

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. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 19 juni 2014

Inleiding

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van de vragen van de leden van de verschillende fracties. Daaruit leid ik af dat de leden na verduidelijking op enkele onderwerpen kunnen instemmen met het wetsvoorstel. Met dat wetsvoorstel wordt verdere invulling gegeven aan het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging» van juni 2009, waarmee de volgende (tweede) tranche aan maatregelen uit de uitvoeringsagenda naar aanleiding van de gehouden evaluatie van de spoorwetgeving wordt gerealiseerd. Onderstaand ga ik in op de gestelde vragen.

Algemeen

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

De beoogde datum van inwerkingtreding van de wet is 1 juli 2015, met uitzondering van de bepalingen over bijzonder spoor. Die bepalingen zullen van kracht worden nadat de Wet lokaal spoor op 1 december 2015 in werking is getreden.

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

De vraag naar een evaluatie- of een horizonbepaling lijkt vooral betrekking te hebben op het vergunningenregime. De evaluatie van de spoorwegwetgeving, waar dit wetsvoorstel uitvoering aan geeft, heeft uitgewezen dat het jarenlange bestaande vergunningenregime kan worden vereenvoudigd. Zo kan bijvoorbeeld in bepaalde situaties, in plaats van ingewikkelde vergunningen, worden voorzien in een set van overzichtelijke algemene regels. Ook deze vereenvoudiging zal voortdurend op de goede werking daarvan worden beoordeeld aan de hand van de praktijkervaringen. Het is overigens de bedoeling dat dit onderdeel van de Spoorwegwet – gelet op het omgevingskarakter – op termijn opgaat in de uitvoeringswetgeving

van de Omgevingswet. Tegen deze achtergrond is er geen aanleiding om een evaluatie of horizonbepaling in het wetsvoorstel op te nemen.

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

Bij mijn brief van 26 november 2013¹ is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van het CIREs wetgevingsprogramma. In deze brief is tevens aangegeven dat er geen aanleiding is om nadere wettelijke regels ten aanzien van de berging van gestrande treinen te stellen. Ten eerste omdat de betrokken partijen dit al samen oppakken. Ten tweede omdat de Spoorwegwet voldoende basis biedt in lagere regelgeving nadere regels op dit punt te stellen, indien daartoe aanleiding geregeld kan worden indien daar aanleiding toe wordt gevonden.

Vereenvoudiging vergunningenstelsel omgevingsregime

De leden van de VVD-fractie hebben met betrekking tot de vereenvoudiging van het vergunningenstelsel omgevingsregime de vraag gesteld welk onderwerp er in de algemene maatregel van bestuur zal worden vastgelegd.

Op grond van het hier aan de orde zijnde artikel 19 van de Spoorwegwet geldt een vergunningenregime en worden nadere regels gesteld in het belang van de bescherming van de fysieke integriteit (kwaliteit) van de hoofdspoorwegen en het belang van een veilig en ongestoord gebruik daarvan. De in de vraag bedoelde algemene maatregel van bestuur heeft betrekking op de begrenzing van de ruimte rond de hoofdspoorwegen, dus op de beschermingszones waarbinnen het vergunningenregime en de nadere regels van toepassing zijn. Het ligt in de bedoeling om in deze algemene maatregel van bestuur uit te gaan van de begrenzingen die thans reeds, betrekkelijk gedetailleerd, vastliggen in artikel 20 van de Spoorwegwet. In hoofdstuk 3, paragraaf 3, van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel is op deze begrenzingen meer uitvoerig ingegaan.

Deze leden vragen in dit verband aan welke versoepelingen gedacht moet worden en hoe de regering haar afwegingen gaat maken.

Wat de bovenbedoelde fysieke beschermingsbegrenzingen betreft zullen, zoals in de memorie van toelichting is aangegeven en hierboven bevestigd, als uitgangspunt de beschermingsbegrenzingen van het bestaande artikel 20 worden aangehouden. In die zin is dus geen sprake van eenzijdige «versoepelingen». Ook voor de overige invulling van het omgevingsregime (bepaling van de vergunningplichtigheid en de inhoud van de algemene regels) zal steeds het belang van de fysieke integriteit (kwaliteit) van de hoofdspoorwegen en het veilige en ongestoorde gebruik daarvan, voorop staan, zo is in de artikel 19 verankerd. Wel zal in de invulling van het omgevingsregime op onderdelen de keuze van het instrument (vergunning of algemene regels) en de inhoud van de regels beter worden afgestemd op de feitelijke risico-omstandigheden betreffende het spoor, zodanig dat sprake is van een effectievere en efficiëntere bescherming. Hiermee kan overbodige regulering en overbodige overheidsbemoeienis worden vermeden.

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

¹ Kamerstukken II 2013–2014, 31 987, nr. 10.

de regering of de voorgestelde wetswijziging leidt tot nog meer aanpassingen in de beheer- en/of vervoerconcessie.

De voorgestelde wetswijziging leidt niet tot nog meer aanpassingen in de beheer- dan wel de vervoerconcessie.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag waarop de regering de veronderstelling baseert dat ProRail door de aanpassingen aan het vergunningenstelsel, jaarlijks veel minder vergunningen hoeft te verlenen. In hoofdstuk 3, paragraaf 4, van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel is een uitvoerig gemotiveerde inschatting gegeven van de situatie na de verdere concretisering van het omgevingsregime. Samen-vattend weergegeven zal naar verwachting sprake zijn van de volgende hoofdcategorieën van situaties, uitgaande van de huidige situatie waarin jaarlijks sprake is van ca. 1.300 vergunningen.

- a. Situaties waarin sprake kan zijn van een vrijstelling van de vergunningplicht en waarin ook geen nadere regels hoeven te worden opgelegd. In deze situaties kan de veiligheid rond het spoor op gelijkwaardige wijze worden geborgd door alternatieve voorzieningen. Naar schatting zullen door deze vrijstelling circa 250 vergunningen minder per jaar worden verleend. Hierop is ingegaan in subonderdeel a van hoofdstuk 3, paragraaf 4, van de memorie van toelichting.
- b. Situaties waarin de vergunning(plicht) kan worden omgezet in een adequate set van algemene regels waaraan de betrokkene zich dient te houden en waarop wordt gehandhaafd. Dit leidt naar schatting tot 900 vergunningen minder per jaar. Op deze categorie is ingegaan in subonderdeel b van hoofdstuk 3, paragraaf 4, van de memorie van toelichting.
- c. Situaties waarin de vergunning(plicht) het hoofdinstrument blijft. Er worden naar schatting jaarlijks nog 400 vergunningen verleend. Op deze zwaarste categorie van situaties is ingegaan in subonderdeel c van hoofdstuk 3, paragraaf 4, van de memorie van toelichting.

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.

Voor de vergunningen ex artikel 19 Spoorwegwet en de ontheffingen ex artikel 21 en 22 Spoorwegwet worden geen leges geheven.

ProRail maakt bij de vergunningverlening onderscheid in eenvoudige, complexe en zeer complexe vergunningaanvragen. De eenvoudige vergunningaanvragen vragen gemiddeld 5 tot 10 uur van de beoordelaars, de complexe 10 uur of meer. Met de vergunningverlening is bij ProRail per 31 december 2013 een capaciteit van 12,7 fte aan vergunningverleners gemoeid. Daarnaast vraagt de vergunningverlening capaciteit van dossierteams die bestaan uit onder meer technisch medewerkers van ProRail en ingenieurs (in- en extern) die (delen van) de vergunningaanvragen inhoudelijk beoordelen. De precieze capaciteit en dan vooral ook de inzet door specialisten is afhankelijk van de benodigde tijdsinspanning en vereiste expertise en kan met name bij complexe vergunningtrajecten ad hoc een beslag leggen op de specialisten. Onder het nieuwe vergunningenregime is minder capaciteit nodig. Exacte aantallen zijn thans nog niet te benoemen, omdat de verdere invulling van de vereenvoudiging nog moet plaatsvinden. Het toezicht op de naleving van de bepalingen van het omgevingsrecht uit de Spoorwegwet wordt op grond van het Besluit aanwijzing toezichthouders spoorwegen uitgeoefend door ProRail. Met het toezicht op deze bepalingen is derhalve geen capaciteit van de ILT gemoeid. Tot op heden zijn door ProRail geen dossiers aan de ILT overgedragen voor het opleggen van een sanctie, zodat vanuit handhaving tot op heden evenmin capaciteit door de ILT is ingezet.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben tevens een aantal opmerkingen en vragen over de stroomlijning van het omgevingsregime. Een aantal vragen van deze leden lijkt te veronderstellen dat het wetsvoorstel op dit onderdeel louter strekt tot verruiming. Een dergelijk beeld is niet juist. Zoals ook elders in deze nota en in de memorie van toelichting aangegeven, is de concretisering en de verdere invulling van het omgevingsregime volledig afhankelijk gesteld van – kort gezegd – het belang van de fysieke integriteit (kwaliteit) van de hoofdspoorwegen en het veilige en ongestoorde gebruik daarvan. De invulling van het omgevingsregime met de keuze van het instrument (vergunning of algemene regels) en de inhoud van de regels, zal beter worden afgestemd op de feitelijke risico-omstandigheden betreffende het spoor, zodanig dat sprake is van een effectievere en efficiëntere bescherming, en overbodige regulering en overbodige overheidsbemoediging kan worden vermeden.

Verder stellen de leden van de ChristenUnie-fractie, samengevat weergegeven, de vraag of «het financieel belang», «het doelmatig gebruik» en mogelijke andere belangen zoals het «ruimtelijke belang» niet te veel op afstand zijn gezet in artikel 19 (omgevingsregime). Daarbij geven zij 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 vergunningregime 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 begrenzingen 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.

Het in artikel 19 verankerde belang van de «bescherming van de fysieke integriteit (kwaliteit) van de hoofdspoorwegen en het belang van een veilig en ongestoord genot gebruik daarvan» zijn brede begrippen en zijn geheel passend in de context van de Spoorwegwet. Ook in het vergunningstelsel en de uitvoeringsregels kan aan de bescherming van die belangen op passende en adequate wijze uitvoering worden gegeven. In dit toetsingskader en de verdere uitwerking, vallen uit de aard van de zaak ook aspecten van financieel belang (kwaliteit en integriteit hoofdspoorwegen) en doelmatigheid (de bereikbaarheid van het spoor mag hoe dan ook niet belemmerd worden). Gelet op de jarenlange uitvoeringspraktijk is het in dit stadium niet noodzakelijk deze belangen in de wetgeving nader uit te werken en verder te formaliseren. Maar de wet biedt daar tegelijkertijd wel de basis voor als dat door nieuwe praktijkinzichten wel noodzakelijk zou zijn. Verwezen zij op dit punt naar het nieuwe vierde lid van artikel 19 van het wetsvoorstel en hoofdstuk 3, paragraaf 2, van de memorie van toelichting. Met de leden van ChristenUnie-fractie ben ik van mening dat ook het «ruimtelijke belang» en mogelijke andere omgevingsrechtelijke belangen van grote betekenis zijn. Echter die omgevingsrechtelijke belangen, ook samenhangend met aspecten van externe veiligheid, vallen buiten de sectorale spoorwegwetgeving. Deze omgevingsrechtelijke belangen liggen vast in de diverse omgevingsrechtelijke wet- en regelgeving en is aldaar adequaat geborgd. Deze omgevingsrechtelijke wetgeving zal overigens worden gemoderniseerd en gebundeld in het bij de Tweede Kamer in te dienen voorstel voor een integrale Omgevingswet. Op termijn zal naar verwachting ook het sectorale omgevingsregime van de Spoorwegwet in die Omgevingswet opgaan. Verwezen zij voorts naar hoofdstuk 3, paragrafen 2 en 3 van de memorie van toelichting («Verhouding met de in voorbereiding zijnde Omgevingswet»). Tegen

deze achtergronden is er dus geen aanleiding om in de Spoorwegwet te voorzien in omgevingsrechtelijke onderwerpen van de omgevingswetgeving.

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.

Zij constateren dat deze capaciteitsgroei, als gevolg van de genoemde spoorstelselinnovaties, 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. Deze leden vragen of de regering het met hen eens is 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 vragen naar een reactie op de komst van ERTMS. De komst van ERTMS heeft geen betekenis voor het onderhavige wetsvoorstel en vice versa. De voorgestelde wetswijziging betreft een vereenvoudiging van het vergunningenregime dat als doel heeft de fysieke integriteit van het spoor te beschermen. Het vergunningstelsel in de Spoorwegwet is niet bedoeld is om ruimtelijke reserveringen mogelijk te maken. De vergunningen uit de Spoorwegwet beogen slechts de fysieke integriteit van het spoor te beschermen, niet de ruimtelijke ordening rondom het spoor te regelen. Daarnaast verwijs ik naar mijn hierboven gegeven antwoord op de vraag of het financieel belang, het doelmatig gebruik en andere belangen zoals het ruimtelijk belang niet te veel op afstand zijn gezet in artikel 19.

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. Zij informeren of Nederland op dit vlak aan Europese regels voldoet en of de toegankelijkheid nu overal voldoende is.

Nederland voldoet op het vlak van de toegankelijkheid van het treinverkeer voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit aan de van toepassing zijnde Europese regels, de zogenaamde TSI's, ofwel *Technical Specifications of Interoperability*. Hierbij gaat het vooral om de *TSI Persons with reduced mobility*². Nederland heeft een nadere invulling aan dit beleid gegeven in de gelijke behandelingswetgeving. Dit is gebeurd door invoering van het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de regeling toegankelijkheid voor het openbaar vervoer. Dat besluit maakt onderscheid tussen nieuwe en bestaande voorzieningen. Nieuwe of te vernieuwen voorzieningen moeten in beginsel direct toegankelijk zijn omdat met de normen voor toegankelijkheid bij aankoop of totstandkoming van een voorziening rekening kan worden gehouden. Voor al in gebruik zijnde materieel en bestaande infrastructuur worden deadlines gesteld waarop aanpassingen gefaseerd van kracht worden.

² TSI-PRM; Beschikking van de Europese Commissie van 21 december 2007, betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit «personen met beperkte mobiliteit voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem 2008/164/EG (PbEU 2008, L 64).

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. Zij vragen of de Europese Verordening 1371/2007 «betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer» hier nog specifieke eisen aan stelt.

Verordening 1371/2007 van het Europees parlement en de raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer³ stelt geen nadere eisen aan de inrichting van stations of de toegang tot de perrons via poortjes, maar verwijst hiervoor naar de TSI's. Dit zijn regels ter uitvoering van de richtlijn 2008/57/EG van het Europees parlement en de raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (de Interoperabiliteitsrichtlijn⁴).

Het beleid van NS om een deel van de Nederlandse stations te voorzien van OV-chipkaartpoortjes is niet strijdig met de Europese eisen aan de toegankelijkheid van stations. Het programma van eisen voor stationsinrichting van NS is afgestemd met ProRail en is zodanig opgesteld dat dit in overeenstemming is met de vigerende TSI-PRM. Het programma van eisen bevat onder andere eisen met betrekking tot de toegankelijkheid voor visueel en motorisch beperkten. Voordat op een station poortjes worden geplaatst, toetst ProRail of aan het programma van eisen is voldaan.

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.

Het spoor is in Nederland onderverdeeld in hoofdspoor, bijzonder spoor en lokaal spoor. Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (de machinistenrichtlijn⁵) is alleen van toepassing op hoofdspoorwegen. Artikel 2, derde lid, van deze richtlijn biedt de mogelijkheid aan lidstaten om in nationale wetgeving ontheffing of vrijstelling te verlenen van de in de richtlijn vastgestelde maatregelen voor machinisten die uitsluitend spoorvoertuigen besturen op bepaalde spoorwegen. Het gaat daarbij onder andere om machinisten die uitsluitend spoorvoertuigen besturen op metro- en tramsystemen en andere lightrail-systemen of op vervoersnetten die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem.

Voor het hoofdspoor is het voorgestelde artikel 54a Spoorwegwet bedoeld als uitwerking van deze mogelijkheid tot ontheffing of vrijstelling op wetsniveau. Voor het lokaal spoor is de mogelijkheid tot het verlenen van een ontheffing of een vrijstelling van het toepassingsbereik van de machinistenrichtlijn in de Wet lokaal spoor benut.

Op basis van de machinistenrichtlijn kunnen geen strengere eisen worden gesteld dan de Europese vereisten. Het is algemeen regeringsbeleid om geen strengere eisen te stellen dan de Europese eisen. In de praktijk is er ook geen enkele noodzaak om strengere eisen aan machinisten te stellen dan die in de machinistenrichtlijn vastgesteld zijn. Machinisten die van het hoofdspoor doorrijden op het lokaal spoor voldoen namelijk al aan de machinistenrichtlijn, hetgeen voldoende is. Machinisten die uitsluitend op

³ PbEU 2007, L 315.

⁴ PbEU 2008, L 191.

⁵ PbEU 2007, L 315.

lokaalspoor rijden hoeven niet aan de eisen uit de machinistenrichtlijn te voldoen, maar wel aan de eisen uit de Wet lokaal spoor. In de Wet lokaal spoor worden generieke eisen aan bestuurders van een railvoertuig gesteld en krachtens het Besluit lokaal spoor aan de verkeersleiders. In de Wet lokaal spoor is ook vastgelegd dat de decentrale overheid bepaalt welke specifieke eisen er worden gesteld, naast die generieke eisen. De eisen die gesteld worden aan trambestuurders zijn door de aard van het bedrijf lokaal bepaald en anders dan de eisen die gesteld worden aan metrobestuurders. Beide kijken weer af van de eisen te stellen aan machinisten op het spoor.

Verblijfsverbod in en rond voorzieningen behorende bij het openbaar vervoer

De leden van de VVD-, de CDA- en de ChristenUnie- fracties vragen waarom er niet voor gekozen is om een wettelijke bepaling over de maximale duur, of een bandbreedte van de duur van het verblijfsverbod, in de wet op te nemen.

Zoals in het nader rapport geschetst, wordt het niet wenselijk geacht om in de wet een maximum te stellen aan de duur van een verblijfsverbod. Het valt te betwijfelen of het bepalen van een maximum duur de rechtszekerheid daadwerkelijk vergroot. Het opleggen van een verblijfsverbod en de duur daarvan is altijd maatwerk en dient dit ook te zijn. Wat een redelijke duur is van een verblijfsverbod zal dan ook per incident verschillen. Wat betreft de duur zal in ogenschouw worden genomen om welke overlast het gaat en in hoeverre de orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfspgang wordt verstoord. Ook hangt de duur van een verblijfsverbod in enkele gevallen samen met de aard van mogelijke andere overtredingen. Een verblijfsverbod wegens bedelpraktijken heeft een andere oorzaak dan bijvoorbeeld een verblijfsverbod naar aanleiding van drugshandel. Aanvullend hierop geldt dat als iemand bijvoorbeeld tevens strafrechtelijk is veroordeeld wegens drugshandel, een additioneel verblijfsverbod niet altijd proportioneel is, tenzij in de duur van het verbod rekening is gehouden met het feit dat deels reeds sanctionering heeft plaatsgevonden. De proportionaliteit is een belangrijk element. Bijvoorbeeld: een persoon die overlast veroorzaakt in het station zal na meerdere waarschuwingen als ultieme maatregel een verblijfsverbod opgelegd krijgen voor bepaalde tijd.

Een verblijfsverbod wordt door de opsporingsambtenaren van de vervoerders opgelegd. Over de toepassing en de duur van het verblijfsverbod zullen vervoerders in samenspraak met de politie en het Openbaar Ministerie, richtlijnen of beleid gaan ontwikkelen in relatie tot de zwaarte van de overtreding. Het op voorhand vastleggen van een maximum duur aan een verblijfsverbod is niet wenselijk, omdat de feitelijke situatie per geval kan verschillen en het aan de vervoerders is om vanuit hun eigen verantwoordelijkheid voor de handhaving, tot bepaling van een passende (redelijke) duur van een verblijfsverbod te komen, in samenspraak met o.a. de politie.

Samenwerking van alle partijen in de keten, te weten vervoerders, politie, OM, rijksoverheid en gemeente, is van groot belang bij het onderwerp sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Ook bij de oplegging en handhaafbaarheid van het verblijfsverbod. Betrokken partijen zullen dan ook in overleg gaan over richtlijnen voor toepassing en bepaling van de duur in de praktijk.

Gelet op het feit dat er samenwerking is op het gebied van sociale veiligheid in het openbaar vervoer, verwacht ik dat er uniformiteit met betrekking tot de toepassing van verblijfsverboden tot stand zal komen. Ik acht het daarom niet noodzakelijk om op dit moment meer grip op de uitvoering te hebben.

Als uit de praktijk alsnog blijkt dat het noodzakelijk is om een maximumduur in regelgeving vast te leggen, is in dit wetsvoorstel al voorzien in de vereiste wettelijke grondslag. Ik ben voornemens om drie jaar na inwerkingtreding van de voorgestelde wetswijziging de ervaringen te bekijken en op dat moment nader te bezien of nadere regels via een algemene maatregel van bestuur wenselijk en noodzakelijk zou zijn.

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