeersleiding wordt gebruikt voldoende beheerst om de voor de uitoefening van de betrokken functie gebruikelijke procescommunicatie te voeren en te begrijpen;
- c. blijkens een verklaring van een door gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur aangewezen deskundige geen lichamelijke of geestelijke beperkingen heeft die een goede uitoefening van de veiligheidsfunctie belemmeren.

2. Degene die een veiligheidsfunctie bekleedt wordt in ieder geval elke vijf jaar aan een keuring als bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, onderworpen.

3. Indien degene onder wiens gezag een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend, vermoedt dat de betreffende veiligheidsfunctionaris niet langer voldoet aan de eisen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, kan hij van de betreffende functionaris verlangen dat hij een nieuwe verklaring als bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, overlegt.

Artikel 37 - bedrijfspas

1. Degene die bij of krachtens het bepaalde in deze wet gerechtigd is om een veiligheidsfunctie binnen het lokale spoorwegverkeerssysteem uit te oefenen, ontvangt van degene onder wiens gezag hij die functie uitoefent, een bedrijfspas.

2. De houder van de bedrijfspas is verplicht de bedrijfspas op eerste vordering te tonen aan de krachtens hoofdstuk 7 met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze wet belaste personen onderscheidenlijk de met de opsporing van strafbare feiten belaste personen.

3. Bij ministeriële regeling kunnen eisen aan een bedrijfspas worden gesteld.

Artikel 38 - handhaving veiligheidsfunctie

Het is verboden een veiligheidsfunctie binnen het lokale spoorwegverkeerssysteem te doen uitoefenen door een persoon waarvan men weet of redelijkerwijs moet weten dat hij niet voldoet aan de bij of krachtens deze wet aan de uitoefening van de veiligheidsfunctie gestelde eisen.

Artikel 39 - zorgplicht vakbekwaamheid personeel

1. Degene onder wiens gezag een persoon binnen het lokale spoorwegverkeerssysteem een functie uitoefent die van invloed kan zijn op de veiligheid van het verkeer over de lokale spoorweg, draagt er zorg voor dat die persoon daartoe geschikt is en de nodige kennis en bekwaamheid bezit.

2. Het eerste lid is in ieder geval van toepassing op een veiligheidsfunctie als bedoeld in artikel 35.

3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de vakbekwaamheidseisen van een veiligheidsfunctie.

Artikel 40 - verbod verdovende middelen

1. Het is een ieder verboden een veiligheidsfunctie uit te oefenen dan wel op de uitoefening van een zodanige functie toezicht te houden terwijl hij verkeert onder zodanige invloed van een stof, waarvan hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat het gebruik daarvan, al dan niet in combinatie met het gebruik van een andere stof, de vaardigheid tot het uitoefenen van die functie of tot het houden van toezicht

daarop kan verminderen, dat hij niet tot het behoorlijk uitoefenen van die functie of tot het behoorlijk uitoefenen van toezicht op die functie in staat moet worden geacht.

2. Het is een ieder verboden om een veiligheidsfunctie uit te oefenen dan wel op de uitoefening van zodanige functie toezicht te houden na zodanig gebruik van alcoholhoudende drank, dat:

a. het alcoholgehalte van zijn adem bij een onderzoek hoger blijkt te zijn dan tweehonderd-twintig microgram alcohol per liter uitgeademde lucht, dan wel

b. het alcoholgehalte van zijn bloed bij een onderzoek hoger blijkt te zijn dan een halve milligram alcohol per milliliter bloed.

3. Het is een verboden een veiligheidsfunctie te doen uitoefenen dan wel op de uitoefening van zodanige functie toezicht te doen houden door een persoon waarvan men weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat deze verkeert in een toestand als bedoeld in het eerste of tweede lid.

4. Op de eerste vordering van bij of krachtens deze wet of artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering met de opsporing van strafbare feiten belaste ambtenaren zijn personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen dan wel op de uitoefening van zodanige functie toezicht houden, of daartoe aanstalten maken, verplicht hun medewerking te verlenen aan een voorlopig onderzoek van uitgeademde lucht en daartoe volgens door die ambtenaar te geven aanwijzingen ademlucht te blazen in een door die ambtenaar aangewezen apparaat.

5. Dit artikel is niet van toepassing voor zover artikel 8 van de Wegenverkeerswet 1994 van toepassing is.

[PR36.] ProRail vraagt zich of het hier niet logisch is om dynamisch te verwijzen naar de spoorwegwet, waarin precies hetzelfde wordt geregeld.

HOOFDSTUK 7. TOEZICHT EN HANDHAVING

Artikel 41 - aanwijzing toezichthouder

1. Met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze wet bepaalde zijn belast de bij besluit van gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur aangewezen personen.

2. Indien er sprake is van een lokale spoorweg die direct verbonden is met een krachtens artikel 2, eerste en tweede lid, van de Spoorwegwet, aangewezen hoofdspoorweg en er over deze verbinding een doorgaande dienst plaatsvindt, zijn ten aanzien van deze verbinding, in afwijking van het eerste lid, met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze wet bepaalde, belast de bij besluit van Onze Minister aangewezen personen.

3. Indien de zorgplicht ten aanzien van een lokale spoorweg op grond van artikel 4 berust bij meer dan een bestuursorgaan, stemmen de betreffende bestuursorganen de besluiten, bedoeld in het eerste lid, op elkaar af opdat ten aanzien van die spoorweg dezelfde personen worden belast met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze wet bepaalde.

4. De in het eerste en tweede lid bedoelde personen kunnen niet tevens werkzaam zijn onder verantwoordelijkheid van een beheerder of vervoerder.

5. De in het eerste en tweede lid bedoelde personen hebben mede tot taak het afgeven van een schriftelijke verklaring, als bedoeld in de artikelen 8-9, tweede lid, 18, tweede lid, 27, tweede lid, 31, tweede lid en 33, tweede lid.

6. De artikelen 5:12 tot en met 5:20 van de Algemene wet bestuursrecht zijn van overeenkomstige toepassing ten aanzien van de personen, bedoeld in het eerste lid, indien zij de in het vijfde lid genoemde taak uitvoeren.

[PR37.] Belangrijk is dat, net zoals in het stelsel van de Spoorwegwet, geborgd wordt dat de toezichthouder onafhankelijk is. Het feit dat een toezichthouder ook verbonden is aan een commerciële partij kan mogelijk belangenconflicten en integriteitproblemen opleveren.

Artikel 42 - last onder bestuursdwang

Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur zijn bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

Artikel 43 - bestuurlijke boete

1. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen een bestuurlijke boete opleggen ter zake van overtreding van de artikelen 9, eerste lid, 10, eerste lid, 12, eerste lid, ~~13~~ 14, derde lid, 24, tweede lid, 25, derde lid, 27, zevende lid, 28, eerste en tweede lid, 31, eerste lid, 32, eerste lid, 34, eerste en derde lid, 36, eerste en tweede lid, 37 tweede lid, 38, 48, tweede lid, alsmede ter zake van overtreding van de krachtens de artikelen 25, eerste en tweede lid, 28, derde lid, 32, derde lid en 39, derde lid, vastgestelde voorschriften, voor zover die overtreding uitdrukkelijk als beboetbaar feit is aangemerkt.

2. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de uitoefening van de bevoegdheid, bedoeld in het eerste lid.

3. De boete die ten hoogste voor een beboetbaar feit kan worden opgelegd, is indien begaan door:

a. een natuurlijk persoon, niet zijnde een onderneming, gelijk aan de geldsom van ten hoogste € 5700,-;

b. een onderneming, gelijk aan de geldsom van ten hoogste € 225.000,-.

