

## Reactie op wetsvoorstel, de memorie van toelichting en de artikelsgewijze toelichting Spoorwegwet.

Deze reactie is van RTB Cargo Netherlands.

RTB Cargo is blij dat het Ministerie de huidige gefragmenteerde spoorwetgeving en spoorregelgeving vernieuwd en samenvoegd tot één nieuw stelsel, waarbij de Europese regels beter zijn opgenomen. Daarmee wordt hopelijk een verdere stap gezet tot een meer interoperabele spoorinfrastructuur, spoorssystemen en spoorprocessen, waardoor (kostenverhogende) drempels voor het spoorgoederenvervoer verder afnemen. De aantrekkelijkheid van de meest duurzame en zeer veilige modaliteit wordt daarmee naar onze hoop verder versterkt.

### Algemene opmerkingen

De geconsulteerde Spoorwegwet geeft een goede nieuwe structuur, maar voor inhoudelijke concrete invulling wordt veel verwezen naar lagere regelgeving zoals een Ministeriële regeling, nadere regels inzake de capaciteitsverdeling (vernieuwing AmvB), algemene maatregel van bestuur en daarnaast naar de Sera-richtlijn. Deze laatste richtlijn is wel bekend, maar door de vele verwijzigingen wordt de nieuwe wet voor vervoerders onoverzichtelijk en moeilijk navolgbaar. Je moet jurist zijn om een goed beeld van het geheel te kunnen blijven houden. Daardoor is het voor vervoerders lastig om een goed inzicht te krijgen van de rechten en plichten die zijn opgenomen.

Doordat de lagere regelgeving nog verder ingevuld moet worden, is het ook niet duidelijk wat bepaalde artikelen concreet voor vervoerders gaat betekenen. RTB Cargo roept op om bij deze lagere regelgeving zo min mogelijk Nationaal specifieke regels te implementeren en zoveel als mogelijk aan te sluiten bij reeds bestaande internationale regels en/of regels die in onze buurlanden gelden. Op die manier wordt voorkomen dat er specifieke Nederlandse maatregelen getroffen moeten worden door vervoerders, welke vaak kostenverhogend werken en daarmee de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Nederland schade toebrengt. Tevens roept RTB Cargo op om bij het maken van de lagere regelgeving geen of zo min mogelijk nieuwe administratieve lasten voor vervoerders te introduceren. Bijvoorbeeld bij het opstellen van nieuwe procedures, vergunningsaanvragen, etc.. Ook dat om geen extra kosten te hoeven maken.

Door de onduidelijkheid over de lagere regelgeving kan RTB Cargo nog geen totaal oordeel over de voorgestelde Spoorwegwet geven. Eerst moet het totale stelsel zijn ingevuld, voordat dit oordeel gemaakt kan worden.

Wanneer worden de verschillende lagere regels geconsulteerd?

### Specifieke opmerkingen

- Artikel 1.12 Maatregelen tegen trilling- en geluidshinder: Hier is opgenomen *“In het belang van het voorkomen of beperken van geluid- of trillinghinder, veroorzaakt door het gebruik van een spoorweg, kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld over aard, samenstelling, wijze van aanleg, onderhoud of gebruik van spoorwegen.”* Daarbij staat in de Concept Artikelgewijze Toelichting *“De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2018 aan de Tweede Kamer aangekondigd een beleidsintensivering in te willen zetten op het onderwerp spoortrillingen (kamerstukken II, 2017/18, 29984, nr. 765). Het gaat zowel om onderzoek als kennisontwikkeling. Deze onderzoeken kunnen aanleiding vormen om nadere regels te stellen.”* Voor geluid bestaat er nu al beperkende wetgeving (welke is overgenomen in dit wetsvoorstel). Deze wetgeving zorgt ervoor dat op bepaalde trajecten er nu al op bepaalde momenten geen goederentreinen mogen rijden, terwijl het soms om internationale verbindingen



gaat. Dit schaadt de flexibiliteit en betrouwbaarheid en daarmee de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. Spoorvervoerders hebben de afgelopen jaren sterk geïnvesteerd in stiller materieel. RTB roept daarom op, om de geluidswetgeving niet nog verder aan te scherpen en zeker ook geen beperkende regels te gaan opstellen t.a.v. trillingen voor spoorgoederenvervoerders. Wet- en regelgeving moet in dit kader niet strenger worden gemaakt dan bestaande Europese regels en Europees worden afgestemd!

- Artikel 2.23 Toegangsovereenkomst (art. 28 sera, 57 en 59 Spw): In lid 2 van dit artikel staat geschreven “2. *In de toegangsovereenkomst wordt infrastructuurcapaciteit in de vorm van treinpaden als bedoeld in artikel 3, onderdeel 27, van de sera-richtlijn verdeeld voor maximaal de duur van een dienstregelingsperiode*”. In toegangsovereenkomsten komen spoorvervoerders en ook infrastructuurcapaciteit in de vorm van opstelcapaciteit met de infrastructuurbeheerder overeengekomen. Die capaciteit is geen onderdeel van het minimumtoegangspakket, maar moet deze capaciteit ook niet hier worden genoemd?
- Artikel 2.24 Vergoedingenkader gebruiksrechten infrastructuur (art. 29 en 30 lid 1, 8 sera, 62 lid 4 en 5 en 63 lid 1 Spw): Dit artikel gaat over de “gebruiksvergoedingen” zoals dat in algemene zin door vervoerders genoemd wordt. In de Concept artikelsgewijze toelichting staat over dit artikel geschreven “....*De richtlijn geeft in de eerste plaats als uitgangspunt de kostenoriëntatie van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket, voor zover de vervoersmarkt dat toelaat...*” en “....*In artikel 30, eerste lid, van de sera-richtlijn staat dat een lidstaat zorg moet dragen voor prikkels om de vergoedingen en heffingen voor vervoerders zo laag mogelijk te houden...*”. De afgelopen jaren is in de praktijk gebleken dat de uitvoering van deze regels niet naar behoren werken. Zonder de huidige subsidieregeling (waar RTB Cargo het ministerie dankbaar voor is) zouden de vergoedingen en heffingen welke ProRail aan de vervoerders doorrekent de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer erg schaden en zijn die dus niet “wat de vervoersmarkt toelaat”. RTB Cargo roept op om in de nog op te stellen maatregel van bestuur een betere definitie en procedure op te nemen om te toetsen van wat de vervoersmarkt toelaat en hier specifiek wat de goederenvervoersmarkt toelaat! Daarbij hoort dan ook een betere (marktgerichte) controle van de ACM.
- Artikel 2.29 Verdeling infrastructuurcapaciteit (art. 61 Spw, art. 39, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51 en 54 sera): hiertoe wordt nog nadere regels opgesteld inzake de capaciteitsverdeling en bijbehorende minimale niveaus van capaciteit en prioriteitscriteria. RTB Cargo roept op om in dit traject de belangen van het (internationale) spoorgoederenvervoer goed te betrekken.
- Artikel 2.30 Kaderovereenkomst (art. 60 Spw, 38 lid 2 en 42 sera): Hier wordt gesteld dat alleen een infrabeheerder en een spoorwegonderneming een kaderovereenkomst kunnen afsluiten. Dit sluit niet aan op datgene dat is opgenomen in artikel 2.21 Gerechtigden (art 57 Spw). In dat artikel staat namelijk dat ook andere partijen (zie bijvoorbeeld artikel 2.21 lid c) gerechtigden kunnen zijn die een kaderovereenkomst (en een toegangsovereenkomst) kunnen afsluiten. Moet in artikel 2.30 dan ook niet “gerechtigden” worden opgenomen?
- Artikel 3.21 Melden ongevallen en incidenten (art. 20 lid 2 WIs, 17 Bbs, derde lid = art 66a Spw na aanvaarding van wetvoorstel POP): Hier staat opgenomen “ 1. *Een vervoerder en een beheerder doen aan de toezichthouder onverwijld melding van een ongeval op of bij spoorwegen. 2. Eenieder die betrokken is bij de exploitatie van de spoorwegen en die op de hoogte is van een incident, doet aan de toezichthouder onverwijld melding van het incident.*”. RTB Cargo is grote voorstander van een “just culture” en het steeds nog veiliger maken van het spoor(goederen)vervoer. Dit artikel is echter heel breed geformuleerd. In de Concept memotie van toelichting staat hierover (blz. 48 en 49) “Met “eenieder” wordt het spectrum van partijen aangesproken die op of rond het spoor werken, maar niet per se werkzaam zijn bij een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder. In de lagere regelgeving wordt “eenieder”



*verder afgebakend.*” Dit kan betekenen dat allerlei medewerkers van vervoerders hierdoor verplicht worden meldingen te gaan maken, wat tot allerlei administratieve rompslomp kan leiden om e.e.a. te structureren. RTB Cargo roept op om hiervoor in de lagere regelgeving goede procedures in te richten waarbij geen of nauwelijks administratieve lasten bij vervoerders gelegd worden. Tevens is de vraag op welke manier deze informatie gebruikt gaat worden? In de Concept memorie van toelichting wordt daarover aangegeven dat de informatie vooral gebruikt zal worden voor onderzoek en analyse om het systeem en condities en factoren te verbeteren en niet om de schuld vraag of de individuele verantwoordelijkheid van mensen na te gaan. Hoe wordt dit gewaarborgd?

- Artikel 4.14 Gebruik van spoorvoertuig (art 26q Spw, art. 4, 23 irl): in lid 4 van dit artikel en in de concept artikelsgewijze toelichten staat op blz 49 over het testen voor bijvoorbeeld het samenstellen van het technisch dossier voor bijvoorbeeld voertuigvergunningaanvragen dat *“Voor deze laatste testmogelijkheid is geen tijdelijke gebruiksvergunning nodig aangezien het spoorvoertuig dan immers al een voertuigvergunning heeft. In al deze gevallen doet de infrastructuurbeheerder, in overleg met de spoorwegonderneming, al het mogelijke om eventuele testen binnen drie maanden na ontvangst van het verzoek van de spoorwegonderneming te laten plaatsvinden. Indien dat niet mogelijk is –bijvoorbeeld in verband met de tijd die is gemoeid met het regelen van een vergunning tot buitendienststelling van het spoor- kunnen de testen ook later plaatsvinden.”* Voor private ondernemingen is het van belang dat het uitvoeren van de testen zo spoedig mogelijk na het indienen van de complete aanvraag uitgevoerd kan worden. Met de voorbereidingen voor deze aanvraag (compleet maken van alle benodigde dossiers) is namelijk vaak al veel tijd en kosten gemoeid. Indien het testen pas na ongeveer 3 maanden kan gebeuren, is dat een lange doorlooptijd. RTB Cargo roept op om de regels en procedures van de in artikel 4.14 lid 5 en lid 8 genoemde ministeriele regeling hiervoor niet te complex te maken, zodat de infrastructuurbeheerder, in overleg met de spoorwegonderneming, de testen maximaal binnen enkele weken kan laten plaatsvinden. Drie maanden moet hier als maximum gezien worden.
- Artikel 4.14 Gebruik van spoorvoertuig (art 26q Spw, art. 4, 23 irl): In het derde lid staat *“3. Voor de toepassing van het eerste lid, onderdelen c en d, kan de spoorwegonderneming testen uitvoeren.”* Het eerste lid heeft echter geen onderdelen c en d. Hier wordt waarschijnlijk verwezen naar het tweede lid.
- Artikel 4.27 Veiligheid spoorvoertuig (art. 35 WIs): In de concept artikelsgewijze toelichten staat op blz 55 *“Artikel 4.27, tweede lid, voorziet voor die situatie in de mogelijkheid....”* Artikel 4.27 heeft echter geen tweede lid.
- Artikel 7.1 De Nationale Veiligheidsinstantie (nieuw, art. 3, lid 7, art. 16, lid 2, en 17 svr, art. 19 mrl) en irl): in de concept artikelsgewijze toelichten staat op blz 64 *“In artikel 7.1 wordt voorgesteld dat de Nationale Veiligheidsinstantie een dienst is binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De bedoeling is dat (een onderdeel van) de ILT functioneert als de Nationale Veiligheidsinstantie. Voor zover het wenselijk is dat de huidige taken van de VVRV onder de nieuwe wetgeving uitgevoerd blijven worden door die organisatie, zal de ILT als Nationale Veiligheidsinstantie die taken aan de VVRV kunnen mandateren.”* RTB Cargo begrijpt hieruit dat, na in werking treden van deze wet, de VVRV niet meer haar mandaat direct van de Minister krijgt, maar dat de VVRV haar mandaat van de ILT zal krijgen. Hierdoor krijgt de Minister een indirecte verbondenheid met de VVRV, welke nu nog een directe verbondenheid is. Met deze directe verbondenheid kan een snellere en beter sturing gegeven worden. RTB Cargo is bang dat met deze “extra laag” (indirecte verbondenheid) de effectiviteit, efficiency en flexibiliteit van de VVRV verminderd, wat een bedreiging kan zijn voor de kwaliteit van de VVRV. RTB Cargo heeft daarom de voorkeur dat de Minister het mandaat direct aan de VVRV blijft geven.

- Artikel 7.6 Taak ACM ex ante goedkeuring (art. 63, tweede en derde lid, Spw): dit artikel heeft een lid 1 en 3, maar geen tweede lid! In de Concept artikelsgewijze toelichting wordt op blz. 68 echter wel naar het tweede lid van dit artikel verwezen. Dit moet aangepast worden.
- Hoofdstukken 8 en 9 zijn nog niet compleet uitgewerkt. Wanneer worden deze onderdelen geconsulteerd? Ook hierdoor kan nog geen complete reactie op de gehele Spoorwegwet gegeven worden.