

Vergaderjaar 2013–2014

31 987

Evaluatie spoorwetgeving

Nr. 10

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 november 2013

In vervolg op de voortgangsrapportage van 5 juli 2011¹ en vooruitlopend op het wetsvoorstel tweede tranche van wetgeving dat ik nog dit jaar aan de Tweede Kamer wil aanbieden zend ik u hierbij de tweede (en tevens laatste) voortgangsrapportage van de uitvoering van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging»², hierna: het KBS. Daarbij is van belang dat over dit wetsvoorstel aan de Tweede Kamer de toezegging is gedaan om te onderzoeken of het onderwerp berging van gestrande treinen hierin regeling behoeft. Ik heb hierop de Tweede Kamer per brief geïnformeerd dit te betrekken bij de voorbereiding van de tweede wetgevingstranche.³ De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft dit uitgezocht en ik wil u daarover graag informeren.

Voortgangsrapportage CIRES

Het zojuist genoemde kabinetsstandpunt van juni 2009 is opgesteld naar aanleiding van de evaluatie van de per 1 januari 2005 aangepaste spoorwetgeving. Die aanpassing betrof de invoering van de wettelijke ordening van het spoor via concessies. Het doel van de evaluatie was het beoordelen van de werking en effecten van de nieuwe spoorwetgeving over de jaren 2005 tot en met 2007 in de praktijk. Alle partijen uit de spoorsector zijn intensief betrokken geweest en alle (deel)rapporten zijn beoordeeld door onafhankelijke deskundigen. De belangrijkste conclusie uit de evaluatie is dat de huidige wet- en regelgeving een goed fundament biedt, maar op onderdelen beter dient te worden uitgewerkt. De focus van de spoorpartijen dient bij die uitwerking van het KBS primair gericht te zijn op de belangen van de klanten van het spoor: de reizigers en de verladers, en waarbij tevens een bijdrage wordt geleverd aan de spooram-

¹ Kamerstuk 31 987, nr. 9.

² Kamerstuk 31 987, nr. 1.

³ Kamerstuk 29 893, nr. 155 (zie punt 11 in de bijlage bij de brief).

bities van het kabinet. Dit KBS en deze ambities gelden ook voor het huidige kabinet.

De met de realisatie van de uitvoeringsagenda van het KBS bereikte resultaten vormen belangrijke verbeteringen. De afgelopen jaren is echter duidelijk geworden dat verdere verbeteringen gewenst en nodig zijn vanuit een heldere ambitie met concrete doelstellingen voor de langere termijn. De verdere verbeterlagen binnen het spoorstelsel en de daarbij te treffen maatregelen zullen dan ook plaatsvinden onder de paraplu van de LTSa.

Voor een compleet overzicht van alle maatregelen verwijs ik naar de bijlage bij deze brief⁴. In de bijlage treft u het geactualiseerde overzicht aan van alle maatregelen uit de uitvoeringsagenda. Daarbij zijn de maatregelen gerangschikt per thema uit het KBS.

De uitvoeringsagenda van het KBS is thans grotendeels gerealiseerd en de nog te realiseren maatregelen betreffen wetgeving en deze voorstellen zijn in een gevorderd stadium. Er zijn nog twee wetgevingstranches in het kader van het KBS in procedure die ik naar verwachting eind 2013 respectievelijk in 2014 aan de Tweede Kamer zal aanbieden.

De maatregelen die reeds gerealiseerd zijn, zijn onder andere: het opnemen van een gekwalificeerd adviesrecht voor gerechtigden van ProRail, het instellen van adviestafels voor de beoordeling van vervoer- en beheerplannen door decentrale overheden en regionale spoorvervoerders, het omzetten van strafrechtelijke bepalingen naar bestuursrechtelijk toezicht, een nieuwe Wet lokaal spoor die binnenkort in werking zal treden, het opnemen van een grondslag voor het vervoerplan van de NS en van het beheerplan van ProRail in wetgeving, de aanpassing van de geldigheidsduur van het veiligheidscertificaat van 3 naar 5 jaar, het aanpassen van de statuten van Railinfratrust BV/ProRail BV, waarin de publieke doelstellingen van ProRail zijn verwoord en de implementatie van diverse Europese spoorrichtlijnen.⁵

Het komende wetsvoorstel met de tweede tranche van wetgeving regelt o.a. de basis voor de modernisering van de regelgeving voor bijzondere spoorwegen en voor de vereenvoudiging van het vergunningenregime hoofdspoorwegen in de Spoorwegwet en introduceert het verblijfsverbod op o.a. stations in de Wet personenvervoer 2000 ten behoeve van de sociale veiligheid.

Het wetsvoorstel met de derde tranche van wetgeving betreft de implementatie van richtlijn 2012/34/EU.⁶ Deze implementatie omvat vooral de gebruiksvergoeding, de aanpassing van de regelgeving inzake de capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, het stimuleren van het gebruik van stiller spormaterieel en de bijkomende diensten en voorzieningen.

Voorts vereist de overdracht van de vermogensbestanddelen van Railinfratrust B.V. naar de Staat nog een koninklijk besluit. Het streven is dit in 2014 te realiseren en u daaraan voorafgaande te informeren over de gemaakte afspraken. Tot slot heeft u van mij bij brief van 6 september jl. het rapport »Capaciteitsverdeling op het Spoor«⁷ ontvangen. De daaruit

⁴ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

⁵ De machinisten-, de interoperabiliteits-, de Spoorwegveiligheids- en de liberaliseringsrichtlijn.

⁶ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 (PbEU L 343/32) tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 426.

voortvloeiende wijzigingen van de wetgeving beoog ik in 2014 te realiseren. Daarmee rond ik de uitvoering van het KBS af.

Berging van gestrande treinen

Voor wat betreft de toezegging over het bergen van gestrande treinen is de ILT de voortgang en effecten nagegaan van de in de kamerbrief van 7 maart 2011⁸ genoemde maatregelen. In deze brief is de TK geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg tussen de ILT en de spoorsector over het bergen van gestrande treinen op hoofdsporen en de mogelijke spreiding van diesellocs over meerdere emplacementen. De spoorsector heeft naar aanleiding van een veiligheidswaarschuwing van de ILT samenwerking gezocht en acties c.q. maatregelen in gang gezet om het afhandelproces van gestrande treinen te verbeteren.

De ILT constateert nu dat de meeste maatregelen inmiddels zijn gerealiseerd en het restant aan maatregelen naar verwachting op korte termijn gerealiseerd kan zijn. Hierbij geldt de ambitie zoals opgenomen in de brief van 7 maart 2011. Alle betrokken partijen zijn doordrongen van de noodzaak van deze maatregelen en spannen zich in samenwerking in op een snelle en goede implementatie.

Op basis van de bevindingen van de ILT acht ik op dit moment geen nadere wettelijke regels nodig en acht ik de ambitie zoals opgenomen in de kamerbrief van 7 maart 2011 haalbaar met de in de brief genoemde maatregelen. Mocht nadere regelgeving in de toekomst alsnog nodig blijken, dan biedt de Spoorwegwet daarvoor reeds een adequate wettelijke basis.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 258.