4. De hoogte van de bestuurlijke boete is in ieder geval afgestemd op de omzet van een onderneming indien de overtreder een onderneming is.

5. Indien de gegevens omtrent de omzet van een onderneming, bedoeld in het vierde lid, niet aan gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur beschikbaar zijn gesteld, kunnen gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur aan degene aan wie de boete wordt opgelegd verzoeken deze gegevens binnen een door hen te stellen termijn te verstrekken. Indien de betrokkene niet binnen de gestelde termijn voldoet aan dit verzoek, is de hoogte van de boete gelijk aan het maximale boetebedrag, bedoeld in het derde lid, onderdeel b.

6. De in het derde lid genoemde bedragen kunnen elke twee jaar, met ingang van 1 januari van een jaar, bij algemene maatregel van bestuur worden aangepast aan de ontwikkeling van de consumentenprijsindex sinds de vorige aanpassing van deze bedragen. Bij deze aanpassing wordt het geldbedrag van op een veelvoud van € 5,- naar beneden afgerond.

[PR38.] Het is niet helemaal duidelijk waar de overtredingen uit lid 1 als beboetbaar feit worden aangemerkt.

Artikel 44 - opsporing

1. Met de opsporing van de bij of krachtens deze wet strafbaar gestelde feiten zijn, onverminderd artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering, belast de krachtens artikel 41, eerste of tweede lid, aangewezen personen.
2. Met de opsporing van de bij of krachtens deze wet strafbaar gestelde feiten zijn voorts belast de met betrekking tot deze wet krachtens artikel 17, eerste lid, onderdeel 2^o, van de Wet op de economische delicten aangewezen ambtenaren.
3. De personen, bedoeld in het eerste en tweede lid, zijn tevens belast met de opsporing van de feiten, strafbaar gesteld in de artikelen 179 tot en met 182 en 184 van het Wetboek van Strafrecht, voor zover deze feiten betrekking hebben op een bevel, vordering of handeling, gedaan of ondernomen door henzelf.

Artikel 45 - strafbare feiten

1. Overtreding van de artikelen 14, eerste lid, onderdelen c en d, 40, vierde lid, alsmede overtreding van de krachtens artikel 25, eerste en tweede lid, vastgestelde voorschriften, voor zover die overtreding daarbij uitdrukkelijk als strafbaar feit is aangemerkt, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie.
2. Overtreding van artikel 15, eerste lid, onderdelen a en b wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van de derde categorie.
3. Overtreding van de artikelen 40, eerste tot en met derde lid, 46, derde lid en 47, tweede, zesde, achtste en negende lid, wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste een jaar of geldboete van de vierde categorie.
4. Bij veroordeling van een persoon die een veiligheidsfunctie uitoefent, wegens overtreding van artikel 40, eerste of tweede lid, kan hem de bevoegdheid tot het uitoefenen van die functie voor ten hoogste vijf jaren worden ontzegd.
5. Bij veroordeling van een persoon die een veiligheidsfunctie uitoefent, wegens overtreding van het bepaalde krachtens deze wet, kan hem in die gevallen waarin dit bij algemene maatregel van bestuur is bepaald, de bevoegdheid tot het uitoefenen van die functie voor ten hoogste twee jaar worden ontzegd.
6. De feiten strafbaar gesteld bij dan wel krachtens de in het eerste en tweede lid bedoelde bepalingen zijn overtredingen. De in het derde lid strafbaar gestelde feiten zijn misdrijven.

