

Vervoerrecht

Jan Reinier van Angeren, advocaat bij Stibbe



Per jaar 900 vergunningen minder na gewijzigde Spoorwegwet?!

Op 18 november 2014 nam de Eerste Kamer een wijziging van de Spoorwegwet aan. Eén van de doelstellingen van die wet is het vereenvoudigen van het vergunningenregime. Op dit moment is het verboden om zonder vergunning gebruik te maken van de hoofdspoorwegen voor andere doeleinden dan waarvoor het spoor bestemd is, te weten het rijden met treinen.

Het verbod geldt ook voor de gronden die naast de hoofdspoorwegen zijn gelegen. In de praktijk gaat het dan om de ruim 1300 vergunningen die ProRail jaarlijks verleent namens de minister van Infrastructuur en Milieu. Bijvoorbeeld de vergunning voor het hebben van kabels en leidingen naast het spoor. Het uitvoeren van beheerstaken viel en valt overigens niet onder de vergunningplicht. Op grond van de gewijzigde Spoorwegwet kan de regering door middel van een algemene maatregel van bestuur bepalen in welke gevallen een vergunning nodig is. In die algemene maatregel van bestuur kan alleen een vergunningsplicht worden ingesteld ter bescherming van de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en in het belang van een veilig en ongestoord gebruik ervan. Ook kan in de algemene maatregel van bestuur een begrenzing worden aangebracht voor de ruimte naast het spoor. Deze begrenzing betekent dat mogelijk is de spoorweg verticaal te begrenzen. De toelichting op de wet noemt het voorbeeld van een winkelcentrum dat op een spoortunnel is gebouwd. De buitenkant van de omhullende betonconstructie kan dan als verticale begrenzing gelden.

De oude Spoorwegwet bepaalde niet welke belangen ProRail moest afwegen

bij het verlenen of weigeren van de vergunning. Jammer genoeg bepaalt de gewijzigde Spoorwegwet nog steeds niet in welke gevallen de vergunning kan worden verleend of geweigerd. Wel bepaalt de gewijzigde Spoorwegwet dat de vergunning onder beperkingen kan worden verleend en dat aan de vergunning voorschriften kunnen worden verbonden in het belang van de fysieke integriteit en een veilig en ongestoord gebruik. Uit de toelichting kan worden afgeleid dat hiermee ook bedoeld is op de weigeringsgronden. Zo kan de vergunning niet worden geweigerd op niet specifiek benoemde belangen, zoals de bescherming van de externe veiligheid. Deze belangen moeten worden behartigd in de overige van toepassing zijnde wetgeving, zoals de Wet milieubeheer.

Overigens kunnen wel voorschriften worden gesteld met betrekking tot het doelmatig gebruik van de spoorweg en het financieel belang van de staat, mits de algemene maatregel van bestuur dat toestaat. Bij ministeriële regeling kunnen nog meer regels worden gesteld. Die regels kunnen onder meer zien op een vrijstelling van de vergunningplicht. Net zoals van de algemene maatregel van bestuur is ook van die regels is nog onduidelijk hoe zij eruit zullen gaan zien.

Uit de toelichting bij de gewijzigde Spoorwegwet volgt dat de regering het volgende systeem voor ogen heeft. Meest verstrekkend is de categorie waarbij er geen vergunningplicht geldt en ook geen regels gelden. Het gaat hier om gevallen waarbij ook al andere regels gelden, zoals het aanbrengen van gangbare voorzieningen binnen stations, fecaliënpompen en treinwasinstallaties. Dan volgt de categorie waarbij geen vergunningplicht geldt, maar wel algemene regels. Het gaat hier bijvoorbeeld om het aanleggen van kabels en leidingen.

De bedoeling is om 900 minder vergunningen te verlenen. Blijft over de vergunningplicht voor de gevallen die niet in de eerste twee categorieën vallen. Dat zijn dan dus 'nog' maar 400 vergunningen per jaar.

Of deze doelstellingen worden gehaald hangt af van de inhoud van de algemene maatregelen van bestuur en de ministeriële regeling. De verleiding moet worden weerstaan om zo getailleerde regels te maken dat nauwelijks een geval daaronder valt, zodat toch weer een vergunning nodig is.

De wijze waarop het vergunningensysteem wordt opgezet lijkt erg op een andere wetgevingsoperatie die aan de gang is, de omgevingswet. Dat is niet verwonderlijk omdat het de bedoeling is dat het vergunningensysteem van de Spoorwegwet wordt ingebed in de Omgevingswet die met ingang van 2019 in werking moet treden. De ervaringen met de Spoorwegwet kunnen dan mogelijk al worden verwerkt. ◀