

## 204

### Besluit van 23 mei 2014 tot het vaststellen van regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen (Besluit lokaal spoor)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 9 december 2013, nr. lenM/BSK-2013/268587, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, gedaan mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en Onze Minister van Veiligheid en Justitie;

Gelet op de artikelen 2, vijfde lid, 14, eerste lid, 24, vierde lid, 25, eerste lid, 31, eerste lid, 36, derde lid, 42, achtste lid, en 48, tiende lid, van de Wet lokaal spoor, artikel 163, tiende lid, van de Wegenverkeerswet 1994, artikel 110 van boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en artikel 5:12, tweede lid van de Arbeidstijdenwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 24 januari 2014, nr. W14.13.044g/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 20 mei 2014, nr. lenM/BSK-2014/92895, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, uitgebracht mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en Onze Minister van Veiligheid en Justitie;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

##### Artikel 1

In dit besluit en daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:  
*baanvak*: gedeelte van de lokale spoorweg tussen twee nader aangeduide punten;

*beweegbare brug*: beweegbare brug die uitsluitend bestemd is voor het gebruik door spoorvoertuigen;

*bijzondere spoorweg*: bijzondere spoorweg als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Spoorwegwet;

*hoofdspoorweg*: hoofdspoorweg als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Spoorwegwet;

*sein*: baken, bord of lichtsein;

*wet*: Wet lokaal spoor.

## **Artikel 2**

Elementen die tot lokale spoorweginfrastructuur behoren zijn de bij de lokale spoorweg behorende:

- a. terreinen;
- b. bermen en paden;
- c. omheiningsmuren, hagen en hekken;
- d. aardebanen, met name ophogingen, afgravingen, doorsnijdingen, drainagewerken, greppels, gemetselde goten, duikers en taludbekledingen en taludbepalingen;
- e. schoormuren, bruggen, viaducten en andere bovengrondse overgangen, gelijkvloerse kruisingen, met inbegrip van de inrichtingen ter verzekering van de verkeersveiligheid, alsmede tunnels en andere onderdoorgangen die uitsluitend bestemd zijn voor de lokale spoorweg;
- f. spoorstaven, dwarsliggers, langsliggers en ballastbed, met inbegrip van railfunderingen en rijbaanopvullingen tussen de spoorstaven;
- g. wissels en wisselverwarmingsinstallaties, kruisingen, draaischijven en rolbruggen;
- h. perrons;
- i. laad- en loswegen en laadperrons;
- j. rangeerterreinen, opstelsporen als onderdeel van de te bedienen baanvakken, met uitzondering van sporen op de terreinen van werkplaatsen en remises;
- k. voertuigidentificatiesystemen;
- l. voertuigbeheersingssystemen;
- m. installaties voor de veiligheid, het seinwezen en de telecommunicatie, met inbegrip van de installaties voor het opwekken, transformeren en verdelen van elektrische stroom ten behoeve van het seinwezen en de telecommunicatie, en de gebouwen voor deze installaties;
- n. verkeerssignalering voor de afwikkeling en de veiligheid van het verkeer op de lokale spoorweg; en
- o. installaties voor het transformeren en overbrengen van elektrische energie voor tractiedoeleinden, onderstations, voedingskabels tussen de onderstations en de hang- en rijdraden, bovenleidingen met portalen, derde rail met steunelementen, voorzieningen voor ondergrondse energietoevoer en inductieve voorzieningen.

## **HOOFDSTUK 2. TOEGANKELIJKHEID**

### **Artikel 3**

1. De artikelen 5, 6 eerste tot en met derde lid, en 9 van het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer zijn van overeenkomstige toepassing op gebouwen of werken als bedoeld in artikel 14, eerste lid, van de wet.

2. Het eerste lid geldt niet voor gebouwen of werken als bedoeld in artikel 14, eerste lid, van de wet die direct grenzen aan of zich bevinden op een weg als bedoeld in artikel 1, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994, tenzij zij op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit reeds voldoen aan de artikelen 5, 6 of 9 van het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

3. De artikelen 4, eerste lid, en 10 van het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer zijn van overeenkomstige toepassing op een spoorvoertuig bestemd voor openbaar vervoer op de lokale spoorweg.

4. Van het eerste en tweede lid kan tijdelijk worden afgeweken bij onvoorziene omstandigheden waarin een ander maatschappelijk belang voor gaat boven het belang van toegankelijk openbaar vervoer, en de beschikbare toegankelijkheid van dat vervoer als gevolg van die omstandigheden redelijkerwijs niet in stand kan blijven.

5. Spoorvoertuigen en gebouwen of werken als bedoeld in artikel 14, eerste lid, van de wet die op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit in gebruik zijn, zijn met ingang van 1 januari 2020 aangepast.

6. Bij ministeriële regeling kunnen regels gesteld worden over:

- a. de mate of de aard van aanpassingen van spoorvoertuigen en gebouwen of werken als bedoeld in artikel 14, eerste lid, van de wet; en
- b. het aandeel aangepaste spoorvoertuigen en gebouwen of werken als bedoeld in artikel 14, eerste lid, van de wet.

### **HOOFDSTUK 3. VERKEERSMAATREGELEN, -REGELS EN -TEKENS**

#### **Artikel 4**

De verkeersleiding, bedoeld in artikel 24 van de wet, heeft als taak:

- a. zorg dragen voor een goede afwikkeling van het lokale spoorverkeer; en
- b. het treffen van verkeersmaatregelen, waaronder het geven van aanwijzingen met betrekking tot een veilig en ongestoord gebruik van de lokale spoorweg bij storingen, calamiteiten en bij werkzaamheden aan, in of nabij de lokale spoorweginfrastructuur.

#### **Artikel 5**

1. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur plaatsen, de beheerder en de vervoerder gehoord, seinen ten behoeve van het spoorverkeer over de lokale spoorweg indien dit noodzakelijk is om de verkeersveiligheid op de lokale spoorweg te borgen.

2. In elk geval wordt het spoorverkeer geregeld door seinen:

- a. op baanvakken waar de toegestane maximumsnelheid 80 kilometer per uur of meer bedraagt;
- b. bij beweegbare bruggen;
- c. in en bij tunnels;
- d. bij gelijkvloerse kruisingen met een hoofdspoorweg of bijzondere spoorweg;
- e. bij aansluitingen van een lokale spoorweg op een hoofdspoorweg of op een bijzondere spoorweg;
- f. bij situaties waar de lokale spoorweg niet of niet geheel is te overzien binnen de benodigde remafstand; en
- g. indien er bij enkelspoor dat in beide richtingen bereden wordt een voor de bestuurder onoverzichtelijke situatie aanwezig is.

3. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur hoeven geen seinen te plaatsen, indien de verkeersveiligheid op de lokale spoorweg geborgd wordt door middel van een systeem van volledige automatische besturing van de spoorvoertuigen die op deze spoorweg rijden.

4. Van het eerste en tweede lid kan worden afgeweken door gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur, indien de verkeersveiligheid op de lokale spoorweg geborgd wordt door middel van een systeem van automatische spoorvoertuigbeïnvloeding die de plaatsing van seinen overbodig maakt.

5. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing indien tramlichten zijn geplaatst op grond van artikel 1, onderdeel 60, van de Regeling verkeerslichten, of op grond van het daarvoor in de plaatskomende voorschrift inhoudende dat tramlichten worden toegepast bij drie- of tweekleurige verkeerslichten indien:

- a. ter plaatse voor lokale spoorwegen een eigen ruimte, gescheiden van het overige verkeer, beschikbaar is; of

b. ter plaatse bestuurders van lokale spoorvoertuigen vanuit een rijstrook een richting mogen volgen die aan het overige verkeer in die rijstrook niet is toegestaan.

## **Artikel 6**

1. Onverminderd de artikelen 22 en 23 van de wet stellen gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur per baanvak de toegestane maximumsnelheid vast:

a. na advies van de beheerder, voor zover de lokale spoorweg afgescheiden van het overige wegverkeer ligt;

b. na advies van de beheerder en de wegbeheerder, voor zover de lokale spoorweg kruist met één of meerdere wegen;

c. overeenkomstig het advies van de wegbeheerder voor zover de lokale spoorweg in de wegverharding ligt, tenzij het advies van de beheerder aangeeft dat niet met die snelheid gereden kan worden.

2. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur maken de maximumsnelheid, bedoeld in het eerste lid, bekend aan in ieder geval de betrokken vervoerders, beheerders, verkeersleiding, toezichthouder van de lokale spoorweg en wegbeheerders.

## **Artikel 7**

Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur stellen, na het horen van de beheerder en de vervoerder, de voorrangregels vast die gelden tussen spoorvoertuigen op lokale spoorwegen.

## **Artikel 8**

1. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur bepalen:

a. voor welke beweegbare bruggen door hen vaste openingstijden worden vastgesteld;

b. welke beweegbare bruggen op verzoek van de schipper worden geopend volgens een door hen goed te keuren regeling van de beheerder;

c. welke beweegbare bruggen als regel geopend zijn, en alleen gesloten zijn als er een spoorvoertuig moet passeren;

d. bij welke beweegbare bruggen door hen voor te schrijven communicatiemiddelen ten behoeve van de scheepvaart aanwezig zijn;

e. ten aanzien van welke beweegbare bruggen de beheerder door hem goed te keuren voorwaarden voor de doorvaart vaststelt, voor zover dit in verband met de uit de afmetingen van schepen voortvloeiende gevaren en beperkingen en met het oog daarop te nemen maatregelen nodig is.

2. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur horen, alvorens zij de bevoegdheden ingevolge het eerste lid uitoefenen, de beheerder, de vaarwegbeheerder en vertegenwoordigers uit de scheepvaart.

3. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen bepalen hoe lang voordat een voertuig een beweegbare brug als bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, moet passeren, met het sluiten van de brug kan of moet worden aangevangen.

4. Indien in een vaarweg ter plaatse van een beweegbare brug de scheepvaart is gestremd, kan in afwijking van hetgeen in of krachtens de vorige leden is bepaald, de beweegbare brug gesloten blijven.

## **Artikel 9**

1. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur dragen er zorg voor, dat bij de beweegbare bruggen tekens worden getoond overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 6.25 en 6.26, vierde en vijfde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement, met dien verstande dat het

teken, bedoeld in artikel 6.26, onderdeel f, van het Binnenvaartpolitiereglement, alleen wordt gebruikt indien gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur dat bepalen of goedkeuren.

2. In het geval van gestoorde lichttekens dragen gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur er zorg voor dat een bord als bedoeld in artikel 6.26, zesde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement wordt getoond.

3. Artikel 6.26 van het Binnenvaartreglement is van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 10**

Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur stellen, na advies van de beheerder en de wegbeheerder, vast bij welke spoorwegovergangen gelegen in voor het openbaar verkeer openstaande wegen, aan beide zijden van de spoorwegovergang aan de rechterzijde van de weg een Andreaskruis volgens model J12 of J13 van bijlage 1, van het RVV 1990 wordt geplaatst.

### **HOOFDSTUK 4. PERSONEEL**

#### **Artikel 11**

Als veiligheidsfunctie als bedoeld in artikel 36, eerste lid, van de wet wordt aangewezen de functie van een beheerder of een vervoerder voor zover die belast is met de verkeersleiding.

### **HOOFDSTUK 5. TOEZICHT**

#### **Artikel 12**

1. De jaarlijkse kosten voor het toezicht op de naleving van het bij of krachtens de wet bepaalde dat de toezichthouder uit eigen beweging verricht, bestaan uit een bij ministeriële regeling vastgesteld basistarief, vermeerderd met de kosten die worden berekend op basis van het product van de lengte van de lokale spoorweg in kilometers en het bij ministeriële regeling vastgestelde tarief per kilometer.

2. De kosten voor het toezicht op de naleving van het bij of krachtens de wet bepaalde dat op verzoek van gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur door de toezichthouder wordt verricht, worden op basis van een bij ministeriële regeling vastgesteld tarief berekend.

3. De tarieven, bedoeld in het eerste en tweede lid, worden jaarlijks geïndexeerd met een bij ministeriële regeling vastgestelde index.

### **HOOFDSTUK 6. SLOTBEPALINGEN**

*§ 1. Aanpassing en intrekking van andere besluiten*

#### **Artikel 13**

Het Arbeidstijdenbesluit wordt als volgt gewijzigd:

A

Het opschrift van § 5.13. komt te luiden: § 5.13. Lokale spoorwegen.

B

Artikel 5.13:1 wordt als volgt gewijzigd:

1. «railvoertuig» wordt vervangen door: spoorvoertuig.
2. «lokaalspoorwegen» wordt vervangen door: lokale spoorwegen, aangewezen krachtens artikel 2, eerste lid, van de Wet lokaal spoor.

#### **Artikel 14**

Het Besluit alcoholonderzoeken wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt gewijzigd als volgt:

1. In de begripsomschrijving van ademanalyse wordt «of artikel 4, tweede lid, onderdeel a, van de Spoorwegwet» vervangen door: , artikel 4, tweede lid, onderdeel a, van de Spoorwegwet of artikel 41, tweede lid, onderdeel a, van de Wet lokaal spoor.
2. In de begripsomschrijving van bloedafname wordt «of artikel 4, tweede lid, onderdeel b, van de Spoorwegwet» vervangen door: , artikel 4, tweede lid, onderdeel b, van de Spoorwegwet of artikel 41, tweede lid, onderdeel b, van de Wet lokaal spoor.

B

In artikel 6 wordt «of artikel 4 van de Spoorwegwet» vervangen door: , artikel 4 van de Spoorwegwet of artikel 41 van de Wet lokaal spoor.

C

In artikel 10a, eerste lid, wordt «of artikel 4, tweede lid, onderdeel b, van de Spoorwegwet» vervangen door: , artikel 4, tweede lid, onderdeel b, van de Spoorwegwet of artikel 41, tweede lid, onderdeel b, van de Wet lokaal spoor.

D

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt «of artikel 4 van de Spoorwegwet,» vervangen door: , artikel 4 van de Spoorwegwet of artikel 41 van de Wet lokaal spoor,.
2. In het vierde lid wordt «of artikel 4, tweede lid, onderdeel b, van de Spoorwegwet» vervangen door: , artikel 4, tweede lid, onderdeel b, van de Spoorwegwet of artikel 41, tweede lid, onderdeel b, van de Wet lokaal spoor.

E

In artikel 16, eerste lid, wordt «of artikel 4 van de Spoorwegwet» vervangen door: , artikel 4 van de Spoorwegwet of artikel 41 van de Wet lokaal spoor.

F

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, wordt «of artikel 4, eerste lid, van de Spoorwegwet» vervangen door: , artikel 4, eerste lid, van de Spoorwegwet of artikel 41, eerste lid, van de Wet lokaal spoor.

2. In het tweede lid, wordt «of artikel 89, achtste lid, van de Spoorwegwet» vervangen door: , artikel 89, achtste lid, van de Spoorwegwet of artikel 48, achtste lid, van de Wet lokaal spoor.

### **Artikel 15**

Artikel 1, eerste lid, van het Besluit van 15 maart 1991, ter uitvoering van artikel 110 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (Stb. 1991, 114) wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt «stadsspoorwegen of tramwegen» vervangen door: of over krachtens artikel 2, eerste lid, van de Wet lokaal spoor aangewezen lokale spoorwegen als bedoeld in artikel 3, eerste lid van de Wet lokaal spoor.

2. In onderdeel b wordt na «hoofdspoorwegen» ingevoegd: of in geval van vervoer over krachtens artikel 2, eerste lid van de Wet lokaal spoor aangewezen lokale spoorwegen, als bedoeld in artikel 3, derde lid van de Wet lokaal spoor.

### **Artikel 16**

Het Metroreglement wordt ingetrokken.

### *§ 2. Slotbepalingen*

### **Artikel 17**

Dit besluit treedt in werking op het tijdstip waarop de hoofdstukken 2 tot en met 10 van de wet in werking treden.

### **Artikel 18**

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit lokaal spoor.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Wassenaar, 23 mei 2014

Willem-Alexander

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

Uitgegeven de *dertiende* juni 2014

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
I.W. Opstelten

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **I Algemeen deel**

#### **1. Inleiding**

In dit Besluit lokaal spoor (hierna: het besluit) wordt invulling gegeven aan een aantal bepalingen van de Wet lokaal spoor (hierna: de wet).

Dit besluit regelt onder meer wat lokale spoorweginfrastructuur is, welke bepalingen uit het Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer van overeenkomstige toepassing zijn, de taken van de verkeersleiding, de plaatsing van seinen op de lokale spoorweg en de veiligheidsfuncties in het lokale spoorwegsysteem. Een aantal zaken zal nader worden uitgewerkt in ministeriële regelingen. De wet, het besluit en de ministeriële regelingen vormen samen het nieuwe wettelijk kader voor de lokale spoorwegen. In de paragrafen 2 en 3 worden de belangrijkste onderwerpen uit dit besluit nader toegelicht. Daarna wordt ingegaan op het advies van de verschillende adviesorganen, de administratieve lasten die dit besluit met zich meebrengt en de markt- en bedrijfseffecten. In hoofdstuk II worden de verschillende artikelen toegelicht.

#### **2. Aanleiding en noodzaak**

De wetgeving op het gebied van lokale spoorwegen is sterk verouderd en was aan integrale herziening toe. De wet, dit besluit en de ministeriële regelingen beogen dan ook de wetgeving inzake de lokale spoorwegen te moderniseren. De kern van de nieuwe wetgeving is decentralisatie van bevoegdheden, integratie van vervoertechnieken en het bestendigen van het hoge veiligheidsniveau op en van de lokale spoorweginfrastructuur. Lokale spoorwegen zijn spoorwegen die bestemd zijn voor openbaar personenvervoer met stads-, voorstads- of regionale spoorvervoerdiensten of voor goederenvervoer, waarvoor een decentrale overheid bevoegd is. Op dit moment gaat het uitsluitend om tram en metro, maar het is niet uit te sluiten dat er ook «zware» spoorwegen of hangbanen onder gaan vallen. Lokale spoorwegen zijn derhalve niet direct gekoppeld aan light rail. De wet en dit besluit gelden niet voor bijzondere spoorwegen of hoofdspoorwegen.

De bevoegdheden ten aanzien van het verlenen van concessies voor het verrichten van regionaal openbaar vervoer liggen al bij de dagelijkse besturen van de provincies respectievelijk de plusregio's (artikel 20 Wet personenvervoer 2000). Verder ontvangen zij op grond van de Wet BDU verkeer en vervoer financiële middelen ten behoeve van de voorbereiding en de uitvoering van het regionaal verkeer en vervoerbeleid. Met de nieuwe wetgeving voor het lokaal spoor wordt beoogd hierbij aan te sluiten door ook de verantwoordelijkheid voor de aanleg, het beheer en de integrale veiligheid van de lokale spoorweg bij de decentrale overheden neer te leggen. Hierdoor kan er op regionaal niveau een integrale afweging worden gemaakt over het regionale verkeer- en vervoerbeleid.

Naast decentralisatie wordt met de nieuwe wetgeving ook de integratie van vervoertechnieken bevorderd. Door onnodige belemmerende voorschriften te schrappen is er meer flexibiliteit in de toepassing van de vervoertechnieken. Daarnaast maakt de wetgeving het mogelijk om zowel spoorwegen die onder de reikwijdte van de EU-richtlijnen vallen als spoorwegen waarbij dat niet het geval is aan te wijzen als lokale spoorweg.



Een ander uitgangspunt van de wet, dit besluit en de regeling lokaal spoor is het bestendigen van het hoge veiligheidsniveau op en van de lokale spoorweginfrastructuur, en het verbeteren hiervan. In de wet zijn veiligheidseisen opgenomen ten aanzien van de aanleg en het beheer van de infrastructuur, alsmede normen ten aanzien van het vervoer over de lokale spoorweginfrastructuur en het personeel van de vervoerder. Zie ook de memorie van toelichting bij het voorstel voor de Wet lokaal spoor over de uitgangspunten van de wetgeving (Kamerstukken II 2011–12, 33 324, nr. 3).

Tevens worden in dit besluit bepalingen uit het Arbeidstijdenbesluit en het Besluit alcoholonderzoeken gewijzigd. De Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit zijn van toepassing op het vervoer over lokale spoorwegen en het Arbeidstijdenbesluit wordt met dit besluit aangepast aan de terminologie van de wet. Op dezelfde wijze als in onder meer de Spoorwegwet en Wegenverkeerswet 1994 is het verbod op het onder invloed zijn van alcohol, drugs en bepaalde geneesmiddelen in de wet geregeld (artikel 41 van de wet). Ook met betrekking tot de uitvoeringsvoorschriften zal worden aangesloten bij deze wetgeving. De in het Besluit alcoholonderzoeken neergelegde uitvoeringsvoorschriften die bij de onderzoeken naar het gebruik van alcohol in acht moeten worden genomen, zullen ingevolge dit besluit ook gelden voor de onderzoeken die zullen worden uitgevoerd ter handhaving van het verbod van artikel 41 van de wet. De in het Besluit van 15 maart 1991, ter uitvoering van artikel 110 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek geregelde beperking van de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt met dit besluit ook van toepassing op het vervoer van reizigers over lokale spoorwegen.

Derhalve is de nota van toelichting opgesteld mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Arbeidstijdenbesluit) en de Minister van Veiligheid en Justitie (Besluit alcoholonderzoeken en het Besluit van 15 maart 1991, ter uitvoering van artikel 110 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (Stb. 1991, 114)).

### **3. Hoofdpijnen van het besluit**

#### *3.1. Lokale spoorweginfrastructuur*

In dit besluit worden op grond van artikel 2 van de wet de bij de lokale spoorweg behorende elementen als onderdeel van de lokale spoorweginfrastructuur aangewezen. Het gaat om elementen die onlosmakelijk samenhangen met de lokale spoorweg.

Dit zijn naast de spoorstaven voornamelijk onroerende zaken die specifiek bestemd zijn voor het operationaliseren van een lokale spoorweg, zoals tunnels, bruggen of viaducten. Voor de aanleg van een aantal onderdelen van de lokale spoorweginfrastructuur, bijvoorbeeld tunnels, zal bij het ontwerpen en bouwen ook voldaan moeten worden aan de eisen die het Bouwbesluit stelt. Deze aanwijzing tot lokale spoorweginfrastructuur in de zin van artikel 2 van de wet heeft tot gevolg dat een aantal wetsartikelen van toepassing zijn op deze infrastructuur (zie ook artikelsgewijze toelichting). Voor de aangewezen lokale spoorweginfrastructuur geldt bijvoorbeeld dat gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur zorg dragen voor de aanleg en het beheer (artikel 4 van de wet).

#### *3.2. Toegankelijkheid*

Om te bereiken dat mensen met een handicap of chronische ziekte dezelfde kansen hebben om aan de samenleving deel te nemen als mensen die geen beperking hebben, wordt een twee sporenbeleid gevolgd. Het ene beleidsspoor bevat de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz) die voorziet in het verbeteren van de individuele rechtsbescherming. De individuele rechtsbescherming

ten behoeve van mensen met een functiebeperking met betrekking tot de toegankelijkheid van het openbaar vervoer geschiedt op basis van de Wgbh/cz en het daarop gebaseerde Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer (Stb. 2011, 225: hierna BTOV). Hierin zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ten behoeve van mensen met een functiebeperking.

Een persoon kan in een specifiek geval het College voor de rechten van de mens om een oordeel verzoeken bij vermeende ontoegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Het andere beleidsspoor wordt gevormd door voorwaardenscheppend en stimulerend beleid, waarbij het gaat om het treffen van specifieke voorzieningen en maatregelen die personen met een functionele beperking de mogelijkheid biedt om zoveel mogelijk zelfstandig te functioneren. De in dit besluit opgenomen maatregelen maken deel uit van dit beleidsspoor. Er is voor gekozen om de normen waaraan voldaan moet worden uit het BTOV van overeenkomstige toepassing te laten zijn. De toezichthouder ziet toe op naleving door de vervoerders en de beheerders.

In het besluit is aangegeven welke artikelen van het BTOV van toepassing zijn om zo de toegankelijkheid van diensten te vergroten. Dit houdt in dat de natuurlijke persoon of rechtspersoon die verantwoordelijk is voor de inrichting en het gebruik van een gebouw of werk (veelal beheerder) en de vervoerder er voor moeten zorgen dat gebouwen, werken, respectievelijk spoorvoertuigen toegankelijk zijn voor mensen met een functiebeperking. Zo moet er bijvoorbeeld een onbelemmerde doorgang zijn naar voorzieningen en moeten deze voorzieningen in de gebouwen en werken bereikbaar en bruikbaar zijn. Voor meer toelichting op de eisen wordt verwezen naar de nota van toelichting bij het BTOV.

Tevens is in dit besluit opgenomen met ingang van wanneer de verplichtingen gelden. Zie hiervoor artikel 3 en de daarbij horende toelichting.

### *3.3 Verkeer op de lokale spoorweg*

Het is van belang dat het verkeer over de lokale spoorweg veilig geschiedt. Voor het spoorverkeer dat zich mengt met het wegverkeer bevatten de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVW 1994) en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990) regels over verkeersregels en -tekens. Hierin worden echter niet alle elementen voor het lokaal spoorwegverkeer geregeld. Dit besluit geeft eisen voor het spoorverkeer, en zal in samenhang moeten worden gelezen met voornoemde wegenverkeerswetgeving. In de artikelen 6 en 7 van dit besluit worden nadere regels gesteld over het plaatsen van seinen en over de toegestane maximumsnelheid die per baanvak wordt vastgesteld. De bevoegdheid voor het plaatsen van seinen ligt bij gedeputeerde staten dan wel het dagelijks bestuur. Het bestuursorgaan kan een integrale afweging maken of de veiligheid met het plaatsen van de seinen wordt geborgd. Gelet op de specifieke situatie per baanvak en de kennis die de beheerder en de vervoerder daarover hebben, hoort het bestuursorgaan voor het plaatsen van de seinen in ieder geval de beheerder en de vervoerder. Het bestuursorgaan heeft ook de bevoegdheid om de maximumsnelheid vast te stellen per baanvak. Gelet op de specifieke situatie per baanvak en de kennis die de beheerder daarover heeft, hoort het bestuursorgaan voor het vaststellen van de snelheden in ieder geval de beheerder. Ook de wegbeheerder is bij de besluitvorming betrokken. In de artikelsgewijze toelichting wordt daarop nader ingegaan. Door deze bepalingen in het besluit wordt geborgd dat het lokale verkeer op elkaar is afgestemd voor wat betreft de snelheid. Het is van belang dat elke

bestuurder van een voertuig dat over de lokale spoorweg rijdt op de hoogte is van de toegestane maximumsnelheid. Daarom maakt het bestuursorgaan de toegestane maximumsnelheden bekend. Zoals is aangegeven in de toelichting bij artikel 24 in de memorie van toelichting bij het voorstel voor de Wet lokaal spoor is de verkeersleiding verantwoordelijk voor het veilig leiden van het spoorverkeer over de lokale spoorweg. In dit besluit is vastgelegd wat de taken van de verkeersleiding zijn.

Ook is voorzien in een regeling voor beweegbare bruggen in een bepaling betreffende het plaatsen van Andreaskruisen bij spoorwegovergangen gelegen in voor het openbaar verkeer openstaande wegen.

#### *3.4. Veiligheidsfuncties*

Een veiligheidsfunctie betreft een functie binnen het lokale spoorwegverkeerssysteem die van aanmerkelijke invloed is op de veiligheid van het spoorverkeer. In artikel 36 van de wet wordt de bestuurder van een spoorvoertuig als veiligheidsfunctionaris aangewezen. Gelet op de aanmerkelijke invloed op de veiligheid wordt in het besluit nog een veiligheidsfunctie aangewezen. Het gaat hier om een persoon die de taken van de verkeersleiding uitvoert. Deze functionarissen kunnen alleen de veiligheidsfunctie uitoefenen als ze aan de eisen van artikel 37 van de wet voldoen. Dat betekent dat de persoon die een veiligheidsfunctie uitvoert minimaal achttien jaar oud moet zijn en de voertaal moet beheersen die in de procescommunicatie wordt gebruikt. Daarnaast mag de veiligheidsfunctionaris geen lichamelijke of geestelijke beperking bezitten die het op goede wijze uitoefenen van zijn functie in de weg staat. Bij relatief veel spoorgerelateerde werkzaamheden kan er een veiligheidsbelang in het geding zijn indien iemand geestelijk of lichamenlijk niet goed functioneert.

Op degene onder wiens gezag een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend rust de verantwoordelijkheid om er voor te zorgen dat degene die een veiligheidsfunctie uitoefent in alle opzichten voldoende toegerust is om zijn werk te doen. Hij dient er zorg voor te dragen dat die persoon beschikt over de kennis en vakbekwaamheid die voor de uitoefening van die veiligheidsfunctie nodig is.

Degene onder wiens gezag een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend zorgt ervoor dat de veiligheidsfunctionaris van hem een bedrijfspas ontvangt. Met deze bedrijfspas kan de veiligheidsfunctionaris aantonen dat hij de veiligheidsfunctie mag uitoefenen. Op grond van artikel 38 van de wet worden bij ministeriële regeling eisen gesteld aan de bedrijfspas.

Ingevolge de wet is het de veiligheidsfunctionaris verboden zijn functie uit te oefenen wanneer hij onder de invloed van alcohol dan wel van verdovende middelen is. Bij verdenking dat de veiligheidsfunctionaris zijn functie uitoefent onder invloed van alcohol dan wel verdovende middelen kan er een bevel worden gegeven voor medewerking aan een adem- en bloedonderzoek. De eisen die worden gesteld aan deze onderzoeken staan in het Besluit alcoholonderzoeken en onderliggende ministeriële regelingen. Hiertoe wordt het Besluit alcoholonderzoeken gewijzigd. Deze aanpassing is analoog aan hetgeen voor de Spoorwegwet is opgenomen.

#### **4. Adviesorganen**

In het Bestuurlijk overleg hebben de vier grote steden (G4) erop gewezen dat duidelijk moet blijken dat niet alle bruggen, viaducten en tunnels worden bestempeld als lokale spoorweginfrastructuur. Daartoe zijn artikel 2 en de daarbij horende toelichting aangepast. Slechts de bruggen, viaducten en tunnels die uitsluitend voor lokale spoorwegen bedoeld zijn, vallen onder het begrip lokale spoorweginfrastructuur. Bruggen en dergelijke die hoofdzakelijk zijn bestemd voor het wegverkeer en waarvan de lokale spoorweg mede gebruik maakt vallen onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, met uitzondering van de rails

en de tussen de rails gelegen wegverharding. Deze rails en de daartussen gelegen wegverharding worden beschouwd als lokale spoorweginfrastructuur en vallen weer wel onder de verantwoordelijkheid van de spoorwegbeheerder.

Naar aanleiding van de opmerking van de G4 betreffende de onduidelijkheid van het beheer van de gelijkvloerse kruisingen van lokale spoorwegen met wegen en andere spoorwegen is artikel 2 aangepast. Hiermee wordt voorkomen dat zowel de wegbeheerder als de spoorwegbeheerder voor eenzelfde kruising voor hetzelfde verantwoordelijk zijn.

De G4 stelt de vraag waar de perrons eindigen en het station begint in relatie tot het aanmerken als element van de lokale spoorweginfrastructuur. De positie van stationsgebouwen, haltes en perrons is verschillend. Een perron is direct gerelateerd aan de lokale spoorweg en wordt aangewezen als lokale spoorweginfrastructuur. De perrons eindigen bij de toegangen (bijvoorbeeld hellingbanen en trappen) aan de perronkant. Stationsgebouwen daarentegen zijn gebouwen of werken waarvoor een andere rechthebbende verantwoordelijk is. De beheerder is veelal niet bij de stationsgebouwen betrokken. De decentrale overheid kan de beheerder, als rechthebbende, wel opdracht geven om het beheer uit te voeren over een stationsgebouw, dat vindt echter niet plaats op basis van de wet.

Voor wat betreft het vaststellen van de toegestane maximale snelheid heeft de G4 voorgesteld dat in situaties waarin de lokale spoorweg kruist met een of meerdere wegen het primaat voor het vaststellen van de maximale snelheid bij de wegbeheerder zou moeten liggen. In dit besluit is in artikel 7 gekozen voor een systeem waarbinnen de invloed van de wegbeheerder toeneemt naarmate de lokale spoorweg meer met het overige (weg) verkeer in aanraking komt. In de toelichting op artikel 7 is dat nader toegelicht. »De decentrale overheid stelt de maximum snelheid vast nadat hij de betrokken weg- en spoorwegbeheerders heeft gehoord. Met de adviezen van deze beheerders moet rekening worden gehouden tenzij het advies van de beheerder aangeeft dat niet met die snelheid gereden kan worden. In het geval dat de lokale spoorweg in de wegverharding ligt, moet het advies van de wegbeheerder worden overgenomen. Als de verantwoordelijke overheid een dergelijk advies niet opvolgt, kan dat alleen als goed gemotiveerd wordt aangegeven waarom het advies niet wordt opgevolgd. Afdeling 3.7 van de Algemene wet bestuursrecht ziet op de motivering.

De G4 mist een duidelijke omschrijving van wat onder toegankelijkheid moet gaan vallen. Een dergelijke omschrijving is niet nodig omdat in het besluit wordt aangesloten bij de toegankelijkheidseisen van het Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer en de daarop gebaseerde Regeling toegankelijkheid van het openbaar vervoer. In de desbetreffende regeling wordt verwezen naar Europese regelingen, maar voor trams en metro's zijn er geen Europese regels die voorschrijven hoe de voertuigen eruit moeten zien. Een duidelijke omschrijving is echter niet noodzakelijk omdat met behulp van doelvoorschriften de toegankelijkheid van trams en metro's zal worden gerealiseerd.

Verskillende organisaties (Connexion, Historisch Railvervoer Nederland en Veolia) in het Overlegorgaan participatie infrastructuur en milieu (OIM) ondersteunen de uitgangspunten van het besluit. De Nederlandse Spoorwegen (NS) en ProRail hebben een aantal opmerkingen gemaakt. Op de onderdelen van de reacties die betrekking hebben op dit besluit zal in het onderstaande nader worden ingegaan.

NS en ProRail geven aan dat op eventuele knooppunten waar lokaal spoor en hoofdspoor bij elkaar komen de interfaces ten aanzien van beheer, vergunningenregime of verkeersleiding niet voldoende geborgd zijn. Zij geven aan dat het gaat om vergunningsgrenzen, twee bevoegde gezagen op een enkel baanlichaam. Hierover zij het volgende opgemerkt.

Het bijeenkomen van een lokale spoorweg met een andere spoorweg levert minder problemen op dan NS en ProRail veronderstellen. Een spoor is immers óf een lokaal spoorweg óf een hoofdspoorweg óf een bijzondere spoorweg. Per spoor is er altijd één bevoegd gezag verantwoordelijk. De Minister voor de hoofdspoorwegen, de decentrale overheid voor lokale spoorwegen. De verantwoordelijkheid bij bijzondere spoorwegen ligt vaak bij een niet-overheidsinstantie, meestal een particulier. Ingeval er werk wordt verricht aan een lokale spoorweg die grenst aan een hoofdspoorweg stelt de beheerder van de lokale spoorweg de beheerder van de hoofdspoorweg in kennis van de voorgenomen werkzaamheden. Dit sluit aan bij de huidige praktijk. Andersom zal de werkwijze ook zo zijn. De beheerder van de hoofdspoorweg stelt de beheerder van de lokale spoorweg in kennis van de voorgenomen werkzaamheden. Bij een knooppunt kan een vergunning nodig zijn voor werkzaamheden aan een hoofdspoorweg op grond van de Spoorwet en een vergunning op grond van de wet voor werk aan de lokale spoorweg. Bij de vergunningverlening kan door de vergunningverleners, indien nodig, maatwerk gegeven worden. Wetgeving is daarvoor niet nodig. In artikel 12 van de wet is, zoals ProRail aangeeft, voor de aangegeven werkzaamheden een vrijstelling opgenomen voor een beheerder van een hoofdspoorweg of een bijzondere spoorweg.

Een knooppunt van een lokale spoorweg en een hoofdspoorweg verschilt in principe niet van een knooppunt van deze sporen en wegen. Voor de op de knooppunten aanwezige sporen of wegen gelden de diverse regimes voor de desbetreffende sporen of wegen. Bij kruisingen van verschillende spoorwegen met elkaar dienen seinen te worden geplaatst. Op dit moment zijn er geen gelijkvloerse kruisingen van lokale spoorwegen met hoofdspoorwegen. De aanpak van de werkwijze en de vergunningen tussen kruisingen van lokale spoorweg met een weg of met een hoofdspoorweg brengt geen principiële verschillen met zich mee. Het is niet wenselijk voor knooppunten een apart regime in te stellen. NS verzoekt uit oogpunt van ministeriële systeemverantwoordelijkheid voor de spoorwegveiligheid en de verkeersleiding om regelgeving voor dergelijke knooppunten. Deze systeemverantwoordelijkheid noopt niet direct tot regelgeving. Van de verkeersleiding van de diverse spoorwegen mag worden verwacht dat zij goede afspraken omtrent knooppunten kunnen maken. ProRail wil graag wettelijk verankerd zien dat het gebruik van een hoofdspoorweg voor het doel waarvoor deze bestemd is (namelijk voor het gebruik van treinen) geen vergunningplicht op grond van de wet geldt. Voor zover de opmerking van ProRail doelt op de vergunningen op basis van de wet, zij opgemerkt dat de wet ziet op de lokale spoorwegen en niet op hoofdspoorwegen.

ProRail geeft in overweging om de Europese definitie van spoorweginfrastructuur over te nemen waar gekozen is om lokale spoorwegen onder het regime van de EU-richtlijnen te brengen. De definitie waar ProRail naar verwijst is waarschijnlijk de definitie in artikel 3 van de EU-richtlijn tot instelling van één Europese spoorwegruimte<sup>1</sup>. Deze definitie is voor zover het elementen van spoorweginfrastructuur die in Nederland aanwezig zijn, overgenomen in artikel 2. Elementen als lawinetunnels zijn niet overgenomen omdat deze niet bij lokale spoorwegen in Nederland voorkomen.

ProRail vindt het onduidelijk in hoeverre de EG-richtlijnen met betrekking tot het spoor van toepassing zijn of buiten toepassing kunnen worden verklaard ingeval een lokale spoorweg toegankelijk is voor goederenvervoer. ProRail is van oordeel dat hiermee een vierde categorie spoorweg wordt geïntroduceerd. Deze zienswijze is niet juist. Er wordt geen nieuwe soort spoorweg naast de drie soorten spoorwegen aange-

<sup>1</sup> Richtlijn 2012/34 van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, (PbEU L 343/32).

wezen. Binnen de spoorregelgeving bestaan drie soorten spoorwegen: hoofdspoorwegen waarvoor het Rijk de bevoegde instantie is, de lokale spoorwegen waarvoor de decentrale overheid de bevoegde instantie is en de bijzondere spoorwegen waarvoor in het algemeen een particuliere partij verantwoordelijk is. Wel is er binnen deze drie categorieën verschillend gebruik te onderscheiden: al of niet gemengd personen- en goederenvervoer en toeristische en museale spoorwegdiensten. ProRail doelt waarschijnlijk op de mogelijkheid dat er lokale spoorwegen kunnen komen waarop – ten behoeve van het gebruik van die spoorweg – onderdelen van de Spoorwegwet van toepassing zullen zijn. Bij ministeriële regeling zal dit nader worden uitgewerkt.

De suggestie van ProRail om alle Europese regelgeving met betrekking tot goederenvervoer via de Spoorwegwet te implementeren is gelet op de gekozen systematiek van de wet niet opportuun. Met deze systematiek kan immers maatwerk worden geleverd. Uitgangspunt is dat er lokale spoorwegen zijn waar alleen de wet van toepassing is en niet de Spoorwegwet of EU-richtlijnen. Daar waar lokale spoorwegen verbonden zijn met hoofdspoorwegen en er uitsluitend of overwegend doorgaand verkeer met zwaar materieel plaatsvindt, zullen delen van de Spoorwegwet, en daarmee de EU-richtlijnen die via de Spoorwet zijn geïmplementeerd, van toepassing worden verklaard.

Historisch Railvervoer Nederland geeft aan dat er geen sleutel is opgenomen die voor het (kunnen) rijden met historische trams de toegang tot lokaal spoor verzekert. De toegang tot de lokale spoorwegen wordt echter niet in dit besluit geregeld. Het is de decentrale overheid die bepaalt of en wanneer vervoerders van de lokale spoorwegen gebruik mogen maken. De beheerder van de infrastructuur sluit een toegangs-overeenkomst over het gebruik van de lokale spoorweg gebaseerd op het beleidskader met toewijzingscriteria van de decentrale overheid. Ook voor de toekomst kunnen op decentraal niveau afspraken gemaakt worden over de momenten waarop met historische spoorvoertuigen gereden kan en mag worden. In de wet is overigens bij enkele onderwerpen speciale aandacht besteed aan historische spoorvoertuigen. De bepalingen betreffende toegankelijkheid zijn bijvoorbeeld niet van toepassing op dergelijke spoorvoertuigen. Ook in de desbetreffende ministeriële regeling zal rekening worden gehouden met deze voertuigen.

De redactionele opmerkingen van de G4 en van de deelnemers uit het OIM zijn, waar relevant, overgenomen.

## **5. Administratieve lasten en handhaafbaarheid**

De administratieve lasten zijn bij het wetsvoorstel in beeld gebracht en weergegeven in de memorie van toelichting. Uit dit besluit vloeien geen inhoudelijke verplichtingen voort die niet eerder in de wet zijn opgenomen en komen geen andere administratieve lasten voor dan in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel aangegeven. De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft het ontwerp-besluit getoetst op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudegevoeligheid. De door de Inspectie voorgestelde verbeteringen zijn, waar nodig, overgenomen.

## **6. Bedrijfs- en markteffecten**

In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel is aangegeven dat de sociaal-culturele en economische effecten van het wetsvoorstel gering zijn. Dit besluit heeft geen andere gevolgen dan opgenomen in de memorie van toelichting en leidt niet tot een toename van hetgeen nu gebruikelijk is.



## **7. Notificatie**

In dit besluit zijn geen bepalingen opgenomen die te beschouwen zijn als nieuwe technische voorschriften in de zin van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L217).

In dit besluit worden enkele technische voorschriften die zijn opgenomen in het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer (Stb. 2011, 225) van overeenkomstige toepassing verklaard. Dit besluit is als ontwerp-besluit al genotificeerd en de ontvangen opmerkingen zijn verwerkt in dat besluit (notificatienummer: 2010/0365/NL).

## **II Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel 1**

In dit artikel worden verschillende begrippen gedefinieerd. Alleen de begrippen baanvak en sein worden hier nader toegelicht. De andere begrippen behoeven geen toelichting. Als baanvak wordt aangemerkt een gedeelte van de lokale spoorweg tussen twee nader aangeduide punten. Dat kunnen bijvoorbeeld twee stations of haltes zijn. Het baanvak kan bestaan uit enkel spoor of meerdere sporen. Onder sein vallen drie begrippen: bakens, borden en lichtseinen. Dit zijn alle vaste seinen, gerelateerd aan het gebruik van de lokale spoorwegen. De borden en bakens kunnen aanwijzingen of waarschuwingen weergeven. De lichtseinen geven aan of een baanvak bereden kan worden. Een lichtsein kan «stop» tonen. De seinen die door personen worden gegeven, zoals armseinen of fluitseinen komen in dit besluit niet aan de orde en zijn om die reden niet in de definitie opgenomen.

### **Artikel 2**

In artikel 2 van dit besluit is een limitatieve lijst opgenomen van elementen die aangewezen worden als onderdeel van de lokale spoorweginfrastructuur. Deze opsomming is een weergave van de huidige situatie. Deze opsomming zal worden uitgebreid als andere dan de op dit moment bestaande technieken in de praktijk worden toegepast. De infrastructuur betreft onder meer de sporen en de bijbehorende bruggen, viaducten, aquaducten en tunnels die uitsluitend voor de lokale spoorweg bestemd zijn, rangeerterreinen, en voertuigidentificatiesystemen gerelateerd aan het gebruik van de lokale spoorweg. Bruggen, viaducten en andere bovengrondse overgangen die hoofzakelijk bestemd zijn voor het wegverkeer, waar de lokale spoorweg mede gebruik van maakt, zijn de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, met uitzondering van de rails en de tussen de rails gelegen wegverharding, die vallen onder de verantwoordelijkheid van de beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur. De positie van stationsgebouwen, haltes en perrons is verschillend. Een perron is direct gerelateerd aan de lokale spoorweg en wordt aangewezen als lokale spoorweginfrastructuur. Stationsgebouwen en haltes daarentegen zijn gebouwen of werken die ofwel binnen het straatbeeld behoren of waarvoor een andere rechthebbende verantwoordelijk is. De beheerder is veelal niet bij de stationsgebouwen en haltes betrokken. De stationsgebouwen en haltes worden derhalve niet aangewezen als lokale spoorweginfrastructuur in de zin van de wet.

Bij de verkeerssignalering gaat het om de signalering ten behoeve van de spoorvoertuigen en niet ten behoeve van het wegverkeer.

Deze aanwijzing tot infrastructuur in de zin van artikel 2 van de wet heeft tot gevolg dat bepaalde wetsartikelen van toepassing zijn. Voor de aangewezen infrastructuur geldt bijvoorbeeld dat gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur zorg dragen voor de aanleg en het beheer (artikel 4 van de wet). Andere voorbeelden zijn de eisen aan de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur (artikelen 5, 6 en 20 van de wet), gedoogplicht voor aanleg op grond van Belemmeringenwet privaatrecht en gedoogplicht voor wat betreft het beheer van lokale spoorweginfrastructuur (artikelen 7 en 8 van de wet) en de vergunning voor indienststelling van lokale spoorweginfrastructuur (artikelen 9, 10 en 11 van de wet).

### **Artikel 3**

Zoals aangegeven in het algemene deel van de toelichting wordt met dit artikel aangesloten op hetgeen in het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer (BTOV) is geregeld. De bepalingen uit dat besluit worden, voor zover nodig en mogelijk, van overeenkomstige toepassing verklaard. Door opname in dit besluit is het mogelijk de eisen met betrekking tot gebouwen, werken en spoorvoertuigen door een toezichthouder op basis van de wet en dit besluit te handhaven. Immers op basis van de BOTV kan een persoon in een specifiek geval het College voor de rechten van de mens verzoeken om een redelijke aanpassing bij vermeende ontoegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Dit artikel richt zich tot de vervoerder en tot de natuurlijke of rechtspersoon die verantwoordelijk is voor de inrichting en het gebruik van een gebouw of werk dat geheel of gedeeltelijk bestemd is voor de aankomst en het vertrek van spoorvoertuigen met het oog op in- uit- of overstappen van reizigers, en heeft betrekking op het voorzieningenniveau.

Een gebouw of werk moet voldoen aan de eisen van de artikelen 5, 6, eerste tot en met derde lid, en 9 van het BTOV. Dit houdt in dat een gebouw of werk is voorzien van een onbelemmerde doorgang tot voorzieningen voor mensen met een hulpmiddel of met een functiebeperking. Een perron, maar ook de in- en uitgang van een gebouw en voorzieningen voor bijvoorbeeld kaartverkoop, verblijf en sanitair, behoren onbelemmerd bereikbaar te zijn voor deze mensen (artikel 5 BTOV). Daarnaast dienen deze voorzieningen bruikbaar te zijn voor vooral mensen met een functiebeperking (artikel 6 BTOV). In artikel 9 van het BTOV is vastgelegd dat reisinformatie over ten minste vertrektijden, opstaplocatie en eindbestemming voor zover die afwijken van de geldende dienstregelingen in stations en haltes in beeld en geluid beschikbaar moet zijn voor mensen met een functiebeperking. Om dit mogelijk te maken zal in een gebouw of werk als bedoeld in artikel 14 van de wet de juiste apparatuur aanwezig moeten zijn.

Degene die verantwoordelijk is voor een gebouw of werk kan op basis van het vierde lid van artikel 5 BTOV afwijken van de eisen uit artikel 5 van het BTOV. Van deze mogelijkheid kan gebruik worden gemaakt ingeval er ruimtelijke of bouwkundige belemmeringen optreden, als de eisen van het BTOV wel zouden worden toegepast. Voorbeeld van deze belemmeringen is het voorkomen van aantasting van het monumentale karakter van een gebouw. Een ander voorbeeld is de smalle ruimte tussen bestaande bebouwing en een rijbaan waarbij de afmeting van een tussengelegen halteplatform, die minimaal nodig is voor de draaicirkel van een rolstoel, namelijk 1.50 meter, wordt beperkt. Het wordt onwenselijk geacht dat degene die verantwoordelijk is voor de inrichting en het gebruik van een gebouw of werk onevenredige aanpassingen zou moeten uitvoeren.

Het tweede lid geeft aan dat een afwijking onder andere mogelijk is met betrekking tot apparatuur die reisinformatie in beeld en geluid beschikbaar stelt voor die gebouwen of werken die zich direct aan of op



de openbare weg bevinden. Hierbij gaat het veelal om gebouwen of werken gelegen op plekken waarbij de voorzieningen niet of moeilijk in het straatbeeld inpasbaar zijn of waar de omwonenden hinder kunnen ondervinden van de voorzieningen. Gebouwen en werken die bij de inwerkingtreding van dit besluit al voorzien zijn van apparatuur die reisinformatie in beeld en geluid beschikbaar stellen, moeten aan de verplichting blijven voldoen.

Het derde lid regelt dat een spoorvoertuig aan de eisen van artikel 4, eerste lid, en artikel 10 van het BTOV moet voldoen. De eisen uit artikel 4 van het BTOV zien onder meer op een gelijkvloerse instap en ruime toegang tot en doorgang in een spoorvoertuig, voldoende opstelplaatsen voor hulpmiddelen en het langer openhouden van de buitendeuren. Artikel 10 van het BTOV betreft de reisinformatie in spoorvoertuigen over de aankomst bij tussengelegen haltes of stations.

Het vierde lid geeft de mogelijkheid om tijdelijk van de aangegeven bepalingen uit het BTOV af te wijken.

Dit kan bij onvoorziene omstandigheden of omstandigheden waarin een ander maatschappelijk belang prevaleert ten opzichte van het belang van toegankelijk openbaar vervoer, en de beschikbare toegankelijkheid van dat vervoer als gevolg van die omstandigheden redelijkerwijs niet in stand kan blijven. Deze omstandigheden moeten een inbreuk op het toegankelijk zijn rechtvaardigen. Zie ook de nota van toelichting bij het BTOV. Van deze mogelijkheid om tijdelijk af te wijken kan ook gebruik worden gemaakt indien gebouwen of werken, wegens werkzaamheden, voor een korte periode worden verplaatst.

Het vijfde lid geeft aan op welk moment de spoorvoertuigen en de gebouwen of werken aan de verplichtingen moeten voldoen. Er is voor gekozen om de differentiatie uit het BTOV niet over te nemen. Enerzijds omdat de huidige metro en metrostations al aangepast zijn. Anderzijds omdat het BTOV de mogelijkheid biedt dat aanpassingen op een eerdere datum moeten zijn gerealiseerd. Deze onzekerheid wordt niet overgenomen. Er is voor gekozen om aan te sluiten bij de datum die in het BTOV is opgenomen voor trams en haltes voor trams. In de systematiek van de wet en dit besluit wordt geen onderscheid gemaakt tussen trams en metro. Het zesde lid geeft de mogelijkheid om bij ministeriële regeling regels te stellen betreffende de mate en de aard van de aanpassingen en het aandeel van de aangepaste spoorvoertuigen. Hiermee wordt aangesloten op de systematiek uit artikel 16 BTOV. Van deze mogelijkheid zal alleen gebruik worden gemaakt indien het BTOV deze bepaling toepast en dat gevolgen heeft voor de onder de reikwijdte van dit besluit vallende voorzieningen en spoorvoertuigen.

#### **Artikel 4**

Dit artikel is een uitwerking van artikel 24, vierde lid, van de wet waarin staat dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld over de taken van de verkeersleiding. De verkeersleiding zorgt ervoor dat het spoorverkeer veilig over de lokale spoorweg wordt geleid. Daartoe krijgt zij als taak het treffen van verkeersmaatregelen bij storingen, calamiteiten of werkzaamheden aan of nabij de lokale spoorweginfrastructuur. Ook kunnen aanwijzingen worden gegeven bij andere omstandigheden zoals demonstraties of optochten. Dit kan de verkeersleiding doen door het geven van aanwijzingen en het bedienen van de seinen. De verkeersleiding zal bij het geven van de aanwijzingen rekening houden met de bestaande en aanwezige verkeersregels. De verkeersleiding kan met een aanwijzing niet de verkeersdeelnemer dwingen de verkeersregels te overtreden. Als een verkeersmaatregel kan bijvoorbeeld worden beschouwd het over andere baanvakken laten rijden van een spoorvoertuig omdat een deel van de lokale spoorweg gestremd is. De veiligheidsmaatregelen die de beheerder kan nemen op grond van

artikel 23 van de wet betreffen meer structurele maatregelen zoals het verlagen van de toegestane maximumsnelheid.

Naast het treffen van tijdelijke verkeersmaatregelen draagt de verkeersleiding er zorg voor dat er een goede afwikkeling is van het spoorverkeer.

## **Artikel 5**

In het eerste lid van dit artikel is geregeld dat gedeputeerde staten respectievelijk het dagelijks bestuur seinen plaatsen op de lokale spoorweginfrastructuur indien dat noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid. Gedeputeerde staten respectievelijk het dagelijks bestuur zullen per situatie moeten gaan beoordelen of een sein nodig is. Bij de voorbereiding van de besluitvorming tot plaatsen van de seinen worden de beheerder en de vervoerder gehoord. Zij immers ondervinden in de praktijk de noodzaak waar het plaatsen van seinen de veiligheid ten goede komt. Bij deze beoordeling zullen de remweg en het zicht een belangrijke rol spelen. In ieder geval moeten er seinen worden geplaatst op de plaatsen die worden aangegeven in het tweede lid. Door het plaatsen van seinen moet onder meer worden voorkomen dat spoorvoertuigen met elkaar in botsing kunnen komen. Het gaat daarbij onder meer om het plaatsen van seinen bij baanvakken waar de toegestane maximumsnelheid 80 kilometer per uur of meer bedraagt, bij bruggen, tunnels en gelijkvloerse kruisingen met een hoofdspoorweg of bijzondere spoorweg.

Onderdeel g van het tweede lid ziet op het plaatsen van seinen in de situatie dat er sprake is van enkelspoor dat in beide richtingen bereden wordt en waar een onoverzichtelijke situatie is. Hierbij kan gedacht worden aan de situatie dat er een enkel spoor in een boog ligt waarbij de bestuurder van het spoorvoertuig niet kan zien of er een spoorvoertuig uit tegengestelde richting komt aanrijden op dat spoor.

Ingevolge het derde lid hoeft er geen sein te worden geplaatst als er sprake is van een systeem van automatische besturing van het spoorvoertuig waarbij alle handelingen van de bestuurder van het spoorvoertuig met betrekking tot het rijden van het spoorvoertuig automatisch door apparatuur worden verricht.

Het vierde lid geeft gedeputeerde staten respectievelijk het dagelijks bestuur de mogelijkheid om af te wijken van het eerste en tweede lid, indien de verkeersveiligheid op de lokale spoorweg geborgd wordt door middel van een systeem van automatische spoorvoertuigbeïnvloeding dat de plaatsing van seinen langs de spoorweg overbodig maakt. Automatische spoorvoertuigbeïnvloeding is een systeem door middel waarvan cabineseinen doorlopend de toegestane maximumsnelheid kenbaar wordt gemaakt, de werkelijke snelheid wordt gecontroleerd en bij overschrijding van de toegestane maximumsnelheid automatisch de werkelijke snelheid wordt teruggebracht of het voertuig tot stilstand wordt gebracht.

Het vijfde lid geeft aan dat geen seinen door gedeputeerde staten respectievelijk het dagelijks bestuur behoeven te worden geplaatst, als de wegbeheerder tramlichten toepast. Deze lichten moeten worden toegepast ingevolge artikel 1, onderdeel 60, van de Regeling verkeerslichten, indien ter plaatse voor trams een eigen ruimte, gescheiden van het overige verkeer, beschikbaar is, of indien ter plaatse bestuurders van trams vanuit een rijstrook een richting mogen volgen die aan het overige verkeer in die rijstrook niet is toegestaan.

## **Artikel 6**

Op grond van het eerste lid stellen gedeputeerde staten respectievelijk het dagelijks bestuur de toegestane maximumsnelheid per baanvak op de lokale spoorweg vast. Door het vaststellen van deze maximumsnelheid wordt de facto eveneens het baanvak vastgesteld. In de adviezen van de beheerder omtrent de snelheid zal de beheerder derhalve ook adviseren

over de desbetreffende baanvakken. Als de lokale spoorweg onafhankelijk ligt van het overige verkeer, dus autonoom ligt, vragen gedeputeerde staten respectievelijk het dagelijks bestuur advies aan de beheerder. Hierbij kan gedacht worden aan tunnels en viaducten waar alleen een lokale spoorweg ligt. Indien de lokale spoorweg een vrije baan is met wegkruisingen wordt bovendien advies aan de wegbeheerder gevraagd. In dit geval gaat het om een lokale spoorweg, in de dagelijkse praktijk ook bekend onder de naam vrije trambaan, die wel apart ligt, maar kruist met het wegverkeer. Ingeval de lokale spoorweg in de wegverharding ligt, dus verwerkt in de straat, en deze weg deelt met wegverkeer, stelt het college van gedeputeerde staten respectievelijk het dagelijks bestuur de snelheid overeenkomstig het advies van de wegbeheerder vast, tenzij uit het advies van de beheerder blijkt dat op de lokale spoorweginfrastructuur ter plaatse niet met die snelheid gereden kan worden. Dit kan het geval zijn als de infrastructuur de geadviseerde maximumsnelheid van de wegbeheerder niet aankan of de technische toestand van het lokaal spoor deze snelheid niet toestaat. De beheerder kent de feitelijke situatie op de lokale spoorweg en de wegbeheerder overziet het gehele complex van een lokale spoorweg die in een weg ligt. Bij het bepalen van de maximumsnelheid zal rekening worden gehouden met weggebruikers. Daarnaast zal het al dan niet rijden in de bebouwde kom bij het bepalen van de maximumsnelheid ook een rol spelen. Van de maximumsnelheid die vastgesteld is door gedeputeerde staten respectievelijk het dagelijks bestuur kan worden afgeweken als er sprake is van bijvoorbeeld een calamiteit. Indien de veiligheid van het gebruik van de lokale spoorweginfrastructuur in gevaar komt of dreigt te komen, neemt de beheerder passende maatregelen en kan de beheerder de vervoerder aanwijzingen geven (artikel 23 van de wet). Het tweede lid van dit artikel bepaalt dat gedeputeerde staten respectievelijk het dagelijks bestuur de maximumsnelheid bekend maakt. Hoe zij dit doen is vormvrij gelaten. Zij maken de snelheid in ieder geval bekend aan de betrokken beheerders, vervoerders, toezichthouder, verkeersleiding en wegbeheerders. Artikel 3:42 van de Algemene wet bestuursrecht ziet op deze bekendmaking.

#### **Artikel 7**

In dit artikel is bepaald dat gedeputeerde staten dan wel het dagelijks bestuur voorrangregels vaststellen voor het onderlinge verkeer van spoorvoertuigen op de lokale spoorweg. Wanneer gedeputeerde staten respectievelijk het dagelijks bestuur deze regels willen vaststellen, worden eerst de beheerder en de vervoerder gehoord. Deze partijen hebben zicht op de lokale situatie en kunnen het bestuursorgaan hierover adviseren. Gedeputeerde staten respectievelijk het dagelijks bestuur stellen de voorrangregels, omdat zij zicht hebben op en verantwoordelijk zijn voor het gehele lokale spoorwegsysteem in de stad of regio. Er kunnen in dat systeem meerdere beheerders dan wel vervoerders zijn en het zou daarom onwenselijk zijn als er verschillende voorrangregels gelden als de bevoegdheid tot het stellen van regels bij de beheerder dan wel de vervoerder zou zijn neergelegd. Waar het verkeer op de lokale spoorweg en het verkeer over de weg met elkaar in aanraking komen, gelden de voorrangregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Gelet daarop worden dan ook geen voorrangregels gesteld in het besluit ten aanzien van het verkeer op de lokale spoorweg en het verkeer op de weg.

#### **Artikel 8 en 9**

In deze twee artikelen wordt geregeld wie bevoegd is tot het vaststellen van openingstijden van beweegbare bruggen en welke regels dat bevoegde gezag daarbij in acht moet nemen. Met deze bepalingen wordt

aangesloten op de systematiek in het Besluit spoorweginfrastructuur waarin, in de artikelen 25 en 26, gelijksoortige bepalingen zijn opgenomen voor spoorwegbruggen die onderdeel vormen van het hoofdspoor. Daar waar de Minister bij beweegbare bruggen gelegen in hoofdspoorwegen bevoegd is tot het bepalen van de openingstijden van de brug, zijn dat gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur in het geval de beweegbare brug onderdeel vormt van een lokale spoorweg. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur bepalen derhalve welk regime met betrekking tot openstellen van de bruggen toepasselijk is. Ook kan bepaald worden welke communicatiemiddelen bij welke beweegbare brug gebruikt moeten worden ten behoeve van communicatie met de scheepvaart. Waar mogelijk is verwezen naar artikelen van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Zo is artikel 6.26 van het BPR van overeenkomstige toepassing verklaard, dat onder meer aan de bevoegde autoriteit, in dit geval tevens de brugwachter, de mogelijkheid wordt gegeven om verkeersaanwijzingen te geven. Alvorens de in deze artikelen opgenomen bevoegdheden worden uitgeoefend horen gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur de beheerder, de vaarwegbeheerder en vertegenwoordigers uit de scheepvaart. Deze afstemming borgt een continuïteit van de dienstregeling en van de doorgang van de schepen.

### **Artikel 10**

Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur stellen vast bij welke spoorwegovergangen gelegen in voor het openbaar verkeer openstaande wegen aan beide zijden van de spoorwegovergang aan de rechterzijde van de weg Andreaskruisen worden geplaatst. Hiermee wordt de verkeerssituatie goed aangeduid en de verkeersveiligheid geborgd. Immers het Andreaskruis wordt gebruikt om op de kruising van een weg met de lokale spoorweg de weggebruiker te waarschuwen voor de aanwezigheid van een spoorweg en de mogelijkheid van het naderen van spoorvoertuigen. Een Andreaskruis maakt van een kruising een overweg. Op een overweg heeft een spoorvoertuig altijd voorrang op het wegverkeer. Het is dus vooral een maatregel die de voorrangregels en daarmee de afwikkeling van het verkeer beïnvloedt. Tevens wordt door het bord aangegeven of een enkel spoor of twee of meer sporen aanwezig zijn. Een enkel Andreaskruis (J12) geeft aan dat de weg een enkel spoor kruist. Een dubbel Andreaskruis (J13) geeft aan dat de weg twee of meer sporen kruist. Bij de voorbereiding van de besluitvorming over het vaststellen waar de Andreaskruisen worden geplaatst worden de beheerder en de wegbeheerder gehoord. Zij ondervinden immers in de praktijk waar het plaatsen van de Andreaskruisen de verkeerssituatie beïnvloedt en de veiligheid ten goede komt.

### **Artikel 11**

Artikel 36, derde lid, van de wet biedt de mogelijkheid om in aanvulling op de bestuurder een of meerdere veiligheidsfunctionarissen aan te wijzen. In onderhavig artikel wordt daarin voorzien. Zoals aangegeven in het algemeen deel van de toelichting wordt een persoon die de taken van de verkeersleiding uitvoert aangewezen als veiligheidsfunctionaris. Deze personen vervullen namelijk een sleutelrol binnen het lokale spoorwegsysteem en bij de uitoefening van hun functie speelt de veiligheid op en rondom de lokale spoorweginfrastructuur een grote rol.

## **Artikel 12**

Op grond van artikel 42 van de wet wijst de Minister van Infrastructuur en Milieu de personen aan die toezicht houden op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de wet. De aangewezen personen houden toezicht op de naleving. Zij voeren deze taak uit eigen beweging uit en op verzoek van de verantwoordelijke decentrale overheid. Bij het toezicht houden uit eigen beweging is sprake van het zogenaamde basistoezichtarrangement. Dit toezicht is onder meer gericht op de verwezenlijking van een aanvaardbaar niveau van veiligheid en de instandhouding en verhoging van dit niveau. Bij een verzoek van het bestuursorgaan om toezicht op de naleving kan het gaan om verscherpt toezicht, bijvoorbeeld hogere frequentie van audits of technische controles. Het gaat om toezicht dat is toegespitst op de lokale wensen van het bestuursorgaan.

De kosten van de werkzaamheden die worden verricht in verband met het uitvoeren van het toezicht kunnen in rekening worden gebracht bij gedeputeerde staten dan wel het dagelijks bestuur. Het achtste lid van artikel 42 van de wet regelt dat de wijze van doorberekenen van deze kosten bij algemene maatregel van bestuur wordt bepaald.

Voor het uitvoeren van toezicht uit eigen beweging door de personen die daarvoor zijn aangewezen, heeft dit geleid tot een berekening die uitgaat van een basistarief, vermeerderd met de kosten die worden berekend op basis van de exploitatielengte van de lokale spoorweg in kilometers maal een tarief per kilometer. Bij ministeriële regeling worden het basistarief en het tarief per kilometer vastgesteld.

Voor het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de wet dat op verzoek van gedeputeerde staten respectievelijk het dagelijks bestuur tot stand komt, zal het tarief in de ministeriële regeling worden vastgesteld.

## **Artikel 13**

De Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit zijn van toepassing op het vervoer over lokale spoorwegen. Paragraaf 5.13 van het Arbeidstijdenbesluit is van toepassing op werknemers van 18 jaar of ouder werkzaam in of op een spoorvoertuig voor het vervoer van personen over lokale spoorwegen. In deze paragraaf staat naast een bepaling over de toepasselijkheid, alleen nog artikel 5.13:2. Dit artikel betreft een van artikel 5:8, vijfde lid, van de Arbeidstijdenwet afwijkende bepaling over nachtarbeid, die alleen bij collectieve regeling kan worden toegepast. Met deze wijziging wordt het Arbeidstijdenbesluit aangepast aan de terminologie van de wet.

## **Artikel 14**

In dit artikel wordt het Besluit alcoholonderzoeken gewijzigd. Deze wijziging strekt ertoe het Besluit alcoholonderzoeken van toepassing te verklaren op onderzoeken die worden verricht bij personen als bedoeld in artikel 41, eerste tot en met derde lid, van de wet. Het is op grond van dit artikel verboden een veiligheidsfunctie uit te oefenen, terwijl men verkeert onder invloed van alcohol dan wel van verdovende middelen. Zoals aangegeven in de memorie van toelichting bij het voorstel tot wet met het verbod van artikel 41, eerste tot en met derde lid, aangesloten bij hetgeen voor onder meer de Spoorwegwet en de Wegenverkeerswet 1994 (hierna:WVV 1994) is geregeld. Ook met betrekking tot de uitvoeringsvoorschriften zal worden aangesloten bij deze wetgeving.

De uitvoeringsvoorschriften die bij de onderzoeken naar het gebruik van alcohol in acht moeten worden genomen, zijn, voor zover het gaat om de Spoorwegwet, WVV 1994, de Scheepvaartverkeerswet en de Wet luchtvaart, vastgelegd in het Besluit alcoholonderzoeken en de daarop

gebaseerde ministeriële regelingen. Omwille van de eenheid van regelgeving is ervoor gekozen om deze voorschriften bij dit besluit ook te laten gelden voor de onderzoeken die zullen worden uitgevoerd ter handhaving van het verbod van artikel 41, eerste tot en met derde lid, van de wet.

## **Artikel 15**

Artikel 105 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek regelt dat de vervoerder aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door dood of letsel van de reiziger ten gevolge van een ongeval dat in verband met en tijdens het vervoer aan de reiziger is overkomen. Bij algemene maatregel van bestuur is deze aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt. Het besluit ex artikel 110 BW van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek regelt de beperking van de schadevergoeding voor binnenlands openbaar personenvervoer. Artikel 1, eerste lid, onderdelen a en b regelt de beperking van de schadevergoeding die de vervoerder verschuldigd kan zijn per reiziger in geval van vervoer over spoorwegen. Onderdeel a geldt thans voor locaalspoorwegen, stadsspoorwegen en tramwegen en onderdeel b geldt thans voor hoofdspoorwegen. Dit artikel van het besluit past onderdeel a en onderdeel b aan. Hiermee wordt aangesloten bij de twee typen lokale spoorwegen die er kunnen zijn ingevolge de wet: enerzijds de lokale spoorwegen waarop de hoofdstukken 2 tot en met 10 van de wet van toepassing zijn (artikel 3, eerste lid van de wet) en anderzijds de lokale spoorwegen die niet uitgesloten worden van het toepassingsgebied van richtlijn 2001/14/EG en van de uitvoeringsmaatregelen bij richtlijn 2008/57/EG en richtlijn 2004/49/EG (artikel 3, derde lid van de wet).

In dit artikel wordt in geval van vervoer over lokale spoorwegen als bedoeld in artikel 3, eerste lid van de wet, de schadevergoeding die de vervoerder verschuldigd kan zijn beperkt tot € 1.000.000 per reiziger en tot € 15.000.000 per gebeurtenis. Hierbij wordt aangesloten bij het regime zoals dat nu is geregeld voor locaalspoorwegen, stadsspoorwegen en tramwegen. Voor lokale spoorwegen die zijn aangesloten op het hoofdspoor en waarover uitsluitend doorgaand vervoer met zware voertuigen plaatsvindt, wordt aangesloten bij het aansprakelijkheidsregime voor vervoer over hoofdspoorwegen. Voor deze lokale spoorwegen zal ook een aantal bepalingen uit de Spoorwegwet van toepassing worden verklaard. Omdat er doorgaand vervoer met zware treinen wordt verricht, verschillen deze spoorwegen qua karakter niet van de hoofdspoorwegen. Het enige verschil is dat niet de Minister van Infrastructuur en Milieu, maar een decentraal bestuursorgaan verantwoordelijk is. Zie voor een nadere toelichting over deze twee lokale spoorwegen het algemene deel van deze toelichting en de memorie van toelichting van het voorstel voor de Wet lokaal spoor over de reikwijdte van de wet en de nota van wijziging.

## **Artikel 16**

Het Metroreglement is van toepassing op de ingevolge artikel 1, eerste lid, van de locaalspoor- en tramwegwet als stadsspoorweg aangewezen spoorwegen. Met de inwerkingtreding van de wet en dit besluit worden deze stadsspoorwegen aangewezen als lokale spoorwegen en kan het Metroreglement worden ingetrokken.

## **Artikel 17**

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van het besluit, bijna twee jaar na plaatsing van de wet in het Staatsblad. Hiermee wordt aangesloten bij de inwerkingtreding van alle hoofdstukken, behalve het eerste hoofdstuk, van de wet. Deze bepaling sluit aan bij de inwerkingtredingbepaling van artikel 68 van de wet. Zie ook de toelichting op artikel 68 van de wet.

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