Artikel 46 - onderzoek verdovende middelen

1. Een van de bij of krachtens artikel 44 van deze wet of artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering met de opsporing van strafbare feiten belaste ambtenaren, kan een in artikel 40, eerste lid, bedoelde persoon van wie, uit het in artikel 40, vierde lid, bedoelde onderzoek of op andere wijze, naar het oordeel van die ambtenaar gebleken is dat hij onder zodanige invloed van het gebruik van een stof als bedoeld in artikel 40, eerste lid, verkeert, dat hij onvoldoende in staat is

een veiligheidsfunctie uit te oefenen dan wel op de uitoefening van zodanige functie toezicht te houden, een verbod opleggen tot het uitoefenen van die functie of tot het houden van toezicht daarop, voor de tijd gedurende welke redelijkerwijs verwacht mag worden dat deze toestand zal voortduren tot ten hoogste vierentwintig uur. De eerste volzin is van overeenkomstige toepassing op degene die aanstalten maakt een veiligheidsfunctie te gaan uitoefenen dan wel op de uitoefening van zodanige functie toezicht te houden.

2. De ambtenaar die een verbod als bedoeld in het eerste lid oplegt, legt dit vast in een beschikking die het tijdstip van ingang en de duur van het verbod bevat.

3. 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 47 - medewerking persoon aan onderzoek artikel 40

1. Bij verdenking dat een persoon heeft gehandeld in strijd met artikel 40, eerste, tweede of derde lid, kan de in artikel 46, eerste lid, bedoelde ambtenaar hem bevelen zijn medewerking te verlenen aan een onderzoek als bedoeld in artikel 40, tweede lid, onderdeel a.

2. Degene aan wie het in het eerste lid bedoelde bevel is gegeven, is verplicht ademlucht te blazen in een voor het onderzoek bestemd apparaat en gevolg te geven aan alle door de betrokken ambtenaar ten dienste van het onderzoek gegeven aanwijzingen.

3. De in het tweede lid genoemde verplichtingen gelden niet voor de verdachte van wie aannemelijk is, dat het verlenen van medewerking aan een ademonderzoek voor hem om bijzondere geneeskundige redenen onwenselijk is.

4. In het geval, bedoeld in het derde lid, dan wel indien de medewerking van de verdachte niet heeft geleid tot een voltooid ademonderzoek, kan de betrokken ambtenaar de verdachte vragen of hij zijn toestemming geeft tot het verrichten van een onderzoek als bedoeld in artikel 40, tweede lid, onderdeel b. Gelijke bevoegdheid heeft de betrokken ambtenaar, indien het vermoeden bestaat dat de verdachte onder invloed van een andere in artikel 40, eerste lid, bedoelde stof dan alcoholhoudende drank verkeert.

5. Indien de verdachte zijn op grond van het vierde lid gevraagde toestemming niet verleent, kan de officier van justitie, een hulpofficier van justitie of een van de daartoe bij regeling van Onze Minister van Justitie aangewezen ambtenaren, aangesteld voor de uitvoering van de politietaak, hem bevelen zich te onderwerpen aan een bloedonderzoek.

6. Degene wie is bevolen zich aan een bloedonderzoek te onderwerpen, is verplicht aan dit bevel gevolg te geven en zijn medewerking te verlenen. Hem wordt door een arts zoveel bloed afgenomen als voor het onderzoek noodzakelijk is.

7. De in het zesde lid genoemde verplichtingen gelden niet voor de verdachte van wie aannemelijk is, dat afname van bloed bij hem om bijzondere geneeskundige redenen onwenselijk is.

8. De krachtens het zevende lid van de in het zesde lid genoemde verplichtingen vrijgestelde personen zijn verplicht mee te werken aan een door de officier van justitie, door een hulpofficier van justitie of door een van de daartoe bij regeling van Onze Minister van Justitie aangewezen ambtenaren, aangesteld voor de uitvoering van de politietaak, bevolen onderzoek ten einde op andere wijze dan

door bloed- of ademonderzoek het gebruik van de in artikel 40, eerste lid, bedoelde stoffen of het in artikel 40, tweede lid, onderdeel b, genoemde gehalte vast te stellen.

9. Indien de verdachte niet in staat is zijn wil kenbaar te maken, kan hem met toestemming van de officier van justitie, een hulpofficier van justitie of een van de daartoe bij regeling van Onze Minister van Justitie aangewezen ambtenaren, aangesteld voor de uitvoering van de politietaak, door een arts de in het zesde lid bedoelde hoeveelheid bloed worden afgenomen, tenzij aannemelijk is dat dit bij hem om bijzondere geneeskundige redenen onwenselijk is. Een onderzoek van het bloed vindt niet plaats dan nadat de verdachte in de gelegenheid is gesteld zijn toestemming daartoe te geven. Zo nodig kan hem overeenkomstig het vijfde lid worden bevolen zijn medewerking te verlenen. De verdachte aan wie een zodanig bevel is gegeven, is verplicht zijn medewerking te verlenen. Indien de verdachte weigert zijn medewerking te verlenen, wordt het bloedmonster vernietigd.

10. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld over de wijze van uitvoering van artikel 40, vierde lid, en van dit artikel. Deze regels kunnen mede betrekking hebben op de mogelijkheid tot het doen verrichten van een tegenonderzoek. Bij regeling van Onze Minister van Justitie worden in de bij die algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen voorschriften ter uitvoering van die regels vastgesteld.

HOOFDSTUK 8. OVERIGE BEPALINGEN

Artikel 48 - informatievoorziening

1. Vervoerders en beheerders zijn verplicht gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur mondeling, schriftelijk of op andere door gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur te bepalen wijze, alle bij hen berustende gegevens te verstrekken van en inzage te geven in boeken en bescheiden die betrekking hebben op het gebruik of beheer van de lokale spoorweginfrastructuur, voor zover gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur dat redelijkerwijs voor de vervulling van hun taken nodig achten.

2. Degene van wie krachtens het eerste lid gegevens worden verlangd is op de door gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur aan te geven wijze en binnen de door hen te bepalen termijn verplicht deze volledig en naar waarheid te verstrekken. Degene van wie inzage wordt verlangd is verplicht deze ongestoord te verlenen.

3. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur gebruiken de gegevens of inlichtingen uitsluitend voor de uitvoering van hun taken en bevoegdheden krachtens deze wet.

Artikel 49 - beroep in eerste aanleg

In afwijking van artikel 8:7 van de Algemene wet bestuursrecht is voor beroepen tegen besluiten op grond van deze wet, met uitzondering van besluiten op grond van artikel 12, de rechtbank te Rotterdam bevoegd.

HOOFDSTUK 9. SLOTBEPALINGEN

Artikel 50 - wijziging Spoorwegwet

De Spoorwegwet wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2 komt te luiden:

Artikel 2

1. Deze wet is van toepassing op de als zodanig bij koninklijk besluit aangewezen hoofdspoorwegen alsmede op bijzondere spoorwegen.
2. Een spoorweg wordt als hoofdspoorweg aangewezen, indien:
 - a. de spoorweg uitsluitend of overwegend bestemd is voor het verrichten van openbaar personenvervoer of goederenvervoer ten behoeve van internationale, nationale of regionale verbindingen en
 - b. de Staat rechthebbende is ten aanzien van de spoorweg.
3. Bijzondere spoorwegen zijn de niet als hoofdspoorweg of lokale spoorweg, bedoeld in artikel 3, tweede lid, van de Wet lokaal spoor, aangewezen spoorwegen.
4. Indien ten aanzien van een hoofdspoorweg niet meer wordt voldaan aan de in het tweede lid vervatte eisen, wordt de aanwijzing als hoofdspoorweg ingetrokken.
5. Een besluit op grond van het eerste of vierde lid wordt in het Staatsblad geplaatst.

[PR39.] In dit artikel wordt geregeld dat al het spoor dat niet aangewezen is als lokaal of hoofdspoor, bijzonder spoor wordt. Het wordt niet duidelijk waar bijzonder spoor dan precies over gaat. Gaat het dan om de spoorwegen in de zin van de Spoorwegwet 1875 (Nijmegen-Kranenburg, Roermond-Dalheim) en de niet als hoofdspoor aangewezen raccordementen? Ook is er in het wetsvoorstel niet voorzien in een KB Bijzonder spoor. In de huidige spoorwegwet worden geen eisen gesteld aan bijzonder spoor. Moet de Spoorwegwet of deze wet dan nog aangevuld worden ten aanzien van bijzondere spoorwegen?

[PR40.] Door V&W is aangegeven² dat "de oude wet- en regelgeving verworden is tot een complex dat versnipperd, verouderd, te gedetailleerd en te ingewikkeld is en dat weinig ruimte tot technologische vernieuwing laat. Het huidige wettelijk kader is (...) uitgegroeid tot een complex geheel van uiteenlopende voorschriften"³. Opvallend is dat deze historische spoorse wetgeving niet wordt ingetrokken met voorliggend wetsvoorstel, maar van kracht blijft (enkel de

² In OVW-bijeenkomst wet- en regelgeving lokaal spoorwegen van 22 juni, zie verslag nummer OVW 2010/0372.

³ Spoorwegwet (1875), Locaalspoor- en Tramwegwet (1900), Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen (1917), Wet Zwerfstroomen (1924), Reglement zwerfstroomen (1924), Algemeen reglement voor de dienst op de hoofd- en locaalspoorwegen (RDHL) (1977), Reglement op de raccordementen (1966), Tramwegreglement (1920), Metroreglement (1981).

werkingsfeer wordt beperkt). Het is niet duidelijk welke (oude) wetgeving nu gaat gelden voor welke spoorwegen. Uit het voorliggende wetsvoorstel blijkt overigens dat al het spoor dat niet aangewezen is als lokaal of hoofdspoor, aangewezen wordt als bijzonder spoor, maar het tegelijkertijd niet duidelijk wordt wat daar onder valt. ProRail stelt voor om in lijn met uitingen van de wetgever⁴ alle oude wetgeving op te schonen en middels dit wetsvoorstel expliciet in te trekken.

[PR41.] Artikel 2 lid 2 van de Spoorwegwet wordt met dit wetsvoorstel aangepast. Eerder heeft ProRail in de uitvoeringstoets CIRES wetsvoorstel tranche I een opmerking gemaakt over het rechthebbende criterium (zie onder). Deze opmerking wordt ook in dit wetsvoorstel niet verbeterd.

Bron: uitvoeringstoets ProRail wetsvoorstel CIRES tranche I, opmerking bij artikel 124:

“In dit wetsvoorstel is geen wijziging opgenomen voor artikel 124 spoorwegwet. Wij zijn van mening dat dit artikel wel aangepast moet worden op een aantal onderdelen:

- Art. 124 lid 2 Spoorwegwet bepaalt dat spoorwegen als hoofdspoorwegen worden aangewezen, indien RIT of (nu) ProRail rechthebbende is t.a.v. deze spoorwegen. Zowel in de Juridisch Technische Toets als in het CIRES project 50 verbeterpunten is door ProRail het punt ingebracht dat het al of niet rechthebbend zijn t.a.v. spoorweginfrastructuur op zichzelf niet het criterium is voor kwalificatie van die spoorweginfrastructuur als hoofdspoorweginfrastructuur. ProRail ziet hier niet op eventuele strijd tussen art. 2 lid 5 en art. 124 lid 2, maar op een oneigenlijk criterium t.a.v. aanwijzing als hoofdspoorweg.
- Volgens ons kan de situatie zich voordoen dat bijvoorbeeld de Hanzelijn straks niet als hoofdspoorwegen kan worden aangemerkt en niet onder de scope van de spoorwegwet valt. (relatie met artikel 125)
- Er wordt in tweede lid een datum genoemd die in het verleden ligt. Is het artikel niet meer geldig of wordt het aangepast.”

