

Als verantwoordelijke voor de Uithoflaan als vorm van lokaal spoor in deze provincie stellen wij het op prijs bij dit onderwerp als **provincie Utrecht** afzonderlijk enige zaken onder de aandacht te brengen. Voor het overige trekken wij bij onze reactie samen op met het IPO. Ten aanzien van het BAL hebben wij de volgende vragen en opmerkingen.

**Art 4 b;**

ProRail behoeft bij het werken aan het hoofdspoor geen vergunning aan te vragen bij PU indien er werk aan de baan wordt uitgevoerd. PU moet dit wel bij ProRail in het zelfde geval. Daar waar er langsligging is van hoofd en lokaal spoor moeten de rechten en plichten van beide spoorbeheerders gelijkwaardig zijn. Dit resulteert er dan in dat ProRail ook bij ons vergunning moet aanvragen, daar waar we naast elkaar liggen. (oud art 12 ,4, b)

**Art 9.48** tweede lid; “verbijzonderen en toevoegen voor veiligheids en doelmatigheids inbreuk”  
**Art 9.2;** Wij vragen toelichting op de formulering “behoeden van de staat en de werking van de lokale spoorweg”;

Gaarne zien wij een toelichting op en eventuele uitbreiding van het begrip “veilig en doelmatig” en “het behoeden van de staat en de werking van de spoorweg”. Gaarne zien wij het artikel uitgebreid voor die gevallen waarbij er door het plaatsen van een object of gebouw direct naast het (lokaal)spoor er op termijn nadelige gevolgen ondervonden kunnen worden voor het doelmatig gebruik van het spoor.

Mensen die komen te wonen in een gebouw geplaatst direct naast de spoorbaan kunnen op enig moment, mogelijk jaren/decennia later, hinder van geluid trillingen EMC of van het spoor, of vrijkomend slijpsel ondervinden.

Men zou hieromtrent vervolgens claims kunnen indienen, met als mogelijk gevolg dat er negatieve effecten voor het doelmatig gebruik van het spoor zouden kunnen ontstaan, waarbij de spoorbeheerder wordt gedwongen om maatregelen te nemen. In een aantal gevallen kan het zelfs zo zijn dat door het plaatsen van gebouwen in de directe nabijheid van het spoor er niet meer voldaan wordt aan wet en regelgeving, daar waar dit voor heen, zonder de gebouwen, wel zo was.

De ontwikkelaar heeft zelf het eigen risico genomen een gebouw zo dicht tegen het spoor aan te realiseren en dient zelf rekening te houden met alle gevolgen van het hebben en houden van een dergelijk gebouw zo dicht tegen de spoorbaan aan. De originele ontwikkelaar verkoopt het pand aan derden en jaren later kunnen er nieuwe gerechtigden gaan procederen en claimen tegen ondervonden bijvoorbeeld geluidsoverlast of trillingen. In de af te geven vergunningen op basis van de WLS voor (nieuwe) objecten en gebouwen zien wij gaarne de mogelijkheid om aan te geven dat men op eigen risico is gaan bouwen en dat de risico's en de ondervonden gevolgen hieruit voortkomend niet door hen, danwel de opvolgend eigenare/gerechtigden verhaald kan worden op de beheerder van de spoorweg, daar anders de spoorlijn nadelige gevolgen zal gaan ondervinden in exploitatie en in het uiterste geval zou moeten stoppen met exploitatie.

Het protesteren tegen bijvoorbeeld geluid, trillingen Emc, slijpsel, kan een belemmering vormen voor het doelmatig gebruik danwel in het uiterst geval het kunnen blijven gebruiken van het spoor.

**Art 9.17**

Welke basis wordt gebruikt om verwijdering te bewerkstelligen? Is dat de Ontheigenigswetgeving? Is deze relatie verankerd in de BAL en hoe verloopt dit?