

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2002

Nr. 64

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 maart 2002

Bij brief van 10 oktober 2001 (vw-01-1177) heb ik u een drietal rapporten aangeboden die betrekking hebben op het gebruik van het Nederlandse spoorwegnet. Ik heb hierbij aangegeven hoe ik op basis van de studie ToeR-Goed 2005 en de Waarestudie Capaciteitstoedeling Spoor wil komen tot een aangepast beleidskader voor de capaciteitsverdeling. Graag wil ik u hierover nader informeren, waarmee ik tevens reageer op de onlangs door uw Kamer bij de begroting voor Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2002 aangenomen motie Eurlings c.s. (motie nr. 40. (28 000-XII)).

Zoals ik in mijn brief van 10 oktober heb aangekondigd was het oorspronkelijk mijn bedoeling om op basis van het beleidskader ToeRGoed 2005 te komen tot een aanpassing van het Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen, dat na advies van de Raad van State, aan u zou worden aangeboden. Dit vernieuwde Interimbesluit zou vervolgens als wettelijke basis dienen voor de capaciteitsverdeling voor de dienstregeling 2003.

Op basis van een tweetal recente ontwikkelingen ben ik echter tot de conclusie gekomen dat het noodzakelijk en wenselijk is om het oorspronkelijk beoogde tijdpad voor de implementatie van het nieuwe beleidskader capaciteitsverdeling te temporiseren. Ten eerste ben ik tot de conclusie gekomen dat het vanuit het oogpunt van rust en herstel in de spoorsector onverstandig is om op dit moment te komen tot een tussentijdse aanpassing van het Interimbesluit. Dit mede gegeven het besluit van NS Reizigers om de dienstregelingaanvraag voor het jaar 2003 niet substantieel te veranderen en dus geen gebruik te maken van de door middel van ToeR-Goed vastgestelde groeimogelijkheden.

Ten tweede is het zo dat in het kader van de herbezinning op het spoor-dossier en de nieuwe Spoorwegwet die thans bij u in behandeling is, wordt gekozen voor aanpassing van het publiekrechtelijk kader. Deze aanpassing heeft, gegeven de Europese Richtlijn 2001/14, tevens betrekking op het capaciteitverdelingsproces en de publiekrechtelijke verankering daarvan. Deze verankering vindt niet uitsluitend plaats bij AMvB,

maar door middel van een samenhangende combinatie van publiekrechtelijke instrumenten, bestaande uit: de nieuwe Spoorwegwet en Concessiewet, de AMvB Capaciteitsverdeling en de concessies voor de infrabeheerder en de personenvervoerders. Ik wil u in dit verband verwijzen naar de nota naar aanleiding van het nader verslag die ik u op 5 februari jl. heb doen toekomen.

De keuze om te komen tot een temporisering van de implementatie van het nieuwe beleidskader capaciteitsverdeling betekent concreet dat de capaciteitsverdeling voor 2003 zal plaatsvinden op basis van het vigerende Interimbesluit¹.

Bij het afwegingsproces om te komen tot deze keuze hebben de mogelijke consequenties voor de groeiambities van zowel het personen- als het goederenvervoer een belangrijke rol gespeeld. Uit analyses is echter gebleken dat deze voor het personenvervoer voor het jaar 2003 verwaarloosbaar zijn. Dit temeer gezien het bovengenoemde besluit van NS Reizigers om de dienstregelingaanvraag voor het jaar 2003 niet substantieel te veranderen. Het vigerende Interimbesluit lijkt bovendien voor 2003 ook voldoende capaciteit te bieden voor het goederenvervoer, temeer daar de beoogde groei met name in de jaren 2004 en 2005, als aanloop naar de Betuweroute, wordt verwacht.

Het is mijn voornemen om de beleidsmatige conclusies uit ToeRGoed zoals verwoord in de eerdergenoemde brief van 10 oktober 2001, voor de periode 2004–2006 te implementeren onder het nieuwe publiekrechtelijk kader van de nieuwe Spoorwegwet. Dit betekent dat deze beleidsmatige conclusies worden verankerd in de hierboven uiteengezette brede samenhangende combinatie van publiekrechtelijke instrumenten. Een en ander uiteraard onder voorbehoud van een spoedige behandeling van de voorliggende nieuwe wetgeving door Uw Kamer.

De implementatie van de beleidsmatige conclusies uit ToeRGoed binnen het nieuwe publiekrechtelijke kader zal de nodige tijd vergen. Ik wil de komende maanden benutten om in overleg met de taakorganisaties, de NS, de overige personenvervoerders en de goederenvervoerders te komen tot een zorgvuldige en voor alle partijen heldere implementatie. Het is mijn voornemen om u hierover te informeren in een implementatiebrief die ik u voor de zomer hoop te kunnen voorleggen.

Als gevolg van de keuze om te komen tot het temporiseren van de implementatie van het nieuwe beleidskader capaciteitsverdeling en daarmee de capaciteitsverdeling voor het dienstregelingsjaar 2003 te laten plaatsvinden onder het vigerende Interimbesluit is de eerder genoemde motie Eurlings in een ander daglicht komen te staan. Dit mede gegeven de constatering dat dit voor de groeiambities van zowel het goederenvervoer als het personenvervoer voor 2003 geen consequenties heeft. Voor wat betreft de jaren 2004 en 2005 is een en ander onderwerp van nadere uitwerking en studie. Ik zal u dan ook door middel van de genoemde implementatiebrief hierover nader informeren.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

¹ Stb. 2000, 474, zoals gewijzigd bij het besluit van 14 december 2000, Stb. 563.