



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG
VERVOERSAUTORITEIT

Retouradres: Postbus 66 2501 CB Den Haag

Overheid.nl
internetconsultatie Invoering Omgevingswet

Datum
2 februari 2017

Onderwerp
internetconsultatie Invoering Omgevingswet

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maakt de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) van de gelegenheid gebruik om te reageren op de internetconsultatie op de Invoeringswet Omgevingswet (Invoeringswet). Onze reactie richt zich hoofdzakelijk op de in de Invoeringswet voorgestelde aanpassingen van de Omgevingswet in relatie tot de Planwet Verkeer en Vervoer en de aanpassingen met betrekking tot de Wet lokaal spoor (WIs).

Als eerste behandelen we onze opmerkingen ten aanzien van de Wet lokaal spoor en daarna richten wij ons op de Planwet Verkeer en Vervoer. Per onderwerp houden wij de artikelvolgorde van de Invoeringswet aan

Aanpassingen met betrekking tot de Wet lokaal spoor (WIs)
Hoofdstuk 1 van de Invoeringswet

onder BD

Wij lezen in BD dat artikel 5.10 van de Omgevingswet zodanig wordt aangepast dat er op grond van lid 3 gevallen aangewezen worden in een algemene maatregel van bestuur (hierna AMvB) waar de bevoegdheid tot verlenen van de omgevingsvergunning in een beperkingengebiedactiviteit bij de MRDH (als GR die aangewezen is op grond van artikel 20 Wet personenvervoer 2000) blijft.

De MRDH vindt dat in alle gevallen (binnen beperkingengebied) deze bevoegdheid bij de MRDH moeten blijven, immers MRDH is op grond van de WIs integraal eindverantwoordelijk voor de spoorwegveiligheid en de beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur. In de huidige situatie is dit op grond van artikel 12 WIs ook het geval.

Grote Marktstraat 43
Postbus 66
2501 CB Den Haag

Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@MRDH.nl
Internet: www.mrdh.nl
KvK nummer: 62288024

Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Bernadette Livain

uw kenmerk

ons kenmerk
32759

Projectnummer

doorkiesnummer
088 5445 256

e-mail
P.joosten@mrdh.nl

bijlage(n)
geen

Hoofdstuk 8: Artikel 8.20 van de Invoeringswet (Aanpassingen in de WIs)

Artikel 8.20 onder C van de Invoeringswet

Het vigerende artikel 12 wordt vervangen door: *'Het dagelijks bestuur wijst het beperkingengebied aan waarbinnen het vergunningsvereiste, bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, onder f, onderdeel 4°, van de Omgevingswet geldt, voor zover dat beperkingengebied gelegen is in het krachtens artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 aangewezen gebied.'*

Dit betekent feitelijk dat alle verdere leden van dit artikel komen te vervallen. Daar heeft de MRDH bezwaar tegen. Door de inhoud van art 12 WIs te vereenvoudigen op de voorgestelde wijze wordt voorbij gegaan aan het specifieke karakter van de lokale spoorwegen en bestaat er een reële kans dat in de toekomst vergunningen verleend worden, welke de veiligheid van de lokale spoorwegen alsmede het doelmatig gebruik ervan in gevaar brengen.

Bovendien lijkt er voorbij gegaan te worden aan de integrale eindverantwoordelijkheid die het dagelijks bestuur van een gemeenschappelijke regeling, die op grond van artikel 20 Wp2000 is aangewezen, de zogenaamde vervoerregio, heeft. Hieronder wordt per lid van het vigerende artikel 12 aangegeven wat onze bezwaren zijn.

De tekst van art 12, eerste lid van de vigerende WIs geeft een duidelijk verbod om op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg, hetzij werkzaamheden te verrichten, hetzij zaken te plaatsen zonder vergunning. Door aanpassing conform het wetsvoorstel wordt alleen nog gesproken van 'het verrichten van activiteiten', hetgeen naar onze mening onvoldoende specifiek is.

De aanvraag van de vergunning wordt in de nieuwe situatie beoordeeld op de activiteit (bijvoorbeeld het plaatsen van een zeecontainer) en niet wat het plaatsen van de zaak voor een effect heeft op de veiligheid (zichtlijnen van verkeer en de trambestuurder).

De nu geldende tekst van art 12, tweede lid WIs geeft duidelijk aan dat de vergunning geweigerd kan worden, indien de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweg in gevaar wordt gebracht door de activiteiten of zaak bedoeld in het eerste lid.

De bestaande tekst van art 12, derde lid WIs geeft aan dat een vergunning geweigerd kan worden indien de verzekering van het doelmatig gebruik in het geding is. Openbaar vervoer is een algemeen belang. Het wegvallen van deze weigeringsgrond kan ertoe leiden dat bij het verlenen van een vergunning geen of onvoldoende belang is gegeven aan de gevolgen voor de dienstverlening.

De bestaande tekst van art 12, vierde lid WIs geeft aan dat de vereiste vergunning niet verlangd is voor werkzaamheden die worden uitgevoerd door of namens de beheerder van de lokale spoorweg. Dit is ook logisch, want in artikel 22 lid 1 van de WIs wordt bepaald dat de beheerder zorg dient te dragen voor het veilig plaatsvinden van werkzaamheden en zelfs op grond van artikel 23 in moet grijpen bij onveilige situaties.

De vergunningverlening gaat uitsluitend om een toets op veiligheid, de beheerder heeft alle belang bij veiligheid en alle expertise op dat vlak. Aangenomen kan worden dat zij dus zeer zorgvuldig te werk gaan.

Nu dit lid komt te vervallen zal de beheerder ook voor elke eigen werkzaamheid een vergunning aan moeten vragen. Dit is onnodig en zal leiden tot een extra administratieve belasting en daarmee gepaard gaande kosten. Dit bemoeilijkt bovenal het direct uitvoeren van werkzaamheden bij storingen of calamiteiten. Dit is dus een zeer ongewenste wijziging van de huidige situatie.

Art 12, vijfde lid WIs biedt de vergunningverlener expliciet de mogelijkheid om voorschriften aan de vergunning te verbinden. Hier wordt in de praktijk veel gebruik van gemaakt. Als dit wegvalt zal dat negatieve gevolgen hebben voor de veiligheid en beschikbaarheid van het spoorverkeer.

Art 12, zevende lid geeft Gedeputeerde Staten, onderscheidenlijk het dagelijks bestuur van de vervoerregio de mogelijkheid om nadere regels vast te stellen ter uitvoering van het eerste lid. Voor het dagelijks bestuur lijkt deze mogelijkheid te vervallen in de Omgevingswet. Vanuit de integrale eindverantwoordelijkheid is dit ongewenst.

Het achtste lid van art 12 WIs tenslotte, geeft aan dat het dagelijks bestuur van de vervoerregio gevallen aan kan wijzen waarvoor geen vergunning vereist is. Het wegvallen van deze bepaling leidt tot een onnodige extra administratieve belasting en kan leiden tot kosten.

Omdat wij van mening zijn dat artikel 12 niet zou moeten komen te vervallen, hebben wij ook bezwaren tegen de volgende wijzigingen.

Artikel 8.20 onder A en D van de Invoeringswet

A Wijziging van art 4 WIs.

De toevoeging van het vierde lid lijkt overbodig, zeker nu die overdracht al in artikel 4, derde lid is geregeld in de vigerende regeling. Artikel 12 blijft immers (in aangepaste vorm) in het huidige voorstel van de Invoeringswet gewoon bestaan.

D aanpassen art 44 WIs

Hier vervalt in WIs het verstrekken van een bestuurlijke boete als er een overtreding plaats vindt in het kader van artikel 12 WIs. Deze bevoegdheid is onontbeerlijk vanuit de integrale verantwoordelijkheid voor de veiligheid die de MRDH heeft. Zelfs als het huidige voorgestelde artikel 12 blijft zoals hij is, waar wij dus bezwaren tegen hebben, kan een bevoegdheid tot het verlenen van de omgevingsvergunning bij AmvB bij de MRDH neergelegd worden. Ook dan is een handhavingmogelijkheid noodzakelijk.

Aanpassingen Omgevingswet ten aanzien van Planwet Verkeer en Vervoer

Hoofdstuk 8: Artikel 8.1 van de Invoeringswet

In dit artikel wordt onder e. de Planwet verkeer en vervoer ingetrokken.

In de Omgevingswet wordt geen rekening gehouden met de gemeenschappelijke regelingen die op grond van artikel 20 Wp2000 in de huidige situatie aangewezen zijn als het bevoegde gezag om een regionaal verkeers- en vervoerplan op te stellen op grond van artikel 16 van de Planwet verkeer en vervoer (vervoerregio's).

Echter de bevoegdheden ten aanzien van concessieverlening en de brede doeluitkering liggen wel op dit regionale niveau. Daarom zien wij graag in de Omgevingswet ingevuld dat provincies verplicht zijn door de gezamenlijke gemeenten in de vervoerregio's geformuleerde beleidsuitgangspunten voor verkeer en vervoer over te nemen in de provinciale omgevingsvisie.

Overgangsbepalingen

In de Invoeringswet worden geen overgangsbepalingen opgenomen ten aanzien van de gevolgen voor het regionaal verkeers- en vervoerplan van de intrekking van de Planwet verkeer en vervoer. In de memorie van toelichting bij de Invoeringswet zien wij dat met de provincies bezien gaat worden of er een eventuele behoefte bestaat aan overgangsbepalingen ten aanzien van het provinciale verkeers- en vervoerplan. Een dergelijk overleg over het regionaal verkeers- en vervoerplan stelt de MRDH ook op prijs.

Conclusie

Concluderend heeft MRDH bezwaar tegen het wijzigen van de Wet lokaalspoor ten aanzien van de bevoegdheden in artikel 12 en alles wat daarmee samenhangt. Daarnaast heeft MRDH behoefte aan een bepaling in de Omgevingswet die provincies verplicht de door de gezamenlijke gemeenten in de vervoerregio's geformuleerde beleidsuitgangspunten voor verkeer en vervoer over te nemen in de provinciale omgevingsvisie.

Verder zou MRDH het op prijs stellen als zij in het vervolgtraject actief betrokken wordt, zowel bij de invoering en wijzigingen van de Omgevingswet, als de daarmee samenhangende regelgeving die voor MRDH van belang is.

Hoogachtend,
Namens de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de
Metropoolregio Rotterdam Den Haag,



A.L. Gleijm
directeur Vervoersautoriteit