

Vergaderjaar 2010–2011

31 987

Evaluatie spoorwetgeving

Nr. 9

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2011

Tijdens het Algemeen Overleg Spoor op 24 november 2010 (kamerstuk 29 984, nr. 249) heb ik toegezegd om in het voorjaar van 2011 verslag uit te brengen van de voortgang van de uitvoering van de evaluatie van de spoorwetgeving, zoals vermeld in het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging» (TK 2008–2009, 31 987, nr. 1), hierna te noemen: het kabinetsstandpunt. Met deze brief en de bijbehorende bijlage kom ik deze toezegging na.

Bijgevoegd vindt u de rapportage waarin de stand van zaken is aangegeven over de voortgang en uitvoering van de in de uitvoeringsagenda (hoofdstuk 8 van het kabinetsstandpunt) opgenomen maatregelen.¹ Daarbij ga ik ook in op eventuele daaruit voortvloeiende effecten voor het vervoerplan NS en het beheerplan ProRail, zoals in dat AO is besproken. Dit voor zover dit samenhangt met de uitvoeringsagenda van het kabinetsstandpunt. Een aantal onderwerpen in de onderhavige brief, zoals publieke sturing van ProRail en NS, bezie ik ook in het kader van mijn brief over Functioneren Spoor van 27 januari 2011 (TK 2010–2011, 29 984, nr. 255). Hierover zal ik u na de zomer nader separaat informeren. Met betrekking tot één van de onderdelen van de brief over het Functioneren Spoor kan ik u meedelen dat ik van ProRail en NS zeer recent de eerste voorstellen heb ontvangen over kernprestatie-indicatoren (KPI's). Ik wil deze eerst beoordelen. Ik zal u hierover tevens na de zomer nader informeren.

In de bijlage benoem ik per maatregel de huidige stand van zaken met de verdere planning.

Hieronder ga ik in meer algemene zin in op de verschillende thema's uit het kabinetsstandpunt, te weten:

- Beter samenwerken voor beter spoorvervoer
- Publieke sturing van ProRail
- Publieke sturing op NS
- Decentrale overheden en regionale spoorvervoerders

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

- Veiligheid
- Wetgeving

Beter samenwerken voor beter spoorvervoer

In de evaluatie is vastgesteld dat de samenwerking tussen vervoerders en beheerders op onderdelen verbeterd en verduidelijkt kan worden. De in de uitvoeringsagenda opgenomen maatregelen betreffen de volgende onderwerpen: de gebruiksvergoeding, de capaciteitsverdeling, de bijkomende diensten en voorzieningen, de samenwerking tussen ProRail en de (regionale) vervoerders en de vereisten voor toegang tot het beroep van spoorwegondernemingen voor nieuwe vervoerders.

De beoogde wetgevingsmaatregelen in dit thema zijn grotendeels gerealiseerd dan wel in een afrondend stadium. De afrondingen worden nog in 2011 dan wel in 2012 verwacht. Een aantal wetgevingsmaatregelen is aangehouden. Het betreft de maatregelen met betrekking tot de gebruiksvergoeding en de bijkomende diensten en voorzieningen. Dit is gebeurd in verband met het feit dat die onderwerpen onderdeel uitmaken van de thans lopende recast van het eerste Europese spoorpakket en de wetgeving in dat verband herzien zal moeten worden. De aangehouden onderwerpen zullen dan ook worden betrokken bij de implementatie van de thans in voorbereiding zijnde nieuwe Europese richtlijn.

De overige beoogde maatregelen zijn gerealiseerd, dan wel in onderzoek.

Publieke sturing van ProRail

Het kabinetsstandpunt bevat een duidelijke visie met betrekking tot de publieke sturing van ProRail. Voor het kabinet staat voorop dat ProRail een publieke dienstverlener is die zich niet richt op marktactiviteiten. De focus van ProRail moet dan ook gericht zijn op het uitvoeren van publieke taken en politieke ambities. De aansturing is daarop gericht.

De uitvoeringsagenda bevat diverse maatregelen met betrekking tot de aansturing en de kerntaken van ProRail via wetgeving, de beheerconcessie en het jaarlijkse beheerplan en de statuten. Een aantal van de producten en mijlpalen met betrekking tot het thema «Publieke sturing van ProRail» is afgerond, zoals het aanpassen van de statuten van RIT BV/ProRail BV, het uitwerken van het deelnemingenbeleid en het inzichtelijk maken van de relaties tussen prestaties van ProRail en de groei-doelstelling. Een aantal is nog in voorbereiding dan wel in procedure.

De eerste tranche wetgevingsmaatregelen zijn in procedure en zullen naar verwachting begin 2012 gerealiseerd zijn. De aanpassingen van de beheerconcessie zijn in voorbereiding. Daarbij is het de bedoeling de beheerconcessie begin (zo mogelijk per 1 januari) 2012 op die onderdelen aan te passen die verband houden met de op dat moment gerealiseerde wijzigingen van de wetgeving. Zoals reeds eerder gememoreerd zie ik nog in overleg met ProRail de KPI's in het beheerplan. Aanpassingen naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving die samenhangen met de nieuwe vervoerconcessie én wensen voor de periode na 2015 worden meegenomen in de voorbereiding van de nieuwe beheerconcessie.

Publieke sturing op NS

Uit de evaluatie is naar voren gekomen dat de prestaties die de NS realiseert op veel onderdelen zijn verbeterd. Tevens is geconstateerd dat verbeteringen en verduidelijking op diverse onderdelen mogelijk is, zoals

het invoeren van een aantal nieuwe prestatie-indicatoren en het uitbreiden van het handhavingsinstrumentarium. De sturingsrelatie vereist aanscherping en de relatie met andere vervoerders en decentrale overheden vereist verbetering.

Op één maatregel na, zijn alle in de uitvoeringsagenda genoemde maatregelen gerealiseerd. De nog af te ronden maatregel betreft de opname van de grondslag van het vervoerplan in wetgeving. Het betreffende wetsvoorstel ligt momenteel bij de Tweede Kamer en kan naar verwachting binnenkort worden afgerond. Net als voor beheer geldt hier dat ik de KPI's in het vervoerplan nog bezie.

Decentrale overheden en regionale spoorvervoerders

In het kabinetsstandpunt is aangegeven dat de positie van de decentrale overheden verbetering behoeft. Het gaat daarbij om verschillende soorten maatregelen. Alle wettelijke maatregelen zijn – met uitzondering van de wetgeving met betrekking tot de bijkomende diensten en voorzieningen – in procedure.

De overige maatregelen betreffen de nadere invulling van de verschillende relaties van de decentrale overheden met de andere spoorpartijen. Daarbij is de positie van decentrale overheden en vervoerders op regionale stations verbeterd en zijn de verbetermaatregelen, zoals meer maatwerk voor de klanten van ProRail (regionale differentiatie van relevante prestatie-indicatoren en onderzoek naar klanttevredenheid van de diverse klantgroepen), in de relatie met ProRail grotendeels gerealiseerd. De decentrale overheden, vertegenwoordigd door de koepels Interprovinciaal Overleg (IPO) en Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer (SkVV), krijgen door de instelling van een adviestafel de gelegenheid voor inbreng bij de beoordeling van het beheer- en vervoerplan. Het is de bedoeling om de adviestafel dit jaar te benutten bij de beoordeling van het vervoer- en het beheerplan voor 2012.

Vooralsnog heb ik afgezien van de inrichting van een specifieke loketfunctie voor decentrale overheden en regionale spoorvervoerders, omdat de inspanningen en investeringen die daarmee gemoeid zouden zijn in gene verhouding staan tot het aantal nieuwe vervoerders dat zich aanmeldt. Voor vervoerders bestaat een duidelijk loket bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat met betrekking tot de toelating, keuring en overige wettelijke eisen van spoormaterieel. Mede ten behoeve van decentrale vervoerders en decentrale overheden heeft ProRail een klantfocusprogramma in ontwikkeling.

Veiligheid

Van de in de uitvoeringsagenda genoemde twee producten is de evaluatie van de tweede kadernota railveiligheid afgerond. De vervanging van de strafrechtbepalingen door bestuurlijk toezicht vereist aanpassing van de wet en van de onderliggende regelgeving. De wetswijzigingen zijn in procedure. De wijzigingen van de lagere regelgeving zijn deels in procedure en deels in voorbereiding. Het laatste betreft de nadere uitwerking van en besluitvorming over de gewenste wijziging van normadressaten in de regelgeving.

Wetgeving

Het hoofdstuk in de bijlage over wetgeving omvat, naast de diverse wetgeving die voortvloeit uit de vorige hoofdstukken, een veelheid van resterende wetgevingsmaatregelen. Veel van de hier genoemde

producten zijn geheel of bijna afgerond. Daarbij zijn in eerste instantie diverse quick wins gerealiseerd, zoals gemeld in mijn brief van 16 maart 2009 aan de Tweede Kamer.

Van groot belang is voorts de dit jaar gerealiseerde en deels te realiseren wetgeving met betrekking tot de implementatie van het derde en vierde Europese spoorpakket. Het gaat hierbij om een grote verbetering en verduidelijking van de spoorwetgeving in relatie tot de Europese wetgeving.

Voorts zijn het wetsvoorstel CIREs 1^{ste} tranche en de daaraan gerelateerde lagere regelgeving in procedure. De onderwerpen die hierin behandeld worden zijn o.a.: het adviesrecht van klanten van ProRail, het omzetten van strafbepalingen naar bestuurlijk toezicht en de onder dit thema vallende juridisch-technische verbeterpunten.

Naar verwachting zal de wetgeving uit de CIREs 1^{ste} tranche begin 2012 in werking kunnen treden. De tweede wetgevingstranche is thans in voorbereiding. Deze wetgeving omvat o.a. het wetsvoorstel bijzonder spoor en het vereenvoudigen van vergunningen uit de Spoorwegwet. Het streven is gericht op de start van het formele overleg met de sector per oktober 2011.

Daarnaast zijn nog enkele andere wetgevingsprojecten in voorbereiding, waarmee alle wetgevingsmaatregelen naar verwachting per 2014 gerealiseerd kunnen zijn. Hierbij zij aangetekend dat zich in de lopende projecten nieuwe ontwikkelingen (kunnen) voordoen. Hierbij is tot op heden gekozen voor de insteek dat in de meeste gevallen gekozen wordt voor het realiseren van datgene wat nu klaar is en de nieuwe onderwerpen meegaan in een volgende tranche, dan wel een apart traject volgen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus