

Vergaderjaar 2008–2009

29 893

**Veiligheid van het railvervoer**

**Nr. 79**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 maart 2009

## 1. Algemeen

In 2008 bent u geïnformeerd over de voortgang van het programma Beter Geregeld binnen Verkeer en Waterstaat in het kader van het stand van zaken overzicht van de reductie van administratieve lasten<sup>1</sup>. In de doorlichting van het domein lagere regelgeving spoor lag de focus op het formuleren van quick wins, gebaseerd op de gesignaleerde knelpunten door de sector, te boeken in de jaren 2007–2009<sup>2</sup>. De meer fundamentele onderwerpen en eventuele wijzigingen van de wet zelf komen aan de orde bij de Evaluatie van de Spoorwetgeving, waarover ik u op korte termijn het kabinetsstandpunt zal doen toekomen.

In aanvulling op de algemene VenW-voortgangsrapportage van 17 november 2008, waarin voor spoor met name de relatie met de Evaluatie Spoorwetgeving is genoemd, wil ik u hierbij separaat informeren over de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de quick wins voor de lagere regelgeving spoor.

Het betreft de volgende 10 quick wins:

1. Verbeteringen implementatie 2de spoorpakket
2. Aanpassen regelgeving keuring spoorvoertuigen
3. Realisatie Toelatingsgids keuring spoorvoertuigen
4. Oplossen problematiek vooruitbetaling op grond van de regeling Tarieven Spoorwegwet
5. TSI's actief verwerken in lagere spoorregelgeving/actieve communicatie<sup>3</sup>
6. Verbeteren communicatie met sector (mogelijk in combinatie met invoering Front-Office)
7. Knelpunten omgevingsregime spoor oplossen
8. Aanpassen regelgeving Spoorwegpersoneel
9. Aanpassen regelgeving Spoorverkeer
10. Aanpassen besluit bedrijfsvergunningen en veiligheidsattest hoofdspoorwegen

<sup>1</sup> Zie brief van 1 juli 2008, Kamerstuk 29 515, nr. 259, en de voortgangsrapportage van VenW van 26 november 2008.

<sup>2</sup> Brief van 11 juli 2007, Kamerstuk 29 515, nr. 273. Kamerstuk 2006–2007, 30 800 XII, nr. 81.

<sup>3</sup> TSI staat voor: Technische Specificaties voor Interoperabiliteit.

De uitwerking van de quick wins is in goed overleg met de sector actief opgepakt en verloopt voorspoedig. In lijn met het advies van Mc Kinsey & Company is medio 2008 voor de uitvoering een centraal team aangesteld dat verantwoordelijk is voor het monitoren van tijdige implementatie<sup>1</sup>.

Bij de uitvoering past de kanttekening dat de quick wins qua problematiek, dynamiek en oplossingsrichting nogal van elkaar verschillen, waardoor bij de realisatie ook verschillende routes en tijdspaden golden en gelden. Hetzelfde geldt in een aantal gevallen ook voor verschillende onderdelen die onder een quick win vallen, zoals bijvoorbeeld de verschillende issues met betrekking tot het omgevingsregiem.

Deze brief kent de volgende opbouw. Punt 2 benoemt de inmiddels gerealiseerde (onderdelen van) quick wins. Punt 3 behandelt de in 2009 te verzilveren (onderdelen van) quick wins en bij punt 4 komen de Beter Geregeld issues aan de orde die – om goede redenen – wat meer tijd vragen. Tot slot ga ik bij punt 5 in op de relatie met de evaluatie van de Spoorwetgeving.

## 2. Gerealiseerde quick wins

Nr.	Quick win	Planning/gerealiseerd
1	Verbeteringen implementatie 2de spoorpakket	Gerealiseerd
3	Realisatie Toelatingsgids keuring spoorvoertuigen	Gerealiseerd
4	Oplossen problematiek vooruitbetaling regeling Tarieven Spoorwegwet	Gerealiseerd
6	Verbetering communicatie met sector (mogelijk in combinatie met invoering Front-Office)	Gerealiseerd
7	Knelpunten omgevingsregime spoor oplossen op het onderdeel werken langs het spoor	Gerealiseerd

Met de implementatie van het Tweede Europese Spoorpakket in de lagere regelgeving zijn veel probleempunten van de sector met betrekking tot de keuringseisen voor spoorvoertuigen opgelost. In de praktijk bleek in alle Europese lidstaten desondanks dat de Interoperabiliteitsrichtlijn zelf op verschillende onderdelen nog tot veel onduidelijkheden aanleiding gaf. Dit is de afgelopen jaren in Europees verband opgepakt en dit heeft geleid tot recent aangepaste Europese regels, die nadere implementatie vereisen in de nationale wetgeving. Zie hierover bij punt 3.

