

Van:
Aan:
Cc:
Onderwerp: wetsvoorstel Wijziging van de Algemene wet bestuursrecht en enkele andere wetten in verband met het nieuwe omgevingsrecht en het nieuwe nadeelcompensatierecht
Datum: maandag 14 mei 2018 17:26:19
Bijlagen: [image001.png](#)

Geachte heer

In het onderstaande de reactie van ProRail op het wetsvoorstel 'Wijziging van de Algemene wet bestuursrecht en enkele andere wetten in verband met het nieuwe omgevingsrecht en het nieuwe nadeelcompensatierecht'. Het wetsvoorstel voorziet voornamelijk in de aanpassing van afdeling 3.5 (Coördinatie van samenhangende besluiten) in de Awb. Het wetsvoorstel beoogt niet het nieuwe nadeelcompensatierecht te wijzigen.

Nadeelcompensatie

Een paar jaar geleden is de *Wet nadeelcompensatie en schadevergoeding bij onrechtmatige besluiten* vastgesteld (Wet van 31 januari 2013, Stb. 2013, 50). Deze wet bevat een regeling voor schadevergoeding bij onrechtmatige besluiten (titel 8.4) en bij rechtmatig handelen (nadeelcompensatie, titel 4.5). De nieuwe titel 8.4 Awb over *onrechtmatige* besluiten trad al geruime tijd geleden in werking. Titel 4.5 Awb over *nadeelcompensatie* is tot op heden niet in werking getreden. De wetgever wilde in eerste instantie wachten op de Omgevingswet omdat de Omgevingswet ook bepalingen over nadeelcompensatie bevat (als *lex specialis* t.o.v. de Awb). De wetgever maakt het met het onderhavige wetsvoorstel mogelijk om het moment van de inwerkingtreding van de beide nadeelcompensatieregelingen los te koppelen, voor zover het bijzondere nadeelcompensatieregelingen betreft die NIET (gedeeltelijk) opgaan in de Ow. Dit geldt dus niet voor artikel 22 Tracéwet, waarvoor ProRail mandaat heeft van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, want die nadeelcompensatieregeling gaat in de toekomst op in de Omgevingswet. Tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet is titel 4.5 Awb niet van toepassing op art. 22 Tracéwet en blijft het bestaande regime gelden. Daarnaast wordt in dit wetsvoorstel geregeld dat enkele bijzondere nadeelcompensatieregelingen uit de Telecommunicatiewet en de Kernenergiewet komen te vervallen zodra titel 4.5 Awb in werking treedt.

Coördinatieregeling

Ten aanzien van het thans voorliggende voorstel voor de aanpassing van afdeling 3.5 in de Awb over de coördinatie van samenhangende besluiten: hiermee wordt geregeld dat de bijzondere regelingen uit wetten die straks opgaan in de Omgevingswet (zoals artikel 20 Tracéwet en afdeling 3.6 van de Wro) komen te vervallen en dat er straks voor de coördinatie van samenhangende besluiten één uniforme procedure geldt die is vastgelegd in de Awb. Het wetsvoorstel regelt dat een aantal bijzondere bevoegdheden en voorzieningen uit de huidige specifieke wetten in de nieuwe coördinatieregeling in de Awb wordt geïncorporeerd. De nieuwe coördinatieregeling wordt toegepast als dit is bepaald bij wettelijk voorschrift of bij besluiten van de betrokken bevoegde bestuursorganen.

In de Omgevingswet is reeds geregeld op welke besluiten deze procedure van toepassing is (dit is dus geen onderdeel van het nu voorliggende wetsvoorstel, maar voor de beoordeling van dit wetsvoorstel wel handig om even voor ogen te hebben): Voor projectbesluiten geldt dat het bevoegd gezag voor het projectbesluit zelf kan bepalen of de coördinatieregeling van toepassing is op de uitvoeringsbesluiten (zie art. 5.45 Ow). Voor wijzigingen van een spoorweg die onder het huidige recht TB-plichtig zijn geldt echter dat in art. 5.45 lid 2 jo 5.46 Ow is bepaald dat de coördinatieregeling altijd van toepassing is op de uitvoeringsbesluiten. Dit is dus een voortzetting van het huidige artikel 20 Tracéwet.

Handhaving van de medewerkingsplicht op grond van artikel 5:20 Awb

Tot slot bevat het wetsvoorstel nog een aanvulling van artikel 5:20 Awb met de mogelijkheid om (de in het eerste lid van art. 5:20 Awb vastgelegde) medewerkingsplicht te handhaven door middel van een last onder bestuursdwang. Dit is nu nog geregeld in art. 5.14 van de Wabo, maar zal straks dus worden geregeld in de Awb. Ook dit is een verschuiving van een bijzondere regeling naar een algemene regeling in de Awb.

Oordeel ProRail

Het wetsvoorstel bevat geen grote inhoudelijke wijziging ten opzichte van de bestaande wetgeving; het betreft vooral een uniformering van de bestaande verschillende coördinatieregelingen en een versterking van de regierol voor het coördinerend bestuursorgaan. ProRail is van mening dat het een goede zaak is dat er straks geen speciale coördinatieregelingen voor specifieke besluiten meer gelden, maar dat er één uniforme procedure wordt vastgelegd in de Awb.

Een belangrijk onderdeel van de (zowel de huidige als de nieuwe) coördinatieregeling is de aanwijzing van een coördinerend bestuursorgaan dat een centrale (regie)rol vervult bij het verzorgen en bewaken van samenhang bij de procedures waarop de regeling van toepassing is verklaard. Bij "spoorse" tracébesluiten heeft ProRail onder de huidige regelgeving de rol van coördinator op basis van een mandaat van I en W. Mogelijk krijgt ProRail onder het nieuwe recht een soortgelijk mandaat dan wel wordt deze taak gedelegeerd aan ProRail indien ProRail wordt omgevormd tot een zelfstandig bestuursorgaan.

In het wetsvoorstel blijft (net als in de huidige situatie) voor het coördinerend bestuursorgaan de mogelijkheid bestaan om de coördinatie in clusters te laten plaatsvinden en de beslistermijn voor (een cluster van) te nemen besluiten te bepalen.

Ook de bevoegdheid van indeplaatsstreding voor het coördinerend bestuursorgaan die wij reeds kennen uit artikel 20 Tracéwet is in het wetsvoorstel opgenomen. Volgens de Memorie van Toelichting heeft de ervaring geleerd dat deze bevoegdheid bij omvangrijke projecten "onmisbaar" is. ProRail heeft echter pas één keer gebruik gemaakt van deze bevoegdheid (en dat heeft driekwart jaar in beslag genomen), dus die ervaring deelt ProRail niet. Het is echter misschien wel het geval dat het enkele feit dat die bevoegdheid bestaat al voldoende voor decentrale overheden is om medewerking te verlenen. ProRail blijft haar vraagtekens zetten bij de door de wetgever gesignaleerde vermeende toegevoegde waarde van de coördinatieregeling. Bij de uitvoering van tracébesluiten onder de huidige wetgeving ervaart ProRail de coördinatieregeling van artikel 20 Tracéwet niet als een voordeel, omdat de versnelling door coördinatie/clustering zich bij de uitvoering van spoorse projecten niet voordoet, terwijl de rechtsbescherming voor de burger er niet aanwijsbaar door toeneemt. Dat de coördinatieregeling blijft bestaan is echter geen onderdeel van dit wetsvoorstel. Dit is immers al geregeld in de Omgevingswet.

Conclusie

Indien het wetsvoorstel in werking zal treden zal dit de ProRail-praktijk betreffende nadeelcompensatie niet veranderen.

ProRail hoopt u in het bovenstaande voldoende geïnformeerd te hebben en is tot het geven van een nadere toelichting desgewenst gaarne bereid.

Met vriendelijke groet,

Met vriendelijke groet,

LJV-JZ-Corporate
| www.prorail.nl

De Inktpot A0.00, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

ProRail
