

Vergaderjaar 2016–2017

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

A

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juni 2017

Met deze brief informeer ik u over een aantal wetsvoorstellen die komende periode bij uw Kamer worden ingediend en waarmee de Spoorwegwet op verschillende onderdelen zal worden gewijzigd. Eén van de wijzigingen betreft de tijdige één-op-één implementatie van het Europese Vierde Spoorwegpakket. In deze brief licht ik het proces van implementatie nader toe. Daarnaast ga ik kort in op enkele andere wetgevingstrajecten waaronder de eerder aangekondigde modernisering van de Spoorwegwet waarvoor nu de voorbereidingen worden getroffen. Ik vind het belangrijk dat u hierin goed wordt meegenomen.

Implementatie van het Vierde Spoorwegpakket

Afgelopen najaar is het laatste onderdeel van het Europese Vierde Spoorwegpakket vastgesteld en gepubliceerd. Dit pakket bestaat uit maatregelen ten behoeve van de Europese Spoorwegruimte ter bevordering van het concurrentievermogen en de groei in Europa. Hiermee wordt een geleidelijke openstelling van de markt beoogd. Voor een goede werking van het Europese spoorverkeer mogen landsgrenzen, technische eigenschappen van infrastructuur en rollend materieel, veiligheidsvoorschriften en -procedures geen belemmeringen vormen. Het Vierde Spoorwegpakket bestaat uit Europese richtlijnen en verordeningen, onderverdeeld in twee pijlers. De technische pijler bestaat uit veiligheidseisen op het spoor en de organisatie van het toezicht.¹ De marktpijler heeft betrekking op de geleidelijke openstelling van de markt voor het

¹ De technische pijler bestaat uit: Verordening (EU) 2016/796, De verordening betreffende het Europese Spoorwegbureau. Richtlijn (EU) 2016/797 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (hierna: de interoperabiliteitsrichtlijn). Richtlijn (EU) 2016/798 inzake veiligheid op het spoor (hierna: de spoorwegveiligheidsrichtlijn) De twee richtlijnen betreffen een herschikking.

personenvervoer per spoor en op het onafhankelijk beheer van de spoorinfrastructuur.²

Momenteel bereid ik een wetsvoorstel voor ter implementatie van dit Vierde Spoorwegpakket waarmee de richtlijnen hoofdzakelijk worden omgezet in de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000. De verordeningen werken rechtstreeks en worden niet omgezet. Uitgangspunten bij het opstellen van het wetsvoorstel zijn een tijdige en één-op-één implementatie in nationale wetgeving om zo in de pas te blijven met de EU-regelgeving en mogelijke infractieprocedures te voorkomen. Nationale beleidskeuzes vragen hun eigen politieke afwegingen waar mogelijke aanpassing van de Spoorwegwet uit volgt.³ Deze worden niet meegenomen in het één-op-één implementatietraject van het Vierde Spoorwegpakket.

De implementateterminen zijn voor de technische pijler 16 juni 2019 en voor de marktpijler 25 december 2018. Formele (internet) consultatie vindt momenteel plaats. Komend najaar ontvangt u het wetsvoorstel, na advies van de Raad van State.

Aankomende en lopende wetgevingstrajecten

Naast de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket informeer ik u onderstaand kort over enkele andere lopende wetgevingstrajecten.

Voorhang AMvB gebruiksvergoeding

Op 23 mei is de nieuwe Amvb Vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur ter voorhang aangeboden. Deze AMvB bevat de grondslag voor een heffing met betrekking tot het gebruik van het spoor en zorgt voor een betere benutting van het spoor en een betere inpassing van het spoor in de leefomgeving.

Verzamelwetten lenM

Omdat het detail niveau van de Spoorwegwet hoog is, worden regelmatig kleinere wijzigingen doorgevoerd via verzamelwetten, waarvan er een recent is aangenomen door uw Kamer.⁴ Een volgend Verzamelwetsvoorstel is in voorbereiding.

Een heldere, duidelijke en simpele Spoorwegwet

De afgelopen jaren is gewerkt aan het verbeteren van de Spoorwegwet. Zo is in 2016 het Spoorwegwetverbetertraject CIREs afgerond.⁵ Op basis van de ervaringen van de afgelopen jaren is gebleken dat er meer nodig is om de Spoorwegwet meer toekomstvast te maken. De wet kent een hoge mate van gedetailleerdheid waardoor veel wijzigingen aan de wet nodig zijn om zaken op een goede manier te regelen (zoals verzamelwetten). Verder ontstaat in de praktijk onduidelijkheid in de uitvoering en blijkt de wet op veel onderdelen niet (meer) goed aan te sluiten bij de wensen van de gebruikers. In dat kader is uw Kamer eerder geïnformeerd over de inventarisatie naar de noodzaak tot verdere aanpassing van de Spoor-

² m.n. Vo (EU) 2016/2338, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands personenvervoer per spoor, dit is een aanvulling op de bestaande (PSO)-verordening, 1370/2007), Richtlijn (EU) 2016/2370 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, m.b.t de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur.

³ KST II, 25 268 nr. 139.

⁴ KST I, 34 591, A. nr 27 item 8.

⁵ Coördinatie Implementatie Regelgeving Evaluatie Spoorwetgeving, KST II, 31 987, nr. 1.

wegwet.⁶ Dit wordt ondersteund door de Afdeling advisering van de Raad van State, die recent heeft geadviseerd de Spoorwegwet volledig te herschrijven. De Afdeling gaf aan dat «bezien moet worden of de Spoorwegwetgeving zo kan worden herschreven (.....) zodat de betreffende regelgeving beter inzichtelijk wordt en daardoor beter uitvoerbaar»⁷.

Momenteel worden de voorbereidingen getroffen voor een modernisering van de Spoorwegwet waarmee mijn opvolger aan de slag kan. Doel van deze operatie is te komen tot een heldere, duidelijke, en simpele spoorwegwet, aansluitend op de reeds uitgekristalliseerde (Europese) kaders, waarmee de gebruikers van de wet goed uit de voeten kunnen.

Tot slot

In het vervolg is het streven u periodiek te informeren over aankomende (spoorse en ov) wet- en regelgeving en de voortgang van een nieuwe spoorwegwet.

Parallel aan deze brief, stuur ik een brief van gelijke strekking naar de Tweede Kamer.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema

⁶ KST II 29 893, nr. 204, KST 34 550 XII, nr. 2, KST II, 34 550 XII, nr. 1, p 71.

⁷ Advies RvS, No.W14.15.0443/IV, van 29 januari 2016.