

Vergaderjaar 1998–1999

**26 351**

## **Aanpassing van de Spoorwegwet in verband met de uitvoering van richtlijn nr. 96/48/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem (PbEG L 235)**

**Nr. 4**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 16 maart 1999

De vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek naar dit voorstel van wet, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen. Onder het voorbehoud dat de hierin gestelde vragen en gemaakte opmerkingen tijdig zullen zijn beantwoord, acht de commissie het wetsvoorstel genoegzaam voorbereid.

### **Algemeen**

De leden van de VVD-fractie hebben kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Allereerst dringt zich bij deze leden de vraag op of de implementatie van richtlijn 96/48/EG d.d. 23 juli 1996 niet op een minder ingewikkelde wijze kon plaatsvinden. Kan overigens de implementatie tijdig worden afgerond of dreigt een overschrijding van de hiervoor geldende termijn. Zo ja, welke consequenties heeft dit? Hoe staat het met de notificeringen? De leden van de VVD-fractie vragen of de regering van mening dat de bezwaren van de Raad van State voldoende ondervangen zijn door de aangebrachte wijzigingen.

De leden van de VVD-fractie hopen dat de regering deze punten kan verduidelijken en tevens meer in het algemeen, deze regeling, die in elk geval zeer ingewikkeld lijkt, zodanig verduidelijkt en concretiseert dat een zinvolle vervolgbehandeling mogelijk wordt.

De leden van de fractie van D66 hebben met belangstelling kennis genomen van de aanpassing van de spoorwegwet in verband met de uitvoering van richtlijn nr. 96/48/EG van de Raad van de Europese Unie. Deze leden ondersteunen de doelstelling om de verschillende hoge snelheidsnetten van de lidstaten op elkaar af te stemmen. Zij stemmen in met de uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn tot de Europese Economische Ruimte.

De leden van de fracties van RPF en GPV hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. De voorgestelde aanpassing van de Spoorwegwet vloeit voort uit de Europese richtlijn betreffende de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem. De richtlijn zelf is een gevolg van de afspraken op basis van het Verdrag van Maastricht, betreffende de transeuropese

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GL), Van Gijssel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Van Zijl (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GL), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA).  
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GL), De Boer (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Bos (PvdA), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walssem (D66), M. B. Vos (GL), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA), Dijkzma (PvdA).

netwerken. De leden van de fracties van RPF en GPV informeren welke voorstellen tot Europese harmonisering op het gebied van spoorvervoer in de nabije toekomst nog meer zijn te verwachten. Hoe wordt concreet invulling gegeven aan het streven naar transeuropese netwerken wat betreft andere onderdelen van de spoorwegen?

De leden van de fracties van RPF en GPV stellen vast dat Nederland de uiterste implementatiedatum – 1 april 1999 – niet zal halen. Zij informeren waaraan de vertraging is toe te schrijven. Hoe staat het met de implementatie in andere lidstaten van de EER? En is bekend op welke wijze men in andere landen gestalte geeft aan de implementatie?

## **2. De richtlijn**

### *2.1 Systematiek normstelling*

De leden van de fractie van D66 verzoeken het kabinet aan te geven of inmiddels concrete technische normen zijn aangewezen en vastgesteld. Deze leden begrijpen dat de onafhankelijke keuringsinstantie een verklaring mag opstellen die in lidstaten een wettelijk, maar weerlegbaar, vermoeden schept ingeval een lidstaat constateert dat het onderdeel of materieel onveilig is. De leden van de fractie van D66 willen van het kabinet weten of er reden is aan te nemen dat afgegeven verklaringen dat materieel in overeenstemming is met de wettelijke voorschriften vanwege nationale veiligheidsvereisten van lidstaten door voorlopige maatregelen terzijde worden geschoven. Dient in dat geval de toets van de keuringsinstantie voorafgaande aan het afgeven van een verklaring niet te worden aangescherpt? Kan het kabinet in dit verband nader aangeven wat de positie is van de onafhankelijke keuringscommissie?

In de richtlijn is gekozen voor de systematiek van de nieuwe aanpak. De leden van de fracties van RPF en GPV hebben begrepen dat hiermee tot uitdrukking wordt gebracht dat het niet de bedoeling is alle toepasselijke normen volledig Europees te harmoniseren. Zij vragen hoe deze benadering zich verhoudt tot het voorschrift dat moet worden voldaan aan de essentiële eisen. Zal dit in de praktijk niet de facto neerkomen op een volledige harmonisatie?

Een vraag van dezelfde strekking stellen deze leden met betrekking tot de interoperabiliteitsonderdelen. Een dergelijk onderdeel ontstaat doordat er voor het onderdeel of een gedeelte ervan door een technische specificatie inzake interoperabiliteit (TSI) een gedetailleerd voorschrift in de vorm van een interface is gedefinieerd. Hierdoor ontstaat, aldus de memorie van toelichting op pagina 3, «geen ongewenste bemoeienis met de technische ontwikkeling of de gewenste kenmerken van de rest van het onderdeel». Zal deze methode niet leiden tot vergaande harmonisatie en wellicht zelfs tot concentratie van de productie van de belangrijke onderdelen van de hoge-snelheidstreinen?

De leden van de fracties van RPF en GPV verzoeken de regering nader in te gaan op de status van de TSI. Het is duidelijk dat het hele transeuropese hoge-snelheidsspoorwegsysteem moet voldoen aan de zogenaamde essentiële eisen. Uit de toelichting valt af te leiden dat de TSI's onontbeerlijk zijn voor de nadere concretisering van die eisen. De lidstaten zijn verplicht te voldoen aan de essentiële eisen, maar de regering kan intussen wel – zij het onder voorwaarden – een TSI buiten toepassing verklaren. Kan één en ander nader worden toegelicht? Het is de leden van de fracties van RPF en GPV niet duidelijk waaraan moet worden gedacht bij functionele TSI's voor gebruikers. Kan dit aan de hand van enkele voorbeelden worden verduidelijkt?

## 2.2 Onderverdeling transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem

De leden van de VVD-fractie vragen of de Duitse Magnetschwebebahn ook onder deze wettelijke regeling valt, of moet daar te zijner tijd weer een aparte regeling voor komen? Indien dit het geval is, hechten de leden van de VVD-fractie er aan om deze nieuwe techniek van begin af aan bij de regeling te betrekken. Hoe staat het met eventuele afzonderlijke specificaties voor (inter)regionale netten zoals Randstad-rail? Dreigt daarbij juist niet een onvoldoende technische en wellicht ook juridische uniformering? Vallen de door NS beoogde hogesnelheid intercity diensten ook onder de regeling, zo vragen deze leden.

### 2.3.3 Europese specificaties

De leden van de VVD-fractie vragen of de voorgeschreven specificaties Europees geüniformeerd worden eventueel voor groepen landen? Gaat Nederland apart eigen specificaties opstellen? Zo ja, in hoeverre sluiten die aan op bestaande regelgeving en in hoeverre kunnen dan bestaande regels vervallen? De leden van de VVD-fractie stellen dezelfde vragen voor de genoemde «representatieve gemeenschappelijke instantie».

De leden van de VVD-fractie vragen de regering een overzicht te geven van de betrokkenheid van het Nederlands bedrijfsleven bij dit onderwerp, zowel vanuit de industrie, de handel als de transportsector. Welke instanties zijn op dit moment al actief, en welke veranderingen zijn hierbij noodzakelijk?

De leden van de fractie van D66 verzoeken het kabinet nader toe te lichten waarom de lidstaat aan de Europese Commissie moet doorgeven dat een fabrikant ter voldoening aan de essentiële eisen gebruik maakt van andere normen of specificaties. Waarom wordt dit niet aan de fabrikant overgelaten?

### 2.4 Aangemelde instanties

De leden van de VVD-fractie vragen of de «aangemelde instantie» een reeds bestaande instantie zal kunnen zijn, zo ja, welke? Is de aanwijzing als zelfstandig bestuursorgaan in overeenstemming met de meest recente richtlijnen op dit punt? Leidt één en ander tot extra kosten voor het Rijk, en zo ja, hoe worden die gedekt? Kan de betreffende activiteit niet beter onder ministeriële verantwoordelijkheid blijven? Zo nee, is dan privatisering niet meer voor de hand liggend? Welke bestaande accreditatieinstelling of – instellingen zijn bij de onderhavige regeling betrokken, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de fractie van D66 willen van het kabinet weten hoe het toezicht op het functioneren van de aangemelde instanties is geregeld. Deze leden willen voorts graag weten of een periodieke toets in het toezicht is opgenomen om te kunnen bepalen of een aangemelde instantie nog steeds goed functioneert? Overweegt het kabinet aanvullende voorwaarden voor aanmelding op te nemen? De leden van de fractie van D66 verzoeken het kabinet aan te geven welke overwegingen ertoe kunnen leiden om bepaalde op zichzelf geschikte kandidaten niet aan te melden? De leden van de fractie van D66 steunen de gedachte dat de aan te melden instanties in ieder geval moeten voldoen aan criteria die betrekking hebben op integriteit en onafhankelijkheid, vakbekwaamheid en verzekeringsplicht. Kan het kabinet aangeven hoe deze criteria zich verhouden tot het creëren van een Europese en vrije markt voor keuringsactiviteiten waarbij niet uitgesloten is dat de keuringsinstantie die het meest soepel omgaat met de keuringstoets de meeste opdrachten krijgt? Welke garantie voor onafhankelijkheid kan in dit verband worden gegeven en hoe wordt dat gecontroleerd? De leden van de fractie van D66 verzoeken

ken het kabinet aan te geven welke garanties er zijn dat een vrije markt voor keuringsinstituten niet vanzelf leidt tot minimale toetsingskaders.

### **3. Het wetsvoorstel**

#### *3.1 Algemeen*

De leden van de fractie van D66 vragen het kabinet aan te geven of inmiddels bekend is welke instanties zullen worden erkend als aan te melden instanties. Deze leden verzoeken het kabinet om een nadere toelichting op de motivering voor het laten uitvoeren van een publieke taak door een private organisatie omdat anders sprake zou zijn van mogelijke belangenverstremgeling indien de overheid optreedt als aanbestedende dienst. Is er bij de totstandkoming van een vrije markt voor keuringsinstanties niet ook sprake van een zekere vorm van belangenverstremgeling doordat de keuringsinstantie zal proberen aan de wens van de opdrachtgever tegemoet te komen? Wil het kabinet hier op ingaan?

De leden van de fracties van RPF en GPV hebben er kennis van genomen dat in het wetsvoorstel «dynamisch» wordt verwezen naar de richtlijn en naar de nog niet bestaande TSI's. Zij vragen of daarmee ook is gekozen voor een beleidsarme implementatie.

#### *3.2 De aangemelde instantie als (zelfstandig) bestuursorgaan*

De richtlijn verbiedt het om een EG(keurings)verklaring op te stellen zonder dat een aangemelde instantie een onderzoekscertificaat of conformiteitsverklaring heeft afgegeven. Er zijn verschillende opties denkbaar voor de invulling van de aangemelde instantie, die deze certificaten en verklaringen moet afgeven. De regering ziet ervan af deze taak bij de overheid te leggen, terwijl daarvoor naar het oordeel van de leden van de fracties van RPF en GPV toch veel is te zeggen, gelet op het publiekrechtelijk karakter van de taak. Welke kosten, voor extra formatie, zou het naar verwachting met zich meebrengen als de overheid deze taak zelf uitvoert? Dreigt een mogelijke belangenverstremgeling, waarover op bladzijde 9 van de toelichting wordt gesproken, niet evenzeer als een fabrikant met deze taak wordt belast? Hoe gaan andere lidstaten hiermee om?

#### *3.4 Overgangsrecht*

De normen voor de TSI worden uiteraard zodanig gekozen dat bestaande subsystemen niet van ene op de andere dag onbruikbaar worden. Moet uit de memorie van toelichting op dit onderdeel (bladzijde 10) worden afgeleid dat het mogelijk is dat in de TSI normen worden opgenomen, waaraan het huidige materieel niet voldoet, maar waaraan toekomstig materieel wel zou moeten voldoen?

### **Artikel 32g**

De leden van de fracties van RPF en GPV missen in de toelichting op dit artikelonderdeel een passage over de gevolgen ervan voor de taakbelasting van het College van beroep voor het bedrijfsleven. Zij verzoeken de regering daar op in te gaan.

De voorzitter van de commissie,  
Blaauw

De waarnemend griffier van de commissie,  
Floor