

Adres:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Ingediend via https://www.internetconsultatie.nl/nieuwe_spoorwegwet/reageren

Kopie aan: Peter Hondebrink, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Betreft: consultatiereactie RailGood op gemoderniseerde concept van de Spoorwegwet

Maarn, 12 juni 2021

Geachte heer/mevrouw,

Begin april 2021 heeft RailGood een e-mail ontvangen waarin de gemoderniseerde concept-spoorwegwet ter consultatie werd voorgelegd. Deze brief is de consultatiereactie van RailGood. RailGood stuurt deze brief namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, SBB Cargo International, Rail Force One, Shunter Tractie, Rail Transport Services, Railport Brabant, Distri Rail, Hupac en Raillogix (hierna RailGood).

De modernisering van de Spoorwegwet beoogt de spoorwetgeving overzichtelijk, toekomstbestendig, flexibel en gemakkelijker in gebruik te maken. Daarbij moet de wetgeving beter voorbereid zijn om ontwikkelingen en beleidsdoelen op het gebied van vervoer en bereikbaarheid binnen de Europese kaders te faciliteren. In het nieuwe stelsel moet het mogelijk worden om Europese regels op een efficiënte, zichtbare en eenduidige wijze door te voeren. Dit past bij het streven van het kabinet om EU richtlijnen zo veel als mogelijk één op één te implementeren. Het stelsel sluit qua systeem, indeling en bewoordingen aan op de EU-regelgeving. Alle opties vanuit de EU regelgeving worden geïmplementeerd. Dit moet ervoor zorgen dat nationale beleidsdoelen en beleidskeuzes binnen EU-kaders en -regels in de toekomst beter gefaciliteerd kunnen worden.

RailGood maakt hieronder zijn reactie kenbaar:

- 1) De modernisering van de spoorwegwet is nodig om uniform en toekomstbestendig te zijn met de Europese wet- en regelgeving. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de wet redelijk snel en grondig gemoderniseerd. De nationale oriëntatie van de Spoorwegwet neemt daarmee af. Hoe minder nationale koppen, des te beter om het Single European Railway Area (SERA) te helpen realiseren. Er is zeker een basis gelegd voor een gemoderniseerde Spoorwegwet die over het algemeen goed aansluit bij het Europese recht. Implementatie daarvan wordt daardoor in de toekomst eenvoudiger. In samenwerking met de (spoorgoederen)sector kan onderhavige concept-wet alleen maar beter worden.
- 2) Daartegenover staat dat er een dik pak papier op tafel ligt en de vraag dan voor het bedrijfsleven in het spoorgoederenvervoer altijd is wat hiermee nu concreet verbetert voor de spoorgoederensector? RailGood ziet weinig tot geen concrete voordelen en verbeteringen, anders dan dat de Nederlandse spoorwegwet juridisch wordt gestroomlijnd met de Europese wet- en regelgeving hetgeen decompliceert.
- 3) De veelvuldige verwijzingen naar de uitwerking in de nog onbekende AMvB's en Regelingen bemoeilijkt het beoordelen van de uiteindelijke impact van de voorgestelde wet. RailGood verzoekt het ministerie

RailGood
Hans-Willem Vroon
Amersfoortseweg 28 C
3951 LB MAARN
info@railgood.nl
M 0031 6 5289 5146
KvK-nummer: 62346326

www.railgood.nl
Good for rail

van Infrastructuur en Waterstaat daarom vriendelijk om niet alleen in een consultatie een oordeel over de AMvB's/Besluiten en Regelingen te kunnen geven, maar ook de bereidheid te hebben onderhavige wetstekst t.z.t. alsnog aan te passen indien daartoe naar aanleiding van de consultaties aanleiding is.

- 4) Artikel 1.3 Gebruiksfuncties spoor:
Volgens de toelichting houdt deze wijziging vooral een herstructurering en slechts weinig inhoudelijke wijzigingen in. Echter, het invoeren van een geheel nieuwe wijze van naamgeving van sporen en indeling naar gebruiksfuncties gaat naar mening van RailGood wel verder dan dit. Afhankelijk van hoe een en ander in de nog te volgen lagere regelgeving wordt vormgegeven, kan er mogelijk toch sprake zijn van een aanzienlijke impact op het spoorgoederenvervoer. Zo kan het veranderen van de status van 'hoofdspoorweginfrastructuur' naar 'infrastructuur voor regionaal vervoer' mogelijk een onttrekking aan de Europese Spoorwegruimte betekenen. Altijd moet voorkomen moet worden dat de dreigende versnippering met de afwijkende verantwoordelijkheden en onderliggende regelgeving een belemmering voor het spoorgoederenvervoer gaat vormen. Verder pleit RailGood er voor om voor de gebruikscategorie 'regionaal goederenvervoer' tenminste de relevante regelgeving één op één identiek te houden aan de voor het internationaal spoorgoederenvervoer gestelde regels. Het spoorgoederenvervoer in Nederland is immers zeer sterk internationaal georiënteerd. In veel gevallen wordt het uitgevoerd met materieel en personeel van vervoerders die internationaal actief zijn. Verschillen in regelgeving kunnen belemmerend voor het spoorgoederenvervoer werken. Naast extra kosten voor nieuwe opleidingen en certificeringen van materieel en personeel kunnen verschillen in regelgeving mogelijk ook veiligheidsrisico's met zich meebrengen. Uiteindelijk is het spoorgoederenvervoer alleen gebaat bij goed berijdbare, voldoende en voorspelbaar beschikbare en technisch en operationeel (exploitatievoorschriften) internationaal geharmoniseerde infrastructuur.
- 5) In ieder geval in artikel 1.4 Verbod aantasting infrastructurale integriteit en algemene zorgplicht, lid 5 en hoofdstuk 6 wordt expliciet ProRail genoemd. Hoewel ProRail momenteel de infrastructuurbeheerder is voor de hoofdspoorwegen hoeft dit – theoretisch – niet zo te blijven. RailGood is principieel voorstander van een neutrale wettekst en stelt voor deze en eventuele andere expliciete verwijzingen naar ProRail te vervangen door 'infrastructuurbeheerder' of 'spoorbeheerder'.
- 6) Aanwijzing rijks- en lokale spoorwegen en stelselverantwoordelijkheid (afdeling 1.2). Ook hier wordt verwezen naar lagere regelgeving, zodat de omvang van de mogelijke impact op dit moment niet kan worden ingeschat. Vanuit de optiek van het (internationale) spoorgoederenvervoer ziet RailGood een potentieel risico in het verschuiven van infrastructuur van de categorie 'rijksspoorweg' naar 'lokale spoorweg'. Afwijkende wet- en regelgeving en technische specificaties kunnen ertoe leiden dat dergelijke infrastructuur niet of slechts met grote moeite door spoorgoederenvervoerders kan worden bereden. In dit kader moet vooraf helder zijn welke infrastructuur dit (mogelijk) betreft en dat hierover momenteel geen goederenvervoer plaatsvindt en in de toekomst ook niet te verwachten is.
- 7) Artikel 1.10 Toegankelijkheid stations en laad- en losplaatsen, lid 2:
Dit artikel ziet enkel op de rijksspoorwegen. In combinatie met onze reactie onder punt 6 kan dit ook voor het goederenvervoer beperkingen opleveren.
- 8) Artikel 1.11 Recht van uitweg bij lokale infrastructuur, lid 1:
RailGood neemt aan dat hier bedoeld wordt dat indien de toegang tot de openbare spoorinfrastructuur (rijksinfrastructuur c.q. Europese Spoorwegruimte?) wordt afgesneden, belanghebbende recht heeft op een uitweg via de lokale spoorweginfrastructuur. Interpreteert RailGood dit juist? Indien dit artikel enkel op het wegverkeer slaat, is dit een potentiële beperking voor het spoorgoederenvervoer (in relatie tot het nog niet bekend zijn van eenduidige criteria voor de aanwijzing van de infrastructuur als rijks- of lokale spoorweg).

- 9) Artikel 2.8 Europees netwerk van infrastructuurbeheerders:
Dit artikel moet wat RailGood betreft specifiek zijn. ProRail werkt langjarig te vaak slecht of niet samen met de spoorbeheerders in omliggende landen om tot de beoogde doelen te komen: zoals technische en operationele harmonisering ERTMS, harmonisering gebruiksvergoedingen, harmonisering (prestatie- en operationele regelingen), harmonisering goederentreinpaden (karakteristieken), harmonisering van ICT/operationele systemen voor dienstverlening en afgestemde werkzaamheden aan het spoor (inclusief onderhoudsrooster). Het product/de diensten die ProRail levert aan het spoorgoederenvervoer is voor een belangrijk deel internationaal. Aan mooie woorden en plannen hebben ondernemingen niks. Wettelijk moeten zaken kunnen worden afgedwongen. De status quo van dit artikel gaat zeker geen kader bieden om concrete voortgang in deze te versnellen. Het is voor modal shift en de versterking van de positie van het goederenvervoer per spoor zaak dat het spoorbeheer snel minder nationaal gericht wordt en meer markt- en klantgericht en efficiënt, waarbij ook internationale technische interoperabiliteit en operationele harmonisatie (harmonisatie van exploitatievoorschriften) cruciaal zijn. Dit is voor andere modaliteiten reeds vele decennia gemeengoed.
- 10) Artikel 2.22 Netverklaring:
ProRail moet de wettelijke verplichting krijgen zich minimaal actief in te spannen om de netverklaring jaarlijks en aanvullingen daarop in samenspraak met gerechtigden tot stand te laten komen, daarbij consultatiereacties van gerechtigden serieus te nemen en te bespreken in plaats van consultatiereacties en markt/klantbehoeften terzijde te leggen en per concept-tekst en Excel tabel met de ProRail-reactie op de consultatiereacties te 'zenden'. De gemoderniseerde Spoorwegwet moet een kader bieden om de structureel monopolistische houding en gedrag van ProRail niet te laten continueren richting de spoorgoederenvervoersector.
- 11) Artikel 2.23 Toegangsovereenkomst, lid 2:
De beschreven tekst sluit niet aan bij de ontwikkelingen ten aanzien van een nieuwe internationaal geharmoniseerde wijze van verdelen van capaciteit conform het project *TimeTable Redesign* (TTR). Deze werkwijze vormt eigenlijk een brug tussen de vaste jaardienstaanvragen en de ad-hoc-aanvragen die het goederenvervoer kenmerkt, sluit beter aan bij de flexibiliteit en wensen van het internationale goederenvervoer en beperkt zich niet tot een vaste dienstregelingsperiode. RailGood vraagt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dringend om dit artikel in overleg met spoorgoederenvervoerders (de gebruikers) en het project TTR beter te formuleren, zodat een toekomstvaste situatie ontstaat.
- 12) Artikel 2.24 Vergoedingenkader gebruiksrechten infrastructuur:
- a) De wetgeving moet de gerechtigden in het spoorgoederenvervoer beter beschermen tegen de structureel monopolistische en niet marktgerichte houding en gedrag van ProRail en de voortdurende kostenopdruk en inefficiënties die dit met zich meebrengt voor de spoorgoederenvervoerders en intermodale operatoren (en hun klanten). RailGood acht de tekst onder lid 2 dat 'een infrastructuurbeheerder ernaar streeft, met inachtneming van de veiligheid en van de handhaving en verbetering van de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur, de in artikel 2.25, eerste lid, bedoelde vergoeding te verminderen' in ieder geval als te vrijblijvend.
 - b) Lid 2: De spoorgoederensector heeft al jarenlang steeds weer gefundeerde kritiek op en negatieve ervaringen met de kosten opdrijvende werking van het Besluit vergoedingen gebruik hoofdspoorweginfrastructuur van 31 januari 2018. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de consultatiereactie van o.a. RailGood destijds vrijwel geheel naast zeer neergelegd. Meermaals is dit afgelopen jaren aangegeven aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, onder andere in het cluster kostenverlaging van het uitvoeringsprogramma van het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer. RailGood verzoekt aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om dit Besluit te moderniseren en alsnog de consultatiereactie van RailGood van 29 december 2016 (kenmerk: RG/I&M/W&R/20161229) bij de modernisering van de Spoorwegwet en de lagere wet- en regelgeving serieus in behandeling te nemen en het gesprek hierover met

RailGood aan te gaan, meenemende ook de meest actuele inzichten.

Er is daarbij structureel iets mis op de relatie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail met het bedrijfsleven in het spoorgoederenvervoer inzake hoe omgegaan wordt met consultatiereacties. Zaken worden er te vaak, ondanks concrete consultatiereacties, achteloos gewoon doorheen gedrukt door zowel ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als ProRail. Dat schaadt de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. Er is tevens geen eenduidige sturing op doelen en beleidsthema's bij ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en zijn taakorganisatie ProRail inzake de versterking van de positie van het goederenvervoer per spoor.

- c) RailGood verzoekt aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om een wettelijk haakje te realiseren voor een aftrek/tariefafslag op de gebruiksvergoedingen voor het gebruik van treinpaden en opstel- en rangeersporen om het gelijke marktspeelveld tussen spoorgoederenvervoer, vrachtwegvervoer en de binnenvaart te kunnen waarborgen. ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gebruiken de wetgeving al jaren om te beredeneren waarom de continue kostenopdruk/-verhogingen van de gebruiksvergoedingen voor het spoorgoederenvervoer noodzakelijk zijn. Van regie is ook geen sprake, ondanks het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 19 juni 2018. Het is bijvoorbeeld niet uit te leggen en tevens niet redelijk en niet billijk dat de vrachtwagen en de binnenvaart geen kilometerheffing betalen en het spoorgoederenvervoer wel. En waarom betalen spoorgoederenvervoerders wel parkeerheffingen aan ProRail en wegtransporteur niets aan Rijkswaterstaat en de provincies? Hoezo modal shift faciliteren? Waarom scheidt het wettelijk kader hiervoor niet de kaders/haakjes? Het is hoogste tijd te bedenken bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hoe het wel kan in plaats van samen met ProRail te bedenken waarom het niet kan.

13) Artikel 2.25 Vergoeding, bijtelling en korting minimumtoegangspakket:

- a) Lid 7 is een goed begin: 'Een infrastructuurbeheerder werkt samen met buitenlandse infrastructuurbeheerders met het oog op het invoeren van efficiënte vergoedingsregelingen, het coördineren van vergoedingen en het heffen van rechten voor de exploitatie van treindiensten die de landsgrenzen overschrijden'. Voor een vruchtbare, doelgerichte en resultaatgerichte samenwerking tussen spoorbeheerders is dit in de praktijk echter veel te vrijblijvend in relatie tot het spoorgoederenvervoer. Voor het spoorgoederenvervoer en zijn klanten zou het goed zijn als in de Spoorwegwet ProRail opgelegd krijgt om bijvoorbeeld de gebruiksvergoeding voor de treinpaden zoveel als redelijkerwijs mogelijk te harmoniseren met omliggende landen, i.h.b. Duitsland. Hetzelfde geldt ook voor goederentreinpaden (karakteristieken en producten). RailGood verzoekt aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om dit in de nieuwe gemoderniseerde Spoorwegwet minder vrijblijvend voor ProRail op te nemen.
- b) Indien door krapte de kwaliteit van de treinpaden minder is, dient er ook een tariefafslag op de gebruiksvergoeding mogelijk te zijn. RailGood verzoekt aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om dit in de nieuwe gemoderniseerde Spoorwegwet op te nemen.
- c) Lid 2f: de Spoorwegwet moet wat betreft RailGood ook regelen dat een aftrek op de gebruiksvergoedingen kan worden gegeven (naast een aftrek in verband met storingen van de spoorweginfrastructuur) in verband met gebruiksbeperkingen die ProRail oplegt aan het spoorgoederenvervoer alsook in verband met verslechtering van de prestaties van ProRail. De ervaringen in de afgelopen jaren met het ProRail spoorbeheer in de Rotterdamse haven en de wintercollaps van ProRail in week 6 van 2021 geven alle aanleiding dit goed te regelen. RailGood verzoekt aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om dit in de nieuwe gemoderniseerde Spoorwegwet op te nemen.
- d) De Spoorwegwet moet wat betreft RailGood regelen dat kwalitatief mindere goederentreinpaden een tariefreductie kunnen krijgen, zo ook dat bij onderhoudsroosters en werkzaamheden aan het spoor de gebruiksvergoeding wordt gebaseerd op de kortste route. RailGood verzoekt aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om dit in de nieuwe gemoderniseerde Spoorwegwet op te nemen.

- e) De Spoorwegwet moet wat betreft RailGood regelen dat treinen die op rustiger momenten rijden een tariefreductie kunnen krijgen. RailGood verzoekt aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om dit in de nieuwe gemoderniseerde Spoorwegwet op te nemen.
- f) De Spoorwegwet zou een aftrek of een 'uitschakelknop' van gebruiksvergoedingen wegens verstoring van level playing field met het vrachtwegvervoer en de binnenvaart als instrument mogelijk moeten maken.

14) Artikel 2.26 Vergoeding diensten en dienstvoorzieningen:

Graag opnemen dat voor het gebruik van de opstel- en rangeersporen uitsluitend de kosten (van ProRail) die rechtstreeks voortvloeien uit de uitvoering van de treindiensten dienen te hoeven worden gedekt uit de gebruiksvergoeding en niet meer. Ook graag uit 'uitzetknop' van gebruiksvergoedingen van de spoorbeheerder (ProRail) in verband c.q. met oog op met de borging van level playing field met concurrerende vervoersmodaliteiten opnemen. Waarom betalen vrachtwagentransportbedrijven geen parkeerheffingen aan Rijkswaterstaat en spoorgoederenvervoerders wel aan ProRail?

15) Artikel 2.27 Niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit:

Hoewel inhoudelijk correct, wil RailGood graag toegevoegd zien dat de infrastructuurbeheerder bij het verdelen van de capaciteit rekening houdt met de specifieke verschillen tussen de marktsegmenten reizigersvervoer en goederenvervoer. Dit mede om ontwikkelingen zoals het onder punt 11 van deze consultatiereactie genoemde TTR mogelijk te maken. Ook om te voorkomen dat de flexibele en kortcyclische wijze van werken die het goederenvervoer kenmerkt wordt gehinderd door de wijze waarop het reizigersvervoer met haar capaciteitsaanvragen omgaat.

16) Artikel 2.29 Verdeling infrastructuurcapaciteit:

De huidige AMvB capaciteit/besluit capaciteitsverdeling moet zo spoedig mogelijk op de schop. Er wordt inmiddels bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat reeds een paar jaar gestudeerd op de modernisering van de AMvB Capaciteit. Niet waargemaakt is de toezegging van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat in haar brief over het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 19 juni 2018 (kenmerk IENW/BSK-2018/124486) dat bij de herziening van het Besluit capaciteitsverdeling zij ook mee zou nemen dat het rijden van goederentreinen met een lengte van 740 meter kan zorgen voor flinke kostenverlaging in met name het intermodaal vervoer, zodat ook de prijs van het vervoer voor verladers flink kan dalen. Voldoende en concurrerende spoorcapaciteit op een aantal Basisnetroutes is eveneens niet geborgd. OV heeft op het spoor ook in 2021 nog steeds prioriteit boven spoorgoederenvervoer bij krappe spoorcapaciteit. Dit gaat ten koste van de concurrentiekracht van het spoorgoederenvervoer en daarmee ook modal shift en de duurzame bereikbaarheid van de Nederlandse havens en industrie, zeker zodra de reizigersdienst nog verder wordt geïntensiveerd. RailGood roept het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op z.s.m. een einde te maken aan het per AMvB geven van een hogere prioriteit aan het OV op het spoor dan aan het goederenvervoer en duidelijk te formuleren dat ProRail concurrerende goederentreinpaden (goederenrelatiepaden) moet aanbieden in afstemming met de marktbehoefte/marktvraag. Concurrerende goederentreinpaden niet alleen in kwantiteit van goederenrelatiepaden, maar ook in kwaliteit (tractie/tonnage/snelheids-karakteristieken, 24/7 bereikbaarheid van de hot spots waar de lading worden geladen en gelost, kortste route, basisnetruimte en voldoende aansluiting op de goederentreinpaden van DB Netz (en Infrabel), ook ad hoc. Tevens moet wettelijk worden geborgd dat goederentreinen 24/7 kunnen rijden op de achterlandverbindingen van en naar de zeehavens, multimodale knooppunten, industriegebieden en logistieke centra, ook tijdens werkzaamheden aan het spoor. De gezamenlijke inbreng van RailGood, samen met DB Cargo, voor de modernisering van het besluit capaciteitsverdeling is aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op 29 mei 2020 geleverd.

17) Artikel 3.5 Veiligheidscertificaat: de Nationale Veiligheidsinstantie, lid 7:

waarom een nationale kop voor nadere regels over het door de Nationale Veiligheidsinstantie af te

geven veiligheidscertificaat?

18) Artikel 3.18 Veiligheidsbeheersysteem beheerder en vervoerder, lid 3:

Voor vervoerders die niet alleen op deze infrastructuur actief zijn, kan dit een onmogelijke opgave betekenen. RailGood vindt daarom dat kan worden volstaan met het schrappen van de eerste zin van dit lid: 'De vervoerder stemt zijn veiligheidsbeheersysteem af op het veiligheidsbeheersysteem van de beheerder'.

19) Artikel 4.2 Voldoen aan de essentiële eisen en aan de technische specificaties interoperabiliteit, lid 3:

'Interoperabiliteitsonderdelen, subsystemen en spoorvoertuigen voldoen aan de toepasselijke TSI's en, in voorkomend geval, aan de nationale voorschriften voor de uitvoering van de essentiële eisen'. Wordt hier niet het risico geïntroduceerd op extra nationale voorschriften voor het European Rail Traffic Management Systeem? Zo ja, dan is dit zeer onwenselijk. Het is zaak dat de Nederlandse spoorweginfrastructuur interoperabel wordt voor multicourante line haul en moderne (lichtere) short haul, feeder en last mile locomotieven (last mile ook met Unimog en locotractor etc., net als in Duitsland). Nationale voorschriften van de nationaal georiënteerde spoorbeheer staan haaks hierop. Hef de nationale barrières van ILenT en ProRail s.v.p. zo snel mogelijk op. Ook het RIS moet worden aangepast. Voor iedere complete goederenlijnvoering/corridor die is uitgerust met ERTMS, moet de ATB eis vervallen. Het last mile rangersen met tractie zonder ETCS moet worden geborgd in de gemoderniseerde spoorwegwet en de onderliggende wet- en regelgeving. Alleen zo kan spoorgoederenvervoer de concurrentie met de vrachtwagen aan. Nog beter zou het zijn als geduwd rangersen op een goederenemplacement zonder treinbeveiligingssysteem mogelijk is, mits de veiligheidsrisico's afdoende zijn beheerst.

RailGood vraagt verder aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in de gemoderniseerde spoorwegwet en/of de lagere wet- en regelgeving op te nemen dat indien (delen van) emplacementen niet zijn voorzien van een treinbeveiligingssysteem, het materieel dat op (die delen van) dat emplacement wordt gebruikt, ook niet van dit treinbeveiligingssysteem hoeft te zijn voorzien.

Daarnaast moet ProRail bij wet expliciet worden opgelegd om de ERTMS uitrol volledig te harmoniseren met omringende landen, met als hoogste prioriteit Duitsland. Duitse en Belgische locomotieven met ETCS moeten zonder extra toelatingseisen inzake ERTMS/ETCS in Nederland zijn toegelaten. Daarnaast moet het spoorstelsel ook operationeel worden geharmoniseerd, zodat internationaal spoorverkeer op basis van uniforme exploitatievoorschriften eindelijk mogelijk is, zoals in andere vervoersmodaliteiten reeds vele decennia gemeengoed is. Zo kent het vrachtwegvervoer ook internationaal uniforme verkeersregels, waardoor extra kosten voor aanvullende opleiding van personeel en mogelijke veiligheidsrisico's door afwijkende nationale regelgeving reeds decennia zijn uitgebannen. Is dit alles niet geborgd, dan kan de uitrol van ERTMS in Nederland beter *on hold* worden gezet. Des te meer reden dit in de Spoorwegwet en onderliggende wet- en regelgeving te borgen. Vanzelf gaat dit niet. Dat heeft het verleden ons reeds vele malen geleerd.

20) Artikel 4.3 'Niet-toepassing van TSI's of nationale voorschriften' graag schrappen. Dit in verlengde van voorgaande punt.

21) Artikel 4.14 Gebruik van spoorvoertuig, lid 2:

In lid 2 staat dat een spoorwegonderneming voordat deze een spoorvoertuig (dus ook wagens) vervoert, moet controleren of het (juist) in het Europees voertuigregister is opgenomen. Deze werkwijze is niet compatibel met het feit dat het spoorgoederenvervoer wordt gekenmerkt door treinen met een steeds wisselende samenstelling, zowel qua lading als samenstelling. Afgezien van de hoeveelheid werk en kosten die de beoogde controles opleveren, moet de spoorwegonderneming dus op het moment dat deze een wagenlijst ontvangt met een wagen die de spoorwegonderneming niet kent, deze controle uitvoeren. Dit is (a) onnodig omdat deze verplichting op basis van lid 1 reeds bij de

gecertificeerde ECM berust, (b) lastig omdat dit soms pas kort voor de grenspassage vanuit het buitenland kenbaar wordt en (c) een probleem omdat toegang tot het register nagenoeg niet werkt. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kan dat derhalve wel overnemen uit de richtlijn, maar dan moet het ministerie ook ervoor zorgdragen dat dit goed wordt ingericht.

22) Artikel 4.16 Noodzakelijke corrigerende en tijdelijke veiligheidsmaatregelen, wat betreft 'essentiële eisen':

- a) Lid 2: Hier gaat iets fundamenteel mis omdat de ERA continu met nieuwe essentiële eisen (TSI's) naar buiten komt en dat de spoorwegonderneming dan continu op alle punten moeten aangeven waaraan het voertuig niet voldoet in relatie tot de laatste door ERA uitgegeven TSI. Dat is onbegonnen werk. Komt er bijvoorbeeld een nieuwe TSI CCS voor Baseline 3, dan zal de spoorwegonderneming moeten aangeven op welke punten zijn huidige locomotief niet voldoet aan Baseline 3. Wat RailGood betreft moet de tekst zo worden aangepast dat dit juist niet nodig is als er een vergunning voor het voertuig is afgegeven. Het is ongewenst dat de spoorwegonderneming het werk van de NoBo's en/of ECM's overneemt. Tevens moet, acute veiligheidsrisico's daargelaten, toelating op basis van 'grootvaderrechten' geborgd blijven.
- b) Lid 4: Het lijkt er op basis van meerdere dossiers (DER600, G1206, mogelijk nu ook DE6400) nu op dat ILenT uitspraken van de rechter niet echt verwerkt in (eerder beperkte) vergunningen of aanwijzingen. Als de minister aan de ene kant allerlei zaken kan schorsen en intrekken, zou het ook fijn dat deze ook zaken weer snel en genereus terug kan draaien (zeker na een gerechtelijke uitspraak) en dat dit dan niet op initiatief van de sector / materieeleigenaar via een NoBo o.i.d. moet verlopen.
- c) Lid 5 is merkwaardig. Moeten de spoorwegondernemingen dan op zoek naar spoorvoertuigen van concurrenten die eventueel ook niet aan de eisen voldoen? Is dat niet een taak van de minister zelf? Dit probleem kan opgelost worden door te vermelden dat het om voertuigen van hetzelfde type moet gaan die bij de betreffende spoorwegonderneming in gebruik zijn.

23) Artikel 4.18 Infrastructuurregister:

Het controleren van de operationele infracompatibiliteit is een administratief veelomvattende klus, die sterk wordt beïnvloed door de wijze waarop het infrastructuurregister is vormgegeven en wordt ontsloten. Dit moet afgestemd zijn op het beoogde gebruik van het register, niet op de wensen van degene die het register opstelt. Zo is naar mening van RailGood de mogelijkheid voor het uitvoeren van digitale query's op basis van de kenmerken van het te controleren voertuig een absolute must. RailGood pleit er daarom voor dat er ook regels worden gesteld aan de wijze waarop het register is ingericht en ontsloten en dat de betreffende infrastructuurbeheerder in overleg met de beoogde gebruikers en bij voorkeur geharmoniseerd met de andere infrastructuurbeheerders afspraken maakt over deze inrichting en ontsluiting. Zo kan bijvoorbeeld het opnemen van voor generiek materieel uitgevoerde compatibiliteitsonderzoeken veel administratief werk besparen. Denk hierbij aan de compatibiliteitscontroles voor de gangbare goederenlocomotieven en standaard wagons, etc..

24) Artikel 4.23: waarom staat er niet bij: 'geen storingen aan de spoorvoertuigen oplevert'? Dit met oog op ERTMS en GSR spoorstroomlopen (interoperabiliteit van de infrastructuur).

25) Artikel 4.27: lid 3 van artikel 4.25 kent geen a t&m c. Waarschijnlijk wordt lid 2 bedoeld.

26) Artikel 4.30 Overwegen:

- a) Op zich goed dat er regels gesteld worden aan overwegen, maar de vraag is dan meteen welke regels? Wat is 'geschikt'? Wie maakt deze lagere regelgeving en in overleg met wie?
- b) Naast een grondslag voor uitvoeringsregels bevat dit artikel ook kwalitatieve doelstellingen. De gevolgen daarvan zijn niet duidelijk. Dit kan een aangrijpingspunt voor schadeclaims zijn.
- c) Onduidelijk is verder hoe wordt de verantwoordelijke wegbeheerder de grote risico's gaat . De toelichting maakt niet duidelijk waarin het verschil bestaat met het vigerende Besluit bijzondere

spoorwegen en waarom dit wordt gemaakt. RailGood zou graag zien dat dit artikel de basis biedt voor het waarborgen van een uniforme wijze van uitvoering en outillage van de overweg voor het wegverkeer (andreaskruisen, lichten, schrikhekken, etc.).

27) Artikelen 5.2 en 5.5 Veiligheidskritieke taken:

De wet definieert niet wat veiligheidskritieke taken zijn. Het aanwijzen van een 'functie waarbij veiligheidskritieke taken worden verricht' scheidt geen duidelijkheid wat de veiligheidskritieke taak is. Zolang een functionaris die taak niet uitoefent, valt de functionaris niet onder de bepalingen die op die taak van toepassing zijn. RailGood stelt zich op het standpunt dat boven op de rechtstreeks werkende TSI Exploitatie er geen reden meer is voor nog aanvullende Nederlandse regels (nationale koppen) voor functionarissen die onder licentie van de spoorwegondernemingen opereren. Een algemene zorgplicht voor vakbekwaamheid en geschiktheid voldoet. De activiteiten van rangeerders en wagencontroleurs zijn vrijwel bij alle spoorwegondernemingen integraal onderdeel van de taak van de machinist geworden. Het schrappen van regels voor andere veiligheidskritieke taken bij spoorwegondernemingen voorkomt omslachtige procedures, zoals examinering en bevoegdheidsbewijs voor een kleine groep personen en lost overloze discussies over taakinhouden op. Andere EU lidstaten, waaronder Duitsland en België, kennen dergelijke nationale bepalingen boven op de TSI Exploitatie ook niet.

28) Artikel 5.3 Alcoholverbod:

- a) Alcoholverbod: deze titel dekt de lading niet. Het moet D.A.M. (drugs, alcohol en medicijnen) betreffen, ook omdat in de tekst wordt gesproken over 'stof'.
- b) Lid 4: dit lid geeft 'degene onder wiens verantwoordelijkheid een veiligheidskritieke taak wordt verricht of hierop toezicht wordt gehouden' (dit is de spoorwegonderneming) nog steeds niet de mogelijkheid om, rekening houdende met de relevante privacywetgeving, eigen steekproefcontroles uit te voeren. RailGood vindt dit een gemiste kans.

29) Artikel 5.5 en 5.16:

- a) Wat is het nut van een nationale kop via een AMvB bovenop de Europese wet- en regelgeving voor de uitoefening van een bij die maatregel aangewezen functie waarbij veiligheidskritieke taken worden verricht? Hoe minder nationale koppen, hoe beter.
- b) Verder Is RailGood voorstander van het handhaven van de verschillende termen 'bevoegdheidsbewijs' (voor machinisten) en 'bedrijfspas' (voor de overige veiligheidsfuncties).

30) Artikel 5.11 Accreditatie en erkenning, lid 1:

RailGood onderschrijft de noodzaak voor een gedegen en kwalitatief goede opleiding van personeel met veiligheidsrelevante taken in het algemeen en machinisten in het bijzonder. Daarbij mag echter niet voorbij gegaan worden aan het feit dat de spoorwegonderneming degene is die de kennis heeft ten aanzien van de specifieke vak kennis, de spoorvoertuigen en de infrastructuur waarop dienst gedaan gaat worden. De machinistenrichtlijn legt de bevoegdheid (en verantwoordelijkheid) voor het opleiden van deze aspecten conform bijlage V en VI van deze richtlijn expliciet bij de spoorwegonderneming. RailGood ziet geen toegevoegde waarde in het feit dat spoorwegondernemingen zich – nogmaals / aanvullend – moeten laten certificeren c.q. accrediteren ten aanzien van de opleiding voor deze aspecten. RailGood ziet graag dat de spoorwegonderneming in dit artikel expliciet op basis van haar veiligheidsattest automatisch is gecertificeerd. Een verwijzing naar onderliggende – nog op te stellen – regelgeving is voor de spoorgoederenvervoerders een potentieel risico.

31) Artikel 5.12 Registers:

Het register voor afgegeven machinistenvergunningen moet wat betreft RailGood voor belanghebbenden (zijnde naast de veiligheidsautoriteit de betreffende vergunninghouder en spoorwegondernemingen met een geldige bedrijfsvergunning) permanent toegankelijk zijn. De huidige werkwijze waarop op verzoek een afschrift van de registratie wordt verstrekt, is niet afdoende om te

voorkomen dat een houder bij een andere spoorwegonderneming toch onbedoeld wordt ingezet. Bijvoorbeeld in geval van tijdelijke ongeschiktheid of intrekken van de vergunning (zie artikel 5.14 Schorsing en rijverbod).

- 32) Artikel 5.13 Voortdurend toezicht op geschiktheid machinisten door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders, lid 3:
De mogelijke impact van dit artikel is lastig in te schatten zolang de onderliggende regelgeving nog niet ter beoordeling beschikbaar is. RailGood staat op het standpunt dat iedere afwijkende nationale kop op de machinistenrichtlijn ongewenst is. Eventueel noodzakelijke regelgeving mag naar mening van RailGood slechts betrekking hebben op het te bereiken doel en nooit voorschrijven hoe de spoorwegonderneming dit moet inrichten. Dergelijke besluiten zijn onderneming-specifiek en onderworpen aan de eisen van het gecertificeerde veiligheidsmanagementsysteem van de vervoerder.
- 33) RailGood onderschrijft *just culture* voor de veiligheid van het spoorwegverkeer. Het niet hanteren van bestuurlijke boetes buiten de in artikel 7.25 genoemde opzet of bewuste roekeloosheid is in dit verband goed. Waarom is dit verbonden aan de 'onverwijld melding van een incident'? Daarbij is niet duidelijk gedefinieerd wat een incident is, noch wat onverwijld precies betekent. Los van meldingen van bijzondere voorvallen, moet er sowieso bij *just culture* in openheid kunnen worden gecommuniceerd met de toezichthouder. Zaak is ook dat de MBV's worden gebruikt voor continue verbetering van de veiligheid op basis van root-cause analyse, ernst en frequentie. RailGood vraagt daarom de koppeling aan een incidentmelding te laten vervallen.
Bij *just culture* past ook het schrappen van sancties, behalve bij grove nalatigheid, opzettelijke overtredingen en destructieve handelingen. Een verkeerde beperking daarvan is dat deze wordt beperkt tot aan de minister gemelde incidenten. Lang niet altijd zal er sprake van een dergelijke melding zijn. Beter is het daarom om deze beperking tot gemelde incidenten te schrappen. Zaak is dat fouten bespreekbaar worden gemaakt en gedeeld kunnen worden zonder dat dat gelijk consequenties heeft voor betrokkenen, conform de toelichting bij de wet.
- 34) Geldt de meldplicht uitsluitend en alleen voor partijen die betrokken zijn bij exploitatie van spoorwegen of voor alle deelnemers aan het verkeer?
- 35) Hoofdstuk 6: prima dat ProRail ZBO wordt. Het is alleen een gemiste kans dat er geen gebruikersraad wordt ingesteld. RailGood verwijst hiervoor naar de reactie RailGood op internetconsultatie wijziging van de 'Spoorwegwet, andere wetten en lagere regelgeving voor de omvorming van ProRail B.V. tot publiekrechtelijk ZBO' van 30 maart 2020 (kenmerk RG/I&W/W&R/20200330).

RailGood vraagt aan de minister/het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hierbij nogmaals om bij wet vast te leggen om een formele gebruikersraad met adviserende rol te installeren waarmee strategisch en prioritair beleid en prestaties worden besproken op (gemandateerd) directieniveau. Deze gebruikersraad met een adviserende rol aan de Raad van Bestuur van ProRail moet de bestuurlijke samenwerking tussen ProRail en de spoorgoederensector versterken en tijdig beleidsmatige focus aanbrengen. Voorstel van RailGood is dat de Gebruikersraad de gebruikers van het spoorwegennet en hun belangen vertegenwoordigt. De Gebruikersraad adviseert de ProRail directie over vraagstukken met betrekking tot de ontwikkeling, uitbreiding en opwaardering van het Nederlandse spoorwegennet, spoorcapaciteit, onderhoud en vernieuwing van het spoorwegennet alsmede het beheersen van omgevingseffecten van (toenemend) spoorverkeer, de financiering van beheer, onderhoud en vernieuwing, level playing field met andere modaliteiten en omliggende landen en het signaleren van knelpunten in de infrastructuur. De Gebruikersraad verantwoordt zich openbaar in de spoorsector. De Gebruikersraad kan ook gesprekken voeren met de minister, de Tweede Kamer en de Europese Commissie en dient als geïnstitutionaliseerde dialoog tussen ProRail, gebruikers van het spoor en de toezichthoudende autoriteiten. ProRail informeert de Gebruikersraad over alle uitdagingen met de infrastructuur, de capaciteit en infrastructuurontwikkeling. De directie van ProRail neemt aanbevelingen

van de Gebruikersraad in zijn beraadslagingen mee.

- 36) Artikel 6.5 Kaderwet zelfstandige bestuursorganen lid 1 'Op het personeel van ProRail is artikel 15 van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen niet van toepassing' kan wat RailGood worden geschrapt. Het is niet noodzakelijk noch nuttig CAO-zaken van ProRail bij wet te regelen.
- 37) Artikel 6.14 meerjarenplan, lid 4 'ProRail vraagt advies aan belanghebbenden, met uitzondering van de concessieverlener, bedoeld in artikel 20, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000, over bij ministeriële regeling aangewezen onderdelen van het bijstellingsdocument, indien het wezenlijke wijzigingen ten opzichte van het meerjarenplan bevat'. Dit is een loos artikel aangezien ProRail een langjarige track record heeft om adviezen en consultatiereacties van belanghebbenden uit het spoorgoederenvervoer terzijde te leggen en te negeren. Welk haakje gaat de Spoorwegwet bieden om het 'ProRail deed een plas en alles bleef zoals het was' te kunnen aanpakken?
- 38) Artikel 7.5 Taken ACM diensten en dienstvoorzieningen:
- a) RailGood zou graag zien dat de ACM de kostenefficiëntie van ProRail inzake de dienstverlening aan het commerciële vervoer (pro)actief mag toetsen en de bevindingen openbaar mag maken en aan aanwijzing aan ProRail moet kunnen geven om kosten te beheersen teneinde tarieven voor de dienstverlening aan commerciële vervoerders niet onderhevig te laten zijn aan kostenopdruk/kostenverhoging. RailGood vraagt aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dit in de nieuwe gemoderniseerde Spoorwegwet op te nemen. Dit is noodzakelijk omdat dit niet vanzelf gaat, ook niet in de reguliere aansturing en monitoring door het ministerie van ProRail.
 - b) Lid 3: 'De Autoriteit Consument en Markt kan in het kader van het onderzoek tevens aan spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en exploitanten van dienstvoorzieningen informatie vragen die nodig is voor het gebruik voor statistische en marktwaarnemingsdoeleinden'. RailGood verzoekt aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om in de gemoderniseerde spoorwegwet op te nemen dat de ACM de statistische en marktwaarnemingsinformatie ook publiceert en waar nuttig ook conclusies en aanbevelingen geeft en de opvolging bewaakt van verbeterpunten die uit statistische en marktwaarnemingsdoeleinden voortvloeien.
- 39) Artikel 7.6: de ex ante goedkeuring door de ACM van de VMT, de *what the market can bear* test voor de extra heffing hebben geen enkel positief effect gehad om vervoerders en intermodale operatoren te beschermen tegen continue kostenstijgingen van het gebruik van het spoor in Nederland en slechte prestaties of wanprestaties van ProRail. Consultatiereacties zijn in de onderste bureaula van de directie verdwenen. Ook hier geldt dat het falende systeem grondig op de schop moet. Het is bizar dat het Nederlandse overheidssysteem gewoon doodleuk een extra heffing er doorheen duwt terwijl bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail en de ACM bekend is dat het spoorgoederenvervoer deze niet kan dragen, dat Duitsland zijn gebruiksvergoeding fors aan het verlagen is voor het spoorgoederenvervoer, de kilometerheffing voor de vrachtwagen wederom wordt uitgesteld door het kabinet én er een klip en klare strategie en beleid op tafel ligt met het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer (brief 19 juni 2018, kenmerk IENW/BSK-2018/124486). Het overheidssysteem verschuilt zich daar onder andere achter de Spoorwegwet. De concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer wordt daarmee nog verder uitgehold. Dat moet stoppen. De wet moet de markt beschermen indien groei van goederenvervoer per spoor en internationale harmonisering een uitgangspunt is. De eerder genoemde maatregelenbrief spoorgoederenvervoer van 19 juni 2018 stelt letterlijk: 'Om het goederenvervoer te stimuleren wil het kabinet de gebruiksvergoeding in de pas laten lopen met die in de buurlanden'.

De positie van het spoorgoederenvervoer moet verbeterd worden, omdat het kostenniveau van dit vervoer ten opzichte van andere modaliteiten in de afgelopen jaren is verslechterd en de omvang in vervoerd tonnage is gestagneerd. Voor de regio's met zeehavens, industriegebieden en inland

terminals in ons land is het spoor nodig om deze efficiënt, veilig en duurzaam met het Europese achterland te verbinden. Spoorwegwet en de lagere wet- en regelgeving moet hiervoor een werkend kader bieden in plaats van dat het overheidssysteem de wet gebruikt om anders te acteren. Macht en tegenmacht in deze moet echt beter worden verankerd in de nieuwe spoorwegwet.

- 40) Artikel 7.18, lid 2: 'De plicht, bedoeld in het tweede lid, is ...'. Hier zit een verkeerde verwijzing.
- 41) Artikel 7.22, lid 3: kan ProRail LOD's opleggen? Ook hier: is het overigens niet beter het woord ProRail te vervangen door spoorbeheerder? Of is het voornemen dat dit alleen ProRail kan zijn en hoe zit dat dan met de lokale spoorbeheerders, zoals de RET?
- 42) In algemene zin heeft RailGood er weinig vertrouwen in dat deze modernisering van de spoorwegwet een concrete bijdrage/basis gaat leveren aan het beschermen van spoorgoederenvervoerders, intermodale operatoren en hun klanten tegen kostenopdruk, inefficiëntie, niet marktgerichte dienstverlening en slechte of mindere prestaties van monopolist ProRail. De status quo van de institutionele driehoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat – ProRail – NS staat erg centraal.
- De modernisering van de Spoorwegwet en de lagere wet- en regelgeving mag en moet zich wat RailGood betreft veel meer richten om commerciële vervoerders en hun klanten beter te beschermen tegen het machtsblok van de institutionele driehoek en voor de ondernemersruimte op het spoor om een concurrerend transportproduct aan de markt te kunnen leveren. Er is structureel onvoldoende tucht van de markt en van de overheid (ACM, ILenT, aansturing ProRail en verantwoording daarover). Macht en tegenmacht zijn uit balans. RailGood vindt het een gemiste kans dat er niet een effectiever kader is gecreëerd om de positie van het commerciële (goederen)vervoer te versterken en de machtspositie van de monopolies in staatseigendom op het spoor in hun macht te beperken. Het is daarbij bijvoorbeeld ook een gemiste kans dat de concept-Spoorwegwet niet is aangescherpt naar aanleiding van de bevindingen van Crisislab (rapport Toevallig non-conform of voorspelbaar ongeschikt? Een onderzoek naar de staat van de infrastructuur voor het spoorgoederenvervoer op de Havenspoorlijn uit september 2020 dat op 5 oktober 2020 aan de Tweede Kamer gestuurd door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, brief kenmerk IENW/BSK-2020/193475) t.o.v. de onderzoeken en inspecties van de ILenT naar de onderhoudsstaat van het spoor.

Tot slot

Namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, SBB Cargo International, Rail Force One, Shunter Tractie, Rail Transport Services, Railport Brabant, Distri Rail en Hupac en Raillogix, vertrouw ik erop een duidelijke consultatiereactie van RailGood op de gemoderniseerde concept Spoorwegwet te hebben gegeven.

Met vriendelijke groet,

Hans-Willem Vroon MSc
Directeur RailGood