

Vergaderjaar 2015–2016

34 474

Wijziging van de Spoorwegwet ter nadere implementatie van richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (PbEU 2004, L 64), ter nadere implementatie van richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PbEU 2008, L 191) en ter nadere implementatie van artikel 55, derde lid, tweede, derde en vijfde alinea, van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343)

Nr. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 5 juli 2016

Inleiding

De regering heeft met belangstelling kennisgenomen van de bevindingen van de leden van de fracties van de VVD, de PvdA, de SP, het CDA en D66 van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, over dit wetsvoorstel en dankt die commissie voor haar spoedige reactie. Bij de beantwoording van de vragen is de volgorde van het verslag aangehouden. Daar waar door de fracties met elkaar verband houdende vragen zijn gesteld, zijn die vragen bij de beantwoording in onderlinge samenhang beantwoord. De regering spreekt de hoop uit dat onderstaande beantwoording bijdraagt aan een spoedige afronding van de behandeling van dit wetsvoorstel.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie en de SP-fractie vroegen hoe het kan dat pas nu blijkt dat de implementatie onvolledig was. Nederland was van oordeel dat er volledig was geïmplementeerd. Ter onderbouwing daarvan is in de memorie van toelichting bij de betreffende implementatiewetsvoorstellen de transponeringstabel opgenomen. Ten aanzien van de volledigheid geldt één uitzondering: bij de oorspronkelijke implementatie in de Nederlandse regelgeving van de artikelen 22 tot en met 25 van de interoperabiliteitsrichtlijn is geen onderscheid gemaakt tussen de in die artikelen geregelde (aanvullende) vergunningen voor spoorvoertuigen die wel (volledig) conform de TSI's zijn en de (aanvullende) vergunningen voor spoorvoertuigen die niet (volledig) conform de TSI's zijn, omdat dat tot zeer ingewikkelde en moeilijk te hanteren bepalingen in de Spoorwegwet zou leiden.¹ De regeling in de Spoorwegwet heeft volgens de regering wel tot het resultaat geleid dat de interoperabiliteitsrichtlijn voorschrijft. De Commissie vindt echter dat bij de implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn dit onderscheid wel is vereist.

De leden van de VVD-fractie vroegen voorts waarom er niet gewacht kan worden met implementatie van deze punten, totdat ook de wijzigingen die samenhangen met het Vierde Spoorpakket geïmplementeerd worden. De leden van de SP-fractie vroegen waarom niet meteen de Interoperabiliteitsrichtlijn (EU) 2016/797 en Spoorwegveiligheidsrichtlijn (EU) 2016/798 uit het Vierde Spoorwegpakket in de Spoorwegwet worden geïmplementeerd. De wijzigingen die samenhangen met de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket moeten uiterlijk 16 juni 2019 zijn geïmplementeerd (artikel 57, eerste lid, van richtlijn (EU) 2016/797 en artikel 33, eerste lid, van richtlijn (EU) 2016/798). De implementatie van deze richtlijnen is omvangrijk en dient zorgvuldig plaats te vinden. Het is daarom niet mogelijk deze implementatie mee te nemen in het voorliggende wetsvoorstel. Bovendien kan het voorliggende wetsvoorstel niet langer wachten. De Europese Commissie is immers inbreukprocedures tegen Nederland gestart en heeft besloten deze inbreuken bij het Hof van Justitie van de Europese Unie aanhangig te maken. Daarom wil de regering het wetsvoorstel dat de inbreuken repareert, zo snel mogelijk in werking laten treden.

De leden van de PvdA-fractie en de CDA-fractie vroegen welke acties Nederland heeft ondernomen om een officiële inbreukprocedure over dit dossier tegen Nederland te voorkomen. De leden van de D66-fractie vroegen hoe en waarom het tot een ingebrekestelling gekomen is. De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom het meer dan een jaar geduurd heeft voordat de Nederlandse regering met een wetsvoorstel op dit onderdeel kwam en waarom het oplossen van het «implementatiegebrek» langer duurt dan aanvankelijk is aangekondigd. Voorts vroegen de leden van de PvdA-fractie welke lessen de Nederlandse regering uit deze casus trekt. Nederland is vanwege de incorrecte omzetting van beide richtlijnen door de Europese Commissie in gebreke gesteld. De regering heeft hiertoe onderzocht op welke wijze de betreffende regelgeving het beste kon worden gerepareerd. Daarbij speelde een rol dat bij de oorspronkelijke implementatie van de richtlijnen, zoals eerder toegelicht, bewust een andere afweging is gemaakt en de Nederlandse regering ervan overtuigd was dat de richtlijn volledig was geïmplementeerd. In de inbreukprocedures heeft de regering de Europese Commissie toegezegd de gebreken te repareren door het wijzigen van de betreffende regelgeving. Ten behoeve van een overzichtelijk en efficiënt wetgevingsproces, heeft de regering vervolgens in de zomer van 2015 besloten de reparatie

¹ Kamerstukken II 2009/10, 32 289, nr. 3

van de interoperabiliteitsrichtlijn en de spoorwegveiligheidsrichtlijn te bundelen in één wetsvoorstel. De uitwerking van dit wetsvoorstel heeft langer geduurd dan oorspronkelijk was voorzien. De reden hiervoor is dat in eerste instantie werd gedacht dat het wetsvoorstel grotere gevolgen voor de uitvoering en praktijk zou hebben dan nu het geval blijkt te zijn. De interne afstemming en de afstemming met de ILT heeft hierbij voor vertraging gezorgd. De omzetting zal de Europese Commissie te lang hebben geduurd, waarna ze heeft besloten de inbreuk nu voor het Hof te brengen. De Nederlandse regering tracht dergelijke procedures te voorkomen door richtlijnen zorgvuldig en tijdig te implementeren en waar nodig tijdig in overleg te treden met de Europese Commissie over eventuele onduidelijkheden.

Ook vroegen de leden van de PvdA-fractie welke consequenties het niet voldoen aan de richtlijnen voor Nederland heeft. De Europese Commissie is immers inbreukprocedures tegen Nederland gestart en heeft besloten deze inbreuken voor het Hof van Justitie van de Europese Unie te brengen. Het Hof zal de inbreuk beoordelen naar de situatie twee maanden na het uitbrengen van het met redenen omkleed advies van de Commissie. Dat is respectievelijk 26 november 2014 voor de interoperabiliteitsrichtlijn en 23 december 2015 voor de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Omdat de wetgeving die de inbreuken repareert op die data nog niet in werking is getreden, zal het Hof Nederland kunnen veroordelen. Als een lidstaat door het Hof veroordeeld wordt moet het zo spoedig mogelijk alle maatregelen treffen om het arrest van het Hof uit te voeren. In dit geval betekent het dat de wetgeving die de inbreuken opheft, zo spoedig mogelijk in werking moet treden.

Voorts vroegen de leden van de PvdA-fractie of het niet voldoen aan de richtlijnen voor Nederland tot financiële of andere sancties leiden en, zo ja, welke schade Nederland als gevolg daarvan lijdt. Het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie bepaalt dat zo spoedig mogelijk maatregelen moeten worden getroffen om een arrest van het Hof uit te voeren.

Wanneer Nederland dit naar het oordeel van de Europese Commissie niet spoedig genoeg doet, kan de Europese Commissie op grond van artikel 260, tweede lid, van het verdrag de inbreuken opnieuw voor het Hof brengen en ditmaal een dwangsom en een boete vorderen. Financiële sancties komen daarom pas aan de orde bij een eventuele vervolprocedure.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of de Nederlandse regering zich ervan verzekerd heeft dat met deze aanpassingen de richtlijnen volledig zijn geïmplementeerd en, indien dat niet zo is, welke onderdelen nog niet zijn geïmplementeerd, en waarom zijn deze onderdelen niet geïmplementeerd. De regering heeft de eisen aan de omzetting van deze richtlijnbevestigingen zorgvuldig bestudeerd en is ervan overtuigd dat met het wetsvoorstel de richtlijnen volledig en correct worden geïmplementeerd.

Voorts vroegen de leden van de PvdA-fractie hoe het onderhavige wetsvoorstel zich verhoudt tot de aanbevelingen van de parlementaire enquêtecommissie Fyra. Zij noemen hierbij dat de enquêtecommissie voorstellen doet op hetzelfde terrein als het wetsvoorstel (bevoegdheden Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de verhouding van de ILT tot het Europese Spoorwegagentschap (ERA)) en vroegen of de richting van de aanbevelingen dezelfde is als die van dit wetsvoorstel. Zoals bij de aanbieding van het wetsvoorstel is aangegeven² moet het voorliggende wetsvoorstel los worden gezien van de opvolging van de aanbevelingen

² Kamerstukken II 2015–16, 34 474, nr. 5

van de enquêtecommissie. Het wetsvoorstel is bedoeld om de door de Europese Commissie gesignaleerde onvolkomenheden in de Spoorwegwet op te lossen en het Nederlandse en Europese wettelijk kader beter op elkaar aan te laten sluiten. Het wetsvoorstel heeft geen invloed op de wijze waarop opvolging wordt gegeven aan de aanbevelingen van de enquêtecommissie waarover uw Kamer is geïnformeerd via de kabinetsreactie op de parlementaire enquête Fyra³.

De leden van de PvdA-fractie vroegen voorts of de regering de inzet om te borgen dat toekomstige toelatingsprocedures in lijn zijn met de aanbevelingen van de enquêtecommissie verwacht waar te kunnen maken. Over de opvolging van de aanbevelingen van de enquêtecommissie is uw Kamer geïnformeerd door middel van voornoemde kabinetsreactie, de beantwoording van de feitelijke vragen⁴ en het gevoerde debat.

Interoperabiliteitsrichtlijn

De leden van de VVD-fractie vroegen hoe de (aanvullende) vergunningen voor treinen die volledig volgens de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI's) zijn gebouwd en treinen die niet volledig volgens deze TSI's zijn gebouwd precies van elkaar verschillen. De leden van de D66-fractie verzochten de regering toe te lichten hoe de verschillende vergunningen inhoudelijk van elkaar verschillen en wanneer welke vergunning vereist is. Met het voorliggende wetsvoorstel ontstaan vier typen vergunningen voor indienststelling:

- Een (eerste) vergunning voor indienststelling voor een TSI-conform spoorvoertuig
- Een aanvullende vergunning voor indienststelling voor een TSI-conform spoorvoertuig
- Een (eerste) vergunning voor indienststelling voor een niet-TSI-conform spoorvoertuig
- Een aanvullende vergunning voor indienststelling voor een niet-TSI-conform spoorvoertuig.

Indien een spoorvoertuig nog in geen enkele lidstaat is toegelaten is een eerste vergunning voor indienststelling nodig. Indien het spoorvoertuig al wel in een lidstaat is toegelaten is alleen een aanvullende vergunning voor indienststelling nodig als er toegang wordt gevraagd in een andere lidstaat. Bij de eerste vergunning voor indienststelling wordt gekeken naar zowel de Europese eisen als de nationale eisen van de lidstaat waarvoor de vergunning wordt aangevraagd. Bij een aanvullende vergunning voor indienststelling wordt alleen nog gekeken naar de nationale eisen van de lidstaat waarop de aanvraag zich richt.

Het onderscheid tussen TSI-conforme en niet-TSI-conforme spoorvoertuigen zit in de mate waarin het spoorvoertuig voldoet aan alle relevante TSI's die op het ogenblik van indienststelling van kracht zijn. Indien aan alle relevante TSI's wordt voldaan is het spoorvoertuig TSI-conform. Deze conformiteit moet voor elk subsysteem (bijvoorbeeld «besturing en seingeving» of «rollend materieel») worden aangetoond met een EG-keuringsverklaring. Indien niet aan alle relevante TSI's wordt voldaan is het spoorvoertuig niet TSI-conform. Dat is niet ongebruikelijk, mede doordat de TSI's de afgelopen jaren volop in ontwikkeling zijn geweest en dat er vanwege de verenigbaarheid met de infrastructuur specifieke nationale eisen worden gesteld aan het materieel. Voor de niet-TSI-conforme subsystemen van deze spoorvoertuigen moet worden voldaan aan nationale technische voorschriften ter vervanging van de TSI's. Tot dusver was het expliciete onderscheid tussen TSI-conforme en niet-TSI-conforme spoorvoertuigen in de Nederlandse regelgeving niet gemaakt.

³ Kamerstukken II 2015–16, 33 678, nr. 16

⁴ Kamerstukken II 2015–16, 33 678, nr. 17

De reden hiervoor is dat dat tot zeer ingewikkelde en moeilijk te hanteren bepalingen in de Spoorwegwet zou leiden⁵. Beide typen spoorvoertuigen moeten namelijk ook voldoen aan eisen ter verenigbaarheid met de infrastructuur. Hiermee ontstaat – ook voor TSI-conforme spoorvoertuigen – een eisenpakket dat uit zowel Europese als nationale eisen bestaat.

