



Shunter B.V. Albert Plesmanweg 87 3088 GC Rotterdam

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
t.a.v. Amber Mekkes
Postbus 20901
2500EX Den Haag

Onderwerp: Internetconsultatie wijziging Spoorwegwet

Geachte mevr. Mekkes, Geachte lezer,

Middels dit schrijven willen wij, Shunter B.V. (onderhoudsorganisatie voor rollend spoorwegmaterieel) en Shunter Tractie B.V. (vervoerder), gebruikmaken van de mogelijkheid te reageren op de voorgenomen wetswijzigingen naar aanleiding van de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket. Vrijwel dagelijks ervaren wij dat een hoge mate van interoperabiliteit bijdraagt aan een eenvoudig, eenduidig en effectief spoorwegsysteem. Op diverse vlakken werken de Europese doelstellingen inzake interoperabiliteit echter nog niet door in de praktijk en/of nationale regelgevingen. De beoogde wijzigingen in de Spoorwegwet kunnen, en zouden wat ons betreft moeten, hier een flinke impuls aan geven, mits effectief toegepast. Per alinea reageren wij hierna op een sectie uit de toelichting en/of een sectie, artikel of lid uit de concept wijziging van de spoorwegwet.

In de toelichting op de marktpijler paragraaf 2.3, als ook in artikel 16a van het concept wetsvoorstel en de geconsolideerde versie van de Spoorwegwet wordt beschreven dat de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen gescheiden juridische entiteiten dienen te zijn, met als doel eerlijke en transparante toegang tot de spoormarkt te waarborgen. Wij verzoeken u hierin onderscheid te maken tussen beheerders van hoofdspoorweginfrastructuur en secundaire infrastructuur welke als toegang dient tot bijvoorbeeld werkplaatsen of privé terreinen.

In de toelichting op de marktpijler paragraaf 2.3.1 alinea 3 wordt ingegaan op het non-discriminatoire en de transparante wijze waarop onderhoudswerkzaamheden aan de infrastructuur worden uitgevoerd. Rekening houdend met de afhankelijkheid van spoorwegondernemingen van een goede infrastructuur, zouden wij graag een bepaling toegevoegd zien die de infrastructuurbeheerder verplicht ontvankelijk te zijn voor onderhoudsverzoeken van de gebruikers. Mogelijk leent artikel 17 lid 3 sub c van de Spoorwegwet zich hiervoor. Onder andere rondom emplacementen kan de onderhoudstoestand van de infrastructuur als gevolg van specifiek gebruik sterk afwijken van de standaard, waardoor maatwerk benodigd is om de veiligheid op en

Rotterdam, 18 juli 2017

Ons Kenmerk: D103540

Pagina's: 3

Opsteller brief: Gijs Nieuwint

Tel: 00 31 6-1072 2880

Mail: gijs.nieuwint@shunter.nl

Eigen Naam: Jos Toes

Tel. 00 31 6-4614 1123

Mail : jos.toes@shunter.nl

Postadres Shunter BV:

Postbus 5185
3008 AD Rotterdam

Werkplaats A.Plesmanweg:

A. Plesmanweg 87
3088 GC Rotterdam
Tel. +31 10 4928 900
Fax +31 10 4928 901

Werkplaats Blindeweg:

Blindeweg 17
3088 KB Rotterdam

Werkplaats 2° Rosestraat:

2° Rosestraat 10

Shunter BV.
Handelsregister Rotterdam
22051400
Rabobank Rotterdam
NL78RABO0331557843_

BTW NL8113.93.975.B01

www.shunter.nl

betrouwbaarheid van het spoorwegsysteem te waarborgen. Achterstallig onderhoud van de infrastructuur heeft een grote impact op de bedrijfsvoering van de gebruikers.

Artikel 26b lid 1 van het concept wetsvoorstel stelt dat bij ministeriële regeling nadere regels gesteld kunnen worden. De opsomming die volgt in sub a en sub b is dusdanig veelomvattend dat ruimte gelaten wordt om in zeer ruime zin af te wijken van Europese voorschriften. Wij begrijpen dat infrastructuur en specifiek landelijk gebruik ruimte tot afwijken/aanvullen van Europese voorschriften noodzakelijk maakt, echter zouden wij dit graag verder afgekaderd zien om transparantie te verhogen, nodeloos complexe toelatingstrajecten zoveel mogelijk te beperken, en gelijke speelvelden in Europa te creëren, het doel van een hoge mate van interoperabiliteit in gedachten houdend.

Analoog aan de vorige alinea wordt in artikel 26f zeer veel ruimte gelaten voor nationale interpretatie van Europese voorschriften, wat de operabiliteit in onze ogen kan hinderen. Vervoerders in andere landen kunnen hier voordeel ten opzichte van Nederlandse vervoerders van ondervinden, anderzijds kan het vervoerders doen besluiten alternatieve routes, buiten de Nederlandse landsgrenzen te kiezen.

In artikel 26g als ook in artikel 26j worden diverse beslissings- en/of reactie termijnen beschreven. Deze termijnen worden in de huidige Spoorwegwet ook gehanteerd. Wij en onze klanten, doorgaans vervoerders, ervaren deze termijnen als zeer lang. Wij brengen begrip op voor een tijdrovend en arbeidsintensief traject waarbij een volledige toelating verkregen dient te worden, echter gaan de meeste aanvragen over functionele aanpassingen van voertuigen die in voorkomende gevallen noodzakelijk zijn om a) de veiligheid te vergroten b) de rentabiliteit van de voertuigen te vergroten c) de betrouwbaarheid van de voertuigen te vergroten d) aan gewijzigde wet- en/of regelgeving te voldoen e) specifieke inzet mogelijk te maken. De lange termijnen in combinatie met de op dit moment gehanteerde relatief hoge kosten voor de beoordelingsdossiers ontmoedigen innovatie in grote mate. Om een competitief, veilig en beschikbaar spoorwegnetwerk te creëren zal nagedacht moeten worden hoe de diverse marktpartijen aangemoedigd kunnen worden hun bijdrage te leveren.

Artikel 26u beschrijft het gebruik van het voertuigregister. Het lijkt ons raadzaam voorafgaand aan de implementatie van de nieuwe Spoorwegwet in nauwe samenwerking en afstemming met materiele eigenaren een inhaalslag te maken in de synchronisatie van het NVR met in het verleden verleende vergunningen. Nu is in geval van oude vergunningen en conformiteitsverklaringen slecht traceerbaar welke vergunning bij welk voertuig hoort. Daarnaast dient de procedure voor het wijzigen van het register zoals beschreven in Artikel 26u lid 5 in onze ogen aangevuld te worden, zodat ook de ECM die wordt aangewezen door de houder z'n handtekening zet voor zijn aanstelling. Nu worden wij met regelmaat geconfronteerd met een vermeend ECM-schap, zonder dat wij hier zelf van op de hoogte zijn of medewerking aan hebben verleend.

Artikel 26p lid 3, als ook artikel 26r lid 1 sub j beschrijft de vergunningverlening voor en het gebruik van grensbaanvakken. In onze ogen zou de interoperabiliteit vergroot moeten worden door de infrastructuurbeheerders te dwingen de grensbaanvakken zo uit te rusten dat toegelaten voertuigen uit beide betreffende landen hier zonder beperkingen kunnen rijden. Hier zouden geen aanvullende beperkingen noodzakelijk moeten zijn, wederom omdat deze grensoverschrijdend rijden bemoeilijken en vervoerders ontmoedigen te innoveren.

Artikel 36 lid 5 beschrijft de met het onderhoud belaste entiteit van spoorvoertuigen, niet zijnde goederenwagens. De Spoorwegwet lijkt hier een voorbehoud te maken voor het al dan niet verplicht worden van een ECM certificaat. Wordt hier in andere Europese landen ook op deze manier naar gekeken? Dit zou de concurrentiepositie van partijen die internationaal opereren en/of internationaal rijdende voertuigen onderhouden mogelijk kunnen schaden. Hetzij in Nederland, hetzij in een buurland.

Wij hopen dat u voorgenoemde opmerkingen en aanvullingen meeneemt in de totstandkoming van uw besluiten. Bij voorbaat hartelijk dank.

Met vriendelijke groet,

Shunter BV

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Jos Toes", written over a circular scribble.

Jos Toes
Directeur