De andere gerealiseerde knelpunten konden zonder aanpassing van de regelgeving worden opgelost. Zo is in overleg met de sector de Toelatingsgids keuring spoorvoertuigen opgesteld en medio 2008 verschenen. Deze geeft een volledige beschrijving van de in concrete gevallen van toepassing zijnde Europese dan wel nationale regels en procedures en voorziet daarmee in een grote behoefte van de spoorsector.

Tevens heeft de Inspectie van Verkeer en Waterstaat, toezichteenheid Rail, op basis van de algemene informatiebehoefte van de spoorsector een nieuwe aangepaste website ontwikkeld, waarmee actuele gegevens en relevante informatie toegankelijk zijn voor de spoorsector. Daarbij heeft de sector aangegeven geen nadere behoefte te hebben aan het daarnaast nog instellen van een Front-Office. Dit laatste heb ik u reeds medegedeeld bij mijn hiervoor genoemde brief van 1 juli 2008.

Daarnaast is een specifiek financieel knelpunt bij de doorlooptijd van vergunningverlening pragmatisch opgelost via het gebruikmaken van telebankieren.

<sup>1</sup> Eindrapport McKinsey & Company: Evaluatie voortgang «Op de Rails», 6 mei 2008, blz. 56.

Met betrekking tot het werken langs het spoor zijn goede afspraken met betrokken partijen gemaakt, waarmee dit knelpunt is afgerond. Hierover heb ik eerder gerapporteerd<sup>1</sup>.

### 3. In 2009 te realiseren quick wins in de lagere spoorregelgeving

Nr.	Quick win	Planning/gerealiseerd
2	Tussentijdse aanpassingen regelgeving keuring Spoorvoertuigen	Planning: realisatie in 2009
5	TSI's actief verwerken in lagere regelgeving en actieve communicatie	Planning: realisatie in 2009 (daarna continue actie)
7	Knelpunten omgevingsregime spoor oplossen voor wat betreft stamlijnen	Planning: realisatie in 2009
8	Tussentijdse aanpassingen regelgeving Spoorwegpersoneel	Planning: realisatie in 2009
9	Tussentijdse aanpassingen regelgeving Spoorverkeer	Planning: realisatie in 2009

Zoals hiervoor bij punt 2 is aangegeven is bij de uitwerking van verschillende quick wins in de lagere spoorregelgeving gebleken dat recente nieuwe Europese regelgeving van invloed zijn op het kunnen realiseren van bepaalde quick wins. Deze nieuwe Europese spoorregelgeving vereist namelijk implementatie mede op wetsniveau, waardoor realisatie van veel quick wins in de lagere regelgeving moet wachten op de vereiste wetswijzigingen.

Om toch op korte termijn al verschillende knelpunten en onduidelijkheden weg te kunnen nemen, zal de lagere spoorregelgeving – voor zover mogelijk – nog dit jaar worden aangepast. Deze tussentijdse aanpassingen van de regelgeving nemen diverse onduidelijkheden en daarmee knelpunten bij de sector weg. Een belangrijk item betreft voorts het in overeenstemming brengen van de lagere spoorregelgeving met de actuele technische specificaties voor interoperabiliteit. Die actualisering dient waar nodig jaarlijks plaats te vinden.

Een meer algemeen punt aangaande de Europese regelgeving betreft het feit dat deze veelal zeer gedetailleerd is en daarmee niet steeds in overeenstemming is met het Nederlandse beleid om meer doelregelgeving te realiseren. Dit punt komt mede uit de Evaluatie van de Spoorwetgeving en zal in dat kader (moeten) worden opgepakt.

Tot slot is voor wat betreft het omgevingsregime spoor nieuwe wetgeving reeds in procedure en in voorbereiding ten aanzien van de stamlijnen. Die wetgeving zal naar verwachting nog dit jaar in werking kunnen treden.

### 4. Beter Geregeld in uitvoering

Nr.	Quick win	Voortgang actie
2	Integrale aanpassing regelgeving keuring spoorvoertuigen	Planning: realisatie in 2010
7	Oplossen knelpunten omgevingsregime spoor inzake spoorwegvergunningen op de onderdelen externe veiligheid en follow-up vereenvoudiging vergunningen	Planning: realisatie in 2010
8	Integrale herziening regelgeving Spoorwegpersoneel	Planning: realisatie in 2010/2011
9	Integrale herziening regelgeving Spoorverkeer	Planning: realisatie in 2010/2011
10.	Aanpassen besluit bedrijfsvergunningen en veiligheidsattest hoofdspoorwegen	Planning: realisatie in 2010

<sup>1</sup> Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 18 januari 2008, TK 2007–2008, 29 893 en 29 984, nr. 65.

Zoals in het Veranderplan Lagere Regelgeving Wetgevingsdomein Spoor is aangegeven betreffen enkele quick wins veranderingen op langere termijn. Het gaat hierbij met name om de integrale herziening van de lagere spoorregelgeving met betrekking tot het spoorwegpersoneel en het spoorverkeer. Bij deze regelgeving is met name de spoorsector zelf actief betrokken, daar in kwestie gestreefd wordt naar meer zelfregulering en meer doelregels. Dit vraagt draagvlak en overeenstemming binnen de sector. Daarbij heeft Verkeer en Waterstaat een vooral stimulerende en coördinerende rol. Deze aanpassingen in de lagere regelgeving vinden plaats in samenhang met de implementatie van de nieuwe Machinistenrichtlijn. De implementatie van deze richtlijn vereist naast aanpassingen in de lagere spoorregelgeving tevens wijzigingen van de Spoorwetwet zelf. Het betreffende wetsvoorstel is in voorbereiding en kan op basis van de huidige inschattingen naar verwachting medio 2010 in werking treden. Dit wetsvoorstel behelst de implementatie van 4 richtlijnen, waarmee gelijktijdig diverse knelpunten uit Beter Geregeld opgelost kunnen worden in de lagere spoorregelgeving<sup>1</sup>. Een andere belangrijke wijziging in het wetsvoorstel betreft de verlenging van de geldigheidsduur van het veiligheidsattest van 3 naar 5 jaar.

De planning en voortgang van de integrale herziening van de lagere regelgeving met betrekking tot het spoorpersoneel en het spoorverkeer is naast de vereiste implementatie bovendien afhankelijk van de het bereiken van draagvlak en overeenstemming binnen de spoorsector.

De implementatie van de overige richtlijnen en de verdere uitwerking daarvan in de lagere spoorregelgeving vinden eveneens in nauw overleg met de sector plaats. Zo is een integrale herziene tekst van de regeling keuring spoorvoertuigen gereed, die naar verwachting in 2010 in werking kan treden.

De problematiek aangaande het omgevingsregime betreft verschillende issues, die – zoals hiervoor al aangegeven – deels al zijn of in 2009 worden opgelost. Voor 2 issues geldt een wat langere doorlooptijd. Ten eerste gaat het om een gewenste verduidelijking van de Spoorwetgeving ten aanzien van het bouwen op of nabij het spoor in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. De betreffende verduidelijking van de regelgeving is in voorbereiding in het kader van het project Basisnet Spoorvervoer Gevaarlijke Stoffen. Ten tweede speelt in dit verband nog de afronding van een mogelijke vereenvoudiging van het vergunningstelsel voor het spoor met waar nodig aanpassing van de regelgeving. Het gaat hierbij om de verdere uitwerking van het interdepartementale project binnen Verkeer en Waterstaat.

## 5. Tot slot

Een ander belangrijk punt dat door de sector zowel in het kader van Beter Geregeld als in de Evaluatie van de Spoorwetgeving is genoemd betreft de privaatrechtelijke regels van andere spoorpartijen, waaronder met name de regels van ProRail. ProRail heeft mij geïnformeerd dat zij op basis van een intern afgerond onderzoek inmiddels een project is gestart om het huidige stelsel van privaatrechtelijke uitvoeringsregelingen tussen beheerder en vervoerders te saneren en herontwerpen. Hierbij zijn de vervoerders betrokken. Daarbij is de ambitie om reeds in 2009 tot resultaten te komen.

Naast de als quick wins benoemde issues zijn veel onderwerpen ondergebracht en aan de orde gekomen bij de evaluatie van de Spoorwetgeving. Daarover zal ik u op korte termijn nader informeren.

---

<sup>1</sup> Het betreft de implementatie van de volgende richtlijnen: de Liberaliseringsrichtlijn van 23 oktober 2007 (2007/58/EG), de Machinistenrichtlijn van 23 oktober 2007 (2007/59/EG) de herziene Interoperabiliteitsrichtlijn van 17 juni 2008 (richtlijn 2008/57/EG), en de recente herziening van de Veiligheidsrichtlijn van 16 december 2008 (Richtlijn 2008/110/EG). De eerste 2 genoemde richtlijnen maken tezamen met de Verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (EG nr. 1371/2007) onderdeel uit van het Derde Europese Spoorpakket.

Het totale beeld is dat er veel en belangrijke stappen zijn en nog worden gezet om verschillende door de sector gemelde knelpunten op te lossen. Deels kon dit met praktische oplossingen, deels met aanpassingen van de regelgeving. Met betrekking tot het realiseren van aanpassingen in de spoorregelgeving worden we enerzijds geholpen door oplossingen die in Europees verband worden aangedragen, maar anderzijds hebben die nieuwe Europese regels als bijkomend effect dat er vertraging optreedt in gewenste en beoogde integrale herziening van de lagere spoorregelgeving. Waar mogelijk wordt de regelgeving niettemin in 2009 reeds aangepast.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings