

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de heer drs. S.P.R.A. van Weyenberg
Postbus 20901
2500 EX 's-GRAVENHAGE



uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
		MOB 10913/2021	27 augustus 2021
onderwerp	Consultatie Wijziging Spoorwegwet overwegveiligheid		

Geachte heer Van Weyenberg,

Graag reageren wij als 12 provincies gezamenlijk op de internetconsultatie Wijziging Spoorwegwet Overwegveiligheid. Als provincies ondersteunen we in het algemeen de aanpak van het rijk waar het gaat om de overwegveiligheid. Dankzij beide programma's (NABO & LvO) zijn er de afgelopen jaren al mooie resultaten geboekt. Daarbij zijn provincies met grote regelmaat partner geweest om tot een gezamenlijke, gedragen oplossing te komen. Dat vraagt maatwerk en een zorgvuldige afweging van de diverse belangen die er regionaal en lokaal rondom spoorwegovergangen spelen. Een aanwijzingsbevoegdheid is daarin een uiterst redmiddel van de wetgever en dient zodoende met grote terughoudendheid toegepast te worden. We spreken dan ook onze waardering uit voor de verbeteringen die naar aanleiding van onze informele consultatiereactie in het wetsvoorstel op dit punt zijn doorgevoerd. In constructieve gesprekken zijn onze bezwaren gehoord en is gezamenlijk gezocht naar de mogelijkheden voor verbetering.

We zijn content dat de aanwijzingsbevoegdheid in het voorliggende wetsvoorstel zich - in lijn met onze informele consultatiereactie - enkel beperkt tot niet actief beveiligde overwegen (NABO's). Slechts als alle andere middelen uit de kast getrokken zijn om tot een afdoende oplossing te komen, past het om als wetgever in te grijpen. Ingevolge het voorgestelde derde lid van artikel 20 van de Spoorwegwet kunnen betrokken rechthebbenden voor deze kosten geheel of gedeeltelijk door de minister gecompenseerd worden indien daartoe aanleiding is.

We maken er bezwaar tegen dat medeoverheden eenzijdig aangeslagen kunnen worden voor voortkomende kosten bij toepassing van de aanwijzingsbevoegdheid. We weten dat ook de VNG dit als zeer ongewenst ziet. Van aansluiting bij reeds bestaand beleid uit de overwegenaanpak dat het rijk slechts de helft bijdraagt is hier - hoewel dat wordt gesuggereerd - geen sprake. Het betreft immers nieuwe wetgeving. Het past de wetgever niet om eenzijdig en zonder interbestuurlijk overleg kosten op te leggen. Bovendien hebben de medeoverheden helaas geen invloed op de kosten van ProRail; iets dat node wordt gemist. Wanneer de wetgever meent een aanwijzingsbevoegdheid toe te passen in het belang van de veiligheid op het spoor - waar het rijk eigenaar van is en ProRail de beheerder -, dan is het vanzelfsprekend dat de daaruit

Inlichtingen bij : Marten Westeneng
Email : m.westeneng@dova.nl
Bijlagen : 0

voortvloeiende kosten ook voor het rijk zijn. **We vragen u dan ook dringend een aanpassing op dit punt.**

Daarnaast blijven we uw aandacht vragen voor het plaatsen van overwegveiligheid in het brede(re) maatschappelijke belang. Veiligheid is uiteraard één van de belangrijke onderwerpen en dient in de basis goed geregeld te zijn. Veiligheid mag echter niet de enige factor zijn om overwegen zonder meer te sluiten. Er dient te allen tijde een oplossing gevonden te worden die ook recht doet aan regionale en lokale belangen van bereikbaarheid, economie & recreatie, leefbaarheid en gezondheid. Het kan niet zo zijn dat het tot onevenredig zware lasten voor individuen leidt zonder dat daarvoor een oplossing komt. Het vraagt om een integrale afweging rondom weg en spoor met oog voor (oplossingen voor) de lokale en regionale situatie.

We vragen u nadrukkelijk om middels een beleidsregel de 'zorgvuldige belangenafweging' nader uit te werken. De opgenomen voorbeelden geven ons weinig houvast en kunnen suggereren dat de toepassing zich niet enkel beperkt tot 'als laatste redmiddel' (*Zie op pagina 10 ter illustratie: De aanwijzingsbevoegdheid zou onder meer kunnen worden ingezet in de volgende gevallen: indien een gemeente of andere instantie op een of andere manier (vergunningverlening, geven van particuliere toestemming, aanpassing planologische plannen, uitvoeringsmaatregelen) medewerking verleent aan een ontwikkeling die op enigerlei wijze een nadelige invloed heeft op de veiligheid op een overweg (een nieuwe wijk nabij een overweg, verbreden van de toeleidende weggedeelten, twee richtingen laten rijden van een fietspaden, het openstellen van een weg voor langzaam verkeer voor alle verkeer).* Verder vragen wij ons vanuit die integrale afweging af in hoeverre een hekkensluitplicht bij particuliere/agrarische NABO's een afdoende oplossing vormt en of daarvoor niet extra financiële middelen nodig zijn om tot een adequatere integrale oplossing te komen.

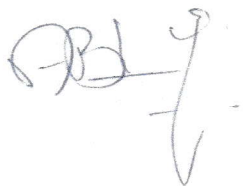
Concluderend

Voor onze provinciale wegen nemen wij onze verantwoordelijkheid, evenals het rijk die gelukkig neemt voor de spoorwegveiligheid. We zien een gezamenlijke inspanningsverplichting waar die twee samen komen: ieder vanuit diens primaire verantwoordelijkheid voor weg c.q. spoor. Met de aanwijzingsbevoegdheid voor NABO's komt daar nu vanuit die primaire rijksverantwoordelijkheid een bevoegdheid bij als nuttig uiterst redmiddel. Gelet op de toepassing als 'uiterst redmiddel' vragen wij u ten behoeve van duidelijkheid aan alle belanghebbenden om beleidsregels die de zorgvuldige belangenafweging beschrijft. Uit de keuze vanuit het rijk om dit instrument toe te voegen, volgt ook dat voortkomende kosten niet eenzijdig (deels) op medeoverheden afgewenteld worden.

Graag benoemen wij dat dit onze concept-reactie betreft. Onze definitieve reactie volgt binnen de tussen overheden afgesproken termijn van twee maanden voor internetconsultaties – verwijzend naar de Code Interbestuurlijke verhoudingen (2013).

Met vriendelijke groet,
INTERPROVINCIAAL OVERLEG

b.a.



P.G.G. Hilhorst
algemeen directeur