

Vergaderjaar 2013–2014

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 528

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juli 2014

Tijdens het Algemeen Overleg op 2 oktober 2013 ter voorbereiding van de Transportraad van 19 oktober 2013 werd door de heer Elias (VVD) aandacht gevraagd voor de problematiek van het goederenvervoer bij Venlo en andere grensstations, in het bijzonder waar het de vereiste taalbeheersing betreft (Kamerstuk 21 501-33, nr. 441). Ik heb uw Kamer toegezegd te bezien of de genoemde problematiek binnen Nederland kan worden opgelost. Tijdens het Algemeen Overleg over de Lange Termijn Spoor Agenda (LTSA) van 15 april 2014 heb ik uw Kamer toegezegd u hierover vóór het zomerreces te berichten (Kamerstuk 29 984, nr. 524).

In de LTSA deel 2 is het belang geschetst van een kwaliteitsverbetering van internationale goederenvervoerverbindingen teneinde de aantrekkelijkheid en het concurrentievermogen van het goederenvervoer per spoor te verhogen. Het waar mogelijk wegnemen van belemmeringen aan de landsgrenzen draagt hieraan in belangrijke mate bij.

Voor het goederenvervoer per spoor is onder andere de grensovergang bij Venlo van groot belang. In reactie op de vraag van de heer Elias heb ik de afgelopen maanden, in samenspraak met onder andere ProRail en de goederenvervoersector de situatie te Venlo nader laten onderzoeken. Mijn invalshoek daarbij was om de problematiek rond grensstations en grensbaanvakken zo breed mogelijk op te pakken. De opgave beperkt zich immers tot niet alleen de situatie te Venlo, noch tot alleen de eisen aan de machinist voor wat betreft taalbeheersing. Naast taaleisen leidt toepassing van de huidige wettelijke bepalingen met betrekking tot toelating van materieel en spoorwegondernemingen eveneens tot specifieke problemen op grensbaanvakken.

In deze brief informeer ik uw Kamer over de resultaten van mijn onderzoek en de mogelijkheden om de wetgeving aan te passen teneinde beter tegemoet te komen aan de specifieke situatie van grensbaanvakken.

De voorgestelde maatregelen nemen belemmeringen weg en bevorderen het internationale goederenvervoer per spoor.

Enkele grensstations zijn te bereiken via een grensbaanvak, waarop grotendeels de technische systemen (bijvoorbeeld de beveiliging) van het buurland zijn geïnstalleerd. Op het grensstation Venlo en het emplacement aldaar zijn de Duitse systemen geïnstalleerd (15 kV bovenleiding en PZB beveiliging). Als de machinist vertrouwd is met deze systemen, het materieel er geschikt voor is en de juiste Europese certificaten aanwezig zijn, dan is het veiligheidstechnisch niet noodzakelijk dat in aanvulling daarop alle Nederlandse eisen voor de Nederlandse hoofdspoorwegen van toepassing zijn op het grensbaanvak. Een beperktere set aan eisen, rekening houdend met de specifieke kenmerken van het grensbaanvak, kan in die gevallen volstaan.

Om recht te doen aan de specifieke situatie op het grensbaanvak kom ik in overleg met ProRail en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) tot onderstaande vereenvoudigingen van de nationale vereisten, waarbij mijn streven is dat deze nog dit jaar van kracht kunnen worden.

1. Toelating vervoerder

Op dit moment dient een buitenlandse onderneming die in Nederland tot het eerstvolgende grensstation wil doorrijden nog over een apart Nederlands veiligheidscertificaat (deel B) te beschikken. Bij nota van wijziging op de recente aanpassing van de Spoorwegwet (Kamerstuk 33 904, nr. 6) die nu in uw Kamer ligt, regel ik de mogelijkheid voor toelating van buitenlandse vervoerders zonder een Nederlands certificaat deel B en leg ik een basis voor specifieke toelatingseisen voor grensbaanvakken. Deze mogelijkheid wordt geboden onder bepaalde voorwaarden. Het grensbaanvak moet uitgerust zijn met de buitenlandse systemen. De vervoerder dient over de door het buurland afgegeven certificaten te beschikken, kennis te hebben van het grensbaanvak in Nederland en te borgen dat zijn machinisten deze kennis beheersen. De betreffende spoorwegondernemingen zullen in hun veiligheidsbeheersysteem moeten beschrijven welke maatregelen zij treffen voor een veilige operatie op het baanvak.

2. Toelating materieel

Een locomotief of treinstel moet nu, voordat het toegang krijgt tot het Nederlandse spoor voldoen aan alle eisen die zijn vastgelegd in de Regeling indienststelling spoorvoertuigen. Als de Nederlands beveiliging (ATB) en bovenleiding (1500V) op het grensbaanvak ontbreken, zoals het geval is bij emplacement Venlo dan kan een belangrijk deel van de huidige toelatingseisen komen te vervallen. Mijn streven is om per 1 oktober 2014 in de ministeriële regeling een minimale set aan eisen voor toegang tot emplacement Venlo op te nemen, zodat de ILT een baanvakspecifieke vergunning voor indienststelling kan geven. Uit de analyse van emplacement Venlo blijkt dat voor een optimale beveiliging zowel het Nederlandse als het Duitse beveiligingssysteem in de infrastructuur gewenst zijn. Ik ben nog in overleg met ProRail en ILT om te bezien hoe het treinverkeer op een veilige wijze afgewikkeld kan worden voor de periode dat deze aanpassing nog niet is gerealiseerd. Omdat elk baanvak zijn specifieke kenmerken heeft zal de set van toelatingseisen van geval tot geval opgesteld worden. Voor Venlo streef ik ernaar het toelatingsregime dit jaar aan te passen. Voor de andere grensbaanvakken kunnen in een later stadium gelijksoortige regimes opgesteld worden.

3. Vergunning machinist

De Europese Machinistenrichtlijn 2007/59 introduceert een machinistenvergunning, die geldig is in alle lidstaten. Nederland heeft die vergunning al in 2012 wettelijk ingevoerd. Het probleem is dat Duitsland nog altijd documenten oude stijl afgeeft en deze niet meer in Nederland worden erkend.

Dit probleem lost zich in de loop van dit jaar op. Duitsland is in 2014 begonnen met het verstrekken van vergunningen volgens Europees model en geeft daarbij prioriteit aan machinisten, die op internationale routes rijden. Naast de vergunning ontvangt de machinist van zijn werkgever een bevoegdheidsbewijs, waarin de baanvakspecifieke kennis van de machinist is vastgelegd. Dankzij deze nieuwe, Europese methodiek van vergunningverlening krijgt een buitenlandse machinist toegang tot een grensstation in Nederland als zijn werkgever in het bevoegdheidsbewijs vastlegt, dat hij bekend is met het grensbaanvak. In het veiligheidsbeheersysteem van de onderneming moet dat geborgd zijn.

4. Taal van machinist

De Nederlandse wetgeving en de verordening TSI Operations (2011/765) bepalen dat nationale infrastructuurbeheerders bevoegd zijn te bepalen welke taal in hun land door machinisten en treindienstleiders gesproken moet worden. In Nederland ligt die bevoegdheid bij ProRail. In de Machinistenrichtlijn 2007/59 is vervolgens vastgelegd op welk niveau de betreffende taal moet worden beheerst.

ProRail oordeelt dat het voor de veiligheid op het spoor onwenselijk is dat in haar beheergebied twee verschillende talen worden gesproken. Dit kan bijvoorbeeld tot verwarring leiden bij het geven van aanwijzingen door de treindienstleider aan de machinist. Daarom verlangt ProRail dat een machinist ook op een grensbaanvak in staat is voldoende Nederlands te spreken en te verstaan. Voor wat betreft de beheersing van het Nederlands kan ProRail deze wel toespitsen en beperken tot de goederenbeweging op het betreffende grensbaanvak. ProRail gaat die specifieke taaleis voor de Duitse en Belgische grensbaanvakken nader uitschrijven en de machinist duidelijk maken wat van hem verwacht wordt aan taalvaardigheid. De taaldrempel voor de buitenlandse machinist op het grensbaanvak wordt daarmee verlaagd.

Ook de ILT vindt een aanpassing binnen het vereiste taalniveau op de grensbaanvakken, waarbij met een minder omvangrijke woordenschat kan worden volstaan, een begaanbare weg en zal de door ProRail te ontwikkelen aangepaste taaleis beoordelen.

Bovengenoemde maatregelen bieden een vereenvoudiging van het toelatingsregime tot de grensbaanvakken. Met de voorgenomen maatregelen doe ik mijns inziens recht aan de wens van uw Kamer en geef ik invulling aan de doelen van de LTSA om belemmeringen voor het grensoverschrijdend goederenvervoer zo veel mogelijk weg te nemen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld