

Concept ten behoeve van internetconsultatie november 2015

**Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van,
nr. IenM/BSK-2015/196805, houdende vaststelling van de afstand,
bedoeld in artikel 11, eerste lid, van het Besluit bijzondere spoorwegen
(Regeling omgevingsregime bijzondere spoorwegen)**

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 11, eerste lid, van het Besluit bijzondere spoorwegen;

BESLUIT:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder afstand: afstand als bedoeld in artikel 11, eerste lid, van het Besluit bijzondere spoorwegen.

Artikel 2

1. De afstand is 3 meter bij een bijzondere spoorweg als rechte baan aangelegd en langs de buitenzijde van de boog, indien de spoorweg in gebogen richting is aangelegd.
2. De afstand is 6 meter langs de binnenzijde van de boog, indien de bijzondere spoorweg in gebogen richting is aangelegd.
3. In het geval van een voor het openbaar verkeer openstaande spoorwegovergang is de afstand aan weerszijden van de spoorweg een vlak dat wordt gevormd door hoekpunten in het hart van het buitenste spoor op 50 meter aan weerszijden van de as van de weg en op 11 meter uit het hart van het spoor in de as van de weg. De afstand bedoeld in de vorige volzin geldt ten aanzien van leidingen, werken, inrichtingen, andere objecten en beplantingen die een meter of hoger reiken dan het maaiveld.

Artikel 3

1. In afwijking van artikel 2 gelden bij een bijzondere spoorweg, waarvoor op grond van artikel 8, tweede lid, van het Besluit bijzondere spoorwegen, een ontheffing is verleend de afstanden, bedoeld in het tweede tot en met vierde lid.
2. De afstand is 8 meter bij een bijzondere spoorweg als rechte baan aangelegd en langs de buitenzijde van de boog, indien de spoorweg in gebogen richting is aangelegd.
3. De afstand is 16 meter langs de binnenzijde van de boog, indien de spoorweg in gebogen richting is aangelegd.
4. In het geval van een voor het openbaar verkeer openstaande spoorwegovergang is de afstand aan weerszijden van de spoorweg een vlak dat wordt gevormd door hoekpunten in het hart van het buitenste spoor op 220 meter aan weerszijden van de as van de weg en op 20 meter uit het hart van het spoor in de as van de weg. De afstand, bedoeld in de vorige volzin, geldt uitsluitend ten aanzien van leidingen, werken, inrichtingen, andere objecten en beplantingen die een meter of hoger reiken dan het maaiveld.

Artikel 4

1. De afstanden, genoemd in de artikelen 2 en 3, worden bij een spoorweg op maaiveldniveau gemeten vanaf het hart van het buitenste spoor, zijnde een denkbeeldige lijn in de lengterichting van het spoor midden tussen beide spoorstaven.
2. De afstanden, genoemd in de artikelen 2 en 3, worden in het geval van ingraving van de spoorweg gemeten uit de bovenzijde van de spoorweg en in het geval van ophoging van de spoorweg gemeten uit de teen van het talud.

Artikel 5

Deze regeling treedt in werking op 1 december 2015.

Artikel 6

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling omgevingsregime bijzondere spoorwegen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

Toelichting

1. Inleiding

In artikel 11 van het Besluit bijzondere spoorwegen¹ (hierna: besluit) is het omgevingsregime voor bijzondere spoorwegen geregeld. Het eerste lid van dat artikel bevat een algemeen verbod om binnen een bij ministeriële regeling bepaalde afstand werkzaamheden uit te voeren of zaken te bouwen, aan te brengen, enzovoorts, rondom een bijzondere spoorweg. De onderhavige regeling is de regeling waarnaar in artikel 11, eerste lid, van het besluit wordt verwezen.

In artikel 3 van het besluit is een zorgplicht inzake veilig gebruik van de bijzondere spoorweg voor de spoorwegbeheerder opgenomen². Artikel 11 van het besluit en deze regeling laten onverlet dat de spoorwegbeheerder bij de invulling van die zorgplicht ervoor moet zorgen dat een vervoerder³, rijdend over het door de spoorwegbeheerder beschikbaar gestelde spoor, voldoende zicht heeft over het spoor en de omgeving rondom het spoor. Het zicht van de vervoerder mag niet beperkt worden doordat er te dicht naast of boven het spoor objecten zijn geplaatst of gehangen. In de documentatie waarin de spoorwegbeheerder op grond van artikel 3, tweede lid, van het besluit ter invulling van de zorgplicht de risico's, maatregelen en de voorzieningen beschrijft, zal hij tevens aandacht moeten besteden aan de wijze waarop voldoende zicht voor de vervoerder gewaarborgd is.

2. De reikwijdte van de regeling

In artikel 1 van de Spoorwegwet is gedefinieerd wat onder een bijzondere spoorweg wordt verstaan: "spoorweg die niet is aangewezen als lokale spoorweg op grond van artikel 2, tweede lid, van de Wet lokaal spoor, en niet als hoofdspoorweg op grond van artikel 2 van de spoorwegwet. Dat begrip heeft begrippen als

locaalspoorwegen, interlokale tramwegen, gelijkgestelde tramwegen, industriële smalspoorwegen en raccordementen vervangen. Die begrippen kwamen voor in regelgeving zoals de Lokaal spoor- en tramwegwet en het daarop gebaseerde

¹ Stb. 2015, 267.

² In artikel 1 van het besluit is "spoorwegbeheerder" als volgt gedefinieerd: degene die een bijzondere spoorweg operationeel beschikbaar stelt.

³ In artikel 1 van het besluit is "vervoerder" als volgt gedefinieerd: degene die gebruik maakt of gebruik laat maken van een bijzondere spoorweg en daartoe over tractie beschikt.

Tramwegreglement en het daarop gebaseerde het Reglement op de Raccordementen 1966), en de Spoorwegwet 1875. Deze regelgeving wordt ingetrokken op het moment waarop deze regeling in werking treedt⁴.

In paragraaf 2.3 van de nota van toelichting bij het besluit is uiteengezet wat de reikwijdte is van de regels voor bijzondere spoorwegen. De thans geldende spoorregelgeving kent de systematiek dat alle spoorwegen die niet als hoofdspoorwegen of als lokale spoorwegen zijn aangewezen, van rechtswege bijzondere spoorwegen zijn (artikel 1 van de Spoorwegwet). Zonder nuanceringen op deze systematiek zouden hierdoor alle denkbare spoorwegen onder het besluit vallen. In de aangehaalde paragraaf van de nota van toelichting van het besluit is aangegeven dat in bepaalde situaties uitvoerige regulering niet noodzakelijk wordt geacht. Bijvoorbeeld voor spoorwegen die binnen een niet voor het publiek vrij toegankelijk terrein van een bedrijf liggen, of spoorwegen die van een evident andere aard zijn dan de spoorwegen waar de spoorregelgeving over gaat, zoals modelspoorwegen. Om die reden zijn bepaalde (delen van) spoorwegen expliciet van de werking van enkele bepalingen of van het gehele besluit uitgezonderd⁵. Artikel 11 van het besluit inzake het omgevingsregime en daarmee dus ook onderhavige regeling gelden dus niet in het geval van die hier voor bedoelde situaties.

3. De afstanden

In artikel 2 van de onderhavige regeling zijn enkele afstanden, gemeten vanaf het spoor, opgenomen waarbinnen de volgende activiteiten niet mogen worden verricht:

- aanbrengen of te laten aanbrengen, of te hebben van leidingen, werken, andere inrichtingen of beplantingen,
- graven, en
- oprichten van bouwwerken, dan wel daarmee verband houdende werkzaamheden uitvoeren of te doen uitvoeren.

In de regeling zijn verschillende afstanden opgenomen voor de volgende categorieën spoor:

- recht aangelegd spoor,
- de binnenzijde van gebogen spoor,

⁴ Artikel 103 van de Spoorwegwet.

⁵ Artikel 2 van het besluit.

- de buitenzijde van gebogen spoor, en
- een spoorwegovergang.

Voor de binnenzijde van gebogen spoor en spoorwegovergangen gelden ruimere afstanden dan voor recht spoor en de buitenzijde van gebogen spoor.

Bij rechte spoorwegen is de afstand 3 meter. Bij de spoorweg in gebogen richting gelden afstanden van 3 en 6 meter in het geval van de buitenzijde respectievelijk de binnenzijde van de gebogen spoorweg. Voor gebogen spoor is een langere afstand dan bij recht spoor of bij de buitenzijde van gebogen spoor vereist. Dit is nodig omdat aan de binnenzijde van het spoor het zicht in grotere mate belemmerd kan worden indien er een object of beplanting te dicht naast het spoor staat.

Een spoorwegovergang⁶ is een kruising van een bijzondere spoorweg en een weg. Ten behoeve van de verkeersveiligheid is het van belang dat zowel de spoorvervoerder als de andere weggebruikers voldoende zicht hebben vlak voor en tijdens het passeren van de spoorwegovergang. In artikel 21, vierde lid, van het Besluit spoorweginfrastructuur is voor overwegen kruisend met hoofdspoorwegen een afstand op genomen waarbinnen beperkingen gelden. In deze regeling is voor de afstand bij spoorwegovergangen aangesloten bij wat voor hoofdspoorwegen in artikel 21, vierde lid, van het Besluit spoorweginfrastructuur is geregeld.

In deze regeling is wat betreft de afstanden voor de bovengenoemde categorieën spoor tevens een onderscheid gemaakt tussen spoor waarop een maximale snelheid van 30 kilometer per uur is toegestaan (artikel 2 van de regeling) en spoor waarop een hogere snelheid is toegestaan (artikel 3 van de regeling). Op grond van artikel 8, eerste lid, van het besluit geldt op bijzondere spoorwegen in beginsel een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Op grond van het tweede lid van artikel 8 kan de Minister van Infrastructuur en Milieu ontheffing verlenen van het eerste lid van artikel 8, een hogere maximumsnelheid is dan toegestaan. Het toelaten van een hogere snelheid wordt onder meer bepaald door het soort materieel en de inrichting en uitvoering van de spoorweg. Aan een hoger toegelaten snelheid worden zwaardere eisen gesteld aan de omgeving. Welke maximale snelheid veilig is niet alleen afhankelijk van de beremming en het gewicht van de trein, maar ook van de lengte van de spoorweg en de

⁶ Gedefinieerd in artikel 1 van het besluit.

aanwezigheid van bochten. De snelheid is daardoor mede bepalend voor de afstand van het bijzondere spoor waarbinnen bepaalde activiteiten niet mogen worden verricht. Het uitgangspunt om de maximumsnelheid bepalend te laten zijn voor de afstand is ook gehanteerd voor het omgevingsregime bij zogeheten stamlijnen. Als stamlijnen worden aangemerkt de spoorwegen in haven- en industriegebieden die uitsluitend of overwegend worden gebruikt door het goederenvervoer. Die stamlijnen worden aangemerkt als hoofdspoorwegen. Vanwege de beperkte maximumsnelheid van 30 kilometer per uur voor stamlijnen is een minder stringent beperkingengebied (afstand vanaf spoor waarbinnen bepaalde activiteiten niet mochten verricht) wenselijk geacht dan voor hoofdspoor⁷. Dat uitgangspunt is voor stamlijnen vastgelegd in artikel 21, vierde lid, van het Besluit spoorweginfrastructuur.

Met de keuze van de afstanden in de artikelen 2 en 3 wordt zo goed als mogelijk aangesloten bij de omstandigheden die thans van toepassing zijn. Hierdoor zal deze regeling, met een enkele uitzondering, voor het beheer geen verandering van het omgevingsregime optreden.

In artikel 4, eerste lid, is geregeld hoe de afstanden, opgenomen in de artikelen 2 en 3, gemeten moet worden indien de spoorweg op maaiveldniveau is aangelegd. Voor het geval de spoorweg is ingegraven of opgehoogd, is in het tweede lid van artikel 4 aangegeven hoe de afstand dan gemeten moet worden.

4. Handhavings-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets

PM wordt geschreven na HUF-toets

5. Internetconsultatie

PM

6. Administratieve lasten en bedrijfs- en markteffecten

De onderhavige regeling heeft geen invloed op administratieve lasten. De regeling dient enkel ter invulling van de afstanden waarbinnen bepaalde activiteiten op grond van artikel 11 van het besluit niet mogen worden verricht en brengt dus geen administratieve verplichtingen met zich mee.

⁷ Kamerstukken II 2007/08, 31 569, nr. 3, pag. 3.

De regeling heeft vrijwel geen invloed op bedrijfs- of markt effecten, omdat de regels gelden voor alle spooraansluitingen en museumlijnen en dergelijke, dus het is niet zo dat het ene bedrijf sterker wordt getroffen dan het andere bedrijf. Voor alle duidelijkheid: het gaat hier om het formuleren van een omgevingsregime die op gelijke wijze op iedere partij van toepassing is. De regeling is nadrukkelijk niet gericht op economische marktsturing.

7. Inwerkingtreding

De regeling treedt in werking met ingang 1 december 2015. Artikel 11 van het besluit, waarop de regeling is gebaseerd, is voor wat betreft het tijdstip van inwerkingtreding gekoppeld aan het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet lokaal spoor (artikel 67 van die wet).

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld