

De Wet lokaal spoor (Wls) is per 1 december 2015 van toepassing op tram-, RandstadRail en het Metro-netwerk van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

Inleiding

In komende periode zullen wij u via deze weg informeren over de Wet lokaal spoor zodat u kunt bepalen wat de Wls voor u betekent. Voor vragen en opmerkingen kunt u terecht bij mevrouw V. Stevovic e-mail: v.stevovic@mrdh.nl of de heer P. Joosten, e-mail p.joosten@mrdh.nl, De eerste bijdrage heeft in hoofdlijn aangegeven wat de Wls regelt en wat de MRDH in het kader van de Wls heeft geregeld voor 1 december 2015.

In deze tweede bijdrage Wls gaan we nader in op de artikel 12, de vergunning voor werken of plaatsen van zaken op, in, boven, naast, of onder de spoorbaan. Eerst wordt er even stil gestaan bij wat er aan artikel 12 vooraf gaat.

Het gaat nu alleen om de vergunning voor de uitvoering van het werk zelf. Soms moet er ook een vergunning verkregen worden om het werk in dienst te nemen. In een volgende bijdrage komt de vergunning voor het in dienst stellen van de spoorweginfrastructuur aan de orde.

Wat gaat aan artikel 12 vooraf

Artikel 12 (de noodzakelijke vergunning voor een werk) vloeit voort uit de veiligheid die op en rond een spoor door de MRDH gewaarborgd moet worden. De beheerder die door MRDH benoemd is, kijkt of dit te het geval is en neemt maatregelen als dit nodig is.

Artikel 5 en 6 geeft aan waar de spoorweg aan moet voldoen.

Artikel 5

1. De lokale spoorweginfrastructuur wordt zodanig aangelegd dat de lokale spoorweginfrastructuur:

- a. in goede staat verkeert, betrouwbaar en beschikbaar is;*
- b. geschikt is voor het gebruik waarvoor zij is bestemd;*
- c. bij normaal gebruik geen gevaar of schade oplevert voor personen of zaken; en*
- d. veilig en doelmatig met de toegestane maximumsnelheid kan worden bereden.*

2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels omtrent dit artikel worden gesteld.

Artikel 6

1. Onverminderd artikel 5, eerste lid, wordt nieuwe ondergrondse lokale spoorweginfrastructuur zodanig aangelegd dat:

- a. reizigers te allen tijde een spoorvoertuig kunnen verlaten en het dichtstbijzijnde station, een nooduitgang of een plaats die bereikbaar is vanaf de voor het openbaar verkeer openstaande weg, kunnen bereiken; en*
- b. hulpverleningsdiensten in staat zijn om tijdens calamiteiten hun werkzaamheden naar behoren uit te voeren.*

Het toezicht houden op en het in stand houden van het gestelde in artikel 5 en 6 door de beheerder blijkt uit de volgende teksten uit artikel 20 t/m 23.

Artikel 20

- 1. De lokale spoorweginfrastructuur waarover vervoer wordt verricht wordt door de beheerder zodanig beheerd dat de lokale spoorweginfrastructuur blijft voldoen aan de artikelen 5 en 6.*
- 2. Van ernstige incidenten doet de beheerder onmiddellijk melding aan de toezichthouder.*

Artikel 21

- 1. De beheerder stelt, na overleg met de vervoerder en andere rechthebbenden op de lokale spoorweginfrastructuur jaarlijks ter uitvoering van de visie, bedoeld in artikel 17, een beheerplan op.*

Artikel 22

- 1. De beheerder draagt er zorg voor dat werkzaamheden aan en in de directe nabijheid van de lokale spoorweg alsmede het met die werkzaamheden samenhangend verkeer veilig plaatsvinden.*

Artikel 23

- 1. Indien de veiligheid van het gebruik of van het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur in gevaar komt of dreigt te komen, neemt de beheerder passende maatregelen, waaronder zo nodig het geheel of gedeeltelijk buiten dienst stellen van de lokale spoorweg.*
- 2. De beheerder stelt de vervoerder en de toezichthouder onmiddellijk in kennis van de maatregelen, bedoeld in het eerste lid.*
- 3. De beheerder kan de vervoerder aanwijzingen geven:*
 - a. in het belang van een veilig gebruik van de lokale spoorweginfrastructuur;*
 - b. ter voorkoming van overmatige slijtage aan de lokale spoorweginfrastructuur; of*
 - c. in verband met maatregelen als bedoeld in het eerste lid.*
- 4. De vervoerder volgt de aanwijzingen, bedoeld in het derde lid, op.*

Wie verleent de vergunning in kader van artikel 12

De MRDH verleent de vergunning. Gelet op voorgaande kan de vergunning alleen maar verleend worden onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat de beheerder van de spoorweginfrastructuur daar volledig bij betrokken is. Immers: als MRDH toe zou staan dat er gewerkt wordt of zaken worden opgericht zonder medewerking en instemming van de beheerder, dan kan de beheerder niet meer verantwoordelijk zijn voor hetgeen hem is opgedragen in artikel 20 t/m 23 van de WIs en de afspraken die hij gemaakt heeft met de vervoerder.

Daarom heeft de Bestuursterscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (BCVa) de beheerders voor de spoorweginfrastructuur, te weten RET en HTH gemandateerd om de vergunning te verlenen (BCVa van 07-10-2015 op grond van art.4 van de WIs) .

Het aanvragen van de vergunning kan via de website van de MRDH, <http://mrdh.nl/wls>. De vergunningaanvraag wordt doorgeleid naar RET of HTM die de vergunning verder verzorgen namens de MRDH.

De verstrekt vergunningen zijn ook te vinden op de website van de MRDH

Vergunning Artikel 12

1. Het is verboden op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren of zaken te plaatsen zonder daartoe verleende vergunning van gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur.

Dit is een verbodsbepaling. Voordat er werkzaamheden of zaken worden opgericht nabij de spoorweg moet daarvoor eerst een vergunning worden aangevraagd. Een ieder die dit voornemens is kan hiervoor een vergunning aanvragen, naast de vergunning die hij nodig heeft om bijvoorbeeld in de openbare ruimte te mogen werken (omgevingsvergunning).

2. De vergunning als bedoeld in het eerste lid wordt geweigerd, indien de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweginfrastructuur in gevaar wordt gebracht door de werkzaamheden of zaken, bedoeld in het eerste lid.

Dit kan het geval zijn als uit de aanvraag blijkt dat er een onveilige situatie ontstaat of de kans daarop groot is. Als voorbeeld geeft de toelichting op de wet:

Toelichting op de WIs: Plaatsen van zaken kan ruim geïnterpreteerd worden, Daaronder valt bijvoorbeeld ook het laten groeien van bomen of gewassen. Aangezien overwegen niet altijd automatisch worden beveiligd, dienen de bestuurders van de spoorvoertuigen en de weggebruikers ter plaatse voldoende uitzicht te hebben. Het gebrek aan voldoende zicht kan een reden zijn om de vergunning te weigeren.

Het parkeren van een auto kan niet worden gezien als het plaatsen van een zaak. Het oprichten van een kraan of het plaatsen van een container waar ook direct activiteiten aan verbonden zijn is wel weer vergunning plichtig.

3. De vergunning als bedoeld in het eerste lid kan tevens worden geweigerd ter verzekering van het doelmatig gebruik van de lokale spoorweginfrastructuur.

Wanneer als gevolg van het werk de exploitatie blijvend gehinderd wordt of het onderhoud aan de spoorweg onder veel moeilijker condities moet gaan plaats vinden kan de vergunning geweigerd worden. De vergunning wordt gegeven onder bepaalde voorwaarde die er toe moeten leiden dat voorgaande niet optreed. Voorbeeld: de werkzaamheden mogen worden uitgevoerd maar in de nacht (continuïteit) en de spanning moet worden uitgeschakeld (veiligheid).

Bij een braderie, wielerronde, marathon, etc. gaat het niet om werkzaamheden maar om uitzonderlijke situatie. Straten worden afgesloten voor verkeer, mensen/kinderen lopen los over de weg, en er staan krampjes op de straat. De organisatie zal in z'n geval de straat willen afsluiten (ze is verantwoordelijk voor de veiligheid van de bezoekers) en de gemeente zal dit wellicht eisen (de gemeente geeft hiervoor ook een vergunning voor af).

Een verzoek om ook het openbaarvervoer om te leiden is primair een zaak voor de vervoerder. Op grond van artikel 12 zou de beheerder dit moeten afwijzen en de vergunning moeten weigeren. De organisatie treed (al dan niet via bemiddeling van de beheerder) in overleg met de vervoerder. Als de vervoerder kan instemmen gelden ook heel andere termijnen tussen moment van verzoek en het moment waarop de omleiding en/of buitendienststelling mogelijk is. Immers de dienstregeling moet worden aangepast en de reizigers moeten van te voren worden geïnformeerd. De

initiatiefnemer en/of de organisatie moet zich er ook van bewust zijn dat hieraan kosten verbonden zijn.

Als de initiatiefnemer en/of de organisatie er met de vervoerder uit zijn, waarbij de vervoerder instemt met omleiding/buitendienststelling, dan moet er wellicht ook nog vergunning verleend worden in het kader van art. 12 (als er spoorinfrastructuur ligt). Immers er worden hekken geplaatst, krampjes neergezet, etc. die vallen binnen het ruimteprofiel. De aanvrager kan melden in zijn aanvraag dat hij overeenstemming heeft met de vervoerder en dat die heeft ingestemd met de buitendienststelling. Dankszij die overeenstemming krijgt hij een vergunning die hij anders niet gekregen zou hebben van de beheerder.

Tot slot als voorbeeld, stel: er is een werk dat alleen maar kan worden uitgevoerd wanneer de tram er af is voor twee dagen of meer. Dan kan binnen 8 weken een vergunning worden verleend onder de voorwaarde dat: de aanvrager met de vervoerder regelt dat de tram er vanaf gaat. De vergunning is binnen maar het werk kan pas starten als overeenstemming met vervoerder is over het moment van buiten dienststelling.

Kort om:

- Feestjes dienen overeen gekomen te worden met de vervoerder (hij stelt termijnen om hiervan te voren op de hoogte te zijn gesteld om e.e.a. goed te kunnen regelen);
- Werken, plaatsen van zaken binnen het ruimteprofiel regel je met de beheerder en daar staat in normale gevallen 8 weken voor (uitgangspunt is dat exploitatie doorgang heeft):
- Werken, plaatsen van zaken binnen het ruimteprofiel waar buitendienststelling een voorwaarde is vraagt om overleg en overeenstemming met de vervoerden.

4. Een vergunning als bedoeld in het eerste lid is niet vereist indien de werkzaamheden worden verricht door of namens:

- a. de beheerder in verband met het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur of de aanleg van nieuwe lokale spoorweginfrastructuur;*
- b. de beheerder van een hoofdspoorweg of bijzondere spoorweg als bedoeld in artikel 2, tweede of derde lid, van de Spoorwegwet, in verband met het door hem uit te voeren beheer van aan de lokale spoorweg aangrenzende spoorweginfrastructuur, mits de werkzaamheden de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweginfrastructuur niet in gevaar brengen of de mogelijkheden voor doelmatig gebruik van de lokale spoorweginfrastructuur niet in het geding komen.*

De wet ziet de beheerder(s) van spoorwegen als deskundige die de verplichting hebben er voor te zorgen dat de spoorweg volgens de eisen van de wet (zie art. 20 t/m 23) blijvend gebruikt kan worden. De beheerder heeft afspraken gemaakt met de vervoerders die gebruikers zijn van de spoorweg en legt die vast in een toegangsovereenkomst die afsluit met de vervoerder(s) (zie art 30).

5. De vergunning kan onder beperkingen worden verleend. Aan de vergunning kunnen voorschriften worden verbonden in het belang van een veilig gebruik van de lokale spoorweg.

De vervoersbedrijven zullen aan de vergunning voorwaarde verbinden en er op toezien dat daaraan ook wordt voldaan. Zij borgen daarmee de continuïteit en veiligheid van het openbaar vervoer, of maken het daarmee mogelijk dat ze de uitvoering van de activiteiten kunnen volgen.

In bijzondere gevallen kan het zijn dat RET of HTM nog handelingen moet verrichten waarvoor ze kosten in rekening moeten brengen. Bijvoorbeeld als de werkzaamheden het nodig maken dat de spanning even van de bovenleiding wordt gehaald.

6. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur stellen het ruimtelijk profiel vast waarbinnen het vergunningsvereiste, bedoeld in het eerste lid, geldt.

Dit ruimtelijk profiel is door BC-Va 16 november 2015 vastgesteld. Zie de bijlage 1 van deze notitie.

Als de werkzaamheden of het oprichten van een zaak zich daarbinnen bevindt moet er dus een vergunning worden aangevraagd. Maar ook als er een kans is dat het onbedoeld of onverwacht de werkzaamheden zich kunnen verplaatsen in het ruimtelijk profiel moet een vergunning worden aangevraagd. Hierbij valt te denken aan kranen.

7. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur kunnen nadere regels stellen ter uitvoering van het eerste lid.

De MRDH heeft dit nog niet gedaan, Met de beheerders is afgesproken in het derde kwartaal van 2016 de vergunning procedure te evalueren. Daaruit kan blijken dat er nadere regels gesteld moeten worden.

8. In afwijking van het eerste lid is in de door gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur aangewezen gevallen geen vergunning vereist.

De MRDH heeft dit nog niet gedaan, met de beheerders is afgesproken in het derde kwartaal 2016 de vergunning procedure te evalueren. Daaruit kan blijken dat er gevallen zijn die kunnen worden vrijgesteld van het aanvragen van een vergunning.

De RET en HTM kunnen wel doorlopende vergunningen verlenen. Bijvoorbeeld aan een gemeentelijke dienst voor het snoeien van heggen langs de baan. Afgesproken is dat zo'n doorlopende vergunning in 2016 maar één jaar geldig is.

Resultaat van het werk of het plaatsen van een zaak

In bijzondere gevallen kan het werk invloed hebben op de spoorweginfrastructuur en kan dan een aanmerkelijke verbetering, verandering of wijziging zijn, denk hierbij aan de herinrichting van een gelijkvloerse kruising. Het resultaat van de werkzaamheden dient een vergunning te verkrijgen voordat dat deze in dienst gesteld worden op grond van artikel 10. In een volgende bijdrage zullen wij hier nog op terug komen.

Regels van toepassing op vergunning aanvraag

Op de aanvraag van een vergunning is Hoofdstuk 4. "bijzondere bepalingen over besluiten" titel 4.1. "beschikkingen" van toepassing van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Globaal komt het op er op neer dat u binnen acht weken uitsluitel heeft over uw vergunningsaanvraag. Daarnaast regelt de Awb de bezwaarprocedure als u in beroep wil gaan tegen de vergunning.

Tot slot

In het eerste kwartaal van 2016 zal de MRDH een symposium WIs organiseren waarbij een aantal thema's, maar ook de eerste ervaringen met de Wet, gepresenteerd worden.

In de volgende bijdragen zal er aandacht worden besteed aan: de Beheervisie en de vergunning aanvraag indienen van spoorweginfrastructuur.

Bijlage 1

Ruimtelijk Profiel Vergunningverlening werken rond de baan (artikel 12)

Vastgesteld in de BC-Va van 16 november 2015

De hieronder gegeven maten bepalen het ruimte profiel zoals bedoeld in artikel 12 van de WLS.

Artikel 1 Tram

- 1.1 De grens ligt evenwijdig aan de buitenkant van het spoor op 2.5 meter vanaf twee buitenste rails. Horizontaal en haaks gemeten op de rails, diepte en hoogte zijn onbepaald (oneindig)
- 1.2 De grens ligt op 2.5 meter gemeten vanaf halte. Horizontaal en haaks gemeten op de rails, diepte en hoogte zijn onbepaald (oneindig).

Artikel 2 Metro / RandstadRail

- 2.1 De grens ligt evenwijdig aan de buitenkant van het spoor op 10.0 meter vanaf twee buitenste rails of 6.0 meter vanaf teen talud baanlichaam. Horizontaal en haaks gemeten op de rails, diepte en hoogte zijn onbepaald (oneindig)
- 2.2 De grens ligt op 5.0 meter gemeten vanaf halte of halte uitgangen. Horizontaal en haaks gemeten op de rails, diepte en hoogte zijn onbepaald (oneindig).

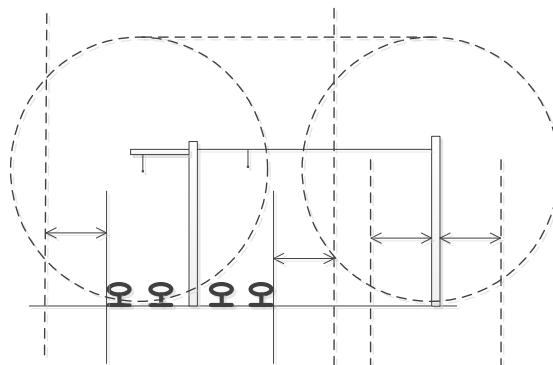
Artikel 3 Bovenleiding systeem

- 3.1 De grens ligt evenwijdig 2.5 meter vanaf een bovenleidingmasten. Horizontaal en haaks gemeten op de rails, diepte en hoogte zijn onbepaald (oneindig)
- 3.2 De grens ligt op 5.0 meter vanaf bovenleidingsysteem (draden, schakelaars, isolatoren, etc.)

Artikel 4 Bij tram- metro- en RandstadRail kunstwerken

- 4.1 De grens ligt evenwijdig aan de buitenkant van het viaduct of de brug op 5.0 meter vanaf het viaduct of de brug. Horizontaal en haaks gemeten op het viaduct of de brug, diepte en hoogte zijn onbepaald (oneindig).
- 4.2 De grens ligt evenwijdig aan de buitenkant van een tunnel op 5.0 meter vanaf de tunnel. Horizontaal en haaks gemeten op de tunnel, diepte is onbepaald (oneindig) en hoogte ligt 5.0 meter bovendek tunnel.

Art. 1.1, 3.1 en 3.2



Art. 2.1

