

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Wijziging van de Spoorwegwet in verband met de overwegveiligheid

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

In 2018 is het rapport 'Overwegveiligheid, een risicovolle kruising van belangen' van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (hierna: OvV) gepubliceerd.¹ In de kabinetsreactie op het OvV-rapport is aangegeven opvolging te geven aan de hierin beschreven aanbevelingen. Eén van de aanbevelingen van de OvV is om een aanwijzingsbevoegdheid voor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, waarmee maatregelen ten aanzien van overwegen kunnen worden getroffen om de verkeersveiligheid te garanderen, in de wet vast te leggen. Voorgesteld wordt om deze aanwijzingsbevoegdheid in de Spoorwegwet op te nemen.

2. Wie zijn betrokken?

Dit conceptwetsvoorstel is tot stand gekomen na overleg met ProRail en decentrale overheden. ProRail is als spoorbeheerder en uitvoeringsinstantie belanghebbende bij het onderwerp van dit wetsvoorstel. Decentrale overheden zijn als wegbeheerder belanghebbende bij het onderwerp van dit wetsvoorstel.

3. Wat is het probleem?

Jaarlijks vinden er nog steeds overwegongevallen, met in tiental gevallen per jaar met dodelijke afloop, plaats. De toename in intensiteit (frequentie en hoeveelheid verkeer) in het wegverkeer en op het spoor kan leiden tot onveilige situaties op overwegen. Ook risicovol dan wel onbewust gevaarlijk gedrag van overweggebruikers vergroot de kans op ongevallen op overwegen. De huidige Spoorwegwet bevat geen afdoende publiekrechtelijke normering voor de aanwezigheid en het gebruik van (openbare of particuliere) overwegen. Er kan momenteel dus niet afdoende regulerend worden opgetreden ten aanzien van niet actief bewaakte overwegen om de verkeers- en spoorwegveiligheid te waarborgen.

4. Wat is het doel?

Het doel is om een deugdelijke publiekrechtelijke normering ten aanzien van niet actief bewaakte overwegen tot stand te brengen teneinde de verkeers- en spoorwegveiligheid te waarborgen. Het streven van het Rijk is om samen met de (spoor)beheerder², wegbeheerders³, (recreatieve) belangenorganisaties en burgers te zorgen voor nul (dodelijke) slachtoffers en nul verstoringen op en rondom overwegen om een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit te kunnen garanderen. In het kader hiervan is het van belang om, zo lang er nog niet actief bewaakte overwegen bestaan, dergelijke overwegen te kunnen normeren.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

¹ Kamerstukken II 2018/19, 29892, nr. 225.

² (Spoor)beheerder: houder van een concessie als bedoeld in artikel 16, eerste lid, Spoorwegwet (art. 1 Spoorwegwet).

³ Decentrale overheden of particuliere derden.

Dit wetsvoorstel dient de verkeers- en spoorwegveiligheid. In het huidige tijdsgewricht is het niet meer passend om een belangrijk onderdeel van de nationale infrastructuur primair privaatrechtelijk te beschermen. Een deugdelijke publiekrechtelijke normering is op zijn plaats vanwege het grote publieke belang dat is betrokken bij de spoorveiligheid. Dat is ook nadrukkelijk onderkend in de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025⁴. De publiekrechtelijke normering dient in de wet aan de minister toegekend te worden.

6. Wat is het beste instrument?

Publiekrechtelijke normering kan alleen middels een wetwijziging gerealiseerd worden.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Dit artikel kan leiden tot lasten voor een betrokken rechthebbende van een niet actief beveiligde overweg. Deze lasten kunnen allereerst voortvloeien uit de voorbereidingen die worden getroffen bij het gebruik van de aanwijzingsbevoegdheid. Er zal in dat kader veelvuldig contact zijn met de betrokken rechthebbende. Naar verwachting zal dit niet tot een onevenredige extra belasting voor de betrokken rechthebbende leiden. Een aanpassing wordt namelijk pas gegeven als er geen andere oplossing meer voorhanden is en de belanghebbenden er niet uit komen. Dat betekent dat de betrokken belanghebbende ook in de huidige situatie reeds veelvuldig in overleg is met ProRail over het aanpakken van de betreffende niet actief bewaakte overweg.

Verder kan dit artikel leiden tot lasten voor een betrokken rechthebbende van een niet actief bewaakte overweg wanneer deze de maatregelen uit de aanwijzing uitvoert. Indien de te treffen maatregelen daartoe aanleiding geven, kan de betrokken rechthebbende hiervoor geheel of gedeeltelijk gecompenseerd worden. Een nadere toelichting op de omstandigheden waarin dit aan de orde is, staat in het artikelsgewijze deel van deze toelichting.

Voor een betrokken rechthebbende van een niet actief bewaakte overweg en overige belanghebbenden kunnen tot slot ook lasten voortvloeien uit de rechtsbescherming, zoals lasten in verband met gefinancierde rechtshulp en met de indiening van bezwaar- en beroepsschriften.

De lasten voor de overheid houden verband met het toezicht op de naleving en de handhaving van de verplichtingen uit het artikel.

⁴ Kamerstukken II 2019/20, 29893, nr. 242.