

Reactie consultatie Spoorwegwet (SWW) namens Branche Organisatie Zeehavens (BOZ)

Geachte heer/mevrouw,

De Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) heeft kennisgenomen van het voornemen om de spoorwegwet (SWW) te vernieuwen. Spoorgoederenvervoer is één van de belangrijke achterland modaliteiten t.b.v. een optimale bereikbaarheid van de zeehavens. BOZ is verheugd dat met de nieuwe SWW een stap wordt gezet in de harmonisatie van de Europese regelgeving ten aanzien van spoorvervoer. Spoorgoederenvervoer kenmerkt zich bij uitstek door een internationaal, grensoverschrijdend karakter. Toch ziet BOZ in de concept SWW een aantal belangrijke aandachtspunten c.q. verbeterpunten. In het algemeen valt op dat in de wet onvoldoende rekening gehouden wordt met de specifieke aard van het spoorgoederen vervoer en de havensporen en – emplacementen. In deze consultatie licht BOZ deze nader toe:

1. In de aangekondigde nieuwe Spoorwegwet zijn verschillende gebruikstypen spoor opgenomen. De verwachting en hoop vanuit de BOZ was dat de sporen in havengebieden die qua gebruiksfunctie onder gebruiksfunctie B vallen, (Spoorwegen bestemd voor goederenvervoer), onder een lichter regime zouden vallen. Volgens de memorie van toelichting blijkt echter dat ook Gebruiksfunctie B onder het zwaarste regime valt en dat is teleurstellend. Indien havensporen onder een lichter regime zouden vallen, brengt dat mogelijkheden om bijvoorbeeld hogere flexibiliteit en kostenreductie te realiseren. BOZ denkt hierbij aan het sneller kunnen aanleggen van overwegen en aansluitwissels in havensporen en een veel lichter regime ten aanzien van doorschietlengtes. Deze aspecten lijken niet van toepassing. Ligt er nog een kans dat hierin meer ruimte komt tijdens de uitwerking van de regelgeving? Het onderscheid in Gebruiksfuncties lijkt bij deze interpretatie immers nutteloos. Als BOZ benadrukken wij de wens dat Gebruiksfunctie B onderscheidend is van het gemengde net, waar een specifiek goederenregime van toepassing is met meer flexibiliteit en mogelijkheden. De vraag aan I&W is om nadrukkelijk na te gaan wat er toch in EU- regelgeving mogelijk is en indien nodig druk uitoefenen in Brussel om de regelgeving aan te passen.
2. Momenteel zijn er werkafspraken gemaakt t.a.v. *besluit bijzonder spoor* zoals verwoord in de brief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van 17-08-2017 met kenmerk IENM/BSK-2017/173817. Dit betekent dat ProRail de verkeersleiding, registratie van gevaarlijke stoffen en calamiteitenprocedure blijft uitvoeren. Net zoals in de tijd dat ProRail dit uitvoerde in de tijd van NS Spooransluitingen. Dit voorkomt een kostenverhogend effect op de markt, ten gunste van de concurrentiepositie van havens en industriegebieden en de maatschappelijk gewenste sterkere positie van het spoorgoederenvervoer ten behoeve van de modal shift.
De vraag is waar en hoe deze werkafspraken verankerd zijn in de nieuwe SWW?
3. Sinds september 2020 wordt het gedoogd dat zelfrangerende bedrijven zonder veiligheidscertificaat rangeeractiviteiten verrichten. Dit gebeurt al tientallen jaren, echter sinds de verandering van het 4^e spoorwegpakket in juni 2019, was dit niet meer toegestaan. Het is van belang dat deze activiteiten doorgang blijven vinden om het spoorproduct aantrekkelijk te houden. Het draagt bij aan betrouwbaarheid en lagere kosten. De gedoogsituatie was gebaseerd op het feit dat in 2022 de nieuwe SWW in werking zou treden. Onder de categorie strikt lokaal gebruik zou men aansluiten op *siding operators*, waardoor zonder EU veiligheidscertificaat gerangeerd zou mogen

worden. Dit aspect zien we niet terugkomen in de SWW en is zeer van belang. Blijft dit mogelijk en onder welke voorwaarden?

4. Hetzelfde geldt voor de eisen waaraan materieel moet voldoen t.a.v. het zelfrangeren. Voor het gebruik van railwegvoertuigen tbv zelfrangeren moet op het HSWI voldaan worden aan de RIS (regeling indienststelling spoorvoertuigen). Dit betreft zeer zware regelgeving, aangezien het eisenpakket in basis is bedoel voor een hoofdbaanlocomotief die grote afstanden aflegt. Daardoor worden eisen gesteld aan bijvoorbeeld detectie. In de haarvaten van de haven is een andere gebruiksfunctie voorzien, namelijk dat de terminal zelfstandig kan rangeren, waardoor het adequater kan reageren en efficiëntie verhoogd. Detectie in NCBG-gebied is dan ook overbodig, net als andere eisen aan materieel. Dit soort voertuigen dragen bij aan meerdere aspecten: interoperabiliteit, verhoging van de veiligheid (altijd vooroprijden in tegenstelling tot geduwd rangeren), capaciteit verhogen (minder spoorbezetting door deels weggebruik), duurzamer (lagere uitstoot in tegenstelling tot oude nog gecertificeerde voertuigen), kosten efficiënter. Ten behoeve van een concurrerend spoorgoederenproduct is het van belang dat er ruimte is in de nieuwe SWW om dit soort initiatieven te blijven ontplooien. Waar en hoe kan dit worden verankerd in de nieuwe SWW?

Bij voorbaat dank voor uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Jaap Jelle Feenstra

Secretaris Branche Organisatie Zeehavens