

Overheid.nl
Internet Invoering Omgevingswet

*

Datum:	3 februari 2017	Uw kenmerk:	
Doorkiesnummer:	010 4475521	Ons kenmerk:	Dir /P. Vonk/ 5381811
Onderwerp:	internetconsultatie Omgevingswet		

Geachte heer/mevrouw

De RET als beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur in de metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), laat u als reactie op het wetsvoorstel, verder te noemen Wet, het volgende weten.

Wij onderschrijven het idee om vergelijkbare vergunningen en het daarmee samenhangende toezicht en handhaving samen te voegen in een Wet. Wij menen echter dat het voorstel van Wet enerzijds niet op alle punten duidelijk, consistent en werkbaar is en anderzijds geen recht doet aan de specifieke eisen die de Wet lokaal spoor stelt. Wij verwijzen daarbij allereerst naar de reactie van de MRDH. Deze notitie wordt door ons onderschreven. In aanvulling daarop willen wij nog het volgende opmerken.

Op 1 december 2015 is de nieuwe Wet lokaal spoor in werking getreden. Deze wet heeft een zeer lange voorgeschiedenis welke uiteindelijk heeft geresulteerd in een evenwichtige afweging van belangen tussen de eindverantwoordelijke zoals de regio of de provincie, de beheerder (in ons geval de RET), de wegbeheerders, toezichthouder (ILT) en de eventuele derden belanghebbende. Deze wet beoogt een eenduidige verantwoordelijkheid te regelen voor de veiligheid, de aanleg en het beheer van het lokaal spoor bij de regio of de provincie. Voorts beoogt de wet het bevoegde bestuursorgaan de ruimte te geven dit zodanig in te richten dat dit aansluit op de bestaande situatie. Aan deze wet hebben thans alle belanghebbende sinds kort uitvoering gegeven. De wijziging van deze Wet waarin de Wet lokaal spoor wordt gewijzigd en artikel 12 vergunningverlening naar de Omgevingswet verhuist, doorkruist de bedoelingen van de wetgever van de Wet lokaal spoor en de wens van de belanghebbenden voor een transparante en eenduidige verantwoordelijkheidsverdeling. Daarom moet de bevoegdheid tot vergunningverlening belegd blijven bij de MRDH (ook indien Gemeenten/Provincie loketfunctie krijgt). MRDH heeft de feitelijke vergunningverlening en de handhaving daarvan thans gemandateerd aan de beheerders. De beheerder maakt bij de vergunningverlening gebruik van de mogelijkheden die artikel 12 biedt in de leden 2, 3 en 5 om de veiligheid op de spoorwegen te garanderen, de taak die hij heeft op grond van de Wet lokaal spoor (artikel 22 en 23). Het is van zeer groot belang dat de MRDH en daarmee ook de beheerder direct betrokken is bij een vergunningsaanvraag op grond van de Omgevingswet, zodat de beheerder tijdig de (veiligheids)gevolgen van de vergunningsaanvraag kan aangeven en de eventuele voorwaarden voor deze vergunning kan vermelden. Deze directe betrokkenheid moet tot uiting komen in een beslissende stem ten aanzien van de te verlenen

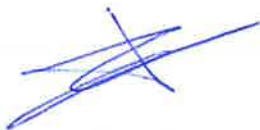
vergunning en de voorwaarden waaronder deze vergunning kan worden verstrekt. Voor zover de MRDH en de beheerder ten aanzien hiervan geen beslissende stem hebben, doorkruist dit de integrale verantwoordelijkheid van de MRDH en de beheerder voor het waarborgen van de veiligheid op het lokale spoor. Gegeven het uitgangspunt dat een wijziging geen inbreuk mag maken op de verantwoordelijkheid van de MRDH en de beheerder vragen wij ons af wat in dit geval dan de meerwaarde is om de artikel 12 vergunningverlening op te nemen in de Wet. Wij menen dat die meerwaarde er niet is. Sterker, wij denken dat hieraan dan alleen maar nadelen verbonden zijn. In de eerste plaats zijn er dan op deze vergunningverlening twee wettelijke regimes van toepassing die zoals ze nu voorliggen voor heel veel verwarring zorgen. In de tweede plaats vragen wij ons af of het eerste loket van die betreffende gemeente dan voldoende kennis bezit en bewustzijn heeft van de specifieke eisen van de Wet lokaal spoor en in de derde plaats – ook niet onbelangrijk – zal dit tot langere doorlooptijden en extra administratiekosten leiden.

Een andere onvolkomenheid in dit wetsvoorstel is de regel dat de beheerder op basis van deze wet ook zelf een vergunning moet aanvragen voor werkzaamheden in de nabije omgeving van de door hem beheerde spoorbaan. Thans maakt de beheerder gebruik van de uitzondering geformuleerd in artikel 12, vierde lid. Vergunningen aanvragen voor werkzaamheden die de MRDH heeft opgedragen heeft geen toegevoegde waarde en leidt slechts tot toename van de administratieve lasten en langere doorlooptijden, zeker indien deze vergunningverlening plaatsvindt door een ander orgaan of andere organen (meerdere gemeenten) dan de MRDH. Los van het feit dat deze activiteiten specifieke kennis vergen, vinden deze soms binnen een duidelijk van de openbare weg gescheiden gebied (vrije trambaan of metrobaan) plaats.

Op grond van het bovenstaande bepleiten wij voor handhaving van de bestaande systematiek en verdeling van de verantwoordelijkheden zoals neergelegd in de Wet lokaal spoor en dat derhalve de huidige rol van de MRDH en daarmee de beheerder bij die vergunningverlening behouden blijft.

Tot het geven van een nadere toelichting zijn wij graag bereid,

Met vriendelijke groet,
Namens de RET



Coördinator juridische zaken,
Mr. P. Vonk