

AAN:

De Staatssecretaris van IenW

Mevrouw S. van Veldhoven - van der Meer

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Tevens per https://www.internetconsultatie.nl/nieuwe_spoorwegwet

BETREFT: ONZE VISIE OP HET WETSVOORSTEL VOOR DE NIEUWE
SPOORWEGWET, VERSIE 1 APRIL 2021, ZOALS GEPUBLICEERD OP
INTERNETCONSULTATIE.NL

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

I. INLEIDING

Wij stellen uw uitnodiging om onze zienswijze op het wetsvoorstel voor een nieuwe Spoorwegwet te geven op hoge prijs. Graag spreken wij onze waardering uit voor de rol die uw ambtenaren hierbij spelen.

De komst van een nieuwe Spoorwegwet die een aantal oudere wetten bundelt, zaken overzichtelijker maakt en Europese regelgeving incorporeert, juichen wij toe. Daarom laten wij graag ons licht schijnen over de voorgestelde wet.

Wij hebben er niet voor gekozen om per artikel met de stofkam door dit wetsvoorstel te gaan. Immers, veel zaken worden nader uitgewerkt in een nieuwe AMVB; graag worden wij vroegtijdig betrokken bij de gedachtevorming hierover. Voorts zijn veel reizigersrechten en -belangen verankerd in de Wet Personenvervoer 2000 en het daarbij behorende Besluit Personenvervoer 2000. En verder gaat het wetsvoorstel in op zaken waarvan wij denken dat die bij infrabeheerders, vervoerders en toezichthouders in goede handen zijn, zoals de toetsing van gezondheids- en bekwaamheidseisen aan machinisten, de handhaving van een

alcoholverbod voor treindienstleiders en spoorwerkers en toelating van vervoerders en hun materieel.

Ons valt op, dat in het wetsvoorstel terecht veel aandacht wordt besteed aan de spoorveiligheid. Het aspect 'beschikbaarheid' blijft naar ons oordeel wat onderbelicht, terwijl de economische en maatschappelijke schades van niet-beschikbaarheid van het spoor groot zijn.

Wij nemen aan dat de berekeningswijze (en daarmee dus de hoogte) van de vergoedingen die door vervoerders aan ProRail moeten worden betaald, en die worden doorberekend aan reizigers en verladers, goed wordt vastgelegd in de AMVB. Deze door ProRail in rekening te brengen uitgaven dienen sober en doelmatig te zijn, en te worden getoetst door de ACM.

Tot slot van deze inleiding benadrukken wij, dat wij nog steeds fel tegenstander zijn van de in het Wetsvoorstel veronderstelde omvorming van ProRail tot ZBO. Europese regelgeving vereist een van spoorvervoerders onafhankelijke infrabeheerder. De staat is herhaaldelijk tekortgeschoten bij het aansturen van de NS waar het gaat om belangen van reizigers. Telkens is het waarborgen van financieel rendement van de NS door de staat als eigenaar van de NS gesteld boven het ordentelijk waarborgen van kwaliteit(seisen). Het dichter naar de overheid toehalen van ProRail brengt de onafhankelijkheid van ProRail in gevaar, waarbij de NS vaker kan worden bevoordeeld en andere reizigersvervoerders kunnen worden benadeeld.

II. ARTIKELGEWIJZE OPMERKINGEN

1.4: Wij zouden graag een lid toegevoegd zien, dat gaat over gedragingen van bestuurders van wegvoertuigen, die gevaar opleveren op overwegen, raccordementen, losplaatsen en dergelijke. De afgelopen jaren zijn er ernstige ongevallen geweest, waarbij soms zelfs treinmachinisten om het leven zijn gekomen, doordat gebruikers van overwegen de geldige veiligheids- of andere voorschriften met voeten hebben getreden. Ook de strafbaarheid en strafmaat van dit gedrag zou expliciet elders in de Wet dienen te worden opgenomen.

1.11: In het verlengde van het bovenstaande zouden wij willen zien dat herhaalde overtreders van veiligheidsregels dit recht wordt ontnomen.

2.13 en 2.14: Keer op keer wordt infrastructuur (met name bovenleidingen) vernield door slecht onderhouden materieel. ProRail dient de bevoegdheid te krijgen, voor vervoerders die

zich hieraan chronisch schuldig maken en aanwijzingen niet opvolgen, de toegang tot het spoorweginet op te schorten of zelfs in te trekken.

2.15: De houder van een vervoerconcessie (op het Hoofdrailnet dus de NS, waarvan de eigendom in handen is van de Staat) wordt in te hoge mate beschermd tegen de komst van andere vervoerders, die op basis van free-access diensten willen aanbieden. Uiteraard moet worden voorkomen dat anderen slechts de krenten uit de pap halen, maar de in het wetsvoorstel opgenomen bepalingen bevoordelen de NS in te hoge mate. Het belangrijkste criterium moet zijn, waar de meeste reizigers het meeste profijt bij hebben.

2.19: Het begrip “goede naam” is vaag. Wie bepaalt dat? Gezocht dient te worden naar een goede definitie, zoals de verrichtingen van de vervoerder in het verleden en de vraag of (voormalige) leidinggevendenden of eigenaars van een vervoerder in het verleden schuldig zijn bevonden aan misdrijven of ander wangedrag.

2.26: Wij nemen aan dat e.e.a. door de ACM wordt getoetst.

3.1 en verder: Zoals wij in onze inleiding al schreven, dient ook de (instandhouding van de) beschikbaarheid van het spoorstelsel in de Wet te worden verankerd.

3.4: Met de “Nationale Veiligheidsinstantie” wordt de Inspectie Leefomgeving en Transport bedoeld?

3.21.3: De zin “Gegevens die door bestuursorganen zijn verzameld ter voorkoming van incidenten op spoorwegen zijn niet openbaar” baart ons zorgen. Hoe kan de Spoorwegwet de hogere wetten WOB en zijn opvolger WOO buiten gebruik stellen? Welk belang wordt gediend bij het geheimhouden van veiligheidsgegevens? Naast onze vraag over dit artikel, geldt onze zorg over het buiten toepassing verklaren van WOB en WOO ook in het algemeen, ook waar het gaat over het in rekening brengen van kosten rond het opvragen van informatie. Het feit dat ProRail onder de WOB zou vallen, is door u meermaals als pluspunt voor omvorming tot ZBO aangestipt. Overigens zijn wij thans tevreden over de kwaliteit van ProRail waar het gaat over het verstrekken van informatie die voor ons als reizigersbelangenbehartiger van belang is.

4.27: Hier wordt verwezen naar 4.25, derde lid, onderdeel a tot en met c. Volgens ons dient hier te worden verwezen naar het tweede lid van artikel 4.25.

7.33: Onduidelijk is, of met de woorden “ander document” in het eerste lid ook wordt bedoeld op zaken die verband houden met de WOB of zijn opvolger WOO.

III. TOT SLOT

Het wetsvoorstel kent nog enkele witte vlekken, in afwachting van de behandeling van andere wetsvoorstellen, al dan niet in te dienen door een nieuw kabinet. Graag zullen wij ook over de teksten van deze aanvullingen onze zienswijze geven.

Wij kijken met belangstelling uit naar uw reactie op onze zienswijze.

Afschriften van deze zienswijze zonden wij aan o.a. ProRail, de vaste-Kamercommissie IenW, de NS en andere reizigersvervoerders.

Met de meeste hoogachting,

Maatschappij Voor Beter OV,

Rikus Spithorst,

voorzitter