

# Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

## Titel:

(Vul hier de publicatietitel van de internetconsultatie in)

Tweede wijzigingsregeling 2024 IenW Omgevingsregeling

## ∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

[Toelichting](#)

### Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

Burgers, bedrijven en overheden die te maken hebben met activiteiten rondom spoorwegen, hoofdwegen en waterwegen.

Waterschappen en Rijkswaterstaat, als beheerders van primaire waterkeringen.

- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

Rijkswaterstaat, waterschappen en ProRail

- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

Gemeenten of waterschappen (en andere belanghebbenden) worden betrokken bij de werkzaamheden die ten grondslag liggen aan de aangepaste kaarten. Waterschappen en Rijkswaterstaat zijn als waterkeringbeheerder in de meeste gevallen initiatiefnemer van de wijzigingen van de begrenzingen van dijktrajecten en derhalve nauw betrokken.

Wat is het probleem?

[Toelichting](#)

## Hulpvragen

a) Wat is het probleem?

In het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) worden gebieden waar regels gelden voor specifieke activiteiten geometrisch begrensd. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat het om gebieden rondom het hoofdspoor, rijkswegen, rijksvaarwegen, wateren of waterkeringen. Voor deze gebieden kan een vergunning- of meldingsplicht gelden, zodat voorkomen wordt dat activiteiten van derden in deze gebieden de functie of stabiliteit van het spoor, de (vaar)weg of het (de) water(kering) in gevaar brengen.

Door werkzaamheden verandert de begrenzing van spoorwegen, hoofdwegen, waterwegen en waterkeringen regelmatig. Hierdoor klopt de actuele situatie niet meer met de kaarten in het DSO. Ook vinden dataverbeteringen plaats in de onderliggende kaarten en digitale bronbestanden, die moeten doorwerken in het DSO om tot een zo nauwkeurig mogelijke kaart te komen.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Het feit dat de wereld niet statisch is, maar dat continu kleine en grote wijzigingen plaatsvinden door werkzaamheden en andere ontwikkelingen.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Het verschil tussen de werkelijke situatie en de kaart groeit continu en houdt ook nooit op.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Het huidige beleid is om de kaart elk half jaar te actualiseren.

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Dan wordt de kaart in het DSO al snel onbruikbaar en daarmee nutteloos voor zowel beheerders van de infrastructuur als voor partijen die willen weten of ze een activiteit mogen uitvoeren nabij de hoofdinfrastructuur.

Met de Omgevingswet en de ontwikkelingen van elektronisch bekendmaken en het DSO is ervoor gekozen om de geometrische begrenzing te digitaliseren voor gebieden waar in de regelgeving naar wordt verwezen. Via de digitale kaart kan een burger/bedrijf via het DSO de regels die voor een gebied gelden inzien. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verplicht haar gegevens correct en transparant voor een ieder beschikbaar te stellen.

# 1. Wat is het beoogde doel?

[Toelichting](#)

## Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

De Wijzigingsregeling heeft als doel te zorgen dat de geometrieën in het DSO en in de Omgevingsregeling zelf zo actueel en accuraat mogelijk zijn.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

Een actuele kaart en/of fysieke begrenzingen zijn een onderlegger voor alle activiteiten rondom wegen, vaarwegen, spoorwegen en waterkeringen, ongeacht de doelen van deze activiteiten.

### 3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

[Toelichting](#)

#### Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

n.v.t.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

n.v.t.

- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

Conform het stelsel van de Omgevingswet en -regelgeving is een wijziging van de Omgevingsregeling met een ministeriële regeling noodzakelijk. Een andere optie of keuze is er niet.

### 4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

[Toelichting](#)

#### Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

Een actuele kaart (DSO)

- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

Geen. Dit is een halfjaarlijkse terugkerende actualisatie voor wegen, vaarwegen en spoorwegen.

## 5. Wat is de voorkeursoptie?

[Toelichting](#)

### Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

Halfjaarlijkse actualisatie van de kaarten in het DSO die betrekking hebben op de gebieden rondom het hoofdspoor, rijkswegen, rijksvaarwegen, wateren.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

Door regelmatige actualisatie worden de verschillen tussen de werkelijke situatie en de kaart zo beperkt mogelijk gehouden. Dit is voor alle betrokken belanghebbenden de meest gunstige situatie.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Geen. Een kaart blijft altijd een kunstmatige weergave van de werkelijkheid, waarop door menselijke vergissingen of anderszins verschillen kunnen zitten of anders afwijkingen. Dat is echter geen consequentie van deze actualisatie, maar van de eerdere beleidskeuze om overheidsinformatie te ontsluiten voor iedereen.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Via Rijkswaterstaat en ProRail worden wijzigingen die moeten worden doorgevoerd op de kaart bijgehouden. De kaart zelf wordt in meerdere stappen gecontroleerd. Eventuele fouten of problemen worden in de volgende actualisatieronde gerectificeerd.