

**Datum:** 20 juli 2017  
**Kenmerk:** EM/AK 20170720\_001  
**Telefoon:** 070 3490921

Aan Ministerie van Infrastructuur en  
Milieu  
Rijnstraat 8  
Den Haag

**Onderwerp:** KNV reactie consultatie  
Implementatie van het vierde EU-  
Spoorwegpakket in Nederlandse  
Spoorwegwetgeving

Geachte heer, mevrouw,

Op 9 juni 2017 is door MinlenM een internet consultatie gestart over de wijziging van wetgeving in verband met de Implementatie van het vierde EU-Spoorwegpakket in Nederlandse Spoorwegwetgeving. KNV reageert middels deze brief namens alle leden van KNV Spoorgoederenvervoer (KNV) op deze consultatie.

KNV is blij met de implementatie van het vierde EU-spoorwegpakket en met name de technische pijler. Hiermee worden concrete stappen gezet om te komen tot één Europese spoorwegruimte (SERA). KNV vindt het van groot belang dat met de implementatie van dit pakket aan Europese wetgevingsmaatregelen ook daadwerkelijk de gestelde doelen worden bereikt. Dit zijn met name het verbeteren van de kwaliteit, de concurrentiekracht en de efficiency van de Europese spoorwegsector. Dat wordt onder andere bewerkstelligd doordat nationale koppen worden voorkomen en worden afgebouwd en de interoperabiliteit tussen landen wordt verbeterd. Bovendien door meer taken te beleggen bij het Europese Spoorwegbureau en invoering van een One Stop Shop moet de administratieve lastendruk en bestaande langdurige procedures van bijvoorbeeld het krijgen van o.a. vergunningen, veiligheidscertificaten en de toelating van materieel in meerdere landen, sterk worden gereduceerd. Ook wordt het (weer) eenvoudiger om met personeel en materieel door te rijden tot het grensstation in een ander land zonder dat daarvoor het exploitatiegebied in een veiligheidscertificaat of het gebruiksgebied van een voertuigvergunning wordt uitgebreid. KNV roept de overheid op om na vaststelling van de voorgestelde wetswijzigingen deze aspecten direct te concretiseren en operationaliseren. Hierbij moet de overheid borgen dat de nieuwe procedures van de One Stop Shop efficiënt en effectief worden ingericht, zodat ook de doorlooptijd zo kort mogelijk wordt en de lastendruk daadwerkelijk wordt verminderd.

KNV constateert dat de Spoorwegwet ook met de voorgestelde wijzigingen nog altijd niet overal duidelijk en overzichtelijk is. KNV vindt het een gemiste kans dat met de voorgestelde wetswijzigingen niet al een eerste stap gezet is tot vereenvoudiging van de Spoorwegwet. Opmerkelijk is dat in de voorgestelde wijzigingen grondslagen voor nadere regulering worden geschapen (o.a. artikel 3a, 26t, 26w, 36, etc.) waarmee de kans bestaat dat op termijn toch weer nationale koppen worden gecreëerd en / of verhoging van de administratieve lasten voor vervoerders optreden. Dat druist in tegen de doelstelling van deze wetswijzigingen en zal de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer verslechteren. Ook lijken deze grondslagen voor nadere regulering niet nodig, omdat de Europese Commissie heeft aangegeven nog met verdere uitvoeringsregulering te komen.

KNV is blij dat het Europese Spoorwegbureau de systeemautoriteit voor ERTMS wordt en goedkeuring moet geven aan de ontwerpen van de ERTMS-systemen van landen door te beoordelen of deze voldoen aan de toepasselijke technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI). Ook Nederland zal haar ontwerp dus moeten laten toetsen door het Europese Spoorwegbureau, waardoor geborgd wordt dat het Nederlandse ERTMS-systeem interoperabel is met andere Europese landen.

KNV voorziet nog praktische uitvoeringsproblemen bij de verantwoordelijkheid die vervoerders hebben ten aanzien van de spoorvoertuigen die zij vervoeren. Vervoerders mogen alleen voertuigen vervoeren als deze o.a. een voertuigvergunning hebben en in het Europese voertuigregister zijn geregistreerd. Vaak zijn spoorvoertuigen niet van de vervoerder zelf, maar van andere partijen (o.a. opdrachtgevers) en is de voertuighouder verantwoordelijk voor vergunning en registratie. Welke maatregelen worden hierbij van vervoerders verwacht? Op welke manier moeten zij van alle voertuigen controleren dat bijvoorbeeld de vergunningen aanwezig zijn?

#### Spooronderhoudsmachines

De vervoerende aannemers maken zich zorgen over de moeilijke en soms conflicterende toelatingsvereisten voor spoorvoertuigen die door de diverse lidstaten worden gesteld. Dit zorgt ervoor dat het niet mogelijk is om spoor onderhoudsmachines (ook wel "On Track Machines" genoemd) tegelijk in meerdere Europese Lidstaten toegelaten te krijgen aangezien ze iedere keer aan de vereisten van de diverse NSA's moeten voldoen. Daarnaast onderstreept KNV dat de spooronderhoudsmachines uniecaten zijn en niet gebouwd zijn volgens de TSI standaard.

KNV is daarom van mening dat ERA, in haar nieuwe rol met de daarbij behorende taken en bevoegdheden, bij de toelating van spooronderhoudsmachines conflicterende toelatingsvereisten tussen de diverse Lidstaten oplost/voorkomt en indien nodig de NSA's overruled om zo de (gelijktijdige) toelating te vereenvoudigen. Graag ziet KNV dat duidelijk wordt vastgelegd wat de verantwoordelijkheden zijn van respectievelijk de ERA en de NSA in dit toelatingsproces.

#### Aanvullende opmerkingen

Het vierde EU spoorwegpakket is met name gericht op interoperabiliteit in Europa en op samenwerking tussen Europese infrastructuurbeheerders. Voor een efficiënt en concurrent spoorgoederenvervoer is het echter ook van belang dat de samenwerking tussen beheerders in Nederland goed is ingericht. Met name een efficiënte inrichting en aansluiting van "the last mile" ofwel de sporen tot aan terminals en verladere is erg belangrijk. Spoorwegondernemingen moeten van het gehele spoorwernet gebruik kunnen maken, zonder extra regeldruk.

Om een goed spoorproduct te borgen is tevens van belang dat onderhoud van het spoor op een goede en efficiënte manier is ingericht. Optimaliseren van de combinatie van hinder, kosten en beschikbaarheid is belangrijk waarbij een lifecycle benadering gebruikt wordt met perioden van meer dan 5 jaar. Hierbij hoort bijvoorbeeld dat onderhoudscontracten stabiel in de markt gezet worden, waardoor spooraanemers robuust en duurzaam kunnen opereren ten behoeve van de maximale beschikbaarheid.

Met vriendelijke groet,



E. J. Mekinkamp  
Secretaris KNV Spoorgoederenvervoer