

MEMO



opgesteld door : N. van Paridon
datum opgesteld : 28 juli 2010
aan : Ministerie van Verkeer en Waterstaat
onderwerp : Consultatieronde Wet lokaal spoor

Geachte mevrouw, mijnheer,

In aanvulling op de vragen van de internetconsultatieronde betreffende de Wet lokaal spoor, voegen wij deze bijlage toe.
In deze bijlage staan onze antwoorden toegelicht en stelt Stadsregio Amsterdam aanvullende vragen.

Met vriendelijke groet,

N. van Paridon
Hoofd afdeling openbaar vervoer

MEMO

1. De nieuwe wetgeving creëert een grote verschuiving in de verhoudingen tussen Stadsregio Amsterdam, Gemeente Amsterdam en GVB. Er komen nu expliciet meer en nieuwe verantwoordelijkheden bij de Stadsregio Amsterdam te liggen. Met het dragen van meer verantwoordelijkheden ontstaat ook een groter risico op het krijgen van claims. Het is wenselijk dergelijke risico's te kunnen spreiden. De BDU als enkele financieringsbron wordt gezien als een beperking van de mogelijkheden tot het spreiden van de risico's.
Dit financiële aspect wordt niet besproken in de wet.
 - a. Worden deze gevolgen erkend en opgenomen in de Memorie van Toelichting?
 - b. Zal de BDU hierop worden aangepast?
2. De positie van de eigenaar van lokaal spoor wordt niet verwoord in het wetsvoorstel.
 - a. Kunt u toelichten hoe u de rol van de eigenaar binnen de nieuwe wetgeving ziet?
3. Artikel 3 spreekt over bij koninklijk besluit aangewezen lokale spoorwegen.
 - a. Wanneer wordt een spoorweginfrastructuur als zodanig aangewezen?
 - b. Kan het Ministerie inzicht verschaffen in de te benoemen/reeds benoemde lokaalspoorwegen?
4. De titel van artikel 5 doet vermoeden dat de daaropvolgende tekst de **zorg** voor lokale spoorweginfrastructuur betreft. In lid 1 wordt echter alleen gesproken over de **aanleg** van de lokale spoorweginfrastructuur zelf.
 - a. Wordt in lid 1 niet bedoeld "aangelegd en beheerd"?
5. In artikel 8 wordt gesproken over de gedoogplicht van een ieder voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur, onverminderd het recht van de wegbeheerder en van rechthebbenden op schadevergoeding. Tevens wordt in lid 2 gesproken over de verplichting van de rechthebbende op de lokale spoorweginfrastructuur en de wegbeheerder om 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.
 - a. Een dergelijke wettelijke gedoogplicht komt niet veel voor. De Telecommunicatiewet kent wel een gelijksoortige gedoogplicht, maar daarin zijn tevens regels gesteld omtrent de eventuele vergoeding van schade als gevolg van de werking van de gedoogplicht. Wat betekent het dat deze hier niet in zijn opgenomen?
 - b. In de artikelsgewijze toelichting bij het artikel staat dat voor de rechthebbende voldoende rechtsbeschermingmogelijkheden openstaan om eventuele schade ten gevolge van de gedoogplicht te verhalen. Kunt u toelichten welke rechtsbeschermingmogelijkheden u bedoelt?
6. In artikel 10 staat de regelgeving omtrent vernieuwing, verbetering of wijziging van de lokale spoorweginfrastructuur.
 - a. Wat zegt de nieuwe wet omtrent verwijdering, afbreuk of verlegging van lokale spoorweginfrastructuur?

MEMO

7. In artikel 12 worden regels gesteld omtrent werkzaamheden op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg. Hierin wordt verwezen naar een profiel. De Stadsregio Amsterdam vindt dat een dergelijk profiel noodzakelijk is op centraal niveau.
 - a. Deelt het Ministerie deze zienswijze?
8. Artikel 15 lid 1 onder c sluit uit dat iemand zich mag bevinden op of langs een voor personen afgesloten lokale spoorweg.
 - a. Is deze bepaling ook van toepassing op vrijliggend lokaal spoor, dat is afgesloten van de weg middels markeringen of anderszins? Met andere woorden wat is de definitie van "voor personen afgesloten"?
9. In artikel 30 tweede lid wordt gesteld dat het DB een beleidskader met toewijzingscriteria vaststelt ten aanzien van de vervoerscapaciteit. Een beheerder dient deze in acht te nemen. Stadsregio Amsterdam is van mening dat dergelijke toewijzingscriteria op centraal niveau belangrijk is.
 - a. Wanneer moet een dergelijk beleidskader met toewijzingscriteria worden vastgesteld?
 - b. Deelt het Ministerie de zienswijze dat dergelijke toewijzingscriteria op centraal niveau nodig zijn?
 - c. Is deze regeling ook van toepassing op de voorrang voor de capaciteit die redelijkerwijs nodig is voor de uitvoering van de concessie ten opzichte van niet-rail gebonden vervoer dat over het lokaal spoor zou kunnen rijden?
 - d. Staat de mogelijkheid van bezwaar en beroep open tegen artikel 30 tweede lid?
10. Artikel 36 stelt dat het DB een deskundige aanwijst ter beoordeling van de lichamelijke of geestelijke gesteldheid van een persoon die een veiligheidsfunctie uitoefent.
 - a. De Stadsregio Amsterdam is van mening dat een dergelijke verantwoordelijkheid bij de vervoerder ligt en stelt voor dat deze bepaling ook gedelegeerd mag worden.
11. Blijkens artikel 40 lijkt de nieuwe wet toe te staan dat een ieder die een veiligheidsfunctie uitvoert, toegestaan is tot een maximum nuttiging van alcohol, namelijk tot tweehondertwintig microgram alcohol per liter uitgeademde lucht.
 - a. De Stadsregio Amsterdam is van mening dat bij het uitoefenen van een veiligheidsfunctie überhaupt geen alcohol in het geding mag zijn en stelt voor dit artikel zodanig aan te passen.
12. Op basis van artikel 41 wijst het DB een toezichthouder aan. De toezichthouder is niet alleen belast met het toezicht op de naleving, maar heeft ingevolge dit wetsvoorstel ook nog een aantal andere taken. Middels een schriftelijke verklaring geven zij op grond van de voorgestelde artikelen 9 tweede lid, 18 tweede lid, 27 tweede lid, 31 tweede lid en 33 tweede lid aan of de infrastructuur, de veiligheidszorgsystemen van de beheerorganisatie en de vervoerder en het materieel van de vervoerder aan de in dit wetsvoorstel gestelde eisen voldoen.

MEMO

Op grond van het voorgestelde tweede lid van artikel 9 toetst de toezichthouder ten behoeve van het vergunningverlenende bestuursorgaan of de verschillende subsystemen zodanig functioneren dat de nieuw aangelegde spoorweginfrastructuur als één veilig geïntegreerd geheel werkt en voldoet aan de eisen bij of krachtens de artikelen 5 en 6 van het wetsvoorstel.

Het vierde lid van artikel 9 opent de mogelijkheid om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen omtrent de toetsing door de toezichthouder en de eisen aan de door hem af te leggen schriftelijke verklaring over de nieuw aangelegde spoorweginfrastructuur.

De wet voorziet niet in een toetsingskader.

- a. Hoe weet de beheerder of vervoerder waar de toezichthouder zijn toetsing op baseert?
- b. Stadsregio ziet de noodzaak voor een dergelijk toetsingskader op centraal niveau. Deelt het Ministerie deze mening?

13. Er staan in de wettekst nog tekstuele wijzigingen die aanvaard dienen te worden. Kan het Ministerie aangeven hoe de tekst bedoeld is?

- a. Het betreft ten minste Artikel 41 vijfde lid, artikel 43 eerste lid en de paginanummering.

14. De nieuwe wetgeving stelt dat het DB van de Stadsregio Amsterdam diverse vergunningen en een veiligheidscertificaat afgeeft.

- a. Binnen de kaders van welke regelgeving stellen decentrale overheden dergelijke vergunningen en certificaten op?

De Memorie van Toelichting omschrijft in hoofdstuk I, algemeen deel, in paragraaf 9 de administratieve lasten. In deze toelichting wordt niet gesproken over de gevolgen van het uitgeven van vergunningen.

- b. Wordt de Memorie van Toelichting aangevuld met een omschrijving van de administratieve lasten die voort kunnen komen uit bezwaren en beroep naar aanleiding van het uitgeven van vergunningen?

15. In het huidige wetsvoorstel is een beperkte overgangsregeling opgenomen.

- a. Wat kunt u over de ingangsdatum van het wetsvoorstel zeggen?
- b. Kunt u bevestigen dat lopende aanleg-, vernieuwings- en materieelprojecten niet gewijzigd dienen te worden als gevolg van de wetswijziging?
- c. Begrijpen wij goed dat in de volgende gevallen de vergunning voor ingebruikneming van infrastructuur (artikel 9) of de vergunning voor indienststelling spoorvoertuig (artikel 31) door het DB van de Stadsregio Amsterdam uitgegeven zal moeten worden; ondanks dat het proces reeds onder regie van de gemeente in een eerder stadium is gestart?
 - i. Renovatie Oostlijn (ROL) – vervangingsonderhoud metro; gedelegeerd opdrachtgeverschap van Stadsregio Amsterdam aan gemeente Amsterdam. Uitgevoerd onder regie van gemeente Amsterdam; start project 2005; voorziene oplevering eind 2012.
 - ii. Noord-Zuid lijn (NZL) – aanleg noord-zuid lijn; huidige opdrachtgever gemeente Amsterdam; uitgevoerd onder regie van gemeente Amsterdam; start project 1996; voorziene oplevering 2017.

MEMO

- iii. Project AMSYS (aanschaf nieuw materieel en beveiligingssysteem) – opdrachtgever gemeente Amsterdam. Subsidieverlener Stadsregio Amsterdam; start project medio 2008; voorziene oplevering 2012-2017.
- d. Onderkend u dat de Stadsregio voor onvoorziene gebeurtenissen geplaatst kan worden vanwege het feit dat bouwwerken, ontworpen en uitgevoerd door derden door de Stadsregio Amsterdam geaccepteerd en gecertificeerd moeten worden; dat de Stadsregio Amsterdam hierdoor niet vanzelfsprekend bij het proces van veiligheids-eisen en overige proceskeuzes betrokken kon zijn; en daarom zonder enige betrokkenheid verantwoordelijkheid moet nemen voor het werk van derden? (zoals omschreven in de projecten onder punt c.)