

Vergaderjaar 2013–2014

33 904

Wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met een tweede tranche van uitvoeringsmaatregelen van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging», waaronder regels inzake bijzondere spoorwegen en vereenvoudiging van het vergunningenregime hoofdspoorwegen, en in verband met de invoering van een verblijfsverbod voor voorzieningen openbaar vervoer

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 14 mei 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Inleiding	1
Algemeen	2
Vereenvoudiging vergunningenstelsel omgevingsregime	2
Toegankelijkheid stations	4
Exameneisen machinisten voor licht spoor	5
Verblijfsverbod in en rond voorzieningen behorende bij het openbaar vervoer	5

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met een tweede tranche van uitvoeringsmaatregelen van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging». De leden van deze fractie hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met een tweede tranche van uitvoeringsmaatregelen van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging». De leden van deze fractie zijn over het

algemeen positief over de voorgestelde wijzigingen maar hebben nog enkele opmerkingen en vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben met instemming kennisgenomen van de wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met een tweede tranche van uitvoeringsmaatregelen van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging».

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met een tweede tranche van uitvoeringsmaatregelen van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging», waarmee een volgende stap wordt gezet in de modernisering van de spoorwegwetgeving. Een groot deel van de voorstellen kunnen de leden van deze fractie steunen. Zij hebben echter vragen over het voorgestelde verblijfsverbod en over de voorgestelde vereenvoudiging van het vergunningsstelsel voor het omgevingsregime.

Algemeen

De leden van de CDA-fractie vernemen graag op welk moment de regering de wet in werking wil laten treden.

De leden van de CDA-fractie missen in het wetsvoorstel een evaluatiebepaling evenals een horizonbepaling.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom er geen regels in de wet zijn opgenomen ten aanzien van de berging van gestrande treinen. De leden van deze fractie zijn van mening dat, ook nu de berging kennelijk tijdig geschiedt, een wettelijke borging zinvol kan zijn.

Vereenvoudiging vergunningenstelsel omgevingsregime

De leden van de VVD-fractie hebben met betrekking tot de vereenvoudiging van het vergunningenstelsel omgevingsregime de vraag of de regering al wat meer kan zeggen over wat er bij of krachtens algemene maatregel van bestuur zal worden vastgelegd. Aan welke versoepeling moeten de leden van deze fractie denken en hoe gaat de regering haar afwegingen maken?

De leden van de VVD-fractie constateren dat het opnemen van de publicatie en de actualisatie van een infrastructuurregister ertoe leidt dat deze regel niet meer in de beheerconcessie wordt opgenomen omdat dat overbodig is geworden. De leden van deze fractie willen graag weten van de regering of de voorgestelde wetswijziging leidt tot nog meer aanpassingen in de beheer- en/of vervoerconcessie. Zo ja, welke zijn dit?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag waarop de regering de veronderstelling baseert dat ProRail door de aanpassingen aan het vergunningenstelsel voor activiteiten rond hoofdspoorwegen jaarlijks veel minder vergunningen hoeft te verlenen. Ook vernemen de leden van deze fractie graag wat (gemiddeld) de leges per vergunning bedragen en hoeveel capaciteit er bij ProRail en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gemoeid is met de vergunningverlening, respectievelijk de handhaving.

De leden van de ChristenUnie-fractie brengen in herinnering dat in het bestaande artikel 19 van de Spoorwegwet een vergunningenregime is vastgelegd voor het «gebruik maken van de hoofdspoorwegen en de daarnaast gelegen gronden», anders dan waarvoor deze bestemd zijn in

de zin van het normale gebruik door spoorvoertuigen. De begrenzing van een hoofdspoorweg is voorts vastgelegd in het bestaande artikel 20 van de Spoorwegwet. De leden van deze fractie constateren dat in het voorliggende wetsvoorstel dit vergunningenregime aanmerkelijk wordt verruimd om de administratieve lasten te verminderen.

De leden van de ChristenUnie-fractie onderschrijven deze verruiming als het gaat om zaken met weinig ruimtelijke impact, zoals graafwerkzaamheden en het leggen van kabels. Onder het huidige regime worden jaarlijks gemiddeld 1300 vergunningen verleend. Dat dit onder meer door het stellen van algemene regels kan worden verlaagd naar circa 400 vergunningen juichen de leden van deze fractie toe. Zij constateren echter dat hiervoor de specifieke begrenzingen, zoals opgenomen in het huidige artikel 20 van de Spoorwegwet, worden losgelaten en hebben vragen over de gevolgen hiervan.

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen erop dat de wettelijke begrenzing momenteel bijvoorbeeld elf meter bij een hoofdspoorweg op maaiveldniveau bedraagt, gemeten vanaf het hart van het buitenste spoor. Deze specifieke begrenzing wordt volgens het wetsvoorstel voortaan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur bepaald, waarbij dit per spoortraject kan verschillen. Dit is volgens de leden van deze fractie begrijpelijk vanuit het uitgangspunt van de bescherming van de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en het belang van een veilig en ongestoord gebruik daarvan. Dit kan maatwerk vragen waarvoor het niet altijd nodig is zulke ruime grenzen aan te houden.

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het goed dat de doelen van het vaststellen van een begrenzing nu expliciet in de wet worden opgenomen. De leden van deze fractie zijn echter van mening dat er meer doelen om een dergelijke wettelijke borging vragen. In de memorie van toelichting staat dat de vagere belangen «doelmatig gebruik» en «financieel belang van de Staat» met dit wetsvoorstel op afstand worden gezet. Deze leden zijn van mening dat het financieel belang van de staat in dit geval geen vaag belang is en juist borging verdient. Ook doelmatig gebruik kan volgens deze leden een heel concreet belang zijn. Beide belangen komen volgens deze leden samen in het maatschappelijke belang dat spoorwegcapaciteit zo optimaal mogelijk dient te worden benut en dat uitbreidingen van spoorwegcapaciteit kostenefficiënt en kosteneffectief kunnen plaatsvinden.

De leden van de ChristenUnie-fractie missen als belangrijk doel van de fysieke begrenzing dat dit vaak ook een ruimtelijk belang dient. Dit ruimtelijk belang is, volgens de leden van deze fractie, het in de toekomst niet onmogelijk of onnodig duur maken van aanpassing of uitbreiding van de spoorweginfrastructuur voor het oplossen van capaciteitsknelpunten en de verhoging van de maximum snelheid en/of het optimaliseren van de benutting van de spoorwegcapaciteit. Dit is volgens deze leden concreet een groot financieel belang van de staat en ook voor de reiziger.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat in het recente verleden op sommige plaatsen langs het hoofdnet zo dicht langs het spoor is gebouwd dat toekomstige uitbreiding van het spoor erg kostbaar of zelfs onmogelijk is gemaakt. De leden van deze fractie vinden dat op dit punt eerder aanscherping dan versoepeling van de wet nodig is. Deze leden vragen waarom bij de realisatie of verbreding van snelwegen en de bouw van viaducten over snelwegen vrijwel altijd rekening gehouden wordt met toekomstige verdere uitbreidingen, terwijl dit bij het spoor nauwelijks gebeurt. Deze leden wijzen op recente bouwplannen en projecten bij onder meer Bilthoven en Elst die (verdere) spoorverbreding

moelijk of zelfs onmogelijk maken. Zo is het volgens deze leden voor een eventueel in de toekomst gewenst hoogfrequent spoor tussen Utrecht en Zwolle wenselijk dat op meerdere stations kan worden ingehaald en is nu al bekend dat ondanks een derde spoor bij Elst in de toekomst mogelijk opnieuw knelpunten bij dit station ontstaan. De leden van de Christen-Unie-fractie vragen een nadere onderbouwing van hoe de regering met het nieuwe regime wil voorkomen dat ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen langs het spoor plaatsvinden, die toekomstige uitbreidingen onmogelijk of erg duur maken.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen in te gaan op het gegeven dat de komst van ERTMS (European Rail Traffic Management System), in combinatie met sterk geautomatiseerde/gemoderniseerde be- en bijsturing, intelligente snelheidsadvisering, uitgesteld remmen en snelle wissels, het in de toekomst mogelijk zal maken om veel meer treinen over hetzelfde spoor te laten rijden. De leden van deze fractie constateren dat deze capaciteitsgroei, als gevolg van de genoemde spoorstysteeminnovaties, alleen mogelijk is als snelle intercity's op veel plaatsen bij stations de stoptreinen kunnen inhalen zodat de dienstregeling niet afhankelijk is van slechts een beperkt aantal inhaalpunten. In feite kan dan volgens deze leden op drukke tweesporige corridors een «virtuele viersporigheid» ontstaan waarbij intercity's vrijwel compleet onafhankelijk van stoptreinen kunnen rijden terwijl feitelijk alleen bij (een groot aantal) stations sprake is van vier sporen. Is de regering het met deze leden eens dat om deze reden juist de ruimte voor spooruitbreidingen bij stations en in de directe omgeving van stations extra goed moet worden beschermd?

De leden van de ChristenUnie-fractie geven in overweging om voor het hele hoofdrailnet ruimtelijke reserveringszones langs het spoor vast te leggen, met specifieke aandacht voor de ruimte bij stations om ongewenste bouwprojecten te voorkomen. Tegelijk kan dan, conform het wetsvoorstel, het vergunningenregime voor andere activiteiten aanmerkelijk worden verruimd. Dit kan volgens de leden van deze fractie door in de aanhef van het nieuwe artikel 19 van de Spoorwegwet ook het belang van ruimtelijke reserveringen op te nemen, waarbij voor dit doel specifieke begrenzings vast worden gesteld, en een procedure waarbij eventuele vrijstelling voor bebouwing binnen deze grenzen op een vergelijkbare wijze wordt getoetst als wijzigingen aan de spoorweginfrastructuur. Deze leden vragen om een reactie op dit voorstel.

Toegankelijkheid stations

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de stand van zaken is met betrekking tot de toegankelijkheid van het treinverkeer voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit. Voldoet Nederland op dit vlak aan Europese regels en is de toegankelijkheid nu overal voldoende, zo vragen de leden van deze fractie.

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering om toe te lichten of de voorgestelde wijzigingen wat betreft de toegankelijkheid van stations rekening houden met de plannen van de NS om een aantal stations af te sluiten door middel van poortjes. De leden van deze fractie vragen of de genoemde Europese verordening¹ hier ook nog specifieke eisen aan stelt. Zo ja, welke?

¹ Verordening (EU) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (PbEU 2007, L 315).

Exameneisen machinisten voor licht spoor

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af of, naast de mogelijkheid voor een ontheffing voor machinisten uit andere lidstaten, er ook de mogelijkheid bestaat om extra eisen te stellen aan machinisten indien dat noodzakelijk wordt geacht.

Verblijfsverbod in en rond voorzieningen behorende bij het openbaar vervoer

De leden van de VVD-fractie lezen met betrekking tot het verblijfsverbod dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels zullen worden gesteld over de duur van dat verbod omdat de regering vindt dat hier ruimte moet zijn voor maatwerk door de vervoerders, die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van het verblijfsverbod. Dit lijkt de leden van deze fractie wat te vrijblijvend. Deze leden vragen de regering waarom zij er niet voor heeft gekozen om een bandbreedte van de duur van een verblijfsverbod in de wet op te nemen, waarbinnen vervoerders zelf maatwerk kunnen leveren. Is de regering niet bang dat ze door het gebrek aan richting de grip hierop kwijtraakt, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag waarom de wettelijke maximering van de duur van het verblijfsverbod op stations niet geregeld is, zoals ook de Afdeling advisering van de Raad van State noodzakelijk acht. De leden van deze fractie menen dat een wettelijk criterium de voorkeur verdient boven de nu in het wetsvoorstel opgenomen mogelijkheid dat de Staatssecretaris bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels stelt over de duur van een verblijfsverbod.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de maximale duur van een verblijfsverbod niet in de wet wordt opgenomen maar dat dit later eventueel bij of krachtens algemene maatregel van bestuur wel kan. Gezien de aard van deze straf, die het recht op bewegingsvrijheid rechtstreeks beperkt, vragen de leden van deze fractie een nadere onderbouwing over waarom er geen maximum in de wet wordt vastgelegd. Dat dit momenteel ook niet is gedaan voor het reisverbod is voor deze leden hierbij niet een doorslaggevend argument. Deze leden erkennen dat maatwerk nodig is bij het vaststellen van de duur van het verblijfsverbod zodat dit verbod proportioneel is, maar dit hoeft het vastleggen van een wettelijk maximum, zoals ook voor veel andere straffen geldt, niet in de weg te staan.

De waarnemend voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Van Dijk