

Vergaderjaar 2003–2004

27 482

Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet)

27 216

Aanvulling van de Wet personenvervoer 2000, strekkende tot invoering van een concessiestelsel voor het personenvervoer per trein (Concessiewet personenvervoer per trein)

Nr. 78

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 13 november 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de brief inzake het ontwerp-besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (brief VW03-664).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 november 2003.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Hoopen

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GL), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GL), Halsema (GL), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Hessels (CDA).

1

In hoeverre voldoet de huidige infrastructuur aan de eisen die de algemene maatregel van bestuur stelt? Kan een overzicht worden gegeven van de gedoogsituaties die bij de inwerkingtreding van deze regeling zullen ontstaan?

De eisen die bij amvb worden gesteld, zijn de eisen die thans ook reeds aan de infrastructuur gesteld worden. Er is derhalve geen sprake van gedoogsituaties die ontstaan bij de inwerkingtreding.

Zie ook het antwoord op vraag 5.

Voor de volledigheid zij vermeld dat in dit besluit geen eisen zijn opgenomen ten aanzien van geluid of milieu. Eisen daarover zijn opgenomen in de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder.

2

In hoeverre is het op basis van dit besluit voor derden, zoals gemeenten, mogelijk om de beheerder aansprakelijk te stellen voor tekortkomingen aan het spoor als het gaat om bijvoorbeeld milieu- of geluidseisen?

Indien derden schade oplopen doordat de beheerder zich niet houdt aan de eisen die opgenomen zijn in het besluit, kunnen ze de beheerder aansprakelijk stellen voor de geleden schade. Zoals gemeld bij vraag 1 worden in dit besluit geen eisen zijn gesteld ten aanzien van geluid of milieu.

3

Wordt het hoofdrailnet als gevolg van dit besluit gewijzigd? Zo ja, wat zijn de financiële gevolgen hiervan (gebruikerskosten, gebruiksvergoeding etc.)?

Onder het hoofdrailnet wordt in paragraaf 7 van de Concessiewet verstaan: de spoorvervoerdiensten die als zodanig bij koninklijk besluit zijn aangewezen (artikel 69b lid 1 Concessiewet). Het hoofdrailnet wordt als gevolg van het Besluit spoorweginfrastructuur niet gewijzigd.

4

Waar in de Spoorwegwet, Concessiewet, het Besluit spoorweginfrastructuur of de onderliggende ministeriële regeling worden eisen gesteld aan het rollend materieel?

De eisen voor rollend materieel zijn opgenomen in paragraaf 4 van Hoofdstuk 3 van de Spoorwegwet (de artikelen 36–48), in het Besluit keuring spoorvoertuigen en in de ministeriële regeling behorende bij dit besluit.

5

Welke eisen aan de infrastructuur zijn ten gevolge van het Besluit spoorweginfrastructuur versoepeld, gelijk gebleven of strenger geworden ten opzichte van de bestaande situatie? Kan eenzelfde overzicht worden gegeven van alle eisen aan het rollend materieel?

De eisen, zowel aan de hoofdspoorweginfrastructuur als aan het rollend materieel sluiten aan bij de EU-eisen, de eisen uit het nieuwe COTIF-verdrag en bij de gangbare praktijk in Nederland voor zover deze niet in tegenspraak zijn met de EU- of nieuwe COTIF-eisen. COTIF staat voor Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires. Het is het verdrag van de intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorvervoer waarbij naast de EU-lidstaten ook de meeste kandidaat-

lidstaten zijn aangesloten en enkele Afrikaanse en Aziatische landen, in totaal zo'n 40 staten.

De in de praktijk gehanteerde normbladen, oftewel ontwerpvoorschriften, hebben nu een bij wet- en regelgeving vastgelegde juridische basis gekregen. Er is ten aanzien van de gestelde eisen aan zowel de hoofdspoorweginfrastructuur als het rollend materieel geen wijziging opgetreden ten aanzien van de bestaande situatie.

6

Wat valt precies onder de definitie hoofdspoorweginfrastructuur? Hoe en wanneer wordt bepaald welke lijnen hiertoe behoren?

De definitie van spoorweginfrastructuur is opgenomen in artikel 1 onderdeel c van de Spoorwegwet.

In artikel 2, tweede lid, is voorgeschreven welke spoorwegen als hoofdspoorweg worden aangewezen. Als hoofdspoorwegen zullen aangewezen worden de spoorwegen die thans in beheer zijn bij ProRail, de infrastructuur die in eigendom of beheer is van anderen maar die een onlosmakelijk geheel vormt met deze spoorwegen zoals spoorbruggen en viaducten, alsmede de havenspoorlijn. De hoofdspoorwegen worden bij koninklijk besluit aangewezen en de tekst van dit koninklijk besluit zal voor inwerkingtreding van de Spoorwegwet worden vastgesteld.

Met het begrip hoofdspoorweginfrastructuur wordt bedoeld de spoorweginfrastructuur gelegen op of aan de als hoofdspoorweg aangewezen spoorwegen.

Tram- en metrolijnen plus spoor op bedrijfsterrein en museumlijnen zijn ook spoorwegen in de zin van de wet, maar vallen onder de definitie van lokale spoorwegen of bijzonder spoor.

U heeft in dit verband verder de vraag gesteld of stations bij de hoofdspoorweginfrastructuur horen? Het antwoord daarop is ja, indien ze liggen aan of op hoofdspoorwegen en gezien de definitie van spoorweginfrastructuur in artikel 1, onderdeel c van de Spoorwegwet. Onderdeel c heeft betrekking op de voorzieningen in een station voor het in-, uit- en overstappen van reizigers.

7

Wanneer is de ministeriële regeling als bedoeld in artikel twee van deze algemene maatregel van bestuur gereed? Wanneer wordt deze aan de Tweede Kamer gezonden en hoe wordt de Tweede Kamer betrokken bij de vaststelling ervan?

De ministeriële regeling wordt een paar weken voor inwerkingtreding van de Spoorwegwet door de minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld. Deze kan daarna naar u worden verzonden.

De ministeriële regeling bevat met name technische specificaties die vastgelegd zijn in normbladen, dat zijn ontwerpvoorschriften. De meeste voorschriften zijn vastgesteld door de Union International de Chemin de fer (UIC), de internationale organisatie van spoorwegondernemingen, en het CEN, de internationale organisatie voor het vaststellen van Europese normen. Het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) maakt van deze CEN-normen NEN-EN-normen voor toepassing in Nederland. UIC-fiche 700 bijvoorbeeld, beschrijft de baanvakbelastingklassen. Op een baanvak van klasse C mogen treinen rijden met een maximale aslast van 20 ton en op een baanvak van klasse D een maximale aslast van 22,5 ton. In de ministeriële regeling wordt een opsomming gegeven van de toe te passen normbladen en de omschrijving van enkele technische eisen. Hieronder is van elk een voorbeeld gegeven:

Artikel x

De spoorweginfrastructuur van hoofdspoorwegen voldoet wat betreft de in de linker kolom van de tabel bij dit artikel vermelde aspecten aan de technische eisen uit de daarbij telkens in de rechter kolom vermelde geldende normbladen.

Aspecten

Normbladen

A. Algemene kenmerken

UIC 505-4, 606-1, 704, 710, 712, 714, 715-2, 730-3, 800, 965, 966, 968 en 969.

UIC IF 4/91 en 6/96.

NEN-EN 14 067-1, 2 en 3 (2003), 50 121-1, 2, 4 en 5 (2000), 50 124-1 en 2 (2001), 50 125-2 en 3 (2003) en 50 126 (1999).

NPR-R 9-002 (1998) en 9-004 (2002).

B. Spoorbaan

UIC 700, 703, 716, 718-1, 2, 3 en 4, 719, 720, 721, 722 en 723.

NEN-EN 13 145 (2001), 13 146-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 en 8 (2002), 13 230-1, 2, 3, 4 en 5 (2003), 13 481-1, 2, 3, 4, 5 (2002) en 7 (2003).

NVN-ENV 13 481-6 (2002) en 13 803-1 (2002).

C. Veiligheids- en beschermingsinstallaties

UIC 731, 732, 736, 737-1, 2, 3 en 4, 738, 739, 780, 781 en 790.

NEN-EN 50 128 (2001), 50 129 (2003), 50 159-1 en 2 (2001) en 50 238 (2003).

D. Spoorwegovergang en beveiliging

UIC 760, 761 en 762.

E. Energievoorziening

UIC 600, 603, 605, 606-2, 608, 613, 791, 792, 794 en 794-1.

UIC IF 2/85.

NEN-EN 50 119 (2001), 50 122-1 (1997), 2 (1998), 2 (1998) A1 (2002) en 2 (1998) C1 (2001), 50 123-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7-1, 7-2 en 7-3 (2003), 50 149

(2001), 50 152-1, 2 (1997), 3-2, 3-3 (2001), 50 163 (1995), 50 206-1 (1998), 50 317 (2002), 50 318 (2002), 50 327 (2003), 50 328 (2003) en 50 329 (2003).

NVN-ENV 50 152-3-1 (1998).

F. Telecommunicatie

UIC 757 en 758.

G. Kunstwerken

UIC 717, 717-3, 770, 774-3, 776-1, 2, 3, en 4, 777-1 en 2, 778-1, 2, 3, en 4 en 779-1, 10 en 11.

UIC IF 3/89.

H. Stations

UIC 140 en 741.

Artikel x

Onverminderd artikel x, tabel, onder B, bedraagt de spoorwijdte tussen de binnenkanten van de koppen van de spoorstaven 1435 mm.

8

Waarom wordt de basiskwaliteit niet in deze algemene maatregel van bestuur, maar in een ministeriële regeling vastgelegd?

Opname in een ministeriële regeling is voorzien omdat het technische eisen betreft met een gedetailleerd karakter, die telkens aanpassing behoeven naar mate de TSI's (Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit) voor het conventionele spoor en de voorschriften van het COTIF terzake in werking treden.

In het antwoord op vraag 7 is een aantal voorbeelden gegeven van technische specificaties die veelal zijn vastgelegd in normbladen van internationale organisaties als de UIC.

9

Wordt in de ministeriële regeling over de eisen ten aanzien van de spoorweginfrastructuur ook de zogenaamde «performance», ofwel de kwaliteit, storingsgevoeligheid, etc. van de spoorweginfrastructuur vastgelegd? Zo nee, waarom niet?

In lijn met artikel 6 van de Spoorwegwet worden in de bij het besluit behorende ministeriële regeling regels gesteld ten aanzien van inrichting, uitrusting en technische eigenschappen (basiskwaliteit). Zie tevens antwoord op vraag 7.

Voor wat betreft het tweede deel van uw vraag het volgende.

Met performance wordt bedoeld de mate van betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infrastructuur.

Op basis van artikel 16 van de Spoorwegwet wordt in de beheerconcessie bepaald dat de beheerder er voor zorg draagt dat de hoofdspoorweginfrastructuur in goede staat verkeert en dat deze geschikt is voor het verkeer waarvoor zij bestemd is. Daartoe worden in de beheerconcessie, zoals voorgeschreven in artikel 17, eerste lid van de Spoorwegwet, de relevante prestatie-indicatoren gedefinieerd ten aanzien van beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de infrastructuur, de kwaliteit voor de reiziger, de betrouwbaarheid van de bijsturing en tot slot capaciteitsverdeling. In het beheerplan geeft de infrastructuurbeheerder aan op welke wijze hij invulling geeft aan deze zorgplicht met welke resultaten.

In de systematiek van de nieuwe wetgeving is de relatie tussen de beheerder en de vervoerders leidend: tezamen verzorgen zij het vervoer per spoor. In die relatie geeft de beheerder een netverklaring uit waarin aangegeven wordt welke kwaliteit aan infrastructuur en diensten hij verleent tegen welke prijs. Daarnaast sluit de beheerder toegangsovereenkomsten af met vervoerders over de kwaliteit en capaciteit die in een specifiek jaar geleverd zullen worden en kan hij kaderovereenkomsten afsluiten met vervoerders over meerjarige capaciteit.

Aldus worden in lijn met artikel 59 van de Spoorwegwet afspraken over de kwaliteit die de beheerder – al dan niet situatiespecifiek – biedt, vastgelegd in de toegangsovereenkomst en zijn ze derhalve niet in de ministeriële regeling opgenomen.

10

In hoeverre heeft Nederland aanvullende regels opgesteld?

Nederland heeft de thans in de praktijk gehanteerde eisen voor (alleen) in Nederland gebruikte systemen opgenomen in het besluit, waaronder de eisen in verband met de verschillende generaties van ATB en het tractie-energievoorzieningsstelsel voor 1500 V. Ook de huidige eisen van zichtlijnen bij overwegen zijn opgenomen. Zoals in het antwoord op vraag 5 reeds is aangegeven zijn er echter geen extra eisen opgesteld ten opzichte van de bestaande situatie.

11

Met welk gemiddeld tijdsverloop zullen naar verwachting de technische eisen aangepast worden? Welke eisen worden hierbij gesteld in verband met de handhaafbaarheid?

Een gemiddeld tijdsverloop is niet aan te geven. Het verloop wordt bepaald door de snelheid waarmee de specificaties in internationaal verband vastgesteld worden door de EU en door het COTIF. Nadat een nieuwe technische eis is vastgesteld, kan de wijziging door middel van het vastleggen ervan in een ministeriële regeling snel geschieden.

De eisen zijn zodanig geformuleerd dat door bijvoorbeeld beheerder, keuringinstantie, inspectie of andere handhavers, objectief en eenduidig bepaald kan worden of aan de eisen wordt voldaan.

Zie ook het antwoord op vraag 8

12

Wat is de stand van zaken voor Nederland met betrekking tot de «Technische specificaties inzake Interoperabiliteit (TSI's)? Wanneer zijn de TSI's naar verwachting gereed? Welke problemen kunnen hierbij mogelijk optreden? Ligt Nederland nog op schema of worden er sancties voorzien?

Alle lidstaten, dus ook Nederland, hebben de inventarisatie van in de lidstaat toegepaste systemen die van invloed zijn op de interoperabiliteit van het spoor, aangemeld in Brussel.

De Europese Commissie heeft de TSI's voor hogesnelheidslijnen vastgesteld. Deze HSL-TSI's worden toegepast bij het ontwerp, de aanleg, de ingebruikneming, de herinrichting, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van een subsysteem die in dienst zijn gesteld sinds de publicatiedatum van richtlijn 2001/16/EG, alsmede kwalificaties van, en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat bij de exploitatie betrokken is.

De TSI's voor conventioneel spoor zijn in ontwikkeling. Er is sprake van TSI's met een eerste, tweede en derde prioriteit, waarvan het opstellen achtereenvolgens wordt voorzien in 2004, 2005 en 2006. Het toepassingsgebied van de TSI's voor het conventioneel spoor is nog niet vastgesteld. Deze discussie maakt onderdeel uit van het tweede spoorpakket, zoals dat thans in de Raad en het Europees Parlement in discussie is. In de *concepten* voor de nieuwe richtlijnen in het tweede spoorpakket is opgenomen dat lidstaten zelf het tempo van aanpassing van de infrastructuur aan de interoperabiliteitsrichtlijnen, bepalen.

Nederland heeft in de Spoorwegwet vastgelegd dat de systematiek van de richtlijn, zoals de keuring en toelating van infrastructuur(elementen), van toepassing is op alle hoofdspoorwegen.

Hoe snel de Nederlandse infrastructuur interoperabel zal zijn, is afhankelijk van of de subsystemen waarvoor de TSI's zijn ontwikkeld na de publicatiedatum toegepast moeten worden bij het ontwerp, de aanleg, de ingebruikneming, de herinrichting en/of de vernieuwing van de een (sub)systeem die in dienst wordt gesteld na de publicatiedatum van de betreffende TSI. Bij de implementatie van de TSI's in de Nederlandse regelgeving zal dit nader vastgelegd worden.

Nederland ligt op schema.

14¹

Wanneer zullen de technische eisen inzake het COTIF ontwikkeld zijn?

De technische eisen inzake het nieuwe COTIF dienen gereed te zijn op het moment van inwerkingtreding van het nieuwe COTIF naar verwachting in

¹ In het document van de Tweede Kamer dat het ministerie heeft ontvangen met de vragen over het besluit spoorweginfrastructuur, ontbreekt vraag 13 daarom loopt de telling na 12 door naar 14.

2005. Overigens worden de technische eisen van het nieuwe COTIF en de EU op elkaar afgestemd.

In het oude COTIF-verdrag dat nu nog geldig is en dateert van 9 mei 1980, waren geen technische specificaties vastgelegd. In dat verdrag is door de lidstaten vooral geregeld hoe om te gaan met aansprakelijkheidsvraagstukken, zowel in het personenvervoer als het goederenvervoer. Interoperabiliteitsvraagstukken werden door de spoorwegondernemingen zelf geregeld, onder andere in het kader van de UIC. De aandacht voor de lidstaten voor interoperabiliteit is van de laatste decennia.

15

Welke betekenis hebben het EU-regime en het COTIF-regime voor de verhouding van Nederland met andere landen gezien de ligging van Nederland ten opzichte van andere EU-lidstaten en niet-EU-lidstaten?

De eisen hebben vooral betrekking op de interoperabiliteit en de daarvoor vereiste compatibiliteit tussen infrastructuur en materieel. Gezien de voorgenomen afstemming tussen EU en COTIF (naast de EU-landen ook vele andere landen) is de verwachting dat deze eisen geen gevolgen hebben voor de verhouding van Nederland met andere landen.

16

In hoeverre bestaat de ambitie om de regelgeving ook op bestaande infrastructuur toe te passen?

De onderhavige amvb ook van toepassing op bestaande infrastructuur (zie vraag 1). In hoeverre de nieuwe TSI's van toepassing worden op de bestaande infrastructuur zodat interoperabiliteit gerealiseerd wordt, is onderwerp van discussie binnen de EU in het kader van het tweede spoorpakket (zie vraag 12).

17

Is de regering bereid om de administratieve lastendruk en de kostenverplichtingen voor het bedrijfsleven in verband met de informatieplicht in kaart te brengen?

Ja.

In de besluiten is reeds een kwalitatieve omschrijving opgenomen van de administratieve lastendruk. De vervoerders hebben ook een eigen inventarisatie gemaakt van hun lasten en geconcludeerd dat hun lasten als gevolg van de wet ten opzichte van de nu gangbare praktijk niet substantieel veranderen. Een kwantitatieve bepaling van de administratieve lasten als gevolg van de regelgeving in lijn met de door Actal gehanteerde definitie, wordt thans opgesteld en zal gereed zijn voor de wet in werking treedt.

18

Wat is de omlooptijd van de geldigheid van afgegeven certificaten?

Het door de keuringsinstantie afgegeven goedkeuringscertificaat of certificaat van overeenstemming is niet gebonden aan een omlooptijd van de geldigheid. De geldigheid vervalt:

- Als er in het certificaat daarover voorschriften zijn opgenomen (artikel 9 lid 1);
- Indien na een ernstige beschadiging de infrastructuur niet door de herkeuring komt (artikel 12 en 15);
- Indien de keuringsinstantie vaststelt, dat een onderdeel waarvoor deze instantie een goedkeuringscertificaat als bedoeld in artikel 6 heeft afgegeven, niet langer voldoet aan de bij ministeriële regeling als bedoeld in dat artikel gestelde eisen (artikel 16);

- Bij de definitieve buitengebruikstelling van de betrokken hoofdinfrastructuur (artikel 16).