B

De paragraafaanduiding na artikel 93 komt te luiden:

§ 9. Bepalingen inzake bijzondere spoorwegen

C

In artikel 94 wordt “bijzondere en lokale spoorwegen” vervangen door: bijzondere spoorwegen.

D

In artikel 95 wordt “bijzondere of lokale spoorweg” vervangen door: bijzondere spoorweg.

⁴ O.a. in de OVV-bijeenkomst van 22 juni en Memorie van Toelichting bij Spoorwegwet 2005, Tweede Kamer, vergaderjaar 2000–2001, 27 482, nr. 3, p. 74/75.

Artikel 51 - wijziging Spoorwegwet 1875

Aan artikel 69 van de Spoorwegwet 1875 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Deze wet is niet van toepassing op lokale spoorwegen, aangewezen krachtens artikel 3, tweede lid, van de Wet lokaal spoor.

Artikel 52 - wijziging Locaalspoor- en Tramwegwet

Aan artikel 1 van de Wet van 9 juli 1900, houdende nadere regeling van den dienst en het gebruik van spoorwegen, waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd (Stb. 118) wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. Deze wet is niet van toepassing op lokale spoorwegen, aangewezen krachtens artikel 3, tweede lid, van de Wet lokaal spoor.

[PR42.] ProRail is beheerder van de locaalspoorwegen Boxtel-Veghel en Nieuw Amsterdam Schoonebeek (in onbruik geraakt). Uit dit wetsvoorstel wordt niet duidelijk onder welk wettelijk regime deze lijnen gaan vallen.

[PR43.] ProRail is beheerder van de volgende (in onbruik geraakte) spoorwegen die onder het regime van de Spoorwegwet 1875 vallen: Roermond – Vlodrop grens, Santpoort Noord – IJmuiden en Nijmegen – Nijmegen grens. Voor ProRail is onduidelijk of deze spoorwegen ook onder het regime van de Wet lokaal spoor gaan vallen.

[PR44.] ProRail is beheerder van de volgende (in onbruik geraakte) spoorwegen waarop het Reglement op de Raccordementen 1966 van toepassing is: Dordrecht (industrieterrein De Staart), Alphen aan den Rijn (industrieterrein Rijkhaven) en Almelo (Dollegoor). Voor ProRail is onduidelijk of deze spoorwegen ook onder het regime van de Wet lokaal spoor gaan vallen.

[PR45.] Voor wat betreft de SUNIJ-lijn is door het ministerie besloten dat deze voorlopig nog onder beheer van ProRail valt⁵. V&W verwacht dat Bestuur Regio Utrecht het beheer en onderhoud van de SUNIJ-lijn in december 2010 van ProRail zal overnemen. Tot dit definitief is gebeurd en de SUNIJ-lijn onder de Wet lokaal spoor gaat vallen, zal ProRail ook beheerder zijn in de zin van Wet lokaal spoor.

⁵ Beschikking Staatssecretaris V&W van 15 december 2009 betreffende Intrekking concessies SUNIJ-lijn, kenmerk V&W/DGMO-2009/12348. ProRail is gelijktijdig met brief geïnformeerd (kenmerk V&W/DGMO-2009/11752)

[PR46.] Ook hier geldt de redenering bij de wijziging van artikel 2 spoorwegwet: Opvallend is dat de historische spoorse wetgeving niet wordt ingetrokken zoals altijd de bedoeling was, maar van kracht blijft (enkel de werkingsfeer wordt beperkt). Het is niet duidelijk welke (oude) wetgeving nu gaat gelden voor welke spoorwegen. Is dat voor bijzondere spoorwegen? Wanneer kunnen we een aanvulling op de Spoorwegwet 2005 t.a.v. bijzondere spoorwegen verwachten? Wat gebeurt er met Rdhl, Rrac etc.? Het in stand houden van deze oude wetgeving kan verwarrend werken. ProRail stelt dan ook voor, om in lijn met eerdere uitingen van de wetgever alle oude wetgeving expliciet in te trekken.

Artikel 53 - wijziging Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen

Na artikel 1 van de Wet van 15 december 1917, houdende voorschriften omtrent aanleg en instandhouding van spoorwegen, waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd, op wegen niet onder beheer van het Rijk wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1a

Deze wet is niet van toepassing op lokale spoorwegen, aangewezen krachtens artikel 3, tweede lid, van de Wet lokaal spoor.

Artikel 54 - wijziging Wet zwerfstroomen

Artikel 1 van de Wet van 1 november 1924, houdende wettelijke maatregelen tegen aantasting van metalen voorwerpen in den bodem door zwerfstroomen, afkomstig van de spoorstaven elektrische spoor- en tramwegen wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt een aanduiding "1." geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Deze wet is niet van toepassing op lokale spoorwegen, aangewezen krachtens artikel 3, tweede lid, van de Wet lokaal spoor.

[PR47.] Ook van deze wet heeft de wetgever eerder aangegeven dat deze in veel opzichten verouderd en technisch van aard is⁶. ProRail vraagt zich waarom deze wet nog in stand wordt gehouden, aangezien dit onderwerp op Europees vlak afdoende is geregeld en ook de technische eisen t.a.v. zwerfstroomen in de Regeling Infrastructuur geschrapt gaan worden.

⁶ Memorie van Toelichting bij Spoorwegwet 2005, Tweede Kamer, vergaderjaar 2000–2001, 27 482, nr. 3, p. 74/75.

Artikel 55 - wijziging Wet op de economische delicten

Artikel 1 van de Wet op de economische delicten wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder 1^o wordt in de alfabetische rangschikking ingevoegd: de Wet lokaal spoor, artikel 48, tweede lid;
2. Onder 4^o wordt in de alfabetische rangschikking ingevoegd: de Wet lokaal spoor, de artikelen 26, eerste lid, onderdelen a en c, 27, zevende lid, 31, eerste lid, 32, eerste en derde lid, 34, eerste en derde lid, 36, eerste en tweede lid, en 39, eerste lid;

Artikel 56 - wijziging Burgerlijk Wetboek

In titel 1 van Boek 8, wordt artikel 3b als volgt gewijzigd:

1. Aan het slot van onderdeel b wordt, onder vervanging van de puntkomma door een komma, toegevoegd: dan wel artikel 1, onder j, van de Wet lokaal spoor;.
2. Aan het slot van onderdeel c wordt, onder vervanging van de punt door een komma, toegevoegd: dan wel de beheerder, bedoeld in artikel 1, onder a, van de Wet lokaal spoor;.
3. Aan het slot van onderdeel d wordt, onder vervanging van de punt door een komma, toegevoegd: dan wel de vervoerder, bedoeld in artikel 1, onder k, van de Wet lokaal spoor.

Artikel 57 - wijziging Wet bestuursrechtspraak bedrijfsorganisatie

De Wet bestuursrechtspraak bedrijfsorganisatie wordt als volgt gewijzigd:

In de bijlage wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

20. Wet lokaal spoor, met uitzondering van artikel 12 van die wet.

Artikel 58 - overgangsrecht

Artikel 14 is van toepassing op bouwwerken waarvoor bij inwerkingtreding van dat artikel nog geen bouwvergunning op grond van artikel 40 van de Woningwet is verleend.

[PR48.] ProRail vraagt zich ook af of overgangsrecht nodig is voor artikel 9 (vergunning voor ingebruikname infra), 12 (vergunning omgevingsregime) en 31 (vergunning voor indienststelling spoorvoertuigen).

Artikel 59 - inwerkingtreding

ProRail

De artikelen van deze wet treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Artikel 60 - citeertitel

Deze wet wordt aangehaald als: Wet lokaal spoor.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Prorail heeft geen specifieke opmerkingen bij de Memorie van Toelichting