



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Soest, 23 augustus 2021

verzonden: 23 augustus 2021

afdeling : Ruimte  
zaaknummer : **32848**  
onderwerp : Internetconsultatie aanwijfsbevoegdheid Spoorwegwet

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Op 22 juli 2021 stuurde uw ministerie ons een e-mail over de wijziging van de Spoorwegwet. Daarin worden wij uitgenodigd om voor 29 augustus 2021 via de internetconsultatie te reageren op het wetsvoorstel. Wij maken daar graag gebruik van. Onze reactie gaat in op de volgende vier punten.

1. Voor openbare overwegen is het wetsvoorstel onnodig.
2. De Spoorwegwet kan gaan conflicteren met andere bestaande wetgeving.
3. Door de introductie van nieuwe procedures duurt besluitvorming juist langer.
4. In het wetsvoorstel is onvoldoende gemotiveerd waarom decentrale overheden moeten bijdragen in de kosten.

Hieronder geven wij per punt een verdere toelichting.

#### **Ad 1. Voor openbare overwegen is het wetsvoorstel onnodig.**

Met het wetsvoorstel wordt onder andere geregeld dat u een aanwijzing kunt geven als:  
- *"een gemeente de benodigde besluiten in het kader van het nemen van veiligheidsmaatregelen op overwegen (geen onttrekkingsbesluit, verkeersbesluit tot verboden verklaren van een weg voor gemotoriseerd verkeer) niet wil nemen ongeacht het veiligheidsrisico op de desbetreffende overwegen."*

Als motivatie voor de aanwijzing wordt in het wetsvoorstel aangegeven:  
- *"dat de minister in gevallen waar het de bevoegdheid van de wegbeheerder betreft geen instrumenten heeft om de situatie ten behoeve van de veiligheid op het spoor te kunnen reguleren."*

Voor openbare overwegen is dit niet juist.

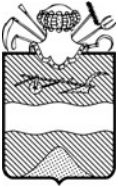
Ook tegen het weigeren van het nemen van een onttrekkingsbesluit of een verkeersbesluit door de gemeente(raad) staat bezwaar en (administratief) beroep open. U heeft daarmee al publiekrechtelijke mogelijkheden om maatregelen op voor het openbaar verkeer openstaande overwegen af te dwingen.

Waarom zijn de bestaande mogelijkheden in het kader van bijvoorbeeld de Wegenwet en de Wegenverkeerswet in dit wetsvoorstel niet benoemd en afgewogen?

#### **Ad 2. De Spoorwegwet kan gaan conflicteren met andere bestaande wetgeving.**

Met dit voorstel kan verschillende wetgeving met elkaar in conflict komen. Het wetsvoorstel is daarover onvoldoende duidelijk. Hierover gaat het volgende voorbeeld:

Wanneer u een gemeente de aanwijzing geeft om een openbare weg af te sluiten en afgesloten te houden, dan moet die gemeente daarvoor op grond van de Wegenwet nog steeds een onttrekkingsbesluit nemen.



Belanghebbenden kunnen daartegen in het verweer komen. Daardoor kan de gemeente in een positie komen waarbij u een gemeente (op straffe van een dwangsom) dwingt een weg af te sluiten en een procedure of uitspraak van een rechter in het kader van de Wegenwet dat verhindert. Welke wetgeving prevaleert dan?

In het wetsvoorstel wordt wat ons betreft onvoldoende gemotiveerd hoe de aanwijzing in het kader van de Spoorwegwet zich verhoudt tot andere bestaande wetgeving zoals de Wegenwet en de Wegenverkeerswet. Kunt u dit nader onderbouwen?

**Ad 3. Door de introductie van nieuwe procedures duurt besluitvorming juist langer.**

Een van de aanleidingen voor het wetsvoorstel is het tijdverloop dat met verschillende procedures is gemoeid. Het idee bestaat dat dit sneller gaat met een aanwijzingsbesluit. Wij denken dat de procedure hierdoor alleen maar langer wordt. Allereerst kan een gemeente op grond van de Awb bezwaar maken tegen uw aanwijzingsbesluit. Na afronding van die procedure (en als u in het gelijk wordt gesteld) volgt alsnog de procedure die de gemeente moet volgen in het kader van bijvoorbeeld de Wegenwet. Als u direct de procedure in het kader van de Wegenwet opstart, door de gemeente formeel te vragen een onttrekkingsbesluit te nemen, wordt snellere besluitvorming afgedwongen. Het wetsvoorstel lijkt daarmee voor de voor het openbaar verkeer openstaande wegen onnodig complicierend en vertragend.

**Ad 4. In het wetsvoorstel is onvoldoende gemotiveerd waarom decentrale overheden moeten bijdragen in de kosten.**

Met dit wetsvoorstel kan een decentrale overheid verplicht worden om bij te dragen aan de kosten van aanpassingen. Hierbij wordt in het wetsvoorstel de suggestie gewekt dat de gemeente en de minister een gelijke verantwoordelijkheid voor overwegveiligheid delen. Dat is gebaseerd op het bestaand beleid uit de overwegenaanpak van het Rijk. Daarbij wordt voorbij gegaan aan het rapport van de Onderzoeksraad, waarin de raad constateert dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat "sinds 2010 [...] verlangt dat lokale overheden voor vijftig procent meebetalen, terwijl zij formeel geen verantwoordelijkheid hebben bij overwegveiligheid." De Onderzoeksraad constateert dat "van de betrokken actoren de minister van Infrastructuur en Waterstaat de meeste verantwoordelijkheid heeft".

Waarom gaat het wetsvoorstel voorbij aan deze passages? Hoe zijn de belangen van decentrale overheden gewogen? Is het voor u denkbaar om een onderscheid te maken in de kosten voor aanpassingen aan de wegverkeerskant en de kosten voor aanpassing van het spoor en de beveiliging daarvan? Deze laatste kosten kunnen wat ons betreft geen deel uitmaken van de reikwijdte van dit wetsvoorstel, omdat de kosten voor het spoor en de beveiliging daarvan uw verantwoordelijkheid zijn. In het wetsvoorstel is onvoldoende gemotiveerd welk belang het dient dat decentrale overheden daaraan bijdragen.

**Meer informatie?**

Wij gaan er vanuit dat wij u hiermee voldoende hebben geïnformeerd over onze zienswijze. Heeft u nog vragen of opmerkingen? Neemt u dan gerust contact op met Erik Landman, telefoon 035-6093735 of e-mail [E.Landman@Soest.nl](mailto:E.Landman@Soest.nl).

Met vriendelijke groet,

Namens burgemeester en wethouders,

Hans Sluizeman  
Het hoofd van de afdeling Ruimte