

Vergaderjaar 2012–2013

33 324

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

Nr. 7

NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 6 maart 2013

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de begripsbepaling «lokale spoorweg» wordt «artikel 2, tweede lid» vervangen door: artikel 2, eerste lid.

2. De begripsbepaling «lokaal spoorwegverkeerssysteem» wordt op de juiste plaats in de alfabetische volgorde ingevoegd.

3. De begripsbepaling «lokale spoorweginfrastructuur» komt te luiden: de elementen, bedoeld in artikel 2, vijfde lid.

4. In de begripsbepalingen «richtlijn 95/18/EG», «richtlijn 2007/59/EG» en «richtlijn 2008/57/EG» vervalt telkens «nr.».

5. De begripsbepaling «richtlijn 2001/14/EG» komt te luiden: richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (PbEG 2001, L 75).

6. De begripsbepaling «richtlijn 2004/49/EG» komt te luiden: richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de 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 (PbEG 2004, L 164).

7. De punt aan het einde van de begripsbepaling «richtlijn 2008/57/EG» wordt vervangen door een puntkomma.

8. In de alfabetische volgorde worden de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

Locaalspoor- en Tramwegwet: Wet van 9 juli 1900, houdende nadere regeling van den dienst en het gebruik van spoorwegen, waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd (Stb. 1900, 118);;

Metroreglement: Besluit van 30 oktober 1981, houdende vaststelling van een Algemeen reglement voor de stadsspoorwegen (Stb. 1981, 700);;

Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen: Besluit van 25 januari 1977, houdende vaststelling van een algemeen reglement voor de dienst op de hoofd- en lokaalspoorwegen (Stb. 1977, 152);;

toezichthouder: de bij besluit van Onze Minister aangewezen personen, bedoeld in artikel 42, eerste lid;;

Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen: 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 (Stb. 1917, 703);;

Wet zwerfstroomen: Wet van 1 november 1924, houdende wettelijke maatregelen tegen aantasting van metalen voorwerpen in den bodem door zwerfstroomen, afkomstig van de spoorstaven van elektrische spoor- en tramwegen (Stb. 1924, 498).;

9. De punt aan het einde van de begripsbepaling «weggebruiker» wordt vervangen door een puntkomma.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Lokale spoorwegen worden bij koninklijk besluit aangewezen.

2. Het tweede lid komt te luiden:

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

a. is bestemd voor openbaar personenvervoer met stads-, voorstads- of regionale spoorvervoerdiensten of voor goederenvervoer; en

b. geen hoofdspoorweg is als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Spoorwegwet.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden de elementen aangewezen die tot de lokale spoorweginfrastructuur behoren.

C

Artikel 3 komt te luiden:

Artikel 3

1. De hoofdstukken 2 tot en met 10 zijn uitsluitend van toepassing op lokale spoorwegen die uitgesloten kunnen worden van het toepassingsgebied van richtlijn 2001/14/EG en van de uitvoeringsmaatregelen bij richtlijn 2008/57/EG en richtlijn 2004/49/EG.

2. Tenzij bij of krachtens deze wet anders is bepaald, zijn lokale spoorwegen als bedoeld in het eerste lid uitgesloten van het toepassingsgebied van richtlijn 2001/14/EG en van de uitvoeringsmaatregelen bij richtlijn 2008/57/EG en richtlijn 2004/49/EG. Vervoerders die gebruik

maken van een dergelijke lokale spoorweg zijn uitgesloten van het toepassingsgebied van richtlijn 95/18/EG. Bestuurders op een dergelijke spoorweg zijn vrijgesteld van de uitvoeringsmaatregelen bij richtlijn 2007/59/EG.

3. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels gesteld worden over lokale spoorwegen die niet uitgesloten kunnen worden van het toepassingsgebied van richtlijn 2001/14/EG en van de uitvoeringsmaatregelen bij richtlijn 2008/57/EG en richtlijn 2004/49/EG.

4. De regels, bedoeld in het derde lid, kunnen in ieder geval inhouden het geheel of gedeeltelijk van toepassing verklaren van deze wet, de Spoorwegwet of de op die wetten berustende bepalingen.

5. In het koninklijk besluit, bedoeld in artikel 2, wordt vermeld of het een lokale spoorweg als bedoeld in het eerste of het derde lid betreft.

D

Artikel 4, derde lid, komt te luiden:

3. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen hun bevoegdheden, bedoeld in de artikelen 9, tweede lid, 10 derde lid, 11, 12, 17, derde lid, 18, 20, vierde lid, 21, tweede, derde en vierde lid, 22, tweede lid, 24, eerste lid, 32, tweede en vijfde lid, 33, derde lid, 34, eerste en zesde lid, en 35, tweede lid, overdragen aan het college van burgemeester en wethouders van een van de in het gebied van die provincie of plusregio liggende gemeenten.

E

In artikel 5, eerste lid, onderdeel d, wordt «de maximale toegelaten snelheid» vervangen door: de toegestane maximumsnelheid.

F

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt «de beheerder».

3. In het vijfde lid wordt na de zinsnede «bedoeld in het derde lid,» ingevoegd: aan gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur en aan de toezichthouder.

G

In artikel 9, derde lid, artikel 18, derde en zesde lid, artikel 20, tweede lid, artikel 23, tweede lid, artikel 27, derde lid, artikel 32, derde lid, en artikel 34, derde lid, wordt «de in artikel 42, eerste lid, bedoelde personen» telkens vervangen door: de toezichthouder.

H

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Het is verboden om een aanmerkelijke verbetering, vernieuwing of wijziging van de lokale spoorweginfrastructuur in dienst te stellen

- a. voordat de beheerder een informatiedossier aan gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur, aan de toezichthouder en aan de betrokken vervoerder of vervoerders heeft overlegd, waarin de verbetering, vernieuwing of wijziging is beschreven en gedocumenteerd; en
- b. zonder een voor die verbetering, vernieuwing of wijziging verleende vergunning voor indienststelling als bedoeld in artikel 9, eerste lid, indien

gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur die krachtens het derde lid eisen.

2. In het derde wordt «respectievelijk nieuwe vergunning» geschrapt.

3. Het vierde lid vervalt.

4. Het vijfde lid wordt vernummerd tot vierde lid.

I

Artikel 15, eerste lid, onderdeel d, komt te luiden:

d. zich zodanig te gedragen, dat het beheer van of het verkeer over de lokale spoorweg wordt of kan worden gehinderd of belemmerd.

J

In artikel 18, tweede, derde, negende en tiende lid, artikel 19, derde lid, artikel 26, tweede lid, artikel 27, tweede en derde lid, artikel 29, tweede en derde lid, en artikel 32, achtste lid, wordt «veiligheidszorgsysteem» vervangen door: veiligheidsbeheersysteem.

K

Artikel 19 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Het veiligheidsbeheersysteem van de beheerder:

a. voldoet aan artikel 9, tweede lid, van richtlijn 2004/49/EG met uitzondering van de verwijzing naar bijlage III, onderdeel 2, onder c;

b. bevat procedures om te voldoen aan het bepaalde in het tweede lid en het krachtens het derde lid bepaalde;

c. bevat, voor zover op grond van artikel 9, vierde lid, beperkingen of voorschriften zijn verbonden aan een vergunning voor indienststelling, procedures om te voldoen aan die beperkingen of voorschriften;

d. bevat, voor zover op grond van artikel 18, zesde lid, voorschriften zijn verbonden aan de aanwijzing van de beheerder, procedures om te voldoen aan die voorschriften; en

e. bevat procedures om te voldoen aan artikel 20, eerste lid.

2. Het tweede lid, aanhef en onderdeel a, komt te luiden:

2. Het veiligheidsbeheersysteem is op zodanige wijze geoperationaliseerd en wordt op zodanige wijze toegepast dat de beheerder:

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

L

Artikel 24 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt de zinsnede «diegenen die een veiligheidsfunctie als bedoeld in artikel 36 uitoefenen,» vervangen door: bestuurders van een spoorvoertuig.

2. In het derde lid wordt «Diegenen die een veiligheidsfunctie als bedoeld in artikel 36, uitoefenen,» vervangen door: Bestuurders van een spoorvoertuig.

3. In het vierde lid vervalt «en bevoegdheden».

M

Artikel 28 komt te luiden:

Artikel 28

1. Het veiligheidsbeheersysteem van de vervoerder:
 - a. voldoet aan artikel 9, tweede lid, van richtlijn 2004/49/EG met uitzondering van de verwijzing naar bijlage III, onderdeel 2, onder c;
 - b. bevat procedures om te voldoen aan het bepaalde in het tweede lid en aan de ministeriële regeling, bedoeld in het derde lid;
 - c. bevat, voor zover op grond van artikel 32, vijfde lid, beperkingen of voorschriften zijn verbonden aan een vergunning voor indienststelling, procedures om te voldoen aan die beperkingen of voorschriften;
 - d. bevat procedures om te voldoen aan artikel 35, eerste lid.
2. Het veiligheidsbeheersysteem 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 veroorzaakt, 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. corrigerende maatregelen neemt bij afwijkingen en incidenten;
 - e. het veiligheidsniveau van de bedrijfsvoering voortdurend verbetert met het oog op zich wijzigende omstandigheden en op grond van opgedane ervaringen;
 - f. 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; en
 - g. zijn veiligheidsbeheersysteem heeft afgestemd op het veiligheidsbeheersysteem van de beheerder. Indien de vervoerder tevens beheerder is, kan worden volstaan met een integraal veiligheidsbeheersysteem voor zowel het vervoer als het beheer.
3. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over het veiligheidsbeheersysteem.

N

Artikel 32 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
 1. Het is verboden om van een lokale spoorweg gebruik te maken met een spoorvoertuig waarvoor gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur geen vergunning voor indienststelling hebben verleend.
2. In het vierde lid wordt «vervoerder» vervangen door: aanvrager van de vergunning voor indienststelling.

3. In het vierde lid wordt na «bedoeld in het derde lid,» ingevoegd: aan gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur, de betrokken beheerder of beheerders en aan de toezichthouder.

4. Na het achtste lid wordt een lid toegevoegd:

9. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen ontheffing verlenen van het eerste lid, indien voor een spoorvoertuig reeds een vergunning voor indienststelling of een aanvullende vergunning voor indienststelling is verleend als bedoeld in artikel 36 van de Spoorwegwet.

O

Artikel 33 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

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

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

b. een voor de wijziging of voor het gewijzigde spoorvoertuig verleende vergunning voor indienststelling als bedoeld in artikel 32, eerste lid, indien gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur die krachtens het derde lid eist.

2. Het derde lid komt te luiden:

3. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur eisen op basis van het informatiedossier, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, een vergunning voor indienststelling voor de wijziging of voor het gewijzigde spoorvoertuig, voor zover de omvang van de verbetering, vernieuwing of wijziging of de mogelijke gevolgen daarvan voor de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweg dat noodzakelijk maakt of maken.

3. Het vierde lid vervalt.

4. Het vijfde en zesde lid worden vernummerd tot vierde en vijfde lid.

4. In het vijfde lid [nieuw] wordt «zevende lid» vervangen door: achtste lid.

P

In artikel 34, eerste lid, vervalt «de vervoerder».

Q

Artikel 42 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt de zinsnede «De in het eerste lid bedoelde personen hebben» vervangen door:De toezichthouder heeft.

2. In het derde lid wordt «de personen, bedoeld in het eerste lid, indien zij de in het tweede lid genoemde taak uitvoeren» vervangen door: de toezichthouder bij de uitoefening van de in het tweede lid genoemde taken.

3. In het vierde lid wordt «De personen, bedoeld in het eerste lid, verrichten» vervangen door:De toezichthouder verricht.

4. In het vijfde lid wordt «De personen, bedoeld in het eerste lid, brengen van hun bevindingen» vervangen door: De toezichthouder brengt van zijn bevindingen.

5. Het zesde lid komt te luiden:

6. Indien de toezichthouder de in het eerste lid genoemde taak op verzoek van gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur verricht, neemt hij de instructies van gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur in acht.

6. In het zevende lid vervalt de zinsnede «onder zijn verantwoordelijkheid».

R

In artikel 46, tweede lid, wordt «15, eerste lid, onderdeel a» vervangen door: 15, eerste lid, onderdelen a en b,.

S

Artikel 50 vervalt.

T

In artikel 55 wordt de zinsnede «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)» vervangen door: Locaalspoor- en Tramwegwet.

U

In artikel 56 wordt de zinsnede «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» vervangen door: Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen.

V

In artikel 57 wordt de zinsnede «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» vervangen door: Wet zwerfstroomen.

W

Artikel 60 komt te luiden:

Artikel 60

In de artikelen 7 en 11 van bijlage 2 van de Algemene wet bestuursrecht wordt telkens in de alfabetische volgorde ingevoegd: Wet lokaal spoor, met uitzondering van artikel 12.

Toelichting

Algemeen

Aanvankelijk was het idee dat dit wetsvoorstel slechts van toepassing zou zijn op spoorwegen die uitsluitend of overwegend bestemd zijn voor het verrichten van openbaar personenvervoer ten behoeve van lokale of interlokale verbindingen. Daarbij maakt het wetsvoorstel de ideeën van bepaalde provincies en plusregio's om op lokale spoorwegen zowel metro's, trams of andere vormen van *light rail*, als goederentreinen te laten rijden, mogelijk.¹

Deze nota van wijziging heeft tot doel om de reikwijdte van het wetsvoorstel zodanig te verruimen, dat het ook van toepassing kan zijn op spoorwegen die bestemd zijn voor goederenvervoer. Deze verruiming tot doel het wetsvoorstel – binnen de Europeesrechtelijke grenzen – met het oog op mogelijke toekomstige wensen zo flexibel mogelijk te maken. Als gevolg daarvan zal er stedelijke distributie van goederen over lokale railnetwerken kunnen plaatsvinden. Bovendien zullen hierdoor spoorwegen die bestemd zijn voor goederenvervoer onder lokaal beheer kunnen vallen. Het is overigens niet de bedoeling om allerlei mengvormen van lokaal personenvervoer met lichte railvoertuigen en zwaar goederenvervoer te gaan toepassen waar dat niet mogelijk of niet wenselijk is. Deze verruiming van de reikwijdte is aangekondigd bij nota naar aanleiding van het verslag.²

Verder beoogt deze nota van wijziging verscheidende wetgevingstechnische en taalkundige verbeteringen aan te brengen in het wetsvoorstel.

Artikelsgewijs

Onderdeel A (wijziging van artikel 1 van het wetsvoorstel)

Dit onderdeel verbetert allereerst de verwijzing in de omschrijving van het begrip «lokale spoorweg». Deze aanpassing hangt samen met de wijziging van artikel 2, eerste lid, van het wetsvoorstel (zie de toelichting bij onderdeel B).

Ook past dit onderdeel de omschrijving van het begrip «lokale spoorweginfrastructuur» aan om deze beter te laten aansluiten bij het doel van artikel 1. Het doel van dat artikel is het definiëren van begrippen en niet het verlenen van bevoegdheden.

Ook heeft dit onderdeel tot doel artikel 1 wetgevingstechnisch te verbeteren door middel van de verplaatsing van het begrip «lokaal spoorwegverkeerssysteem» naar de juiste plek in de alfabetische volgorde en door middel van de herformulering van enkele begripsomschrijvingen.

Verder voegt dit onderdeel het begrip «toezichthouder» en de daarbij horende omschrijving in artikel 1 in. Daardoor kan in verschillende artikelen van het wetsvoorstel het kortere en duidelijkere begrip «toezichthouder» gebruikt worden in plaats van het abstractere «de in artikel 42, eerste lid, bedoelde personen» (zie ook onderdeel F en de daarbij horende toelichting).

Bovendien voegt dit onderdeel de abusievelijk ontbrekende omschrijvingen toe van «Locaalspoor- en tramwegwet», «Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen», «Wet zwerfstromen», «Reglement dienst hoofd- en locaalspoorwegen» en «Metroreglement».

¹ Kamerstukken II 2012/13, 33 324, nr. 3, p. 5.

² Kamerstukken II 2012/13, 33 324, nr. 6.

Onderdeel B (wijziging van artikel 2 van het wetsvoorstel)

Dit onderdeel past artikel 2 zodanig aan, dat helder wordt wie bevoegd is om lokale spoorwegen aan te wijzen. Uit de gekozen formulering «lokale spoorwegen worden bij koninklijk besluit aangewezen» volgt dat de regering een bevoegdheid verkrijgt om spoorwegen aan te wijzen tot lokale spoorwegen.

Verder verruimt dit onderdeel de reikwijdte van het wetsvoorstel, opdat het ook van toepassing kan zijn op spoorwegen die bestemd zijn voor goederenvervoer. Deze voorgestelde verruiming van het toepassingsgebied heeft tot doel het wetsvoorstel zo flexibel mogelijk te maken ten behoeve van mogelijke toekomstige wensen.

Ook vervangt dit onderdeel de begrippen «openbaar personenvervoer ten behoeve van lokale of interlokale verbindingen» door: openbaar personenvervoer met stads-, voorstads- of regionale spoorvervoerdiensten. Deze herformulering heeft tot doel het wetsvoorstel beter te laten aansluiten bij richtlijn 91/440/EEG waarin de termen «stadsvervoer», «voorstadsvervoer» en «regionaal vervoer» gebruikt worden.³ Het toepassingsgebied van het wetsvoorstel wordt hierdoor niet verruimd.

Bovendien voegt dit onderdeel aan het tweede lid, onderdeel a, het woord «en» toe om te verduidelijken dat een spoorweg aan beide genoemde voorwaarden moet voldoen om als lokale spoorweg te kunnen worden aangewezen.

De laatste wijziging die dit onderdeel aanbrengt, hangt samen met de wijziging van de begripsomschrijving van «lokale spoorweginfrastructuur» (zie onderdeel A). Nu de begripsomschrijving van «lokale spoorweginfrastructuur» zodanig is gewijzigd, dat daarin niet langer een bevoegdheid wordt verleend, wordt aan artikel 2 een lid toegevoegd, waaruit volgt dat de regering een bevoegdheid heeft gekregen om de elementen die behoren tot de lokale spoorweginfrastructuur aan te wijzen.

Onderdeel C (wijziging van artikel 3 van het wetsvoorstel)

Dit onderdeel bevat enkele taalkundige verbeteringen.

Onderdeel D (wijziging van artikel 4 van het wetsvoorstel)

Aan de opsomming van bevoegdheden die gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur kunnen delegeren aan een college van burgemeester en wethouders worden enkele bevoegdheden toegevoegd. In die opsomming waren reeds enkele bevoegdheden met betrekking tot het aansturen van de beheerder opgenomen. Aan die opsomming worden nu de overige bevoegdheden met betrekking tot die aansturing toegevoegd: het maken van afspraken met de beheerder aan de hand van de prestatienormen en bijbehorende prestatie-indicatoren, het maken van afspraken met de beheerder over de uitvoering van de beheertaken en over de benodigde financiële middelen ter realisatie van de afspraken.

Verder wordt delegatie van het verlenen van vergunningen voor de indienststelling van nieuwe of ingrijpend gewijzigde infrastructuur mogelijk gemaakt. Deze aanvulling is in lijn met een delegatiemogelijkheid die reeds deel uitmaakt van de opsomming: de delegatie van de bevoegdheid om vergunningen voor de indienststelling van spoorvoertuigen te verlenen.

³ Zie artikel 2, tweede lid, van richtlijn 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (PbEG 1991, L 237).

Onderdeel E (wijziging van artikel 5 van het wetsvoorstel)

Dit onderdeel bevat een taalkundige verbetering.

Onderdeel F (wijziging van artikel 9 van het wetsvoorstel)

Door middel van het schrappen van «de beheerder» zorgt dit onderdeel ervoor dat het voor *iedereen* verboden is om lokale spoorweginfrastructuur in dienst te stellen zonder dat daarvoor een vergunning voor indienststelling is verleend.

Bovendien verduidelijkt dit onderdeel aan wie de beheerder een informatiedossier moet aanleveren bij de aanvraag van een schriftelijke verklaring. Het gaat hierbij om de personen die direct belang hebben bij de informatie uit het informatiedossier, hetzij om een vergunning voor in dienststelling af te kunnen geven (gedeputeerde staten, onderscheidenlijk het dagelijks bestuur), hetzij om een oordeel te kunnen vormen over de voorgestelde infrastructuur ten behoeve van het afgeven van een schriftelijke verklaring (de toezichthouder).

Onderdeel G (wijziging van de artikelen 9, 18, 20, 23, 27, 32 en 34 van het wetsvoorstel)

Met het oog op de leesbaarheid wordt het begrip «de in artikel 42, eerste lid, bedoelde personen» vervangen door het kortere en duidelijkere begrip «de toezichthouder».

Onderdeel H (wijziging van artikel 10 van het wetsvoorstel)

Dit onderdeel verduidelijkt wie – voorafgaand aan de indienststelling van aanmerkelijk verbeterde, vernieuwde of gewijzigde lokale spoorweginfrastructuur – een informatiedossier moet overleggen aan wie. De beheerder dient dat informatiedossier aan te leveren aan gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur, de toezichthouder en de vervoerder(s). Zij hebben daarbij direct belang, hetzij om een vergunning voor in dienststelling af te kunnen geven, hetzij om te verklaren in hoeverre het spoorvoertuig voldoet aan de wettelijke voorschriften, dan wel om aan te kunnen geven welk effect de voorgestelde wijziging van de infrastructuur heeft op de dienstuitvoering.

Met het begrip «nieuwe vergunning voor indienststelling» wordt niet iets anders bedoeld dan met het begrip «vergunning voor indienststelling». Het overbodige begrip «nieuwe vergunning voor indienststelling» wordt daarom geschrapt.

Verder wordt in het eerste lid van artikel 10 verduidelijkt dat de in dit artikel bedoelde vergunning voor indienststelling slechts ziet op de aanmerkelijke verbetering, vernieuwing of wijziging van lokale spoorweginfrastructuur. Hierdoor wordt het vierde lid overbodig. Dat artikellid wordt daarom geschrapt.

Onderdeel I (wijziging van artikel 15 van het wetsvoorstel)

Het verbod uit artikel 15, eerste lid, onderdeel d, wordt geherformuleerd om de bedoeling ervan preciezer tot uitdrukking te brengen.

Onderdeel J (wijziging van de artikelen 18, 19, 26, 27, 29 en 32 van het wetsvoorstel)

Dit wetsvoorstel hanteert het begrip «veiligheidszorgsysteem» in dezelfde betekenis als waarin richtlijn 2004/49/EG en de Spoorwegwet het begrip «veiligheidsbeheersysteem» gebruiken. Het gebruik van dergelijke synoniemen zou de duidelijkheid van het Europese en nationale spoor-

recht kunnen verminderen. Daarom wordt in dit wetsvoorstel «veiligheidszorgsysteem» telkens vervangen door «veiligheidsbeheersysteem».

Onderdeel K (wijziging van artikel 19 van het wetsvoorstel)

Het eerste lid van artikel 19 wordt geherformuleerd om de daarin opgenomen verwijzingen te concretiseren. Dit artikellid wordt inhoudelijk niet aangepast.

De volgende wijziging van artikel 19 hangt samen met de in artikel 1 opgenomen begripsomschrijving van «beheerder». In dit wetsvoorstel wordt onder «beheerder» verstaan: beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur die als zodanig is aangewezen op grond van artikel 18, eerste lid. In lijn hiermee wordt in het tweede lid van artikel 19 «beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur» vervangen door «beheerder».

Verder worden in artikel 19, tweede lid, onderdeel a, taalkundige verbeteringen aangebracht.

Onderdeel L (wijziging van artikel 24 van het wetsvoorstel)

Door te benoemen wie bedoeld worden met «diegenen die een veiligheidsfunctie als bedoeld in artikel 36 uitoefenen» verduidelijkt dit onderdeel aan wie de verkeersleiding aanwijzingen kan geven: aan bestuurders van een spoorvoertuig.

Verder wordt de mogelijkheid om nadere regels te stellen over bevoegdheden van de verkeersleiding geschrapt, omdat er geen voornemens zijn om dergelijke regels te stellen.

Onderdeel M (wijziging van artikel 28 van het wetsvoorstel)

Het eerste lid van artikel 28 wordt geherformuleerd om de daarin opgenomen verwijzingen te concretiseren.

Verder wordt dit artikel zodanig geherformuleerd, dat de gelijkenis met artikel 19 beter tot uitdrukking wordt gebracht. Het artikel wordt inhoudelijk niet aangepast.

Onderdeel N (wijziging van artikel 32 van het wetsvoorstel)

Door middel van het schrappen van «de vervoerder» zorgt dit onderdeel ervoor dat het voor *iedereen* verboden is om een spoorvoertuig te gebruiken op een lokale spoorweg zonder dat daarvoor een vergunning voor indienststelling is verleend.

Bovendien verduidelijkt dit onderdeel aan wie de vervoerder een informatiedossier moet aanleveren bij de aanvraag van een schriftelijke verklaring. De vervoerder dient dat informatiedossier aan te leveren aan gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur, de toezichthouder en de beheerder(s). Zij hebben daarbij direct belang, hetzij om een vergunning voor indienststelling af te kunnen geven, hetzij om te verklaren in hoeverre het spoorvoertuig voldoet aan de wettelijke voorschriften, dan wel om aan te kunnen geven welk effect de indienststelling van het spoorvoertuig zal hebben op de lokale spoorweginfrastructuur.

Ook beoogt dit onderdeel te regelen dat gedeputeerde staten en het dagelijks bestuur kunnen besluiten dat – voorafgaand aan het gebruik op een bepaalde lokale spoorweg – geen vergunning voor indienststelling vereist is voor een spoorvoertuig waarvoor reeds een vergunning voor indienststelling is verleend ten behoeve van het gebruik op hoofdspoorwegen. Deze bepaling kan onder meer nuttig blijken in het geval een aanwijzing tot hoofdspoorweg wordt vervangen door een aanwijzing tot lokale spoorweg, terwijl er niets verandert aan de techniek van de betreffende spoorweg en aan de in dienst gestelde spoorvoertuigen die

op die spoorweg rijden. Gedeputeerde staten en het dagelijks bestuur zullen in een dergelijk geval overbodige administratieve lasten en tests kunnen voorkomen door te besluiten dat voor die spoorvoertuigen een ontheffing kan worden verleend van de verplichting een vergunning voor indienststelling te hebben zoals bedoeld in artikel 32.

Onderdeel O (wijziging van artikel 33 van het wetsvoorstel)

Door middel van het schrappen van «de vervoerder» zorgt dit onderdeel ervoor dat het in artikel 33, eerste lid, opgenomen verbod voor *iedereen* gaat gelden.

Verder wordt het onderscheid tussen enerzijds *vergunning voor indienststelling* en anderzijds *nieuwe vergunning voor indienststelling* vervangen door enerzijds *een vergunning voor indienststelling voor een aanmerkelijke wijziging van een spoorvoertuig* en anderzijds *een vergunning voor indienststelling voor het aanmerkelijk gewijzigde spoorvoertuig in z'n geheel*. Hiermee wordt het verschil tussen beide types vergunningen duidelijker tot uitdrukking gebracht. De decentrale overheid beslist aan de hand van het informatiedossier of er een vergunning voor indienststelling vereist is en zo ja, welk type. Een vergunning voor indienststelling is slechts vereist voor zover de omvang van de wijziging of de mogelijke gevolgen daarvan voor de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweg dat noodzakelijk maakt of maken. Indien *een vergunning voor indienststelling voor het aanmerkelijk gewijzigde spoorvoertuig in z'n geheel* vereist is, dient de vóór de wijziging verleende vergunning voor indienststelling ingetrokken te worden.

Bovendien bevat dit onderdeel de correctie van een onjuiste verwijzing.

Onderdeel P (wijziging van artikel 34 van het wetsvoorstel)

Het schrappen van het begrip «de vervoerder» heeft tot doel te regelen dat de aanvrager van een vergunning voor indienststelling van een type spoorvoertuig niet per se een vervoerder hoeft te zijn.

Onderdeel Q (wijziging van artikel 42 van het wetsvoorstel)

Artikel 42 bevat verschillende verwijzingen naar de personen die zijn belast met het toezicht op de naleving van de door het wetsvoorstel of daarop gebaseerde regelgeving voorgeschreven normen. Met het oog op de leesbaarheid vervangt dit onderdeel die verwijzingen door het kortere en duidelijkere begrip «de toezichthouder».

Verder wordt in het zevende lid de overbodige en misleidende zinsnede «onder zijn verantwoordelijkheid» geschrapt.

Onderdeel R (wijziging van artikel 46 van het wetsvoorstel)

Artikel 46 wordt zodanig aangevuld, dat overtreding van het verbod om lokale spoorweginfrastructuur te verwijderen, beschadigen of te wijzigen, gesanctioneerd kan worden. Deze sanctiemogelijkheid was abusievelijk niet opgenomen in het wetsvoorstel.

Overtreding van dit verbod wordt even zwaar gestraft als overtreding van het verbod om in te grijpen in de bediening of de werking van installaties van de lokale spoorweginfrastructuur.

Onderdelen S en W (wijzigingen van de artikel 50 en 60 van het wetsvoorstel)

Het bestuursprocesrecht is ingevolge de Wet aanpassing bestuursrecht geconcentreerd in de Algemene wet bestuursrecht. In de afzonderlijke wetten is niet meer geregeld welke procedure (bijv. rechtstreeks beroep of eerst bezwaar) bij welke bestuursrechter (al dan niet specifiek aangewezen rechtbank, ABRS, CBB of CRvB) van toepassing is. Voor het wetsvoorstel betekent dit dat de artikelen 50 en 60 uit het wetsvoorstel vervangen worden door opname van de Wet lokaal spoor in bijlage 2 van de Algemene wet bestuursrecht. Deze technische wijziging heeft geen gevolgen voor bij wie beroep of hoger beroep kan worden ingesteld tegen besluiten op grond van het wetsvoorstel. Tegen een besluit genomen op grond van het wetsvoorstel kan beroep worden ingesteld bij de rechtbank Rotterdam. Hoger beroep kan worden ingesteld bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven.

Onderdelen T, U en V (wijzigingen van de artikelen 55, 56 en 57 van het wetsvoorstel)

Met het oog op de leesbaarheid worden de titels van drie wetten vervangen door kortere begrippen. De omschrijvingen van die begrippen zijn door middel van onderdeel A aan het wetsvoorstel toegevoegd.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld