

## **Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie**

### **Lagere regelgeving implementatie Vierde Spoorwegpakket**

#### **Openbare internetconsultatie van 28 september tot en met 9 november 2018**

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt de implementatie voor van het Europese Vierde Spoorwegpakket. Het wetsvoorstel is eerder geconsulteerd en in maart 2018 bij de Tweede Kamer ingediend. Nu volgt de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket in lagere regelgeving. Deze lagere regelgeving is ter consultatie voorgelegd van 28 september tot en met 9 november 2018.

De Europese wetgever beoogt met het Europese Vierde Spoorwegpakket de spoorwegmarkt geleidelijk open te stellen. Het pakket bestaat uit zes wetgevingsvoorstellen. Deze voorstellen zijn onder te verdelen in een technische pijler en een marktpijler. Het Vierde Spoorwegpakket schrijft voor dat de wetgevingsvoorstellen voor de marktpijler uiterlijk op 25 december 2018 geïmplementeerd moeten zijn in nationale wetgeving. Voor de technische pijler is dit uiterlijk op 16 juni 2019. De implementatie van het Europese Vierde Spoorwegpakket wordt beleidsarm en dus één-op-één in de nationale wetgeving doorgevoerd.

Met de technische pijler verwacht de Europese Commissie:

- dat de nieuwe procedures voor veiligheidscertificaten, voertuigvergunningen en typegoedkeuringen een aanmerkelijke verlaging van de administratieve lasten tot gevolg kan hebben;
- een verkorting van de doorlooptijd van procedures voor spoorwegondernemingen die in meerdere lidstaten actief zijn;
- een verkorting van de doorlooptijd voor aanvragers van voertuigvergunningen of typegoedkeuringen voor spoorvoertuigen, waarmee men wil gaan rijden op delen van het netwerk in meerdere lidstaten.

Het is na de implementatie van het pakket niet langer nodig om in elke afzonderlijke lidstaat de betreffende procedures te doorlopen. Dat kan dan door middel van één procedure via de One-Stop-Shop.

Voor de marktpijler geldt dat spoorwegondernemingen vanaf 2020 in een lidstaat recht op toegang tot de spoorinfrastructuur krijgen om binnenlandse personenvervoersdiensten per spoor uit te voeren, zonder dat er sprake is van een openbaar dienstcontract (in Nederland een concessie), omdat het HRN onder een Europese uitzondering valt, heeft Nederland ervoor gekozen om de toegang tot de infrastructuur voor personenvervoer zonder concessie uit te stellen tot 2025.

Daarnaast kan dit recht op toegang worden beperkt in het geval het economisch evenwicht van het bestaande openbare dienstcontract in gevaar komt. Lidstaten behouden daarnaast, zij het onder strikte voorwaarden, de mogelijkheid om vervoerconcessies voor personenvervoer per spoor onderhands te gunnen.

De consultatie voor de technische pijler omvat concepten voor:

- Een AMvB tot wijziging van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en het Besluit spoorverkeer. Het onderdeel dat het Besluit

Onderzoeksraad voor Veiligheid wijzigt, is afkomstig van het ministerie van Justitie en Veiligheid. Dit onderdeel heeft een eigen separate procedure doorlopen en wordt naar alle waarschijnlijkheid in de hiervoor genoemde AMvB ingevoegd. Ook een wijziging van de regeling voor de Regeling Onderzoeksraad voor Veiligheid wordt door het ministerie van JenV voorbereid en doorloopt een eigen procedure.

- De nieuwe Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen. Deze regeling wijzigt tevens een aantal bestaande regelingen, m.n. de Regeling indienststelling spoorvoertuigen. De tarieven voor de gewijzigde handelingen van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT) worden op een later moment separaat in consultatie gebracht.

De consultatie voor de marktpijler omvat concepten voor:

- Een wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 ten behoeve van een betere uitvoering van de rechtstreeks werkende gewijzigde PSO-verordening;
- Een nieuwe ministeriële regeling "Regeling benoembaarheid bestuurders en commissarissen beheerder", ter implementatie van de gewijzigde SERA-richtlijn.

De implementatie van de marktpijler leidt ook tot wijziging van de Beheerconcessie 2015-2025, welke verleend is aan ProRail. Voor deze wijziging wordt de procedure gevolgd zoals vermeld in artikel 18 en 18a van de Spoorwegwet. Deze wijzigingen vallen hiermee buiten deze internetconsultatie.

## **De internetconsultatie**

Op alle onderdelen van de concept besluiten en regelingen inclusief de toelichtingen kon worden gereageerd. Er zijn in totaal zeven reacties binnengekomen, hiervan zijn er vijf openbaar. Indieners zijn: vier bedrijven, waaronder Shunter en NS, een brancheorganisatie (Federatie van Mobiliteitsbedrijven Nederland- FMN), Vereniging Historisch Railvervoer Nederland (HRN) alsmede Ricardo Certification B.V. Hieronder volgt een verslag op hoofdlijnen.

### Algemeen

HRN is van mening dat de leesbaarheid van de regelgeving, vooral het technische gedeelte, bemoeilijkt wordt door de vele verwijzingen naar Europese regelgeving, waardoor voor het beoordelen van een concrete rechtspositie ook bestudering van rechtstreeks werkend Europees recht nodig is.

NS vraagt zich af of deze gewijzigde en nieuwe conceptregelgeving al is aangemeld bij het Spoorwegbureau van de EU als nationaal technisch voorschrift, en stelt voor om in de toelichting op deze regelgeving op deze aanmeldplicht in te gaan.

Ricardo Certification B.V. geeft aan dat het haar niet duidelijk is in hoeverre de concept Regeling de huidige RIS (Regeling Indienststelling Spoorvoertuigen) wijzigt of vervangt, en vraagt zich af welke versie van de RIS in Brussel is aangemeld.

Shunter geeft aan het geformuleerde doel, namelijk het tot stand brengen van één Europese spoorwegruimte te onderschrijven.

FMN geeft aan bij de internetconsultatie ten behoeve van de voorgenomen wetswijziging in verband met de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket al een reactie te hebben

gegeven, en dat voor zover aan de daarin genoemde bezwaren niet is tegemoetgekomen deze bezwaren hier als herhaald en ingelast beschouwd moeten worden.

FMN stelt tevens dat diverse, nu in het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en in het Besluit spoorverkeer opgenomen bepalingen, zijn vervallen en deels opgenomen in de Regeling interoperabiliteit en veiligheid, die niet behoeft te worden voorgehangen. De participant is van mening dat de regelgeving op deze wijze wordt onttrokken aan parlementair toezicht, en verzoekt om heroverweging hiervan.

### Accreditatie

NS vraagt zich af of met de Raad voor Accreditatie en de spoorwegbranche overleg gepleegd over de haalbaarheid van de datum van 1 juli 2020 waarop over het accreditatiecertificaat moet worden beschikt.

Een bedrijf stelt voor om in artikel 11 3de lid "een certificaat van de Raad voor Accreditatie" te vervangen door "een certificaat van de Raad voor Accreditatie of van een andere accreditatie-instelling".

Ricardo Certification B.V. merkt op dat in artikel 9 de leden 2 en 3 tekst bevatten met betrekking tot de beschikbaarheid van accreditaties, en stelt dat de concepttekst in de regeling suggereert dat uitsluitend met behulp van een accreditatie afgegeven door de RvA een aanmelding verkregen kan worden. De participant is van mening dat dit een beperking is die niet strookt met de tekst in de richtlijn waarbij er sprake is van een accreditatie door een nationale accreditatie-instansie, en dat dit de RvA kan zijn maar evengoed een andere accreditatie-instansie.

### Grensoverschrijdend spoorvervoer

HRN stelt dat het voorstel, voor zo ver dit het gebruik van historisch materieel betreft, alleen het ongewijzigd doorgeven van Europese regels tot doel heeft. De participant wijst erop dat de historische voertuigen van HRN-leden in het geheel niet deelnemen aan het commerciële grensoverschrijdende spoorverkeer, en vraagt zich af waarom deze dan zouden moeten voldoen aan criteria die beogen lands- en systeem-grenzen te overbruggen.

NS merkt op dat artikel 26 van de RIV betreffende "dicht bij de grens gelegen spoorweginfrastructuur" niet is ingevuld, en vraagt wanneer dat zal gaan gebeuren en wat de inhoud van dit artikel zal kunnen zijn. De participant wijst hierbij op het belang van een goede en duidelijke regeling met betrekking tot grensbaanvakken. FMN stelt in het verlengde hiervan de inhoud van artikel 26 eveneens te missen, en verzoekt deze zo snel mogelijk in te vullen.

Shunter merkt op dat in de regelgeving niet wordt gesproken over zogenaamde overbrengingsritten van in andere lidstaten toegelaten voertuigen zonder een geldige Nederlandse vergunning, en is van mening dat dit niet in overeenstemming is met het geformuleerde doel om één Europese spoorwegruimte tot stand te brengen. De participant wijst erop dat België en Duitsland hier werkbare procedures voor hebben geïmplementeerd.

### Veiligheidsbeheersysteem

NS stelt betreffende de "eisen voor het veiligheidsbeheersysteem in geval van vrijstelling" voor om het voorgestelde artikel 30, eerste lid, en het voorgestelde artikel 30, derde lid, te formuleren overeenkomstig artikel 4 lid 1, onder a Spoorwegveiligheidsrichtlijn (EU)

2016/798. De participant wijst erop dat daarin onder meer is bepaald dat de veiligheid op het spoor over de gehele linie moet worden gehandhaafd en waar dat redelijkerwijs mogelijk is, voortdurend wordt verbeterd.

### Controles

FMN merkt op dat op grond van het voorgenomen artikel 28a, leden 1 en 2 RIV, een spoorwegonderneming bepaalde controles moet uitvoeren, vraagt zich af of de tekst van dit artikel de geadresseerden voldoende duidelijk maakt wat precies gecontroleerd moet worden, en verzoekt de tekst van dit artikel te concretiseren.

### Informatievoorziening

NS stelt dat in de toelichting op overgangartikel 39 (de verplichting om informatie aan te leveren) niet wordt genoemd dat informatieverstrekking moet plaatsvinden "met waarborging van de rechtmatige bescherming van vertrouwelijke bedrijfsinformatie", en verzoekt dit uitgangspunt in de toelichting bij onderdeel C, tweede alinea, op te nemen.

Ricardo Certification B.V. vraagt zich af met betrekking tot het infrastructuuregister wat de "redelijke termijn" is waarbinnen de beheerder de relevante informatie aan de spoorwegonderneming gratis beschikbaar stelt, en wijst erop dat deze tijd bepalend kan zijn voor de doorlooptijd van vergunningstrajecten.

### Hoofdspoor/bijzonder spoor

NS merkt op met betrekking tot § 7a "Gebruik van een spoorvoertuig op de hoofdspoorweginfrastructuur" dat uit dit artikel niet duidelijk blijkt welke (aanvullende) verplichtingen aan de spoorwegonderneming worden opgelegd, en stelt voor de toelichting op dit artikel te verduidelijken.

HRN vraagt aandacht voor de in haar ogen onsamenhangende omgang met het raakvlak tussen hoofdspoor en bijzonder spoor.

FMN geeft aan een ontheffingsmogelijkheid te missen voor spoor infrastructurele raakvlakken, wijst erop dat bijzondere spoorwegen, en mogelijk ook lokale spoorwegen, op diverse plaatsen aansluiten op hoofdspoorwegen om doorgaand treinverkeer mogelijk te maken, en verzoekt hieromtrent alsnog een bepaling op te nemen.

### Regeling Indienststelling Spoorvoertuigen (RIS)

NS stelt voor met betrekking tot de Wijziging Regeling indienststelling spoorvoertuigen, nu deze regeling niet alleen meer betrekking heeft op de toelatingseisen maar ook op het gebruik en onderhoud van spoorvoertuigen, om de benaming te wijzigen in "Regeling indienststelling, gebruik en onderhoud van spoorvoertuigen."

### Onderhoud/ Entity in charge of Maintenance (ECM)

NS merkt op dat in artikel 28d lid 2 de verplichting is opgenomen tot het sluiten van een overeenkomst bij uitbesteding van onderhoudsfuncties, en dat deze gebaseerd lijkt te zijn op artikel 14 lid 3 van Richtlijn 2016/798/EU waarin gesproken wordt over "uitbesteden aan andere contractanten". De participant geeft aan hieraan niet de voorkeur te geven, stelt dat de richtlijn dit ook niet verlangt, en verzoekt daarom om een bepaling op te nemen waardoor een goede en veilige wijze van uitvoering van het onderhoud (uitbesteding) ook op andere wijze wordt geborgd dan door het sluiten van een overeenkomst.

NS verzoekt artikel 28f ten behoeve van de aanvraag ECM-certificaat te verduidelijken in die zin dat helder is dat de eis van certificering van een Entity in Charge of Maintenance (vooralsnog) uitsluitend geldt voor goederenwagens.

Shunter geeft aan het als onderhoudsorganisatie onwenselijk te vinden om, zonder hierin gekend te worden, te kunnen worden aangemerkt als ECM in het NVR, en verzoekt een bepaling op te nemen die de verificatie van de ECM in geval van wijzigingen van het register afdwingt.

### Testritten

NS stelt voor het tweede lid van artikel 28b met de volgende tekst te verduidelijken: "De beheerder kan naar aanleiding van de melding als bedoeld in het eerste lid in het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de hoofdspoorweg aanwijzingen geven". De participant is van mening dat hiermee de bedoeling van de wetgever duidelijker is dat deze melding uitsluitend betrekking heeft op het rijden van een testrit als bedoeld in het eerste lid.

Ricardo Certification B.V. vraagt waarom aan de ene kant het begrip "proefrit" uit de begripsbepaling verwijderd is, en aan de andere kant de verantwoordelijkheid voor testen onder de spoorwegonderneming gaat vallen. De participant is van mening dat het rijden van proefritten met niet toegelaten voertuigen en/of het rijden van proefritten op niet toegelaten infrastructuur in nationale regelgeving gedefinieerd dient te worden.

### Overig

- *Typegoedkeuring voor een spoorvoertuig.* NS vraagt zich af met betrekking tot artikel 27a, eerste lid of het mogelijk is om een dynamische verwijzing naar de nieuwe regelgeving op te nemen in de tekst van deze regeling?
- *Voertuigvergunning.* FMN wijst erop dat een voertuigvergunning onder beperkingen en voorwaarden kan worden verleend. Vanuit het oogpunt van rechtszekerheid zouden volgens de participant dergelijke beperkingen en voorwaarden gebaseerd moeten zijn op objectieve, onafhankelijke vaststellingen. FMN zou deze objectiveringseis met referentie aan het informatiedossier graag terugzien in de nationale wetgeving, bijvoorbeeld in de gewijzigde Ris.
- *Eisen erkenning natuurlijke personen dan wel rechtspersonen.* NS merkt op ten aanzien van artikel 28e dat dit niet is ingevuld, en stelt voor om in de toelichting op dit artikel informatie te verstrekken over wat de achtergrond van deze toekomstige bepaling is, wat daarin geregeld zou moeten gaan worden en wat daarvan (vanuit Europa) de planning is.
- *Administratie.* HRN geeft aan de sector rail in de Stichting Mobiele Collectie Nederland MCN te vertegenwoordigen en lid te zijn van de Europese koepelorganisatie Fedecrail. De participant stelt dat, alleen al vanwege de administratieve rompslomp, diverse van deze spoorwegondernemingen niet meer bereid zijn HRN-leden te faciliteren, waardoor het "op de baan brengen" van historisch materieel wederom moeilijker is geworden.
- *Beheerconcessie.* FMN merkt op dat is aangekondigd dat de Beheerconcessie 2015-2025 die aan ProRail is verleend als gevolg van implementatie van de marktpijler zal worden

gewijzigd, waarbij de procedure ex artikel 18 en 18a Spoorwegwet zal worden gevolgd. De participant vraagt zich af of het klopt dat de voorgenomen wijzigingen nog niet gedeeld zijn met de bedoelde gerechtigden en dat zij nog de gelegenheid zullen krijgen tot het indienen van hun zienswijze. Ook verzoekt de participant aan te geven op welke termijn de voorgenomen wijzigingen zullen worden gedeeld met gerechtigden.

# Verwerking van reacties bij twee internetconsultaties in verband met de lagere regelgeving van het Vierde Spoorwegpakket

De afgelopen jaren zijn er twee internetconsultaties geweest die verband houden met de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket. De ingediende reacties zijn al eerder bij de betreffende internetconsultaties gepubliceerd. Intussen zijn deze reacties door het Ministerie verwerkt, en zijn diverse regelingen en besluiten in werking getreden, met bekendmakingen in de Staatscourant. Daarbij heeft het ministerie in de toelichting aangegeven wat er is gedaan met de input van de internetconsultaties. Hieronder volgt een uitsnede uit deze toelichtingen.

Deze gebundelde reactie wordt bij beide internetconsultaties opgenomen.

Het gaat om de twee volgende internetconsultaties:

- [https://www.internetconsultatie.nl/lagere\\_regelgeving\\_implementatie\\_vierde\\_spoorwegpakket](https://www.internetconsultatie.nl/lagere_regelgeving_implementatie_vierde_spoorwegpakket) , van 28 september-9 november 2018;
- [https://www.internetconsultatie.nl/lagere\\_regelgeving\\_implementatie\\_vierde\\_spoorwegpakket\\_tarieven\\_ilt](https://www.internetconsultatie.nl/lagere_regelgeving_implementatie_vierde_spoorwegpakket_tarieven_ilt) , van 18 maart-8 april 2019.

En het gaat om de volgende inwerkingtredingen, gepubliceerd in de staatscourant:

- Op 7 maart 2019, in de Staatscourant 2019, 9134:  
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-9134.html> ;
- op 16 juni 2019, in de Staatscourant 2019, 30931:  
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-30931.html> ;
- Op 16 juni 2019, in de Staatscourant 2019, 30924:  
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-30924.html>

## Technische pijler

### Ministeriële regeling interoperabiliteit en veiligheid met daarin opgenomen een aanpassing aan de Regeling in dienststelling spoorvoertuigen als gevolg van het Vierde Spoorwegpakket

[https://www.internetconsultatie.nl/lagere\\_regelgeving\\_implementatie\\_vierde\\_spoorwegpakket](https://www.internetconsultatie.nl/lagere_regelgeving_implementatie_vierde_spoorwegpakket) Staatscourant 2019, 30931, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-30931.html>

Deze ministeriële regeling maakt onderdeel uit van het totaalpakket aan lagere regelgeving voor de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket dat is geconsulteerd door middel van internetconsultatie. Er zijn zes inhoudelijke reacties op de internetconsultatie van de lagere regelgeving van het Vierde Spoorwegpakket als geheel binnengekomen. De reacties van NS, Historisch Rail Nederland (HRN), Ricardo Rail, de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN), Shunter en een anonieme reactie hebben (deels) betrekking op de implementatie van de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket en daarmee op deze regeling. Hieronder volgt een behandeling van de belangrijkste punten die ten aanzien van deze regeling uit de internetconsultatie zijn gekomen.

#### Doelstellingen van de regelgeving

*HRN* geeft aan dat de regelgeving er niet eenvoudiger op geworden is. Als gevolg van deze opmerking is de toelichting op de regeling aangevuld door aan te geven welke Europese verordeningen er tot het spoorse kader behoren. De spoorwegregelgeving wordt steeds meer Europees gereguleerd. Daardoor is het niet te voorkomen dat het stelsel via meerdere lagen – Europees en Nederlands – gereguleerd wordt. Wel is door rechtstreeks te verwijzen geprobeerd zoveel mogelijk eenduidigheid in het systeem aan te brengen en wordt door in de toelichting de uitvoeringsverordeningen te noemen zoveel mogelijk kenbaarheid aan het systeem gegeven. Om

deze kenbaarheid te vergroten is ook aan de Stichting Veiligheid en Vakmanschap Railvervoer (VVRV) opdracht gegeven, door middel van een internetwebsite, de kaders meer toepasbaar te maken (zie ook: <https://vrv.nl/kennispunt>)

*Ricardo Rail* geeft aan dat het niet duidelijk is hoe de doelstellingen sneller en goedkoper bereikt gaan worden. Hierop wordt verder in gegaan in paragraaf 7 en in de aangepaste paragraaf 4 van het algemeen deel van de toelichting.

*FMN* geeft aan het te betreuren dat de implementatie hoofdzakelijk plaatsvindt bij ministeriële regeling en niet bij algemene maatregel van bestuur waardoor deze regelgeving niet meer onder parlementair toezicht valt. Er is hier sprake van louter een-op-een implementatie die beleidsarm is. De Tweede Kamer is daarom ook bij de behandeling van het wijzigingsvoorstel akkoord gegaan met delegatie aan de minister.

## **Nationale accreditatie-instanties**

*Ricardo Rail* en een anonieme reactie geven aan dat ten onrechte is opgenomen dat alleen *de Raad voor Accreditatie* een certificaat kan uitgeven. Elke bij de European co-operation for Accreditation (EA) aangesloten accreditatie-instantie zou een certificaat kunnen afgeven.

Op grond van de Verordening 765/2008 wijst de lidstaat slechts één nationale accreditatie-instantie aan per lidstaat. In Nederland is dat de Raad voor Accreditatie. Daarmee kan er in Nederland geen tweede benoemd worden. Daarnaast ligt het in de rede dat in het land waar een NoBo wordt geaccrediteerd, ook aanmelding door die lidstaat volgt. Dit valt af te leiden uit de bewoordingen van artikel 27 van de Interoperabiliteitsrichtlijn waarbij het beoordelen onderdeel is van het aanmeldproces. De Raad voor Accreditatie fungeert dan ook als accreditatie-instantie voor in Nederland gevestigde ondernemingen, aldus blijkt uit artikel 7 van Verordening 765/2008. Niet in Nederland gevestigde ondernemingen zullen geen accreditatie aan de Raad voor Accreditatie vragen, maar aan de accreditatie-instantie van hun land van vestiging. NoBo's die reeds in een andere lidstaat zijn geaccrediteerd (of erkend) en door een andere lidstaat zijn aangemeld, zullen dus geen gebruik hoeven maken van de Nederlandse Raad voor Accreditatie. Daarmee meldt ILT in principe alleen aanvragen aan van ondernemingen met een certificaat van de Nederlandse Raad voor Accreditatie.

Voor DeBo's kan dat soms anders liggen. Artikel 7 van Verordening 765/2008 kent een uitzondering voor de hoofdregel dat accreditatie altijd in de lidstaat van vestiging plaatsvindt. Voor de accreditatie van een instantie die de conformiteit met Nederlandse voorschriften beoordeelt, kan de Raad voor Accreditatie wél de aangewezen accreditatie-instantie zijn, ook als de betreffende onderneming niet in Nederland gevestigd is. In principe vraagt een buitenlandse onderneming die als DeBo wil worden aangewezen voor Nederland, in haar land van vestiging accreditatie aan. Alleen indien de buitenlandse accrediterende instantie aangeeft geen accreditatie voor het onderwerp te willen verlenen, kan de potentiële DeBo alsnog bij de Raad voor Accreditatie terecht. Er zijn binnen de EA afspraken over hoe accrediterende instanties omgaan met accreditatie op basis van wetgeving van een ander land.

## **Infrastructuur**

### **Register**

*Ricardo Rail* stelt vragen over het infrastructuurregister. Hierover kan worden opgemerkt dat naar aanleiding van deze vragen de artikelsgewijze toelichting van het betreffende artikel (thans artikel 17) is aangepast op het punt van de redelijke termijn voor het opvragen van gegevens.

### **Testen**

*Ricardo Rail* stelt verder vragen over het verdwijnen van de proefritten in de begripsbepaling en testen van voertuigen. Hiervoor wordt verwezen naar de reactie op de HUF-toets van de ILT onder paragraaf 5 'testen' en 'buitendienststelling'.

### **Grensbaanvakken**

*NS* en *FMN* geven aan meer duidelijkheid te willen hebben over de grensbaanvakken. Ten aanzien van de reactie van *FMN* moet worden opgemerkt dat grensbaanvakken niet grensbaanvakken betreffen tussen verschillende spoorse regimes (hoofdspoor, bijzonder spoor, lokaal spoor) in Nederland zoals *FMN* veronderstelt, maar dat het hier grensbaanvakken betreft die betrekking hebben op grenzen tussen lidstaten.

Voor voertuigtoelating en taaleisen voor machinisten zijn in de huidige spoorwegregelgeving grensbaanvakken gedefinieerd. Voor veiligheids certificering wordt hiervan afgezien. Op grond van artikel 10, achtste lid van de spoorwegveiligheidsrichtlijn (geïmplementeerd in artikel 32, vijfde lid van de Spoorwegwet) kan een nationale veiligheidsinstantie een uniek veiligheidscertificaat



afgeven dat, zonder dat het exploitatiegebied wordt uitgebreid, ook geldt voor spoorwegondernemingen die vervoer verrichten naar de stations van aangrenzende lidstaten. Dit is slechts mogelijk onder bepaalde voorwaarden en indien deze stations – en in geval van goederenvervoer verlaadplekken – dicht bij de grens liggen. Ook moeten de betrokken nationale veiligheidsinstanties geraadpleegd worden. Deze raadpleging kan per geval geschieden of worden vastgelegd in een overeenkomst tussen lidstaten of nationale veiligheidsinstanties. Omdat de afspraken van geval tot geval kunnen verschillen, is hiervoor geen bepaling opgenomen in deze regeling. Wel is het van belang dat de nationale veiligheidsinstanties hierover goede afspraken maken zodat er geen veiligheidsrisico optreedt.

### **Controleverplichting spoorwegonderneming**

*NS en FMN* geven aan wat meer duiding te willen hebben ten aanzien van de controles die onder de controleverplichting vallen. Naar aanleiding hiervan is de artikelsgewijze toelichting op het betreffende artikel (thans artikel 28) van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen aangevuld met enkele voorbeelden.

### **Regeling indienststelling spoorvoertuigen (Ris)**

*Ricardo Rail* stelt een vraag over de verhouding tussen de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen (Rivs) en de Ris. De Rivs wijzigt op een aantal onderdelen de Ris. Via wetten.nl is altijd een doorlopende, geconsolideerde versie van de Ris beschikbaar, waarin deze wijzigingen zijn geïntegreerd.

*Ricardo Rail en NS* maken een opmerking over het vullen van het ERA-register met de nationale technische voorschriften ten aanzien van de veiligheid en voertuigen, zoals deze bijvoorbeeld in de Ris staan vermeld. Dit register zal up-to-date moeten zijn met de op dat moment geldende wet- en regelgeving. Hierover is onder het kopje 'interoperabiliteit' in paragraaf 5 reeds aandacht besteed.

*NS* geeft aan dat nu de Ris over meer dan alleen indienststelling gaat, ook de naam zou moeten worden aangepast. Er is inderdaad een nieuwe paragraaf toegevoegd met betrekking tot gebruik, maar de paragraaf over onderhoud was al opgenomen in de Ris zoals die gold tot de inwerkingtreding van de onderhavige regeling. Voor de herkenbaarheid van de regeling is echter de naam op dit moment niet gewijzigd. Binnen afzienbare tijd zal de spoorregelgeving worden gemoderniseerd. Daarmee ontstaat ook de mogelijkheid om kritisch naar onder meer de tenaamstelling van de lagere regelgeving te kijken.

## **Voertuigen**

### **Voertuigvergunning**

*FMN* geeft aan duiding te willen hebben ten aanzien van de voorwaarden dan wel beperkingen die de ILT aan een vergunning kan verbinden. Volgens *FMN* is daar geen ruimte voor. Anders dan *FMN* van mening is, blijft er ruimte om een vergunning onder voorwaarden of beperkingen te verlenen. Daarbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan beperkingen in de geldigheidsduur of beperkingen die baanvak-gerelateerd zijn. Uiteraard moeten beperkingen en voorwaarden voldoen aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, met name die ten aanzien van redelijkheid en billijkheid.

*Shunter* geeft aan graag een bepaling in de regeling opgenomen te zien, die de zogenaamde overbrengingsritten regelt. Deze ritten zouden volgens *Shunter* nu vervat zijn in artikel 26k, vijfde lid, van de Spoorwegwet en geregeld zijn door middel van een ontheffing. Volgens *Shunter* is deze optie veel te zwaar voor dergelijke overbrengingsritten. Artikel 26k, vijfde lid van de Spoorwegwet is echter niet gericht op deze overbrengingsritten maar ziet op een meer permanente situatie. Als voorbeeld worden in de toelichting op de wet de 'tramtreinen' genoemd. Voor de opmerking over de tests of beproevingsritten wordt verwezen naar de tekst in paragraaf 5 onder 'testen'. Wel wordt onderzocht of de overbrengingsritten voldoende geregeld zijn. Mocht nieuwe regelgeving noodzakelijk blijken te zijn, dan wordt dit meegenomen in de modernisering van de spoorregelgeving.

*HRN* geeft aan dat het complexer wordt om voertuigen 'op de baan' te krijgen. Hierover kan worden opgemerkt dat voertuigtoelating die alleen betrekking heeft op het Nederlandse grondgebied, praktisch ongewijzigd blijft. Wel gaat er een expliciet onderscheid komen tussen een typevergunning en een voertuigvergunning. Alleen indien een toelating wordt aangevraagd voor meerdere landen is de toelating anders vormgegeven. Museale voertuigen op particuliere infrastructuur zijn volledig uitgezonderd van EU-recht en vallen onder het Besluit bijzondere spoorwegen. Deze regelgeving wordt als gevolg van de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket niet gewijzigd. Voor wat betreft de afbakening van dit spoor, en de

inzichtelijkheid daarvan, wordt erop gewezen dat dit in het kader van de modernisering van de spoorwegregelgeving wordt opgepakt.

### **Voertuigregister**

*Shunter* wijst op de onwenselijke situatie dat met onderhoud belaste entiteiten (ECM's) worden geconfronteerd met wijzigingen in het voertuigregister waar zij niet van op de hoogte zijn. Op grond van uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614, is het aan de houder van een spoorvoertuig om te zorgen dat de registratie op orde is en daarmee ook de aanduiding van de ECM. Ook rust er op de houder een verplichting overbodige registraties te schrappen. Deze op Europees niveau vastgestelde systematiek, kan niet worden doorkruist door op nationaal niveau de verantwoordelijkheid bij een andere entiteit te leggen.

*NS* stelt vragen over het overgangsrecht voor reeds bestaande en ingeschreven voertuigen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 5 van het algemeen deel van deze toelichting onder 'voertuigregister'. Voor nieuwe aanvragen geldt dat een houder via het Europees voertuigregister een registratieaanvraag indient bij een lidstaat van zijn keuze in het gebruiksgebied van het voertuig bij de registratie-instantie, in Nederland de ILT.

### **ECM (Entity in charge of Maintenance/Onderhoud)**

*Shunter* vraagt naar de verstrekker van een ECM-certificaat. Nederland heeft er onder uitvoeringsverordening 445/2011 reeds voor gekozen dat de nationale veiligheidsinstantie (de ILT) deze certificaten verleent. Dit is verwoord in het oude artikel 46, vijfde lid van de Spoorwegwet, dat in de implementatiewet is vervangen door artikel 36, zesde lid. De Ris sluit hierop aan.

*NS* meent dat de verplichting om bij uitbesteding van het onderhoud contracten te sluiten niet uit de richtlijn voortvloeit. Het artikel waarin deze verplichting was opgenomen, is op dit punt aangepast (thans artikel 28c Ris). *NS* geeft verder aan dat zou moeten worden verduidelijkt hoe de certificeringsplicht voor ECM's in elkaar steekt. Op grond van de vorige verordening 445/2011 moesten met onderhoud belaste entiteiten gecertificeerd worden. In Nederland geschiedde dat door de ILT, voor zover die ECM's met onderhoud van goederenvervoer materieel zijn belast. Deze certificeringsplicht gold niet voor ECM's die zich bezighielden met het onderhoud van reizigersmaterieel. Met de nieuwe uitvoeringsverordening (EU) 2019/779 (vervanger van 445/2011) geldt deze verplichting ook voor ECM's die verantwoordelijk zijn voor het onderhoud van reizigersmaterieel dat gebruikt wordt door meerdere spoorwegondernemingen.

### **Bundeling inzet voor historisch materieel**

*HRN* oppert in de reactie op de internetconsultatie aan te sluiten bij Franse systematiek en meer uniform te gaan werken ten aanzien van historisch materieel. *HRN* verwijst naar het Franse Contrat Uniforme d'Utilisation des Matériels Roulants Ferroviaires Préservés ([www.cuu.-mfrp.fr](http://www.cuu.-mfrp.fr)). Uiteraard wordt beoogd zo uniform mogelijk te werken. Bij implementatie van EU-richtlijnen kiezen lidstaten echter voor de implementatievorm die het best aansluit bij hun nationaal wettelijk stelsel. In die zin lopen het Franse en het Nederlandse stelsel te zeer uiteen om op dit punt uniformiteit mogelijk te maken.

## **Wijziging van de Regeling tarieven Spoorwegwet als gevolg van de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket**

Staatscourant 2019, 30924, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-30924.html>  
[https://www.internetconsultatie.nl/lagere\\_regelgeving\\_implementatie\\_vierde\\_spoorwegpakket\\_tarieven\\_ilt](https://www.internetconsultatie.nl/lagere_regelgeving_implementatie_vierde_spoorwegpakket_tarieven_ilt) Door middel van deze internetconsultatie is van 18 maart 2019 tot en met 8 april 2019 inspraak gevraagd op een conceptversie van deze regeling.

De Stichting Veiligheid & Vakmanschap Railvervoer (de Stichting VVRV) heeft in een reactie aangegeven dat er geen vragen of opmerkingen zijn.

De NS heeft in haar reactie aangegeven dat de rekenwijze van artikel 6 (voertuigvergunningen) tot aanzienlijk hogere kosten leidt. Onder de nieuwe Spoorwegwet zijn er nieuwe producten ontstaan die voorheen niet bestonden. Zo wordt er anders dan voorheen een onderscheid gemaakt tussen het verlenen van typegoedkeuringen en het afgeven van voertuigvergunningen. Dit brengt inderdaad nieuwe tarieven met zich mee. Getracht is om de kosten voor aanvragers van voertuigvergunningen in de zin van artikel 26n van de Spoorwegwet vanwege dit nieuwe product zoveel als mogelijk te beperken. Artikel 6 van de Regeling tarieven Spoorwegwet is naar aanleiding van de reactie van de NS aangepast.

# Marktpijler

## **Wijzing van het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000) als gevolg van het Vierde Spoorwegpakket**

Het besluit maakt onderdeel uit van het gehele pakket lagere regelgeving ter uitvoering en implementatie van het Vierde Spoorwegpakket. Middels internetconsultatie kon gereageerd worden op deze concepten. Op het conceptbesluit zijn geen inhoudelijke reacties ontvangen.

## **Regeling onverenigbare functies infrastructuurbeheerders of spoorwegondernemingen**

Staatscourant 2019, 9134, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-9134.html>

Een ontwerp van deze regeling is van 28 september tot en met 9 november 2018 op [https://www.internetconsultatie.nl/lagere\\_regelgeving\\_implementation\\_vierde\\_spoorwegpakket](https://www.internetconsultatie.nl/lagere_regelgeving_implementation_vierde_spoorwegpakket) gepubliceerd. Die publicatie heeft niet geleid tot reacties over de ontwerpregeling.