De leden van de VVD-fractie vroegen of met de technische pijler van het Vierde Spoorpakket het verschil tussen een vergunning voor indienststelling en een aanvullende vergunning voor indienststelling wordt gehandhaafd. Met de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket wordt de verantwoordelijkheidsverdeling bij voertuigtoelating veranderd. De vergunningverlening van spoorvoertuigen die in meerdere landen worden toegelaten zal onder verantwoordelijkheid van het Europese Spoorwegagentschap (ERA) plaatsvinden. De ERA zal hierbij een «vergunning om een voertuig in de handel te brengen» afgeven. De beoordeling of die vergunning kan worden afgegeven wordt door de ERA gedaan, waarbij de ERA naar verwachting een beroep zal doen op de nationale veiligheidsinstanties van de landen waar de aanvraag zich op richt. Om deze vergunning te krijgen dient het spoorvoertuig te voldoen aan de toepasselijke TSI's en nationale voorschriften van het gebruiksgebied van de betreffende lidstaten. Dat is daarmee vergelijkbaar met de huidige vergunning voor indienststelling, die ook voor een beperkt gebruiksgebied wordt afgegeven. Indien de aanvrager het gebruiksgebied wil uitbreiden zal ook moeten worden voldaan aan de nationale voorschriften die gelden in de gevraagde uitbreiding van het gebruiksgebied. Dat is daarmee vergelijkbaar met de huidige aanvullende vergunning voor indienststelling.

Voorts vroegen de leden van de VVD-fractie of met deze wijziging de rol en/of bevoegdheden van de ILT op enigerlei wijze verandert en of er met deze implementatie niet toch sprake van inperking van de nationale bevoegdheden bij de vergunningverlening. Voorts vroegen de leden van de VVD-fractie of deze wijzigingen nog invloed hebben op de veranderingen die bij de ILT worden doorgevoerd naar aanleiding van de parlementaire enquête Fyra. Ook de leden van de CDA-fractie vroegen of de bevoegdheden van de ILT door deze wetswijziging in specifieke gevallen beperkt worden en gaven aan dat een inperking van nationale bevoegdheden bij de vergunningverlening ongewenst is. De leden van de D66-fractie verzochten de regering toe te lichten in hoeverre de ILT bevoegd is aanvullende informatie, risicoanalyses en tests te eisen van de aanvrager en verzochten de regering inzichtelijk te maken in hoeverre met deze implementatie sprake is van de inperking van nationale bevoegdheden bij de vergunningverlening. Uit de implementatie volgt geen inperking van nationale bevoegdheden. Het wetsvoorstel herstelt slechts de door de Commissie gesignaleerde onvolkomenheden in de implementatie. Met artikel 36a, eerste lid, van het voorliggende wetsvoorstel krijgt de ILT expliciet de bevoegdheid om – ter verlening van een aanvullende vergunning voor indienststelling – aanvullende informatie, risicoanalyses en tests te eisen. Deze bevoegdheid is een implementatie van de artikelen 23, vijfde lid, en 25, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn en dient als waarborging voor de compatibiliteit met de infrastructuur. Ter verlening van een (eerste) vergunning voor indienststelling geldt de expliciete bevoegdheid om aanvullende informatie, risicoanalyses en tests te eisen, niet. Wel geeft (en gaf) artikel 4:2, tweede lid, van de Awb, de ILT de bevoegdheid de aanvrager alle gegevens en bescheiden te laten verschaffen die het bevoegd gezag nodig heeft om de aanvraag te kunnen beoordelen en waarover de aanvrager redelijkerwijs de beschikking kan krijgen. Het voorliggende wetsvoorstel wijzigt de bevoegdheden van de

⁵ Kamerstukken II 2009/10, 32 289, nr. 3

ILT bij een (eerste) vergunning voor indienststelling niet. Daarmee is het wettelijk kader op dit punt ook niet gewijzigd ten opzichte van de vergunningverlening van de Fyra (V250). Conform de uitgangspunten zoals verwoord in de eerdergenoemde kabinetsreactie kiest de ILT bij de toelating voor een andere rolopvatting.

De leden van de SP-fractie merken op dat de parlementaire enquêtecommissie Fyra heeft geconstateerd dat de ILT bij toelating van de Fyra-treinen alleen op papier heeft gecontroleerd of het spoorvoertuig aan de gestelde eisen voldeed en vragen zich af in hoeverre dit anders was geweest wanneer de Interoperabiliteitsrichtlijn ten aanzien van de indienststelling van een spoorvoertuig reeds in de wetgeving was opgenomen. De interoperabiliteitsrichtlijn was ten tijde van de vergunningverlening van de Fyra (V250) reeds in Nederlandse regelgeving opgenomen. De Europese Commissie heeft nu geoordeeld dat dit niet op alle onderdelen volledig juist is geweest. Dat wordt met dit wetsvoorstel hersteld. De wijzigingen hebben evenwel geen gevolgen voor de technische voorschriften waaraan spoorvoertuigen moeten voldoen of de wijze waarop dat wordt beoordeeld.

