

Vergaderjaar 2012–2013

33 324

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

Nr. 8

NADER VERSLAG

Vastgesteld 22 april 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft besloten een nader verslag uit te brengen over dit wetsvoorstel omdat de nota naar aanleiding van het verslag, de nota van wijziging en in de tussentijd ontvangen informatie van derden aanvullende vragen hebben opgeroepen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Algemeen	1
Inleiding	2
Knelpuntenanalyse	2
Reikwijdte wetsvoorstel	2
Toezicht en handhaving	3
Advies Overlegorgaan Personenvervoer (OPV) en Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB)	3
Artikelsgewijs	3
Overig	4

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen (Wet lokaal spoor). Deze leden hebben over dit wetsvoorstel nog een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij zijn het eens met de strekking ervan, namelijk het

stroomlijnen en vernieuwen van verouderde wetgeving. Deze leden hebben nog een aantal vragen. Zij vragen daarom de regering om op de volgende punten in te gaan.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben op dit moment geen behoefte tot het stellen van vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de 50PLUS-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben op dit moment geen behoefte tot het stellen van vragen.

Inleiding

De leden van de PvdA-fractie vragen of de aannahme klopt dat de regels voor metro en tram gelijk worden getrokken. Deze leden hebben begrepen dat de gemeentelijke vervoerbedrijven stellen dat daardoor de regels voor de tram onnodig complex worden. Deze leden ontvangen graag een reactie van de regering hierop.

Knelpuntenanalyse

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering toe te lichten of de veronderstelling van de gemeentelijke vervoerbedrijven klopt dat de wet beoogt om vervoer en beheer te scheiden. Dit zou namelijk mogelijk in strijd kunnen zijn met de aangenomen initiatiefwet van Monasch, Bashir, Van Tongeren en Verhoeven; de Wet aanbestedingsvrijheid OV grote steden¹. Bovendien bestaat het gevaar dat de verantwoordelijke overheid verplicht wordt om het beheer aan te besteden, is deze veronderstelling juist? Deze leden ontvangen graag een toelichting hierop.

Reikwijdte wetsvoorstel

De leden van de VVD-fractie lezen in de nota naar aanleiding van het verslag in de beantwoording van de vragen van de VVD-fractie en de ChristenUnie-fractie dat het niet de bedoeling is om allerlei mengvormen van lokaal personenvervoer met lichte railvoertuigen en zwaar goederenvervoer te gaan toepassen waar dat niet mogelijk of niet wenselijk is. De leden van de VVD-fractie vragen welke criteria worden gebruikt om te beoordelen of het niet mogelijk of niet wenselijk is. Daarnaast missen deze leden een visie op een vermenging van lokaal personenvervoer en licht goederenvervoer. Te denken valt aan het combineren van personenvervoer en licht goederenvervoer (stadsdistributie) op stadstramwegen. Wat is de visie van de regering hierop en hoe is de mogelijkheid tot combinatie op lokale spoorwegen in dit wetsvoorstel verwerkt?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het wetsvoorstel zich precies verhoudt tot het vierde spoorwegpakket van de Europese Commissie dat aanhangig is². Welke consequenties kan dit pakket hebben, ook voor de uitzonderingen?

¹ Wet van 5 november 2012 tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 teneinde inbesteding van openbaar vervoer mogelijk te maken in een plusregio die de gemeente Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat (Wet aanbestedingsvrijheid OV grote steden), stcrt 2012, 556.

² COM(2013)25 – Vierde spoorwegpakket – Volttooiing van de Europese spoorwegruimte ter bevordering van het concurrentievermogen en de groei in Europa.

Deze leden vragen tevens of de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder gewaarborgd is in het belang van eerlijke toegang voor vervoerders op lokale spoorwegen.

De leden van de CDA-fractie constateren dat door de voorstellen in de nota van wijziging ook goederenvervoerders gebruik mogen maken van het lokale spoor. Welke effecten heeft dat op de bedrijfsvoering van goederenvervoerders? Kan dit leiden tot meer bureaucratie en/of afstemming?

Toezicht en handhaving

De leden van de PvdA-fractie constateren dat ook op het punt van handhaving er vragen blijven vanuit de vervoerbedrijven. Klopt het dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in tegenstelling tot bij andere velden zoals hoofdspoorwegen wel zelfstandig kan optreden en wel de mogelijkheid heeft om ook op te treden tegen de opdrachtgever terwijl dat in deze wet niet op die manier wordt geregeld? Waarom is daarvoor gekozen, zo vragen deze leden?

Advies Overlegorgaan Personenvervoer (OPV) en Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB)

De leden van de CDA-fractie vragen of goederenvervoerders bij de besluitvorming zijn betrokken en wat hun standpunt is. Wat is daarvan wel en niet overgenomen?

Artikelsgewijs

Artikel 12

De leden van de VVD-fractie zijn voor wat betreft artikel 12 van het wetsvoorstel Lokaal Spoor van oordeel dat deze nieuwe vergunningplicht, voor iedereen die op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg werkzaamheden wil (laten) uitvoeren, in zijn algemeenheid goed te begrijpen is. Dit met name met het oog op de gewenste railveiligheid. Dit ligt voor de leden van de VVD-fractie iets complexer als het gaat om het beheer van openbare trambanen. In stedelijke gebieden is de trambaan meestal een integraal onderdeel van de openbare weg. Die openbare weg kent naast het tramvervoer ook andere stedelijke verkeersfuncties. De gemeente heeft de wettelijke plicht om door middel van onderhoud en vernieuwing de openbare weg in stand te houden. Het zou zeer onpraktisch zijn als de werkzaamheden aan de tramrails op een ander moment plaats zouden vinden dan de werkzaamheden aan de weg: de reiziger en automobilist heeft er dan twee keer last van. Daarom pleiten de leden van de VVD-fractie ervoor om de finale bevoegdheid bij de gemeente als wegbeheerder te laten, zodat één overheid de regie voert over het onderhoud op stedelijke infrastructurele projecten. De gemeente blijft verantwoordelijk voor het zo vlot en efficiënt mogelijk laten verlopen van infrastructurele onderhoudswerkzaamheden in hun stad. Als burgers ontevreden zijn, kunnen ze op deze manier ook de gemeente aanspreken over hun eventuele klachten. Kortom: de gemeentelijke wegbeheerdersrol verdraagt zich qua toetsing op doelmatigheidsaspecten niet goed met de nu voorgestelde vergunningplicht uit artikel 12. Om deze reden stellen de leden van de VVD-fractie voor om artikel 12 op de volgende wijze aan te vullen: de vergunning als bedoeld in het eerste lid kan tevens worden geweigerd ter verzekering van het doelmatig gebruik van de lokale spoorweginfrastructuur, tenzij de werkzaamheden worden uitgevoerd op, in, boven of onder een gemeentelijke weg en de gemeente als beheerder van die weg heeft in te stemmen met de uitvoering van de werkzaam-

heden ter verzekering van een doelmatig gebruik van de weg. Wat is het oordeel van de regering hierover?

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom de opmerkingen van de G4 (de vier grote steden) niet zijn overgenomen. Deze leden hebben vernomen dat de grote steden een mogelijk probleem zien in de wijze waarop artikel 12 mogelijk botst met de rol van de gemeentelijke wegbeheerder die ook moet toetsen op doelmatigheidsaspecten. Deze doelmatigheidsaspecten zouden kunnen botsen met de nu voorgestelde vergunningplicht in artikel 12. De leden van de PvdA-fractie vragen de regering om duidelijk toe te lichten of dit probleem zich inderdaad kan voordoen en hoe het voorkomen daarvan momenteel in de wet is voorzien.

Overig

De leden van de PvdA-fractie vragen ten slotte of de afstemming tussen deze wet en de overige geldende wetten en regels wel op een goede manier wordt gedaan. Ook op dit punt hebben de vervoerbedrijven de nodige opmerkingen gemaakt zoals over het verschillende detailniveau waarop de wetten van toepassing zijn. Zo zouden werkplaatsen, remises en personeelsverblijven onder de Wet lokaal spoor vallen terwijl werkplaatsen van hoofdspoorwegen dat niet doen. Graag vernemen de leden hier een reactie op.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Paulus Jansen

De adjunct-griffier van de commissie,
Vermeer