

Integratie van vervoertechnieken nodig

Besluit lokaal spoor gepubliceerd

Op 13 juni 2014 is in het Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden het lang verwachte Besluit lokaal spoor gepubliceerd. Het Besluit lokaal spoor geeft invulling aan de Wet lokaal spoor, die al op 13 december 2013 in het Staatsblad was verschenen. De wet treedt overigens pas in werking op 1 december 2015. Met de Wet lokaal spoor en het Besluit lokaal spoor wil de regering een duidelijk toezichtsregime regelen voor de verschillende soorten spoor: trein, metro, tram en lightrail.

tekst
Jan Reinier
van Angeren

Op grond van de Spoorwegwet is de minister van Infrastructuur en Milieu bevoegd voor het hoofdspoor en zijn particuliere bedrijven bevoegd voor het bijzonder spoor. De Wet en het Besluit lokaal spoor regelen dat voor het lokaal spoor decentrale overheden bevoegd zijn. Deze decentrale overheden zijn dan Gedeputeerde Staten van een provincie of het dagelijks bestuur van een plusregio. Kern van de Wet lokaal spoor en het Besluit lokaal spoor is decentralisatie van bevoegdheden, integratie van vervoertechnieken en het bestendigen van het hoge veiligheidsniveau van de lokale spoorweginfrastructuur.

Integratie

Dat integratie nodig is, blijkt wel uit het feit dat de Wet lokaal spoor, veel entiteiten onderscheidt die betrokken zijn bij de lokale spoorweginfrastructuur. Er is de bevoegde decentrale overheid die zorg draagt voor de aanleg en beheer van de lokale spoorweginfrastructuur en de vergunning verleent voor de indienstelling van de lokale spoorweg.

Er is de beheerder, die door de bevoegde decentrale overheid is aangewezen om de lokale spoorweginfrastructuur te beheren. De beheerder draagt er onder meer zorg voor dat de infrastructuur blijft voldoen aan de veiligheidseisen. Er is de rechthebbende, degene die op grond van het privaatrecht

een (exclusief) recht heeft op de infrastructuur. Er is de wegbeheerder, de lokale overheid die ingevolge de Wegenwet verantwoordelijk is voor de lokale infrastructuur. Soms is dat dezelfde als de bevoegde overheid ingevolge de Wet lokaal spoor, maar ook vaak niet. Vaak is bijvoorbeeld een gemeente wegbeheerder, maar is het dagelijks bestuur van een plusregio de bevoegde decentrale overheid ingevolge de Wet lokaal spoor. Er is de toezichthouder, door de minister aangewezen ambtenaren die toezicht houden. En er is de verkeersleiding. Deze wordt door de decentrale overheid aangewezen. Dat is ofwel de beheerder, of de vervoerder.

Bevoegdheid

Wat de lokale spoorwegen zijn wordt bij Koninklijk Besluit aangewezen. Dit is het besluit van 25 november 2013 tot aanwijzing van lokale spoorwegen (Staatsblad 2013, 529). Wat tot

een lokale spoorweg behoort (spoorstaven, dwarsliggers en dergelijke) wordt geregeld in het zojuist gepubliceerde Besluit lokaal spoor. Uitdrukkelijk kunnen lokale spoorwegen ook 'zware

spoorwegen' zijn, bijvoorbeeld voor goederenvervoer, waarvoor een decentrale overheid bevoegd is. Het is de bedoeling dat de Wet en het Besluit lokaal spoor de bevoegdheid volgt van de decentrale overheid, die verantwoordelijk is voor het verlenen van concessies. Daarmee wordt de integratie bevorderd.

Kern van de Wet lokaal spoor en het Besluit lokaal spoor is decentralisatie van bevoegdheden

Wat precies tot de lokale spoorweginfrastructuur behoort en wat niet is in het bijzonder van belang voor de verhouding tussen de bevoegde decentrale overheid en de wegbeheerder. Artikel 2 van het Besluit lokaal spoor somt op welke elementen tot lokale spoorweginfrastructuur behoren. Zo behoren bijvoorbeeld de wissels en wisselverwarmingsinstallaties, kruisingen, draaischijven en rolbruggen tot de lokale spoorweginfrastructuur, alsmede de verkeerssignaling voor de afwikkeling en de veiligheid van het verkeer op de lokale spoorweg.

Infrastructuur

De vier grote steden hebben er eerder op gewezen dat niet alle bruggen, viaducten en tunnels moeten worden bestempeld als lokale spoorweginfrastructuur. Het gevolg daarvan zou namelijk zijn dat de wegbeheerder daarover niet meer bevoegd is. De bedoeling van de Wet lokaal spoor is namelijk dat er één bevoegde instantie moet zijn, zodat voorkomen wordt dat zowel de wegbeheerder als de spoorwegbeheerder voor hetzelfde stuk infrastructuur verantwoordelijk is. Daarom is, bijvoorbeeld, geregeld dat bruggen die hoofdzakelijk zijn bestemd voor het wegverkeer en waarvan de lokale spoorweg mede gebruik maakt, onder verantwoordelijkheid van de wegbeheerder vallen, met uitzondering van de rails en de tussen de rails gelegen wegverharding. Of dit in de praktijk werkbaar is zal moeten blijken. Duidelijk is dat in elk geval afstemmingsoverleg dient plaats te vinden. Tot het lokaal spoor behoren niet de stationsgebouwen. Een perron is gerelateerd aan de lokale spoorweg en is aangewezen als lokale spoorweginfrastructuur. Stationsgebouwen staan daar buiten. Ook de (bushokjes en) haltepalen behoren niet tot de lokale spoorweginfrastructuur. Ook hier zal natuurlijk afstemming nodig zijn tussen de concessie verleende overheid en de wegbeheerder. Daar waar het vanuit de positie van de decentrale overheid gunstig is dat een halte kan worden geplaatst, moet de wegbeheerder daaraan wel meewerken.

Veiligheid

Ook voor wat betreft de veiligheid op het spoor is afstemming nodig. Op grond van het Besluit lokaal spoor is de

verkeersleiding belast met de veiligheid op het lokale spoor. De verkeersleiding wordt door de decentrale overheid aangewezen. Aan de andere kant is het de decentrale overheid zelf, en niet de verkeersleiding, die beslist over de plaatsing van de seinen. Ook stellen de decentrale overheden de toegestane maximum snelheid vast. Dat kunnen zij echter alleen doen als zij vooraf advies hebben ontvangen van de wegbeheerder. Als de lokale spoorweg in de wegverhardingen ligt, bijvoorbeeld een trambaan in de weg, dan moet de decentrale over-

heid het advies van de wegbeheerder volgen, behalve als niet met die snelheid kan worden gereden. Op grond van het Besluit lokaal spoor stellen de decentrale overheden ook de

voorrangsregels vast die gelden tussen spoorvoertuigen op lokale spoorwegen. Dat kan echter alleen nadat zij de beheerder hebben gehoord.

Kosten

De Wet lokaal spoor regelt uitdrukkelijk niet de toegankelijkheid van het lokale spoor voor mensen met een handicap. Dat wordt geregeld in de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte. Het daarop gebaseerde Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer stelt eisen aan de toegankelijkheid.

Het Besluit lokaal spoor is niet het sluitstuk van de regeling. Later komen er ook nog ministeriële regelingen ter uitvoering van de Wet en het Besluit lokaal spoor. In die ministeriële regeling worden onder meer de kosten voor het jaarlijkse toezicht geregeld. Het wordt dadelijk op 1 januari 2016 spannend hoe de Wet lokaal spoor in de praktijk gaat werken. Decentrale overheden doen er nu alvast goed aan om te bezien wat hun positie zal zijn onder die wet. Het kan ook verstandig zijn dat zij gebruik maken van hun bevoegdheid om beleidsregels vast te stellen om duidelijker vast te leggen hoe zij zullen omgaan met hun taken en verantwoordelijkheden. ◀

Jan Reinier van Angeren is advocaat bij Stibbe gespecialiseerd in bestuursrecht en openbaarvervoerrecht.