De leden van de SP-fractie vroegen een nadere toelichting op de artikelen 36, eerste lid, en 36b, eerste lid, omdat het de leden niet duidelijk is waar de verbodsbepalingen precies op zien. De regering heeft bij de formulering van de betrokken artikellieden het advies van de Raad van State terzake opgevolgd. Dat advies was de bepalingen uit de richtlijn in beginsel letterlijk over te nemen en daarvan alleen af te wijken als daarvoor concrete redenen bestaan. Artikel 36, eerste lid, bevat het verbod zonder vergunning respectievelijk zonder aanvullende vergunning TSI-conforme spoorvoertuigen in dienst te stellen. Van dit verbod kan ontheffing worden verleend. Artikel 36b, eerste lid bevat het verbod zonder vergunning respectievelijk zonder aanvullende vergunning een niet-TSI-conform spoorvoertuig in dienst te stellen. Ook van dit verbod kan ontheffing worden verleend.

De leden van de CDA-fractie hebben geconstateerd dat ook een inspanningsverplichting voor de infrastructuurbeheerder om ervoor te zorgen dat eventuele tests van treinen plaatsvinden binnen drie maanden na aanvraag van de vergunningen wordt geïmplementeerd en vroegen of met betrokkenen is overlegd of en hoe de tests van treinen tijdig gedaan kunnen worden. Daarover is met ProRail overleg gevoerd. Zoals in de memorie van toelichting terzake al is aangegeven moeten voor de uitvoering van de tests treinpaden en capaciteit worden aangevraagd. Normaliter lukt het toestaan daarvan binnen drie maanden.

De leden van de D66-fractie verzochten de regering toe te lichten waaruit de procedure voor de vergunningsaanvraag en -verlening bestaat. De procedure voor vergunningverlening bestaat uit verschillende stappen. Kort samengevat beoordeelt een keuringinstantie of de subsystemen van het spoorvoertuig aan de geldende technische specificaties voldoen. Hiervoor worden verklaringen van conformiteit afgegeven. Een vergunningaanvrager bundelt deze informatie tot een informatiedossier dat wordt ingediend bij de vergunningverlenende instantie (in Nederland de ILT). De ILT beoordeelt deze vergunningsaanvraag, waarbij de uitgangspunten worden gehanteerd zoals verwoord in de eerdergenoemde kabinetsreactie, en geeft – als aan alle eisen is voldaan – een (aanvullende) vergunning voor indienststelling af.

Spoorwegveiligheidsrichtlijn

De leden van de VVD-fractie vroegen om duidelijkheid ten aanzien van de nu ook in de wet vastgelegde termijn uit de spoorwegveiligheidsrichtlijn, waarbij de ILT binnen vier maanden een besluit moet nemen over vergunningaanvragen voor toelating van treinen op het Nederlandse spoor en de termijn van acht weken, zoals is vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht (Awb). De leden van de PvdA-fractie vroegen of de huidige termijn van acht weken waarbinnen de ILT tot op heden besluiten neemt in de praktijk wel gehandhaafd blijft of dat de termijn van vier maanden straks de leidraad wordt. De ILT heeft aangegeven dat in de praktijk aan de termijn van acht weken wordt voldaan.

Richtlijn tot instelling van één Europese spoorwegruimte

De leden van de SP-fractie vroegen waarom artikel 71a in de Spoorwegwet is opgenomen en niet in de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt. Naar hun oordeel horen deze onderwerpen niet thuis in de Spoorwegwet. De in artikel 71a Spoorwegwet opgenomen onderwerpen kunnen worden gezien als institutionele eisen aan de leden van de Autoriteit Consument en Markt (ACM), die daarom in de Instellingswet ACM geregeld zouden moeten worden. Er is echter voor gekozen om uitsluitend de – institutionele – eisen die ACM-breed gelden, in die wet op te nemen en om de specifieke eisen voor de spoorsector in de sectorwetgeving, derhalve de Spoorwegwet, op te nemen. Dit doet aan de kenbaarheid van die eisen niets af, noch aan de naleving daarvan.

Advisering en consultatie

De ILT is na toetsing van het wetsvoorstel tot de conclusie is gekomen dat de nadere implementatie haar taken bemoeilijkt, omdat de voorgescreven richtlijnen voor de processen verschillen van die in de Awb. De leden van de VVD-fractie, de CDA-fractie en de D66-fractie vroegen daarom hoe de ILT wordt geacht hiermee om te gaan. De leden van de PvdA-fractie vroegen toe te lichten waarom het bemoeilijken van de taak van de ILT rechtstreeks voortvloeit uit de implementatie van deze richtlijnen en in hoeverre dat in de toekomst is te veranderen. De ILT heeft in de toetsing aangegeven dat de wijzigingen de uitvoering door de ILT bemoeilijken. Dit ontstaat vooral doordat er onduidelijkheid bestaat over hetgeen is bedoeld in de wet en de vele verwijzingen naar de achterliggende richtlijnen. De Raad van State adviseerde om de bepalingen uit de richtlijn in beginsel letterlijk over te nemen en daarvan alleen af te wijken als daarvoor concrete redenen bestaan. De regering heeft dit advies overgenomen en het wetsvoorstel dienovereenkomstig gewijzigd. Voorts heeft de ILT aangegeven dat het afwijken van de termijn voor de in het wetsvoorstel genoemde besluiten ertoe leidt dat er voor de besluiten die de ILT neemt nu twee stelsels gelden: de Awb en de specifieke afwijkingen daarvan die in het wetsvoorstel genoemd worden. Gelet op de regeling uit de richtlijnen, de door Nederland gedane toezeggingen en de stappen die de Europese Commissie heeft ondernomen, ziet de regering geen ruimte voor een andere regeling dan die in het wetsvoorstel is opgenomen.

De ILT heeft aangegeven dat in de praktijk aan de termijn van acht weken wordt voldaan. Er worden dan ook geen uitvoeringsproblemen verwacht.

De leden van de SP-fractie, de CDA-fractie en de D66-fractie vroegen of de branche is geconsulteerd en, zo ja, wat de resultaten daarvan waren. Aangezien het één-op-één-implementatie betreft heeft geen internetconsultatie plaatsgevonden. De punten uit het wetsvoorstel die de beheerder raken zijn voorgelegd aan ProRail. Het betreft de inspanningsverplichting

van de beheerder mee te werken aan de tests en de verplichting er zorg voor te dragen dat de hoofdspoorweginfrastructuur altijd overeenkomstig de geldende technische specificaties inzake interoperabiliteit wordt beheerd.

Wat betreft de inspanningsverplichting heeft ProRail meegedeeld, zoals ook in de memorie van toelichting bij de betrokken verplichting is opgenomen, dat voor de uitvoering van de tests treinpaden en capaciteit moet worden aangevraagd. Normaliter lukt het toestaan daarvan binnen drie maanden. Het wordt echter ingewikkelder en tijdrovender als bepaalde tests in buitendienststelling van de spoorweg moeten plaatsvinden, bijvoorbeeld als de baanapparatuur uit moet staan of er zeep op het spoor moet worden gesmeerd voor remtesten.

Wat de verplichting betreft er zorg voor te dragen dat de hoofdspoorweginfrastructuur altijd overeenkomstig de geldende technische specificaties inzake interoperabiliteit wordt beheerd, heeft ProRail er op gewezen dat terzake in de interoperabiliteitsrichtlijn is bepaald: *«De subsystemen stemmen overeenkomstig deze richtlijn met de op het moment van inwerkingtreding, vernieuwing of verbetering geldende TSI's overeen; deze conformiteit blijft tijdens het gebruik van elk subsysteem ononderbroken gehandhaafd»* en dat dus altijd moet worden gekeken naar de TSI ten tijde van de aanleg of vernieuwing. Ter verduidelijking en overeenkomstig het advies van de Raad van State wordt nu door middel van een nota van wijziging beter aangesloten bij de betrokken tekst in de interoperabiliteitsrichtlijn.

Artikel 36 en ministeriële regeling

De leden van de VVD-fractie en de D66-fractie vroegen of er al meer duidelijkheid is over de noodzaak van nadere regels aangaande het onderscheid tussen TSI-conforme en niet-TSI-conforme spoorvoertuigen. Het onderscheid tussen beide typen spoorvoertuigen zal worden uitgewerkt met een wijziging van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen. De voorschriften in deze regeling zullen worden gecategoriseerd naar de beide categorieën spoorvoertuigen. Deze wijziging heeft een beoogde inwerkingtreding gelijktijdig met het voorliggende wetsvoorstel.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema