Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

T 020 527 37 00
E info@vervoerregio.nl
W www.vervoerregio.nl

KvK: 34374879000
IBAN: NL46BNGH0285168274
BIC: BNGHNL2G

Werkgroep Invoering Omgevingswet

Datum	*31 januari 2017*	**Onderwerp**	*Brief internetconsultatie invoering Omgevingswet*
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	2017/10499/HS		
Inlichtingen	Huub Schous, 06 8267 3901, H.Schous@vervoerregio.nl	**Bijlagen**	

Geachte heer/mevrouw,

De Vervoerregio Amsterdam maakt van de gelegenheid gebruik om te reageren op de internetconsultatie op de invoering van de aangepaste Omgevingswet. Wij richten ons hierbij op art 5.10 en op artikel 8.20 van het wetsvoorstel dat betrekking heeft op wijziging van de Wet lokaal spoor.

Hoofdstuk 1 Aanvullingen en wijzigingen van de Omgevingswet

BD Aanwijzing beperkingengebied

Artikel 5.10 wordt als volgt gewijzigd:

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
3. In afwijking van het eerste lid, aanhef en onder d, worden, als er op grond van artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 een gebied is aangewezen, bij algemene maatregel van bestuur gevallen aangewezen waarin het dagelijks bestuur van het bij gemeenschappelijke regeling ingestelde openbaar lichaam dat bevoegd is tot het verlenen, wijzigen of intrekken van de concessies voor openbaar vervoer in dat gebied, beslist op de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een beperkingengebiedactiviteit met betrekking tot een lokale spoorweg in dat gebied.

Wij lezen hieruit dat er gevallen aangewezen moeten worden in een algemene maatregel van bestuur waar de bevoegdheid tot verlenen van (omgevingsvergunning) bij de Vervoerregio blijft.

De Vervoerregio is van mening dat in alle gevallen de bevoegdheid tot het afgeven van vergunningen ex art 12 Wls bij de Vervoerregio moet blijven, immers de Vervoerregio is op grond van de Wet lokaal spoor integraal verantwoordelijk voor de veiligheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur.

Hoofdstuk 8.1 Intrekken van wetten

In dit hoofdstuk wordt onder art 8.1 sub e de Planwet verkeer en vervoer ingetrokken. In de Memorie van Toelichting wordt vermeld dat deze materie opgaat in de provinciale omgevingsvisie. Er is echter nog niet voorzien in een overgangsrecht. Het overgangsrecht met betrekking tot de Regionale verkeers- en vervoersplannen dient nog te worden vormgegeven. De Vervoerregio Amstedam wordt hier graag bij betrokken in verband met de aan de Omgevingswet verbonden overgang van regionaal vastgesteld beleid op het gebied van verkeer en vervoer naar de provinciale omgevingvisies. Daarbij zien wij graag ingevuld dat de door de gezamenlijke gemeenten in de vervoerregio geformuleerde beleidsuitgangspunten voor verkeer en vervoer de grondslag vormen voor de provinciale omgevingsvisie.

Hoofdstuk 8.2 Wijziging van wetten

A Wijziging van art 4 Wls.
De Vervoerregio Amsterdam is van mening dat art 12 Wls niet gewijzigd zou moeten worden (onderdeel C hieronder). In dat geval dient art 4 Wls ook niet gewijzigd te worden.

B Vervallen van art 7 en 8 Wls.
Hier zijn wij het geheel mee eens.

C Aanpassing art 12 Wls.
Hier hebben wij bezwaar tegen om onderstaande redenen.

Door de inhoud van art 12 Wls 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.

De tekst van art 12 eerste lid Wls 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.

> *Voorbeeld: men zou onder de voorgestelde wetstekst vergunning kunnen verkrijgen om een zeecontainer te plaatsen, direct naast het spoor terwijl deze de zichtlijnen van de trambestuurder op het overige verkeer en vice versa belemmert. Onder de bestaande tekst is dat niet mogelijk, omdat deze expliciet ook betrekking heeft op het plaatsen van zaken.*

De bestaande tekst van art 12 tweede lid Wls 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. Als de tekst gewijzigd wordt als voorgesteld, ontbreekt het aantasten van de veiligheid als formele grond voor het weigeren van een vergunning, hiermee kan het verkeer over de lokale spoorweg in gevaar komen.

Bovenstaande geldt ook voor sporen in aanleg. Doel van art 12 Wls is om aantasting van de veiligheid van de lokale spoorweg te voorkomen. Werkzaamheden op, in, boven, naast of onder spoorwegen in aanleg kunnen de integriteit van de spoorweg aantasten, ook voordat deze in dienst is gesteld.

Voorbeeld: in Amsterdam Zuid werden door een aannemer heipalen geslagen direct naast een tunnel van de Noord Zuidlijn in aanleg. De toekomstige beheerder wilde dat niet verhinderen, maar wel voorwaarden stellen om de veiligheid van werkverkeer op de lokale spoorweg in aanleg en ook voor de toekomst te borgen. Onder het bestaande art 12 Wls kan dat wel, onder het voorgestelde art 12 niet.

De bestaande tekst van art 12 derde lid 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 wordt gehecht aan de gevolgen voor de dienstregeling. Hierdoor kunnen ernstige vertragingen ontstaan voor aanzienlijke groepen reizigers.

Voorbeeld: het stremmen van een enkel kruispunt, al is het bij wijze van spreken maar voor een enkel uur (bijvoorbeeld voor een demonstratie of de intocht van Sinterklaas) heeft gevolgen voor de gehele lijn en wellicht voor een aantal lijnen. Vertragingen spreiden zich vaak uit over het gehele railverkeersysteem. Onder het bestaande art 12 Wls kan een vergunning geweigerd worden, of kan de vergunning worden afgegeven onder voorwaarden, onder het voorgestelde art 12 kan dat niet.

De bestaande tekst van art 12 vierde lid Wls geeft aan dat de vereiste vergunning niet verlangd is voor werkzaamheden die worden uitgevoerd door of namens de beheerder van de lokale spoorweg. Het wegvallen van deze bepaling zal leiden tot onnodige administratie en daarmee gepaard gaande kosten en bemoeilijkt het direct uitvoeren van werkzaamheden bij storingen of calamiteiten. Dit is zeer ongewenst.

Voorbeeld: het verhelpen van een wisselstoring is ongetwijfeld een 'activiteit' en valt volgens de tekst van het wetsvoorstel onder de vergunningplicht. Een monteur die in opdracht van de beheerder een wisselstoring wil verhelpen zou dus eerst een vergunning moeten aanvragen. Onder de bestaande tekst is dit probleem er niet.

Art 12 vijfde lid 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 van het spoorverkeer.

Voorbeeld: voor werkzaamheden wordt nu altijd geëist dat men zich aan de veiligheidsvoorschriften van de beheerder houdt. Dit heeft primair betrekking op aanrijd- en elektrocutiegevaar. Als deze bepaling in de vergunningen wegvalt en derden op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg aan het werk gaan op eigen gezag, zal dit leiden tot een verhoging van het aantal incidenten en ongevallen. Vergunningen worden niet alleen aangevraagd door professionele partijen die de risico's kennen, maar ook bijvoorbeeld door groenbedrijven die bomen komen snoeien, eenmans-glazenwassers of een winkeliersvereniging die kerstverlichting wil ophangen nabij de bovenleiding.

Het zevende lid van art 12 Wls geeft aan dat Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur nadere regels kunnen stellen ter uitvoering van het eerste lid. In het tekstvoorstel komt dit niet meer terug, terwijl daar in de praktijk wel behoefte aan is. Zo zal de decentrale overheid vrijwel altijd een procedure hebben voor het verlenen van de vergunning.

Voorbeeld: in Amsterdam heeft de Vervoerregio het verlenen van de vergunningen ex art 12 gedelegeerd aan de gemeente Amsterdam en die heeft, met instemming van de Vervoerregio, daar een procedure voor ontwikkeld. Alleen aanvragen welke volgens deze procedure worden ingediend worden ook behandeld.

Voorbeeld: men wil een tijdelijk podium bouwen voor een festiviteit. In dat geval zal in de vergunning altijd bepaald

Het achtste lid van art 12 Wls ten slotte geeft aan dat Gedeputeerde Staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur gevallen aan kunnen wijzen waarvoor geen vergunning vereist is. Het wegvallen van deze bepaling kan leiden tot kosten bij die partijen.

Voorbeeld: een instructeur van een vervoerbedrijf zou een vergunning aan moeten vragen voor activiteiten aan een spoorvoertuig dat voor instructiedoeleinden opgesteld staat binnen het beperkingengebied (bijvoorbeeld op een eindpunt). Dit gebeurt dagelijks. Het is ongewenst dat hiervoor vergunningen noodzakelijk zouden zijn.

D aanpassen art 44
Dit is alleen nodig indien art 12 Wls gewijzigd wordt, hetgeen door ons ontraden wordt.

E aanpassen art 49
Dit is alleen nodig indien art 12 Wls gewijzigd wordt, hetgeen door ons ontraden wordt.

Samenvatting
Ten aanzien van het intrekken van de Planwet verkeer en vervoer wijzen wij erop dat er niet voorzien is in een overgangsrecht en willen wij u vragen betrokken te worden in de overgang van regionaal vastgesteld beleid op het gebied van verkeer en vervoer naar de provinciale omgevingsvisies.
Ten aanzien van de Wet lokaal spoor is de Vervoerregio Amsterdam het eens met het voorstel om onder onderdeel B: artikelen 7 en 8 van de Wet lokaal spoor te laten vervallen. Het aanpassen van art 12 Wet lokaal spoor, en daarmee van de artikelen 4, 44 en 49, wordt door ons ontraden in het belang van de veiligheid van het lokale spoorverkeer, alsmede het kunnen handhaven van de dienstregeling.

De Vervoerregio ontvangt graag een gemotiveerde reactie. De Vervoerregio gaat ermee akkoord dat onze reactie, alsmede de response daarop, openbaar gemaakt wordt.

Hoogachtend,

Vervoerregio Amsterdam
Nico van Paridon
Hoofd Openbaar Vervoer