

36 807

Regels over de aanleg, het beheer, de toegang tot spoorwegen en tot dienstvoorzieningen, en het veilige gebruik van spoorwegen (Spoorwegwet 20..)

Nr. 5

VERSLAG
Vastgesteld 27 februari 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave	blz.
Algemeen	2
Inleiding	3
Aanleiding en doel modernisering	4
Aanleiding voor de modernisering	4
Ontwikkelingen in het spoorvervoer	4
Aanleidingen in de regelgeving	5
Doel en reikwijdte van het wetsvoorstel	5
Relatie met andere wetten	6
Uitgangspunten en belangrijkste wijzigingen	6
Ontwerpprincipes	6
Alle spoorwegen in één wet	7
Hoofdpijnen in de wet; details op een lager niveau	7
Aansluiting bij EU-regelgeving	9
Navolgbare toedeling van verantwoordelijkheden	9
Toedeling van verantwoordelijkheden	10
Verantwoordelijkheid voor de spoorweginfrastructuur	10
Gebruiksfuncties spoorwegen	10
Gebruiksfuncties	11
Naar acht gebruiksfuncties	11
De acht gebruiksfuncties in relatie tot de Europese regelgeving	11
Vergunningverlenende en uitvoerende organisaties	12
Toegang tot de spoorweginfrastructuur	12
Spoorweginfrastructuur capaciteitsverdeling, gebruiksvergoeding en heffingen	12
Spoorwegveiligheid	13

Nationale veiligheidsinstantie	13
Nationale eisen aan spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen	14
Machinisten	14
Toezicht, handhaving en rechtsbescherming	14
Handhavingsarrangement	14
Effecten en lasten van het wetsvoorstel	14
Effecten voor de spoorwegsector; regeldruk	14
Privacy	15
Uitvoerbaarheidstoetsen	15
Inleiding	15
Handhaafbaarheids-, uitvoerings- en fraudebestendigheidstoets	
ILT	16
Uitvoerbaarheidstoets ProRail	16
Internetconsultatie	16
Overgangsrecht en inwerkingtreding	16
Artikelsgewijze toelichting	17
Hoofdstuk 2 Toegang tot de spoorweginfrastructuur	17
Hoofdstuk 3 Spoorwegveiligheid	17
Hoofdstuk 4 Technische eisen aan spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen	17
Hoofdstuk 7 Toezicht, handhaving en overige bepalingen	17
Hoofdstuk 8 Wijziging van andere wetten	17

Algemeen

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel «Spoorwegwet 20...». Zij onderschrijven de noodzaak om de verouderde en versnipperde regelgeving te moderniseren en te stroomlijnen. Echter, deze leden hebben grote zorgen over de gekozen vormgeving als kaderwet en de daarmee gepaard gaande beperking van de parlementaire controle. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel tot modernisering van de Spoorwegwet. Zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel over de herziening van de Spoorwegwet. Deze leden hebben over het voorliggende wetsvoorstel vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel tot modernisering van de Spoorwegwet. Het voorstel brengt de huidige Spoorwegwet, de Wet lokaal spoor en diverse onderliggende besluiten samen in één nieuw wettelijk stelsel. De wet bevat de hoofdlijnen, terwijl een belangrijk deel van de nadere uitwerking plaatsvindt in lagere regelgeving. Deze leden onderschrijven het belang van een overzichtelijk, toekomstbestendig en Europees aansluitend stelsel. Tegelijkertijd constateren deze leden dat veel inhoudelijke keuzes nog volgen. Daarover hebben de leden verschillende vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben enkele vragen.

De leden van de Groep Markuszower hebben kennisgenomen van de beleidsbrieven over het wetsvoorstel «Spoorwegwet 20...» en willen de regering nog enkele vragen voorleggen.

Inleiding

De leden van de VVD-fractie onderschrijven het belang van een toekomst-bestendig, overzichtelijk en Europees consistent juridisch kader voor het spoor. Tegelijkertijd hechten deze leden aan een goede uitvoerbaarheid, beperking van regeldruk, heldere verantwoordelijkheden en voldoende ruimte voor innovatie en groei van het personen- en goederenvervoer per spoor. Daarbij vinden zij het van belang dat vervoerders duidelijkheid en handelingszekerheid ervaren ten opzichte van de huidige situatie.

De leden van de VVD-fractie constateren dat verschillende betrokken partijen – waaronder de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de Autoriteit Consument en Markt (ACM), ProRail, het Interprovinciaal Overleg (IPO), Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteiten (DOVA), decentrale overheden en de Raad voor Accreditatie – evenals deelnemers aan de consultatie nog vragen hebben bij het wetsvoorstel. Juist deze partijen zullen met de nieuwe wetgeving moeten werken. In de memorie van toelichting lezen deze leden dat op onderdelen verduidelijkingen zijn aangebracht en dat nadere invulling volgt in lagere wet- en regelgeving, bijvoorbeeld bij de indeling van het spoorwegenet. Daarmee blijft op sommige punten voorlopig nog onzekerheid bestaan. Deze leden vragen daarom of de regering heeft vastgesteld of betrokken partijen zelf vinden dat hun vragen, behoudens punten die nog in lagere regelgeving worden uitgewerkt, voldoende zijn geadresseerd en hun zorgen voor dit moment zijn weggenomen.

Daarnaast merken de leden van de VVD-fractie op dat op meerdere plaatsen wordt verwezen naar nadere uitwerking in lagere wet- en regelgeving. Hoewel het wetsvoorstel grotendeels ziet op implementatie en harmonisatie van Europese regelgeving, hebben deze leden zorgen over de gefaseerde en mogelijk gefragmenteerde ontwikkeling van het wettelijke kader. Hierdoor ontbreekt voor betrokken partijen momenteel het volledige overzicht, wat het lastiger kan maken om bijvoorbeeld Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheid-toetsen (HUF-toetsen) volledig uit te voeren of als stakeholder een integrale reactie te geven. Ook vragen deze leden in hoeverre het parlement het geheel van wet- en regelgeving op deze wijze nog goed kan overzien en controleren.

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of het juist is dat de Europese Commissie een inbreukprocedure tegen Nederland heeft ingesteld omdat de huidige Spoorwegwet sinds 2015 niet volledig voldoet aan de Europese spoorregelgeving. Zij vragen toe te lichten welke bezwaren de Commissie heeft of had tegen de huidige wetgeving, waarom deze situatie is ontstaan en wat de huidige stand van deze procedure is. Indien de procedure nog loopt, vragen deze leden tevens waarom deze al geruime tijd voortduurt. Voorts vragen zij of het voorliggende wetsvoorstel alle door de Commissie geuite bezwaren wegneemt en of de regering hierover bevestiging van de Commissie heeft ontvangen. Indien dat niet het geval is, vernemen deze leden graag welke punten nog openstaan en op welke wijze de regering voornemens is deze alsnog op te lossen.

Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie naar de stand van zaken van de uitvoering van de motie Veltman (Kamerstuk 36 563, nr. 11) over kaderovereenkomsten voor meerjarige toegangszekerheid en investeringen op het spoor. Zij vragen wanneer de Kamer de voorstellen hiertoe kan verwachten. In dat kader vragen deze leden tevens of het juist is dat ProRail inmiddels een (concept)analyse met oplossingsrichtingen heeft opgesteld en dat deze op het ministerie beschikbaar is. Zo ja, wanneer zal

de regering deze analyse met de Kamer delen, welke vervolgstappen worden voorzien en welke tijdlijn wordt daarbij gehanteerd?

Ten slotte vragen de leden van de VVD-fractie of het juist is dat in de analyse van ProRail wordt geconcludeerd dat de huidige nationale regels mogelijk onvoldoende ruimte laten voor effectieve kaderovereenkomsten, onder meer omdat vervoer onder de HRN-concessie een groot deel van de capaciteit reserveert. Indien dit het geval is, vragen deze leden hoe de regering hiertegen aankijkt en welke maatregelen zij voornemens is te nemen. Tevens vragen deze leden waarom in het voorliggende wetsvoorstel niet reeds is voorzien in een regime dat het sluiten van dergelijke kaderovereenkomsten mogelijk maakt en of de regering bereid is het wetsvoorstel op dit punt alsnog aan te passen. Indien dat het geval is, vernemen deze leden graag wanneer een dergelijke aanpassing aan de Kamer kan worden voorgelegd.

Aanleiding en doel modernisering

Aanleiding voor de modernisering

De leden van de VVD-fractie vragen de regering welke concrete knelpunten uit de evaluatie van 2008 met dit wetsvoorstel worden opgelost. Kan de regering toelichten op welke punten de voorgestelde wijzigingen bijdragen aan het wegnemen van de destijds gesignaleerde problemen?

Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie welke knelpunten uit de evaluatie van 2008 nog blijven bestaan. Kan de regering aangeven waarom deze punten niet met het voorliggende wetsvoorstel worden opgelost en of er voor deze knelpunten andere oplossingen worden voorzien?

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie welke punten die door gebruikers in de evaluatie zijn aangedragen niet zijn meegenomen in deze modernisering. Kan de regering toelichten om welke punten het gaat en waarom ervoor is gekozen deze niet in het wetsvoorstel op te nemen?

Ontwikkelingen in het spoorvervoer

De leden van de VVD-fractie steunen het versterken van internationale verbindingen en het spoorgoederenvervoer. Zij vragen de regering hoe dit wetsvoorstel bijdraagt aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland als logistieke hub. Kan de regering een beschouwende toelichting geven op de wijze waarop de voorgestelde maatregelen bijdragen aan een efficiënter en concurrerender logistiek systeem, mede in het licht van de positie van Nederland binnen Europese goederenstromen?

Daarnaast vragen deze leden of de nieuwe indeling in gebruiksfuncties leidt tot snellere besluitvorming bij capaciteitsuitbreiding op het spoor. Kan de regering toelichten in hoeverre deze systematiek bijdraagt aan een efficiënter besluitvormingsproces en welke effecten zij verwacht voor toekomstige uitbreidingen van spoorcapaciteit?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie voorzien voor de komende tijd belangrijke ontwikkelingen in het spoorvervoer. Zowel op het vlak van de aanleg van nieuwe spoorlijnen als ook ten aanzien van het onderhoud liggen er grote opgaven. Het nieuwe kabinet heeft in het regeerakkoord ook ambities uitgesproken. Graag ontvangen deze leden een geactualiseerde blik van de regering ten aanzien van de ontwikkelingen in het spoorvervoer. Ziet de regering in het licht van de actuele ontwikkelingen

nog verdere aanpassingen aan de spoorweg gerelateerde wetgeving? Zo ja, welke?

Aanleidingen in de regelgeving

De leden van de VVD-fractie vragen de regering in hoeverre met dit wetsvoorstel daadwerkelijk sprake is van een één-op-één implementatie van de Europese regelgeving. Kan de regering toelichten op welke punten de nationale wetgeving volledig aansluit bij de Europese regels en waar Nederland eventueel nog afwijkt van het Europese kader?

Daarnaast vragen deze leden of de regering voorbeelden kan geven van nationale koppen die met dit wetsvoorstel worden geschrapt. Blijven er na inwerkingtreding van dit voorstel nog nationale koppen bestaan, of is het de verwachting dat dergelijke aanvullende nationale regels in de toekomst alsnog worden ingevoerd? Kan de regering hier nader op ingaan?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie stellen dat de regering verwijst in de memorie van toelichting naar de Europese regelgeving en het feit dat de Nederlandse spoorwetgeving op dit moment niet voldoet aan de Europese regelgeving. Deze leden ontvangen graag een verdere doorkijk van de regering over de ontwikkelingen op Europees vlak ten aanzien van wetgeving op het gebied van het spoor. Verwacht de regering dat er de komende tijd verdere wijzigingen nodig zijn van de Nederlandse spoorwetgeving? Zo ja, welke verdere veranderingen verwacht de regering de komende jaren?

Doel en reikwijdte van het wetsvoorstel

De leden van de VVD-fractie vragen de regering hoe wordt geborgd dat de wet voldoende flexibel blijft om technologische innovaties mogelijk te maken, zoals het European Rail Traffic Management System (ERTMS), automatische treinbesturing en verdere digitalisering van het spoor. Kan de regering toelichten op welke wijze de voorgestelde wettelijke systematiek ruimte biedt voor toekomstige technologische ontwikkelingen en implementaties?

Daarnaast vragen deze leden in hoeverre de regering verwacht dat vervoerders, die investeren in voldoende locomotieven en ander rollend materieel, de transitie naar een ERTMS-spoornet volledig en goed kunnen maken en doorstaan met hun organisatie en materieel. Kan de regering ingaan op de mate waarin vervoerders hierop voorbereid zijn en welke ondersteuning of randvoorwaarden nodig zijn om deze transitie succesvol te laten verlopen?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie stellen dat in reactie op het advies van de Afdeling Advisering van de Raad van State de regering aangeeft dat ten aanzien van de niet actief beveiligde overwegen het daarop ziende wetsvoorstel niet is ingediend. Dit begrijpen deze leden. Toch zijn deze leden benieuwd of in het voorliggende wetsvoorstel hier niet alsnog een bepaling over had moeten worden opgenomen omdat er nog steeds niet actief beveiligde overwegen zijn. Graag ontvangen deze leden hier een reactie op van de regering.

De leden van de CDA-fractie lezen dat het wetsvoorstel de hoofdlijnen vastlegt en dat veel nadere uitwerking plaatsvindt in een algemene maatregel van bestuur en een ministeriële regeling. De leden vragen of het wetsvoorstel goed kan worden beoordeeld zolang die lagere regelgeving nog niet bekend is.

Deze leden vernemen graag welke onderwerpen precies in de algemene maatregel van bestuur worden geregeld en welke in de ministeriële regeling worden uitgewerkt. Wanneer wordt deze lagere regelgeving in

consultatie gebracht? Deze leden vragen de regering of zij bereid is een voorhangprocedure toe te passen bij de lagere regelgeving, zodat de Kamer vooraf kan worden betrokken bij belangrijke inhoudelijke keuzes. De leden vragen voorts wat de gevolgen zijn als het wetsvoorstel eerder in werking treedt dan de bijbehorende lagere regelgeving. Kan dit leiden tot uitvoeringsvragen of onduidelijkheid in de praktijk? Deze leden vernemen daarnaast graag hoe wordt geborgd dat de lagere regelgeving binnen de kaders van de wet blijft en geen materiële keuzes bevat die niet reeds in het wetsvoorstel zijn voorzien.

Relatie met andere wetten

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie stellen dat in het nader rapport door de regering wordt aangegeven dat de Wet sturing en verantwoording ProRail b.v. niet bij het voorliggende wetsvoorstel is betrokken omdat dit wetsvoorstel door de Tweede Kamer controversieel verklaard was. Nu er een nieuw kabinet aangetreden is, is dit niet meer aan de orde. Daarom zouden deze leden graag willen weten hoe in de nabije toekomst deze wet betrokken wordt bij het voorliggende wetsvoorstel.

Uitgangspunten en belangrijkste wijzigingen

De leden van de Groep Markuszower maken zich zorgen over de kwaliteit van NS en ProRail in combinatie met de alsmaar stijgende ticketprijzen voor reizigers. Deze leden vragen of het wetsvoorstel er voor zal zorgen dat er meer invloed uitgeoefend kan worden op NS en/of ProRail, bijvoorbeeld wanneer zij slecht presteren, en of er meer controle en invloed uitgeoefend kan worden op de alsmaar stijgende prijs van de treinkaartjes.

De leden van de Groep Markuszower vragen de regering of de implementatie van dit wetsvoorstel ervoor zal zorgen dat Nederland verder gaat dan EU-eisen voorschrijven en zo ja, op welke aspecten dit gebeurt, op welke wijze deze overschrijding van de minimumeisen dan inhoudelijk plaatsvindt en waarom een overschrijding van die minimumeisen noodzakelijk is.

De leden van de Groep Markuszower lezen dat de huidige indeling van spoorwegen niet goed aansluit op Europese regimes. Dit baart deze leden zorgen. Zij willen graag weten wat dit concreet inhoudt of dit ook betekent de Europese Unie straks, grotendeels, beslist over de invulling van ons spoor en zo ja, wat dit zegt over de toekomst van ons spoor.

De leden van de Groep Markuszower stellen dat modernisering van de Spoorwegwet van grote waarde kan zijn. Deze leden willen weten op welke terreinen de grootste winst geboekt kan worden door het gemoderniseerde wetsvoorstel aan te nemen en te implementeren.

De leden van de Groep Markuszower stellen vast dat treinkaartjes alsmaar duurder worden. Derhalve zou een oplossing kunnen zijn om te werken aan eventuele concurrentie op het spoor. Deze leden willen graag weten of dit wetsvoorstel (buitenlandse) concurrentie, of iedere andere vorm van mededinging, beïnvloedt en zo ja, op welke wijze en wat daarbij het standpunt van de regering is.

Ontwerpprincipes

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of zij kan toelichten hoe het uitgangspunt van «beperkte nieuwe eisen voor de sector» in de praktijk wordt gemonitord. Kan de regering aangeven op welke wijze

wordt gevolgd of de invoering van deze wet daadwerkelijk niet leidt tot extra verplichtingen of lasten voor betrokken partijen, en hoe hierover wordt gerapporteerd?

Alle spoorwegen in één wet

De leden van de VVD-fractie begrijpen de wens tot verdere harmonisatie. Zij vragen de regering of deze integratie leidt tot extra lasten voor tram- en metrospoorbeheerders. Kan de regering toelichten in hoeverre deze partijen te maken krijgen met aanvullende verplichtingen, administratieve lasten of aanpassingen in hun bedrijfsvoering als gevolg van dit wetsvoorstel?

Daarnaast vragen deze leden hoe maatwerk wordt geborgd voor historische spoorwegen. Kan de regering toelichten op welke wijze rekening wordt gehouden met de specifieke kenmerken en omstandigheden van deze sector bij de toepassing van de voorgestelde regels?

Hoofdpijnen in de wet; details op een lager niveau

De leden van de D66-fractie constateren dat het wetsvoorstel 79 delegatiebepalingen bevat. Kan de regering nader toelichten waarom ervoor is gekozen om zaken die de kern van het spoorbeleid raken, zoals boetehoogtes en de beheerconcessie, volledig naar lagere regelgeving te verschuiven?

Deze leden vragen de regering waarom de huidige voorhangprocedures zijn geschrapt. Hoe rijmt de regering dit met de wens van deze Kamer voor meer grip op kaderwetgeving? Is de regering bereid voor cruciale onderwerpen als de beheerconcessie en boetehoogtes alsnog een voorhangbepaling op te nemen?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering hoe de parlementaire betrokkenheid wordt gewaarborgd wanneer implementatie in toemende mate plaatsvindt via ministeriële regelingen. Deze leden wijzen in dit verband ook op de zorgen die zij hebben geuit over de partiële HUF-toetsing en het voornemen om reacties uit consultaties mee te nemen bij het opstellen van lagere regelgeving. Kan de regering toelichten hoe wordt geborgd dat de Kamer voldoende zicht en invloed houdt op deze gedelegeerde regelgeving?

Daarnaast vragen deze leden of er sprake is van delegatie die mogelijk spanning oplevert met het primaat van de wetgever. In het wetsvoorstel is geen voorhangbepaling opgenomen voor gedelegeerde regelgeving, terwijl in de huidige regelgeving rondom spoorwegen wel verschillende voorhangbepalingen zijn opgenomen. Kan de regering aangeven waarom ervoor is gekozen deze bepalingen niet te bestendigen? In het bijzonder vragen deze leden waarom artikel 2.29, tweede lid, geen voorhangbepaling bevat, terwijl het huidige artikel 61 die wel kent. Is de regering bereid om deze voorhangbepalingen alsnog in het wetsvoorstel op te nemen?

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie welke onderwerpen precies in lagere regelgeving zullen worden geregeld. Wanneer verwacht de regering dat deze lagere regelgeving in consultatie gaat en wanneer zal de Kamer hierover worden geïnformeerd? Wat zijn de gevolgen voor het verdere wetgevingsproces indien de Kamer zou besluiten te wachten met de verdere behandeling van het wetsvoorstel totdat de lagere regelgeving beschikbaar is?

Daarnaast vragen deze leden wanneer de regering verwacht meer duidelijkheid te kunnen geven over de indeling van spoorwegen die de regering op grond van het wetsvoorstel moet maken, onder meer in categorieën van gebruiksfuncties en in de indeling tussen rijksspoor-

wegen en decentrale spoorwegen. Op welke wijze wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

De leden van de VVD-fractie vragen waarom in artikel 1.11, eerste lid, is bepaald dat de Minister een dienst van zijn ministerie moet aanwijzen als Nationale Veiligheidsinstantie (NVi), terwijl reeds bekend is dat de ILT deze rol zal vervullen. Kan de regering toelichten waarom er niet voor is gekozen om in het wetsvoorstel zelf vast te leggen dat de ILT de NVi is? Tot slot merken deze leden op dat in de transponeringstabel van de interoperabiliteitsrichtlijn wordt aangegeven dat artikel 26, eerste lid, eerste en tweede volzin wordt geïmplementeerd via artikel 4.18, eerste lid, van het wetsvoorstel en via een ministeriële regeling op grond van artikel 4.18, zevende lid. Artikel 4.18, zevende lid, lijkt echter geen delegatiebepaling te bevatten. Kan de regering nader toelichten hoe deze implementatie precies is vormgegeven?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie begrijpen dat er mede in het licht van het adequaat kunnen inspelen op nieuwe (Europese) ontwikkelingen voor gekozen is om niet alles op wetsniveau te regelen, maar om verdere uitwerking van de kaderwet te vervatten in een AMvB en een ministeriële regeling. Voor deze leden is het echter wel relevant om – voordat de Kamer een besluit neemt over de voorliggende wet – beschikking te hebben over de inhoud van de lagere regelgeving. Deze leden vragen daarom wanneer de AMvB en ministeriële regeling gereed zijn? Kan de regering toezeggen dat deze regelingen voorafgaand aan de verdere behandeling van het wetsvoorstel aan de Kamer worden gestuurd, zodat de Kamer de inhoud kan betrekken bij de verdere behandeling?

In het verlengde hiervan vragen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie aandacht voor de spanning tussen enerzijds flexibiliteit in de regelgeving en anderzijds het goed borgen van de rol van het parlement bij de wijziging van regelgeving. De aan het woord zijnde leden constateren dat het voorliggende wetsvoorstel 79 delegatiebepalingen bevat, maar dat er geen enkele voorhangprocedure in de wet zit. Dit betreft ook de delegatiebepalingen die nieuw zijn ten opzichte van de huidige wetgeving. Deze leden zouden graag een nadere motivering van de regering ontvangen waarom bij geen enkele delegatiebepaling een voorhangprocedure in het wetsvoorstel is opgenomen. Zo wijzen deze leden op het feit dat er ook bepalingen zijn waar in de huidige wetgeving wel een delegatiebepaling zit en waarbij deze in het voorliggende wetsvoorstel worden geschrapt (artikel 2.29, lid 2). Graag een nadere toelichting van de regering hierop.

De leden van de SGP-fractie zetten vraagtekens bij de mate waarin de regelgeving gedelegeerd wordt naar lagere regelgeving, in aansluiting op de opmerkingen van Raad van State hierbij. Deze leden ontvangen graag een overzicht van bepalingen en normen die in de huidige situatie op wetsniveau of algemene maatregelen van bestuur-niveau (AMvB) zijn vastgelegd, maar in het voorliggende voorstel naar lagere regelgeving worden gedelegeerd.

De leden van de SGP-fractie horen graag of de regering bereid is een voorhangbepaling op te nemen voor de AMvB met betrekking tot onder meer de toewijzing van gebruiksfuncties, de capaciteitsverdeling en spoorwegveiligheid.

Aansluiting bij EU-regelgeving

De leden van de D66-fractie vragen of de regering kan toelichten hoe deze wet de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket voltooit en op welke wijze dit concreet bijdraagt aan een «single European railway area».

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of er onderdelen zijn waar Nederland bewust afwijkt van of aanvullingen doet op de Europese regelgeving in vergelijking met andere lidstaten. Kan de regering toelichten of in alle gevallen sprake is van een één-op-één implementatie, of dat er nationale keuzes zijn gemaakt die verder gaan dan de Europese verplichtingen? Indien er afwijkingen bestaan, vragen deze leden of deze bijdragen aan een verbetering voor gebruikers van het spoor, of dat er mogelijk sprake is van aanvullende beperkingen – zogenoemde nationale koppen – die een concurrentiebeperkend effect kunnen hebben voor Nederlandse vervoerders of vervoerders op het Nederlandse spoor.

Daarnaast vragen deze leden in hoeverre de verwachting is dat Nederland en andere lidstaten qua timing, mijlpalen en voortgang met elkaar in de pas lopen bij de invoering van onder meer het European Rail Traffic Management System (ERTMS), automatische treinbesturing en verdere digitalisering van het spoor. Kan de regering toelichten of hiermee daadwerkelijk een uniform Europees spoornetwerk onder gelijke omstandigheden wordt gerealiseerd, of dat er gedurende het proces – en mogelijk ook in de eindsituatie – een zekere mate van een «lappendeken» tussen lidstaten zal blijven bestaan?

Tot slot vragen deze leden of dergelijke verschillen gevolgen kunnen hebben voor het grensoverschrijdend spoorverkeer. Kan de regering toelichten in hoeverre eventuele verschillen in implementatie, tempo of technische systemen van invloed kunnen zijn op de efficiëntie, betrouwbaarheid en concurrentiepositie van internationaal spoorvervoer?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hechten veel waarde aan een kwalitatief goed, frequent en betaalbaar Europees spoorwegnetwerk. Deze leden hebben zorgen over het feit dat de ambities er wel zijn, maar dat aangekondigde verbeteringen vaak lang op zich laten wachten. Deze leden vragen daarom in welke zin het voorliggende wetsvoorstel bijdraagt aan het behalen van de ambities die zowel de Europese Commissie als de Nederlandse regering heeft op dit vlak? Kan de regering hierbij ook ingaan op de vraag hoe de spoorwegwetgeving in onze buurlanden geregeld is en of deze ook gemoderniseerd worden, zodat er sprake is van betere samenwerking tussen EU-lidstaten om het grensoverschrijdende spoorvervoer op korte termijn verder te verbeteren? In dit kader vragen deze leden ook aandacht voor het feit dat er nog steeds geen Europees treinticketsysteem is. Draagt dit wetsvoorstel volgens de regering ook bij aan het bevorderen van dit voor treinreizigers belangrijke systeem? Zo nee, ziet de regering mogelijkheden om in het voorliggende wetsvoorstel hier ook nadere regels over toe te voegen?

Navolgbare toedeling van verantwoordelijkheden

De leden van de VVD-fractie steunen in beginsel de ontkoppeling van gebruik en verantwoordelijkheid, maar hebben hierover nog enkele vragen. Zij vragen de regering toe te lichten welke praktische gevolgen deze wijziging heeft voor ProRail en voor decentrale spoorbeheerders. Kan de regering aangeven op welke wijze deze partijen hun taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden in de praktijk zien veranderen? Daarnaast vragen deze leden of er voldoende duidelijkheid bestaat over de systeemverantwoordelijkheid en wat deze in de praktijk precies inhoudt. Eén van de deelnemers aan de internetconsultatie merkte op dat

de beschrijving van de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te beperkt zou zijn. Kan de regering hier nader op ingaan en toelichten hoe deze systeemverantwoordelijkheid wordt ingevuld?

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie of er scenario's denkbaar zijn waarin verantwoordelijkheden in de toekomst alsnog verschuiven. Kan de regering toelichten onder welke omstandigheden dit zou kunnen gebeuren en hoe in dat geval de verdeling van taken en verantwoordelijkheden wordt geborgd?

De leden van de CDA-fractie lezen in de memorie van toelichting dat het wetsvoorstel geen wijziging beoogt aan te brengen in het huidige gebruik van spoorwegen en evenmin in de verdeling van bestuurlijke verantwoordelijkheden. Deze leden vragen hoe dit juridisch is geborgd.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kan bevestigen dat vervoerders, beheerders en decentrale overheden in de praktijk geen verschuiving van bevoegdheden of verplichtingen zullen ervaren. Deze leden vernemen graag hoe wordt omgegaan met eventuele toekomstige wijzigingen in de indeling van verantwoordelijkheden en welke rol de Kamer daarbij heeft.

Toedeling van verantwoordelijkheden

De leden van de VVD-fractie vragen de regering hoe wordt geborgd dat bij gemengd gebruik van spoor – bijvoorbeeld door militair vervoer, goederenvervoer en stedelijk vervoer – geen onduidelijkheid ontstaat over verantwoordelijkheden. Kan de regering toelichten hoe in dergelijke situaties de verdeling van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden wordt vastgesteld en hoe eventuele overlap of onduidelijkheid wordt voorkomen?

Daarnaast vragen deze leden of de huidige governance-structuur voldoende robuust is om toekomstige schaalvergroting op te vangen. Kan de regering toelichten in hoeverre het voorgestelde systeem bestand is tegen verdere groei van het spoorvervoer en toenemende complexiteit in het gebruik van de infrastructuur?

Verantwoordelijkheid voor de spoorweginfrastructuur

De leden van de CDA-fractie lezen dat in de memorie van toelichting wordt ingegaan op ontwikkelingen in het personenvervoer per spoor. Deze leden vragen welke concrete beleidsdoelen de regering voor ogen heeft voor de verdere ontwikkeling van het personenvervoer. Deze leden vragen of de regering voornemens is bepaalde beleidsdoelen expliciet te verankeren in wet of lagere regelgeving, of dat de regering deze primair in beleidsdocumenten en concessieafspraken wil vastleggen, en welke afweging daarbij wordt gemaakt.

Gebruiksfuncties spoorwegen

De leden van de CDA-fractie constateren dat het wetsvoorstel acht gebruiksfuncties introduceert. De gebruiksfunctie bepaalt welke regels van toepassing zijn op een bepaald spoor. Deze leden vragen waarom is gekozen voor acht functies en welke afwegingen daarbij zijn gemaakt.

De leden van de CDA-fractie vragen of is onderzocht of een minder gedifferentieerde indeling mogelijk zou zijn geweest. Deze leden vernemen graag hoe wordt beoordeeld of de gekozen indeling in de praktijk werkbaar en overzichtelijk is. Deze leden vragen tevens hoe de

Kamer en betrokken partijen worden betrokken bij de indeling van spoorwegen in een gebruiksfunctie en bij eventuele latere aanpassingen daarvan.

Gebruiksfuncties

De leden van de VVD-fractie vragen de regering waarom is gekozen voor een indeling in acht gebruiksfuncties. Kan de regering toelichten op welke wijze deze indeling een verbetering vormt ten opzichte van de huidige systematiek?

Daarnaast merken deze leden op dat de nieuwe indeling beter aansluit bij de Europese systematiek. Zij vragen echter of deze indeling ook daadwerkelijk voordelen biedt voor de gebruikers van het spoor, zoals vervoerders en beheerders. Kan de regering toelichten hoe deze partijen tegen de voorgestelde indeling aankijken en of zij deze wijziging als een verbetering ervaren?

Naar acht gebruiksfuncties

De leden van de D66-fractie vragen om een nadere toelichting op de praktische uitvoerbaarheid van de acht gebruiksfuncties. Hoe wordt voorkomen dat de ontkoppeling van governance en gebruik op korte termijn leidt tot juridische onduidelijkheid voor vervoerders die over verschillende soorten spoor rijden? Kan de regering bevestigen dat de indeling in gebruiksfuncties niet zal leiden tot extra nationale «koppen» op Europese regelgeving? Hoe borgt de regering dat de indeling in gebruiksfuncties flexibel genoeg is voor innovaties zoals Automatic Train Operation (ATO)? En hoe wordt voorkomen dat de ontkoppeling van governance en gebruik leidt tot een ondoorzichtige lappendeken van regels voor grensoverschrijdende vervoerders?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of zij de economische en juridische gevolgen van de indeling in acht gebruiksfuncties nader kan toelichten. In het bijzonder vragen deze leden welke gevolgen deze nieuwe systematiek heeft voor huidige gebruikers van het spoor en hoe hun positie in de bestaande situatie – «as is» – door deze indeling wordt beïnvloed.

Daarnaast vragen deze leden of de voorgestelde indeling daadwerkelijk leidt tot vereenvoudiging van het systeem. Kan de regering toelichten of deze vereenvoudiging ook in de praktijk merkbaar zal zijn voor gebruikers van het spoor, zoals vervoerders en beheerders?

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie hoe de rechtszekerheid wordt gewaarborgd bij een eventuele herindeling van een spoorweg. Kan de regering toelichten hoe wordt voorkomen dat gebruikers geconfronteerd worden met onduidelijkheid over waar zij in de toekomst wel of niet kunnen opereren en of betrokken partijen voldoende inzicht hebben in de gevolgen van dergelijke wijzigingen?

De acht gebruiksfuncties in relatie tot de Europese regelgeving

De leden van de CDA-fractie lezen dat het wetsvoorstel zo is ingericht dat Europese wijzigingen sneller via lagere regelgeving kunnen worden doorgevoerd. De leden vragen hoe wordt geborgd dat de Kamer tijdig wordt geïnformeerd over nieuwe Europese regels en over de wijze waarop deze nationaal worden geïmplementeerd.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de Kamer wordt betrokken bij beleidsmatige keuzes die binnen de Europese kaders mogelijk zijn. De leden vragen daarnaast hoe wordt voorkomen dat

belangrijke inhoudelijke wijzigingen uitsluitend via lagere regelgeving plaatsvinden zonder parlementaire betrokkenheid.

Vergunningverlenende en uitvoerende organisaties

De leden van de CDA-fractie begrijpen dat in de praktijk situaties kunnen ontstaan waarin tijdelijke vergunningen nodig zijn, bijvoorbeeld bij de ombouw van materieel of bij verplaatsing van treinen. Deze leden vragen hoe in de lagere regelgeving wordt geborgd dat dit soort tijdelijke situaties werkbaar blijft geregeld.

De leden van de CDA-fractie lezen dat verschillende typen sporen op elkaar aansluiten en dat de status van een spoor bepalend is voor de toepasselijke regels. Deze leden vragen hoe juridisch helder wordt vastgelegd welke regels gelden op aansluitende sporen. Zij vernemen graag welke juridische status digitale kaartlagen krijgen, indien deze worden gebruikt om de status van spoor vast te leggen. Deze leden vragen voorts of knelpunten uit de huidige regelgeving, zoals rond het seinenboek, in het kader van deze modernisering worden gezien en zo ja, hoe.

Toegang tot de spoorweginfrastructuur

De leden van de VVD-fractie vragen de regering hoe non-discriminatoire toegang tot het spoor concreet wordt geborgd. Kan de regering toelichten welke waarborgen en procedures worden toegepast om te voorkomen dat bepaalde vervoerders worden bevoordeeld of benadeeld bij de toegang tot spoorcapaciteit? Daarnaast vragen deze leden hoe wordt toegezien op de naleving van deze principes en welke rol de toezichthouder daarbij vervult.

Spoorweginfrastructuur capaciteitsverdeling, gebruiksvergoeding en heffingen

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of de capaciteitsverdeling onder het voorgestelde stelsel transparanter wordt dan in de huidige situatie. Kan de regering toelichten op welke wijze de nieuwe systematiek bijdraagt aan meer inzichtelijkheid en voorspelbaarheid voor gebruikers van het spoor?

Daarnaast vragen deze leden of de ACM over voldoende instrumenten beschikt om effectief toezicht te houden op de capaciteitsverdeling. Kan de regering toelichten welke bevoegdheden de ACM heeft om in te grijpen wanneer de verdeling van capaciteit niet in lijn is met de geldende regels?

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie hoe wordt voorkomen dat spoorcapaciteit op grote schaal wordt gereserveerd zonder dat deze daadwerkelijk wordt benut. Kan de regering toelichten welke mechanismen worden toegepast om zogenoemde «overreservering» tegen te gaan, bijvoorbeeld situaties waarin capaciteit wordt vastgelegd zonder concreet gebruik – vergelijkbaar met het reserveren van ligstoelen bij zwembaden of op stranden zonder deze daadwerkelijk te gebruiken? Ten slotte vragen deze leden hoe de toenemende behoefte van defensie aan spoorcapaciteit binnen dit systeem wordt ingepast. Kan de regering toelichten of deze behoefte mogelijk verstorend kan werken voor andere gebruikers van het spoor en of hier reeds concrete beelden of scenario's voor bestaan? Daarnaast vragen deze leden of huidige gebruikers van het spoor hierover zijn geïnformeerd en of zij de gelegenheid hebben gehad om aan te geven welke gevolgen dit mogelijk heeft voor hun bedrijfsvoering.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de verdeling van spoorcapaciteit plaatsvindt op basis van het Besluit capaciteitsverdeling en dat binnen dat stelsel verschillende vormen van vervoer een bepaalde positie hebben bij de prioritering van capaciteit. Deze leden lezen dat momenteel wordt gewerkt aan een wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling in verband met prioritering van militair vervoer. Zij vragen waarom ervoor is gekozen deze wijziging nu te beperken tot defensievervoer. Zijn er volgens de regering ook signalen dat de regels voor andere vormen van vervoer, zoals concessievervoer of open toegang, aanpassing behoeven?

Deze leden vernemen graag hoe het huidige systeem in de praktijk functioneert. Hoe wordt omgegaan met situaties waarin capaciteit wordt gereserveerd maar uiteindelijk niet volledig wordt benut? Welke mogelijkheden bestaan er om in zulke gevallen capaciteit opnieuw beschikbaar te stellen?

De leden van de CDA-fractie lezen dat artikel 2.29, tweede lid, de mogelijkheid biedt om bij algemene maatregel van bestuur regels te stellen over capaciteitsverdeling. Artikel 2.31, derde lid, biedt ruimte om nadere regels te stellen over kaderovereenkomsten. Deze leden vragen hoe de regering voornemens is deze bepalingen toe te passen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag hoe de regering de rol van kaderovereenkomsten ziet binnen het Nederlandse stelsel van capaciteitsverdeling. Welke ruimte bestaat er binnen het huidige en voorgestelde kader om bij de prioritering rekening te houden met dergelijke overeenkomsten? Deze leden vragen welke voorwaarden de regering noodzakelijk acht om kaderovereenkomsten uitvoerbaar en juridisch houdbaar vorm te geven. Worden bij de verdere uitwerking ervaringen uit andere Europese lidstaten betrokken?

Tot slot vragen de leden van de CDA-fractie hoe bij conflicterende capaciteitsaanvragen wordt gehandeld. Wordt eerst ingezet op coördinatie en het passend maken van aanvragen voordat wordt overgegaan tot een overbelastverklaring? Hoe verhoudt dit zich tot de systematiek van Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte?

Spoorwegveiligheid

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of de beoogde harmonisatie leidt tot een vermindering van controles, in het bijzonder van zogenoemde dubbele controles. Kan de regering toelichten in hoeverre de voorgestelde systematiek bijdraagt aan het voorkomen van overlap in toezicht en inspecties, en welke voordelen dit naar verwachting oplevert voor gebruikers van het spoor?

De leden van de SGP-fractie constateren dat er een behoefte blijft aan een duidelijkere rolverdeling en een veiligheidsnorm voor het aanpakken van Niet Actief Beveiligde Overwegen. Het traject met betrekking tot het voorliggende wetsvoorstel loopt al enkele jaren. Waarom heeft de regering er niet voor gekozen deze regelgeving in het voorliggende voorstel op te nemen? Is de regering bereid dit alsnog te doen? Zo nee, waarom niet?

Nationale Veiligheidsinstantie

De leden van de D66-fractie vragen waarom de regering ervoor kiest om de aanwijzing van de NVi via een ministerieel besluit te laten verlopen (art. 1.11), terwijl reeds vaststaat dat dit de ILT zal zijn. Waarom wordt de ILT niet direct in de wet als NVi aangewezen, om de onafhankelijke positionering wettelijk te verankeren?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hechten veel waarde aan een onafhankelijke veiligheidsinstantie. Uit de stukken komt naar voren dat de ILT zal worden aangewezen als NVi. Het is hierbij, zoals ook de Afdeling Advisering van de Raad van State in haar advies aangeeft, van belang dat de ILT in voldoende mate onafhankelijk is van de Minister. De regering heeft dit in de memorie van toelichting aangescherpt en nader toegelicht. Deze leden zijn benieuwd of de plannen die er zijn om de rijksinspecties verder onafhankelijk te maken nog invloed hebben op het verder borgen van de onafhankelijke rol van de ILT als NVi?

Nationale eisen aan spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of nationale technische voorschriften waar mogelijk worden geschrapt in het kader van de voorgestelde harmonisatie. Kan de regering toelichten in hoeverre bestaande nationale regels worden herzien of vereenvoudigd om beter aan te sluiten bij de Europese systematiek?

Daarnaast vragen deze leden hoe wordt voorkomen dat innovatie wordt belemmerd door aanvullende nationale eisen. Kan de regering toelichten op welke wijze wordt geborgd dat nieuwe technologieën en ontwikkelingen in de spoorsector voldoende ruimte krijgen binnen het voorgestelde regelgevingskader?

Machinisten

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of de implementatie van de voorgestelde regels leidt tot lastenverlichting voor machinisten die uitsluitend nationaal opereren. Kan de regering toelichten in hoeverre de nieuwe systematiek administratieve verplichtingen of andere lasten voor deze groep vermindert, en welke concrete voordelen zij in de praktijk kunnen verwachten?

Toezicht, handhaving en rechtsbescherming

Handhavingsarrangement

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of het voorgestelde handhavingsarrangement eenvoudiger en effectiever wordt ten opzichte van de huidige situatie. Kan de regering toelichten op welke wijze de nieuwe systematiek bijdraagt aan een duidelijker en efficiënter handhavingskader?

Daarnaast vragen deze leden of zowel de ILT als de ACM voldoende zijn toegerust om hun taken binnen dit stelsel uit te voeren. Kan de regering inzicht geven in de beschikbare capaciteit bij deze toezichthouders en aangeven of aanvullende middelen of capaciteit nodig zijn voor een adequate uitvoering van het toezicht en de handhaving?

Effecten en lasten van het wetsvoorstel

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of zij kwantitatief kan onderbouwen dat het wetsvoorstel niet leidt tot een toename van de regeldruk. Kan de regering toelichten op basis van welke analyses of ramingen wordt geconcludeerd dat de administratieve lasten voor betrokken partijen niet toenemen?

Effecten voor de spoorwegsector; regeldruk

De leden van de VVD-fractie vragen de regering welke effecten zij verwacht voor het spoorgoederenvervoer als gevolg van het wetsvoorstel.

Kan de regering toelichten welke gevolgen dit heeft voor de bedrijfsvoering en concurrentiepositie van ondernemingen in deze sector? Daarnaast vragen deze leden hoe de betrokken bedrijven die eerder een ontheffing hadden, de voorgestelde regeling in de praktijk beoordelen. In hoeverre ervaren deze bedrijven de gekozen oplossing als werkbaar en passend bij hun operationele praktijk? Voorts wijzen de leden van de VVD-fractie op de passage in de memorie van toelichting waarin wordt gesteld dat uit onderzoek blijkt dat voor de hele sector initiële administratieve lasten tussen de 120.000 euro en 240.000 euro optreden, structurele administratieve lasten tussen de 10.000 euro en 40.000 euro en nalevingskosten van minimaal 45.000 euro. Deze leden vragen of deze bedragen betrekking hebben op de gehele sector of op individuele bedrijven. In de memorie van toelichting lijkt het namelijk alsof deze bedragen per bedrijf gelden. Kan de regering verduidelijken welke interpretatie juist is? Indien de genoemde bedragen per bedrijf gelden, vragen deze leden of de regering deze lasten niet als relatief hoog beschouwt.

Privacy

De leden van de D66-fractie vernemen graag een reactie op het advies van de Autoriteit Persoonsgegevens (AP). Waarom is er in artikel 7.15 voor gekozen om de verwerkingsverantwoordelijkheid bij een brede groep organisaties te leggen, terwijl de huidige wet dit bij de Minister centraliseert? Hoe wordt de rechtsbescherming van betrokkenen (zoals machinisten) hierbij gewaarborgd?

Uitvoerbaarheidstoetsen

Inleiding

De leden van de D66-fractie vragen zich af hoe een integrale weging van de uitvoerbaarheid op dit moment gewaarborgd is, nu essentiële onderdelen van de lagere regelgeving nog ontbreken. Kan de regering toelichten op welke wijze de Kamer de uitvoerbaarheid effectief kan toetsen zolang de concept-AMvB nog niet beschikbaar is? Is de regering bereid om de Kamer eerst nader te informeren over de hoofdlijnen van deze lagere regelgeving alvorens de behandeling wordt voortgezet?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering hoe wordt geborgd dat de in paragrafen 14.2 tot en met 14.7 genoemde organisaties hun HUF-toets uiteindelijk op het gehele stelsel kunnen uitvoeren, dus inclusief de nog vast te stellen lagere regelgeving, in samenhang met de thans voorliggende formele moderniseringswetgeving. Kan de regering toelichten op welke wijze deze organisaties in staat worden gesteld om hun appreciatie te geven over zowel het geheel als de afzonderlijke onderdelen, voorafgaand aan de behandeling van de formele wet door de Kamer? Daarnaast vragen deze leden of de regering de zorg deelt dat nog veel opmerkingen van toezichthouders nadere uitwerking en verduidelijking behoeven. Deze leden vragen of de regering het met hen eens is dat het zorgelijk is dat juist deze instanties – die straks een onafhankelijke en toezichthoudende rol moeten vervullen – zich op dit moment nog niet volledig comfortabel lijken te voelen bij de veranderingen die voortvloeien uit de voorgestelde modernisering en harmonisering. Deze leden verzoeken de regering om bij het uitwerken van de lagere regelgeving niet alleen deze organisaties te betrekken, maar ook hun behoeften en mate van comfort met het nieuwe stelsel nadrukkelijk als uitgangspunt te nemen en dit waar nodig te faciliteren.

De leden van de D66-fractie stellen dat de ILT aangeeft dat een volledige toets pas mogelijk is als de lagere regelgeving bekend is. Is de regering bereid de Kamer de concept-AMvB toe te sturen nog vóór de plenaire behandeling van dit wetsvoorstel?

Uitvoerbaarheidstoets ProRail

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vinden het van groot belang dat ProRail haar taken uit de wet goed kan uitvoeren. Dit betekent onder andere dat ProRail voldoende middelen moet hebben om het spoorweganetwerk adequaat te kunnen uitvoeren. Deze leden maken zich in dit kader zorgen over toereikende middelen. Zij vragen de regering daarom in te gaan op de vraag of ProRail voor de langere termijn voldoende middelen heeft om het onderhoud te laten uitvoeren. Hoe wordt dit volgens de regering gewaarborgd?

Internetconsultatie

De leden van de VVD-fractie vragen de regering hoe wordt voorkomen dat door de verdeling van regelgeving over de formele moderniseringswet en lagere regelgeving – zoals algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen – een gefragmenteerd beeld ontstaat. In de memorie van toelichting wordt gesteld dat punten die in consultatiereacties op de formele wetgeving zijn aangedragen, waar nodig in lagere regelgeving worden meegenomen. Deze leden vragen hoe wordt geborgd dat partijen ook daadwerkelijk op het geheel van regelgeving hebben kunnen reageren en dat de punten die naar lagere regelgeving worden doorgeschoven voldoende transparant, toetsbaar en navolgbaar worden uitgewerkt.

Daarnaast merken de leden van de VVD-fractie op dat participanten volgens de memorie van toelichting met name behoefte hebben aan duidelijkheid, flexibiliteit en een zorgvuldige transitie naar het nieuwe stelsel. Deze leden vragen of de regering heeft vastgesteld in hoeverre het voorliggende wetsvoorstel volgens deze participanten daadwerkelijk in deze behoeften voorziet. Kan de regering toelichten hoe deze signalen uit de consultatie zijn meegewogen bij de vormgeving van het wetsvoorstel en de verdere uitwerking in lagere regelgeving?

Overgangsrecht en inwerkingtreding

De leden van de D66-fractie vragen wat de gevolgen zijn voor de rechtszekerheid als spoorwegen direct bij inwerkingtreding worden ingedeeld in gebruiksfuncties zonder dat hiertegen bezwaar of beroep mogelijk is voor de huidige gebruikers?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of in het wetsvoorstel is voorzien in overgangsrecht voor lopende concessies. Kan de regering toelichten op welke wijze wordt gewaarborgd dat bestaande concessies op een zorgvuldige en rechtszekere wijze worden ingepast in het nieuwe stelsel? Tevens vragen deze leden welke gevolgen de voorgestelde wijzigingen kunnen hebben voor concessies die momenteel van kracht zijn.

Artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk 2 Toegang tot de spoorweginfrastructuur

De leden van de D66-fractie stellen dat in de huidige Spoorwegwet (art. 61) voor de capaciteitsverdeling een voorhangprocedure is opgenomen. In het voorliggende artikel 2.29, tweede lid, ontbreekt deze. Kan de regering motiveren waarom deze vorm van parlementaire controle is geschrapt? Is de regering bereid alsnog een voorhangbepaling op te nemen voor de AMvB over capaciteitsverdeling?

Hoofdstuk 3 Spoorwegveiligheid

De leden van de SGP-fractie hebben een vraag over artikel 3.22 (melden ongevallen en incidenten). Deze leden horen graag of en in hoeverre meldingen van ongevallen of incidenten openbaar worden gemaakt, zodat alle betrokken partijen in de sector op de hoogte zijn en ervan kunnen leren.

Hoofdstuk 4 Technische eisen aan spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen

De leden van de D66-fractie stellen dat in de transponeringstabel wordt verwezen naar een uitwerking in een ministeriële regeling op grond van art. 4.18, zevende lid. Deze leden constateren echter dat dit lid geen delegatiegrondslag bevat. Kan de regering deze omissie verklaren?

Hoofdstuk 7 Toezicht, handhaving en overige bepalingen

De leden van de D66-fractie stellen dat de hoogte van de bestuurlijke boetes voor ondernemingen kan oplopen tot 10% van de omzet. Kan de regering garanderen dat de differentiatie van deze boetes in de lagere regelgeving evenredig is, aangezien de wet hier zelf geen nadere kaders voor stelt?

Hoofdstuk 8 Wijziging van andere wetten

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat het vijfde lid betreffende de uitzondering die geldt voor de toegang tot het spoor op het hoofdrailnet wordt geschrapt. De leden willen graag weten wat dat betekent voor de huidige HRN-concessie 2025–2035, zeker in het licht van de reactie van de Europese Commissie. Daarnaast vragen deze leden wat dit betekent voor de wijze van toewijzing tot het spoor op het hoofdrailnet vanaf 2035. Zij vragen op basis van welke criteria deze toewijzing plaats vindt. Ook willen zij weten hoe de regering een continue en betrouwbare dienstverlening gaat garanderen na 2035.

De fungerend voorzitter van de vaste commissie,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Graaf