



463

Besluit van 21 september 2006 tot wijziging van het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen in verband met RandstadRail en enkele technische wijzigingen

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 23 mei 2006, nr. HDJZ/S&W/2006-744, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 27 en 33 van de Spoorwegwet 1875 en op artikel 4 van de Locaalspoor- en Tramwegwet;

De Raad van State gehoord (advies van 13 juli 2006, nr. W09.06.0168/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 18 september 2006, nr. HDJZ/S&W/2006-1435, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen wordt als volgt gewijzigd:

A

Onder vervanging van de punt aan het slot van artikel 2, onderdeel aa, door een puntkomma, worden twee onderdelen toegevoegd, luidende:

ab. RandstadRail: de ingevolge artikel 1, eerste lid, van de Locaalspoor- en Tramwegwet aangewezen lokaalspoorweg Den Haag Centraal – Den Haag Laan van NOI – Zoetermeer, met de zijtak Leidschendam – Rotterdam;

ac. plusregio: regio als bedoeld in artikel 104 van de Wet gemeenschappelijke regelingen.

B

Artikel 11 komt te luiden:

Artikel 11 RandstadRail

Voor RandstadRail geldt voor de toepassing van de artikelen 13, derde lid, 14, derde lid, 15, 16, tweede lid, 17, eerste en tweede lid, 23, eerste lid, en 25 als Directie, het dagelijks bestuur van de plusregio waarin het desbetreffende gedeelte van RandstadRail is gelegen.

C

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
 1. De Directie draagt zorg dat de spoorweg met zijn vaste voorzieningen zodanig wordt onderhouden, dat hij veilig kan worden bereden.
 2. Het tweede lid komt te luiden:
 2. De Directie draagt zorg dat plaatsen waar gevaar dreigt afdoende worden bewaakt.
 3. De leden 4 tot en met 12 vervallen.

D

Na artikel 31 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 31a Niet op RandstadRail van toepassing zijnde artikelen

De artikelen 21 en 30 zijn niet van toepassing op RandstadRail.

E

In artikel 54, eerste lid, onderdeel a, rechterkolom, wordt «80km/h» vervangen door: 100 km/h.

F

In artikel 55 wordt onder vernummering van het derde lid tot vierde lid een lid ingevoegd, luidende:

3. In afwijking van het eerste en tweede lid worden de voor treinen bestemde krachtvoertuigen en rijtuigen die worden ingezet bij RandstadRail, volgens een door de Directie vast te stellen schema nagezien. Daarbij wordt er in het bijzonder op gelet, dat de voertuigen geen gebreken vertonen die voor de veiligheid van het verkeer gevaar kunnen opleveren.

G

Artikel 72 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, wordt «19 jaar» vervangen door: 18 jaar.
2. Het tweede lid komt te luiden:
 2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid, mag met het bedienen van een krachtvoertuig in de rangeerdienst of van een trein, niet aangegeven voor reizigersvervoer, met een snelheid van niet meer dan 50 km/h slechts worden belast hij, die ten minste een maand onder toezicht van een ervaren machinist op een zodanig krachtvoertuig heeft dienst gedaan.

3. Het derde lid komt te luiden:
3. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid, onder b en c, en in het vierde lid, wordt met het bedienen van een krachtvoertuig van treinen, opengesteld voor reizigers, slechts degene belast die ten minste een maand onder toezicht van een ervaren machinist een dergelijk krachtvoertuig heeft bediend.

4. Het vierde lid komt te luiden:
4. Een machinist van een trein, opengesteld voor reizigers anders dan personeel, is ten minste 21 jaar.

H

De artikelen 12, 32, 36, 74, 75, 76, 79, 80 en 81 vervallen.

ARTIKEL II

1. Vergunningen en ontheffingen die betrekking hebben op Randstad-Rail en die ingevolge artikel 27 van het Besluit spoorweginfrastructuur zijn aangemerkt als vergunningen en ontheffingen verleend op grond van artikel 19 en 21 van de Spoorwegwet en gelden op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, worden vanaf de dag waarop dit besluit in werking treedt aangemerkt als vergunningen en ontheffingen verleend op grond van artikel 39 van de Spoorwegwet 1875 en artikel 15 van het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen.

2. Vergunningen die ingevolge artikel 19 van de Spoorwegwet en ontheffingen die ingevolge artikel 21 van de Spoorwegwet zijn verleend voor RandstadRail en gelden op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, worden vanaf de dag waarop dit besluit in werking treedt aangemerkt als vergunningen en ontheffingen verleend op grond van artikel 39 van de Spoorwegwet 1875 en artikel 15 van het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin zij wordt geplaatst.

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

's-Gravenhage, 21 september 2006

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Uitgegeven de *twaaalfde* oktober 2006

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

Algemeen

1. Achtergrond en doelstellingen

Het onderhavige besluit wijzigt het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen (RDHL) in verband met de aanwijzing van RandstadRail als lokaalspoorweg ingevolge artikel 1 van de Locaalspoor- en Tramwegwet. RandstadRail is een hoogwaardig stelsel van lightrailverbindingen tussen Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer dat fysiek gekoppeld is aan de stedelijke openbaar vervoersystemen. Door de aanwijzing van RandstadRail als lokaalspoorweg wordt op deze verbindingen het RDHL van toepassing. Doel van dit besluit is het RDHL geschikt te maken voor toepassing op RandstadRail. Het is de bedoeling om op termijn de gehele wet- en regelgeving voor tram's en metro's te herzien. Deze herziening is aangekondigd in de Nota Mobiliteit (Kamerstukken II 2005–2006, 29644, nr. 62).

De voorgestelde wijzigingen van het RDHL kunnen als volgt worden samengevat.

In de eerste plaats is wijziging noodzakelijk vanwege de verdeling van bevoegdheden en verantwoordelijkheden in het RDHL. Het RDHL kent namelijk in tegenstelling tot RandstadRail geen rol voor de regio's. Alle rechten en verplichtingen in het RDHL berusten – naast de minister – op de Directie, zijnde de bestuurders van een spoorwegdienst, als bedoeld in artikel 9 Spoorwegwet 1875. Deze rechten en verplichtingen strekken zich uit tot zowel zaken die aangeduid kunnen worden als beheer, als tot zaken die aangeduid kunnen worden als vervoer. Bij RandstadRail is overeengekomen dat het beheer berust bij de regio's, zijnde de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden. Dat is in 2002 vastgelegd in de Overeenkomst inzake het beheer van RandstadRail (Beheerovereenkomst). Omdat het RDHL deze taken en werkzaamheden opdraagt aan de bestuurders van een spoorwegdienst, is een wijziging van het RDHL noodzakelijk. Dit om buiten twijfel te stellen dat ten aanzien van het beheer de regio de verantwoordelijke is. Voor zaken die samenhangen met het vervoer blijft overigens als Directie gelden de bestuurders van een spoorwegdienst. Deze bestuurders moeten voor het verrichten van openbaar personenvervoer op grond van de Wet personenvervoer 2000 beschikken over een concessie.

In de tweede plaats zijn voor RandstadRail een aantal artikelen gewijzigd die vergaande details bevatten of die niet passen bij de bij RandstadRail toegepaste techniek. Deze wijzigingen gelden, met uitzondering van artikel 54, ook voor de andere spoorwegen die onder het RDHL vallen. Door het laten vervallen van de op punten zeer gedetailleerde regelgeving, kan inhoud worden gegeven aan de eigen verantwoordelijkheid van de regio's en van de bedrijven. De rol van de minister van Verkeer en Waterstaat beperkt zich daarbij tot veiligheid. Die bepalingen die meer regelen dan alleen veiligheid, komen met dit besluit te vervallen.

Ten slotte is het RDHL waar noodzakelijk in overeenstemming gebracht met het Metroreglement, met name waar het de te stellen eisen aan het personeel betreft. De reden hiervoor is dat de voertuigen die worden ingezet bij RandstadRail, grote gelijkenis vertonen met metrovoertuigen. Mede hierdoor zijn er geen dwingende redenen waarom de eisen voor het personeel in het RDHL zouden moeten afwijken van die in het Metroreglement, zeker niet gezien het feit dat in de toekomst de voertuigen van RandstadRail zullen doorrijden op het Rotterdamse metronetwerk.

Bij de wijziging van het RDHL voor RandstadRail is tevens van de gelegenheid gebruik gemaakt om een aantal artikelen in het RDHL die uitgewerkt zijn of niet langer worden toegepast, te laten vervallen. Veelal gaat het om sterk verouderde artikelen.

2. Lasten voor het bedrijfsleven

Deze wijziging van het RDHL brengt geen wijziging in de administratieve lasten teweeg. Wel wordt meer ruimte geboden aan de invulling van de eigen verantwoordelijkheid van de regio's en bedrijven door detailregelgeving op sommige plaatsen te vervangen door doelregelgeving. Een voorbeeld is artikel 17 over onderhoud, bewaking en schouw. Dit artikel regelt tot in detail hoe vaak en wanneer spoorwegen moeten worden geschouwd. Wanneer minder dan twee maal per week wordt geschouwd, is toestemming van de Minister nodig. Met deze wijziging van het RDHL komen deze detailbepalingen te vervallen. Geregeld wordt dat spoorwegen zodanig onderhouden moeten worden, dat deze veilig kunnen worden bereden.

Vergelijkbaar is artikel 55 over het nazien van de treinen. Voor RandstadRail wordt geregeld dat het nazien van de treinen niet eenmaal per etmaal plaats hoeft te vinden, maar dat dit kan volgens een door de Directie vast te stellen schema. Hierdoor is het bedrijf degene die bepaalt hoe vaak een trein moet worden nagezien. Dat kan uiteindelijk voor een bedrijf een aanzienlijke besparing opleveren in het aantal te besteden manuren. Deze besparing is moeilijk te kwantificeren omdat er geen nulmeting voorhanden is. RandstadRail is als hoogwaardige lightrailverbinding namelijk een spoorweg die zich op het moment van aanwijzing als lokaalspoorweg met geen andere spoorweg onder het RDHL laat vergelijken. RandstadRail is met andere woorden als lokaalspoorweg uniek. Was het RDHL ongewijzigd op RandstadRail toegepast, dan zou dat voor de betrokkenen onnodig tot extra lasten hebben geleid, wat met deze wijziging van het RDHL wordt voorkomen.

Overigens gelden een deel van de wijzigingen van het RDHL niet alleen voor de bedrijven die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van RandstadRail, maar ook voor de andere bedrijven die te maken hebben met het RDHL, zoals de exploitanten van museumspoorlijnen. Het gaat daarbij momenteel om zes bedrijven. Bij hun specifieke bedrijfsvoering met hoofdzakelijk historisch stoomtreinmaterieel op een wisselend aantal dagen in de week betekenen de wijzigingen van het RDHL vooral een verduidelijking dat controles niet nodig zijn op de dagen dat niet wordt gereden. Omdat het echter om een kleine groep van bedrijven gaat die bovendien relatief weinig rijden, zijn voor deze bedrijven geen significante besparingen te verwachten.

Behalve een naar verwachting positief effect op de lasten voor het bedrijfsleven, heeft deze wijziging van het RDHL ook positieve gevolgen voor de marktwerking. Dit door de verschuiving van verantwoordelijkheden. Waar voorheen in het RDHL sprake was van één spoorwegdienst die verantwoordelijk was voor zowel zaken die met beheer samenhangen als zaken die met vervoer samenhangen (zie ook paragraaf 1), is het mogelijk dat deze zaken bij RandstadRail worden gescheiden. Dat hoeft niet, maar het kan wel. Het is de regio die dit bepaalt en dit bekostigt uit de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer. Bij Haaglanden is het nu zo dat het vervoer van RandstadRail de eerste periode in handen komt van de HTM, evenals het dagelijks onderhoud. Het grote onderhoud gaat de regio echter via aanbesteding uitbesteden aan de beste bidder. Dit vergroot de marktwerking. Ten slotte is in dit kader van belang dat door de aanwijzing van het RandstadRail als lokaalspoorweg de rol van ProRail verandert. Zolang RandstadRail hoofdspoorweg is, is ProRail via de beheerconcessie automatisch de beheerder. Vanaf het moment dat RandstadRail echter wordt aangewezen als lokaalspoorweg, is het de regio die bepaalt wie het beheer uitvoert.

Conclusie op grond van het voorgaande is dat de effecten bedoeld in de bedrijfseffectentoets als positief kunnen worden beoordeeld. Deze wijziging van het RDHL heeft geen gevolgen voor het milieu zoals bedoeld in de Milieueffectentoets.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel B (artikel 11)

In de Beheerovereenkomst die in 2002 is gesloten tussen de minister van Verkeer en Waterstaat, de Staat der Nederlanden, het Stadsgebied Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam, is afgesproken dat het beheer van RandstadRail door of in opdracht van deze regio's wordt uitgevoerd, ieder voor hun eigen deel. Dit houdt in dat de regio's er zorg voor dragen – ieder voor hun deel – dat de RandstadRailinfrastructuur in goede staat verkeert, geschikt is en veilig en doelmatig berijdbaar is voor het vervoer van reizigers door middel van lightrail voertuigen. Daarbij is beheer gedefinieerd als alle technische, economische, juridische en operationele taken en werkzaamheden die worden gerekend tot het beheer van de tram- en/of metroinfrastructuur. In het RDHL zijn zaken die met het beheer van de infrastructuur te maken hebben belegd bij de Directie, zijnde de bestuurders van de spoorwegdienst. Met artikel 11 wordt het beheer van de RandstadRailinfrastructuur, uitgezonderd die onderdelen die volgens de Spoorwegwet 1875 bij de bestuurders van een spoorwegdienst liggen, overeenkomstig de Beheerovereenkomst belegd bij het dagelijks bestuur van de regio's.

Onderdeel C (artikel 17)

In artikel 17 vervallen de leden 4 tot en met 12 omdat ze tot in detail de werkwijze ten aanzien van het onderhoud regelen. Door deze leden te laten vervallen kan invulling worden gegeven aan de eigen verantwoordelijkheid van de regio's en de vervoerbedrijven.

Onderdeel D (artikelen 21 en 30)

De artikelen 21 en 30 zijn niet van toepassing op RandstadRail, omdat deze sterk verouderd zijn of niet aansluiten op de moderne techniek van RandstadRail. RandstadRail kent namelijk geen handbediende overwegen als bedoeld in artikel 21 en geen seinhuizen en brugposten als bedoeld in artikel 30.

Onderdelen E (artikel 54)

De wijziging van artikel 54 betreft een verhoging van de maximumsnelheid voor locaalspoorwegen naar 100 kilometer per uur. Met deze wijziging wordt mogelijk gemaakt dat op delen van RandstadRail harder kan worden gereden dan de huidige maximumsnelheid van 80 kilometer per uur. Overigens is daarvoor nog wel een besluit van de minister noodzakelijk. Op grond van artikel 54, eerste lid, van het RDHL stelt de minister per spoorweg of zo nodig per spoorweggedeelte de snelheid vast waarmee de treinen mogen worden vervoerd.

Onderdeel F (artikel 55)

De wijziging van artikel 55 houdt in dat het materieel dat wordt ingezet op RandstadRail, niet ieder etmaal hoeft te worden nagezien, maar dat dit gebeurt volgens een door de Directie op te stellen schema. Afwijking van de hoofdregel is mogelijk omdat de op dit traject ingezette treinen technisch dusdanig geavanceerd zijn, dat controle niet elke dag noodzakelijk is.

Onderdeel G (artikel 72)

De wijziging van artikel 72 betreft de te stellen eisen aan het personeel. De aan het personeel gestelde eisen worden in overeenstemming gebracht met de eisen die worden gesteld aan het personeel op metrovoertuigen. Dat is noodzakelijk omdat de voertuigen die worden ingezet bij RandstadRail gaan doorrijden op het netwerk van de Rotterdamse metro. Dat heeft tot gevolg dat de regels in het RDHL moeten aansluiten op die in het Metroreglement.

Onderdelen H (artikelen 12, 32, 36, 74, 75, 76, 79, 80 en 81)

Artikel 12 kan vervallen omdat de openbare orde en veiligheid op en rond stations en haltes wordt geregeld door artikel 72 van de Wet personenvervoer 2000. Voor zover in een plaatselijke verordening over dit onderwerp nog aanvullende regels worden gesteld, zal ter voorbereiding van een dergelijke verordening op grond van de Algemene wet bestuursrecht het zorgvuldigheidsbeginsel in acht moeten worden genomen. Dat zal inhouden dat ook de bestuurders van de spoorwegdienst worden gehoord, hetgeen artikel 12 overbodig maakt.

De artikelen 32 en 36 vervallen, omdat de technische eenheid waar in deze artikelen naar verwezen wordt, zeer verouderd is en in de praktijk niet meer wordt gebruikt.

De artikelen 74 en 75 betreffende de beëdiging van het personeel kunnen vervallen, omdat deze beëdiging thans wordt geregeld in hoofdstuk 4 van het Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar. Dat deze beëdiging is gekoppeld aan de aanwijzing als opsporingsambtenaar, blijkt nog uit de Wet vervoersvoorwaarden openbaar vervoer, die is vervallen bij de inwerkingtreding van de Wet Personenvervoer, zijnde de voorloper van de Wet personenvervoer 2000.

De artikelen 79 tot en met 81 die betrekking hebben op het Reglement Dienstvoorwaarden, kunnen vervallen omdat, voor zover deze materie niet wordt geregeld in de artikelen over de arbeidsovereenkomst in Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek, het de verantwoordelijkheid is van de bedrijven om de dienstvoorwaarden van het personeel vast te stellen.

Artikel II

Tot 5 juni 2006 was RandstadRail, toen bekend als Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn, aangewezen als hoofdspoorweg ingevolge de artikelen 2 en 124 van de Spoorwegwet. Deze aanwijzing heeft plaatsgevonden op 31 december 2004 met het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen. Met de aanwijzing als hoofdspoorweg werd per die datum op RandstadRail de Spoorwegwet van toepassing. Voordat RandstadRail als hoofdspoorweg werd aangewezen, was het spoorweg onder de Spoorwegwet 1875. Op grond van artikel 39 van deze oude Spoorwegwet en op grond van artikel 15 van het RDHL, zijn in het verleden vergunningen afgegeven om de omgeving van RandstadRail te beschermen. Te denken valt daarbij aan vergunningen die bouwen en graven in de onmiddellijke nabijheid van de spoorweg toestaan. Deze reeds afgegeven vergunningen en ontheffingen zijn bij de aanwijzing van RandstadRail als hoofdspoorweg onder de nieuwe Spoorwegwet geplaatst door middel van artikel 27 van het Besluit spoorweginfrastructuur. Nu RandstadRail wordt aangewezen lokaal-spoorweg onder de Locaalspoor- en Tramwegwet, valt RandstadRail opnieuw onder de werking van de Spoorwegwet 1875. Dit betekent dat de vergunningen en ontheffingen die eerder onder de Spoorwegwet waren geplaatst, weer «teruggeplaatst» moeten worden onder de Spoorwegwet 1875. Dat regelt het eerste lid van artikel II.

Het tweede lid plaatst die ontheffingen en vergunningen onder de Spoorwegwet 1875 en het RDHL, die zijn afgegeven na het moment dat RandstadRail is aangewezen als hoofdspoorweg. Bij deze vergunningen en ontheffingen is er met andere woorden geen sprake van een «terugplaatsing».

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs