

Vergaderjaar 2012–2013

33 324

Regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen (Wet lokaal spoor)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 1 november 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van bovenstaand wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar bevindingen.

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.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Koolmees

Adjunct griffier van de commissie,
Crijns

Inhoudsopgave	Blz.
Algemeen	2
Inleiding	3
Reikwijdte wetsvoorstel	3
Uitgangspunten en doel van het wetsvoorstel	5
Inhoud van de voorstellen	5
Wettelijke veiligheidsvoorschriften	6
Toezicht en handhaving	7
Advies Overlegorgaan Personenvervoer (OPV) en Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB)	7
Financiële verhoudingenwet	7
Artikelsgewijs	8
• <i>Artikel 3</i>	8
• <i>Artikel 6</i>	8
• <i>Artikel 16</i>	8
• <i>Artikel 30</i>	8
• <i>Artikel 31</i>	9

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel lokaal spoor. Zij zijn van mening dat het goed is de verouderde wetgeving te vernieuwen en meerdere wetten samen te voegen tot een wet. De leden van de VVD-fractie begrijpen dat voor lokaal spoor aparte wetgeving blijft bestaan, naast de wetgeving voor het hoofdspoor. Voornoemde leden hebben nog enkele vragen en opmerkingen bij het wetsvoorstel.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Het doel van het wetsvoorstel is om eenduidig beleid rondom het lokaal spoor op te zetten, dat aansluit op de bestuurlijke verhoudingen en op nieuwe vervoertechnieken. De huidige wet is onoverzichtelijk en is toe aan vernieuwing, dit wetsvoorstel voorziet daar in. De leden hebben nog wel enkele vragen en opmerkingen bij het wetsvoorstel.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel waarmee de regelgeving voor lokaal spoor, waaronder vooral metro- en tramwegen vallen, wordt gemoderniseerd. Het wetsvoorstel geeft aanleiding tot het stellen van een aantal vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

De leden van de SGP-fractie hebben met kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

De leden van de 50plus-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

Inleiding

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom het wetsvoorstel maar ten dele is aangepast aan de genoemde ontwikkelingen, die aanleiding zijn geweest voor het wetsvoorstel, zoals het in het verleden niet langer op winstgevendheid maar op de publieke taak gericht zijn van het openbaar vervoer. Waarom zijn niet alle ontwikkelingen die aanleiding zijn geweest voor het wetsvoorstel hierin opgenomen? Kan de regering hierop ingaan?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat in het wetsvoorstel het onderscheid tussen metro en tramwegen vervalt en alleen nog wordt gesproken over lokaal spoor. Genoemde leden vragen wat dit betekent voor de veiligheidseisen. In het verleden is immers een deel van het metronetwerk van Rotterdam gebouwd als tramnetwerk, omdat dan wel spoorwegovergangen waren toegestaan. Inmiddels is er veel discussie geweest over de veiligheid van deze overgangen waar veel slachtoffers zijn gevallen. Kan de regering hier nader op ingaan?

Genoemde leden steunen het uitgangspunt van harmonisatie en actualisatie van de sterk verouderde spoorwetgeving, die soms nog verwijst naar het stoomtreintijdperk. Zij vragen wel waarom er niet voor is gekozen de wetgeving voor lokaal spoor te integreren met de overige spoorwetgeving voor hoofdspoor, waarbij gemarkeerd wordt welke eisen niet gelden voor lokaal spoor. In de memorie van toelichting staat dat dit te ingewikkeld zou zijn geworden. Genoemde leden vragen wat er precies zo ingewikkeld is. Zouden er te veel uitzonderingen nodig zijn, of is de regelgeving voor hoofdspoor zelf wellicht te ingewikkeld? Kan de regering hier nader op ingaan?

Reikwijdte wetsvoorstel

De leden van de VVD-fractie vragen onder welke wetgeving spoorwegen vallen, waar zowel regionale als nationale vervoerders over rijden. Wordt in de nieuwe wetgeving rekening gehouden met de mogelijkheid dat spoorwegen dubbel gebruikt kunnen worden, met verantwoordelijkheid voor verschillende spoorwegbeheerders?

Voorts hebben de leden van de VVD-fractie de vraag waarom deze wetgeving alleen maar over personenvervoer op lokaal spoor gaat. Betekent dit dat experimenten met goederenvervoer met een tram of metro niet mogelijk zijn?

De leden van de CDA-fractie merken op dat de Spoorwegwet het gebruik van trams op het hoofdspoor niet toestaat. De memorie van toelichting van het voorliggende wetsvoorstel geeft de leden van de CDA-fractie niet genoeg duidelijkheid over de vraag of trams, op basis van dit

wetsvoorstel, wel op het hoofdspoor kunnen rijden, zoals op de geplande verbinding tussen Maastricht en Hasselt. Kan de regering aangeven onder welke voorwaarden het mogelijk is dat trams over het hoofdspoor mogen rijden?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering om nader in te gaan op de afbakening van lokaal spoor, aangezien in de memorie van toelichting wordt geconstateerd dat er steeds vaker sprake is van een midden categorie van lokale spoorwegen, die wel onder de genoemde EU-richtlijnen vallen, die ook gelden voor hoofdspoor. In het wetsvoorstel is dit nu opgelost door voor elke lokale spoorweg bij koninklijk besluit vast te leggen in hoeverre de EU-richtlijnen van toepassing zijn. Genoemde leden vragen of dit niet juist een argument is om de wet- en regelgeving voor hoofd- en lokaalspoor verdergaand te integreren, mede gezien het feit dat voor het voorliggende wetsvoorstel wel zoveel mogelijk is aangesloten bij de systematiek van de spoorwegwet en veel bepalingen al gelijk zijn getrokken met die voor het hoofdspoor. Zij vragen wat de dwingende reden is om toch uit te gaan van een aparte wet. Kan de regering hier een nadere toelichting op geven?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering om een nadere toelichting op de reikwijdte van het wetsvoorstel. Welke spoorwegen zullen naar verwachting onder dit wetsvoorstel gaan vallen? Zou de regering een indicatieve lijst hiervan mee kunnen sturen bij de nota naar aanleiding van het verslag?

Genoemde leden constateren dat de verouderde wetgeving voorlopig nog wel blijft bestaan voor bijzondere spoorwegen. Zij vragen de regering wat de rechtvaardiging is voor het doorlopen van een apart wetstraject hiervoor en welke spoorlijnen hieronder zouden vallen.

Ook vragen genoemde leden meer helderheid over de betekenis van de voorgestelde wet voor regionale spoorlijnen, die nu vallen onder de regelgeving voor hoofdspoor. Is het met voorliggend wetsvoorstel mogelijk om bijvoorbeeld de bestaande spoorlijn Stavoren-Sneek-Leeuwarden onder het regime van lokaal spoor te brengen? Zo nee, wat is het argument dat dit niet zou kunnen, aangezien deze lijn alleen wordt gebruikt voor lokaal/regionaal vervoer en geen betekenis heeft voor het hoofdrailnet, zelfs niet als omleidingsroute? Kan de regering hier nader op ingaan?

Een vergelijkbare vraag hebben de leden van de ChristenUnie-fractie voor de Koningslijn Apeldoorn-Dieren, welke thans alleen in gebruik is voor een museumstoomtrein. Valt deze lijn in de huidige situatie onder de voorgestelde wet Lokaal spoor? Genoemde leden vragen of de regering bekend is met de ideeën van de provincie Gelderland om deze spoorlijn te heropenen voor openbaar personenvervoer. Is dit mogelijk onder het regime van het wetsvoorstel Lokaal spoor. Klopt het, zo vragen deze leden, dat heropening onder het wetsvoorstel Lokaal spoor mogelijk tientallen miljoenen euro goedkoper is, dan wanneer de lijn als hoofdspoor zou worden aangewezen, in verband met de verschillen in veiligheidsnormen? Genoemde leden vragen welke conclusie de regering hieruit trekt voor bestaande regionale spoorlijnen, die wel als hoofdspoor worden gezien.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het wetsvoorstel zich vooral richt op lokaal spoor ten behoeve van personenvervoer. Genoemde leden geven in overweging om de mogelijkheden voor goederenvervoer over lokaal spoor te verruimen. Kan de regering hierop ingaan?

Deelt de regering de mening dat als de Maliebaanspoorlijn in Utrecht wordt aangewezen als lokaal spoor, dat dan een gelijkvloerse kruising met de nieuwe Uithoftram geen probleem hoeft te zijn en daarmee de verbinding via de Maliebaan behouden zou kunnen worden voor incidenteel goederenvervoer, bijvoorbeeld als omleidingsroute bij een

verstoring op Utrecht Centraal? Deelt de regering de mening dat het wetsvoorstel Lokaal spoor ook een goed instrument zou kunnen zijn om, tegen lagere kosten dan voor hoofdspoor, verbindingen te realiseren voor beperkt goederenvervoer, zoals het doortrekken van de Bentheimer Eisenbahn vanaf Coevorden via het hoofdspoor naar Emmen, en vanaf daar onder het regime van het wetsvoorstel Lokaal spoor naar Veendam? Deelt de regering de mening dat het wetsvoorstel Lokaal spoor ook een oplossing kan zijn voor doorgaand grensoverschrijdend spoorvervoer bij Enschede? Zou het wetsvoorstel in Enschede een goedkope oplossing kunnen bieden voor het koppelen van het Duitse en het Nederlandse spoor in Enschede, waar nu nog één meter spoor ontbreekt, door hier onder het regime van het wetsvoorstel Lokaal spoor, via een wisselverbinding, vervoer onder lastgeving mogelijk te maken, waardoor dure aanpassingen van de beveiligingssystemen niet nodig zijn? Deelt de regering de mening dat een dergelijke wisselverbinding het mogelijk zou maken de grensoverschrijdende verbinding Enschede-Gronau verder te exploiteren vanuit Enschede, in plaats van vanuit Gronau, waardoor de exploitatie van deze verbinding goedkoper zou kunnen worden? Kan de regering hier nader op ingaan?

Uitgangspunten en doel van het wetsvoorstel

De leden van de PvdA-fractie zijn tevreden met de beslissing om de verantwoordelijkheid voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur zo decentraal mogelijk te regelen. Wel vragen de leden waarom deze verantwoordelijkheid bij de provincies én de plusregio's wordt neergelegd, met de extra bestuurlijke afspraken die dat met zich meebrengt. Is de regering het met voornoemde leden eens dat het beter bij één bestuurslaag neergelegd kan worden, waarbij de provincies dan de meest logische keus zijn?

De leden van de PvdA-fractie zien dat in artikel 107, eerste lid, van de Provinciewet is vastgelegd dat provinciale bevoegdheden, bijvoorbeeld het tactische en operationele beheer van de lokale spoorwegen, gedelegeerd kunnen worden aan het college van B&W. Is de regering het met de leden eens dat door deze mogelijkheid van delegatie, en de met dit wetsvoorstel reeds ingezette spreiding van deze bevoegdheden over de provincies en de plusregio's, de verdeling van verantwoordelijkheden nog onoverzichtelijker wordt? Zo ja, voorziet de regering hier problemen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie lezen in de memorie van toelichting dat de regering geen «organisatorische blauwdruk» aan decentrale overheden wil opleggen voor wat betreft beheer van de infrastructuur en exploitatie van het vervoer. Dit laat de mogelijkheid open om beheer en exploitatie in één hand te houden. Op basis van Europese regelgeving mogen ProRail en NS echter niet samengevoegd worden. Gelden deze regels niet voor lokaal spoor?

Inhoud van de voorstellen

De leden van de PvdA-fractie vragen verduidelijking op het volgende punt. In het wetsvoorstel wordt gezegd dat het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur bij de provincies en plusregio's wordt neergelegd (pagina 7 en 28). Later wordt gezegd dat «*de beheerorganisatie (...) een privaatrechtelijke rechtspersoon [kan] zijn of een dienstonderdeel van een publiekrechtelijk lichaam, zoals een gemeente*» (pagina 26). Voornoemde leden hopen dat de regering deze ogenschijnlijke tegenstrijdigheid kan uitleggen en vragen voor welke optie de regering kiest. Is de regering het met de leden eens dat het beheer in ieder geval het best in handen van

publiekrechtelijke lichamen (provincies, plusregio's of gemeentes) kan blijven?

De leden van de CDA-fractie merken op dat met het wetsvoorstel een wettelijke grondslag gecreëerd wordt voor provincies en plusregio's om bevoegdheden te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders. Kan de regering toelichten welke voordelen het delegeren van bevoegdheden biedt? En kan de regering daarbij aangeven hoe deze delegatiebevoegdheid past binnen de eenduidige afbakening van bestuurlijke eindverantwoordelijkheid?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het met het onderhavige wetsvoorstel mogelijk is dat een deel van een lokale spoorlijn onder de verantwoordelijkheid van een plusregio valt, en een ander deel onder de verantwoordelijkheid van de provincie. Deze leden vragen of de regering de mening deelt dat het onwenselijk is dat voor één traject meerdere beheerders zijn aangewezen. Zij vragen de regering om hierbij specifiek in te gaan op de situatie rond Arnhem, waarbij de plusregio verantwoordelijk is voor de spoordienst Arnhem-Doetinchem en de provincie voor de spoordienst Arnhem-Doetinchem-Winterswijk. Deze leden vragen de regering om aan te geven welk bestuursorgaan straks de beheerder van het spoor Zevenaar-Doetinchem zal aanwijzen.

Wettelijke veiligheidsvoorschriften

De leden van de VVD-fractie vragen met betrekking tot de veiligheidsnormen hoe voorkomen wordt dat de decentrale verantwoordelijke overheden niet allemaal hun eigen veiligheidsnormen gaan ontwikkelen. Is er voorzien in een vorm van regie hierin? Zo ja, wie neemt die regie op zich?

Zo nee, verwacht de regering dan niet dat er een grote hoeveelheid aan verschillende veiligheidsnormen zal ontstaan? Wie gaat toetsen of de veiligheidszorgsystemen van beheerder en vervoerder daadwerkelijk op elkaar worden afgestemd?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat bij de ombouw van hoofdspoor naar lightrail wordt teruggegrepen op de regelgeving voor lokaal spoor, omdat deze meer toestaat ten aanzien van spoorwegovergangen. Genoemde leden constateren echter dat hiermee feitelijk het veiligheidsprobleem niet wordt opgelost. Deze leden zetten tegelijk vraagtekens bij het uitgangspunt van «gelijkwaardige veiligheid», die maken dat bij een geringe frequentieverhoging en een kleine aanpassing van de infrastructuur op regionale spoorlijnen, nu vaak het ongelijkvloers maken van spoorwegovergangen wordt verplicht, waardoor dergelijke projecten erg kostbaar worden. Zij verwijzen bijvoorbeeld naar de discussie over een beperkte frequentieverhoging op de Valleilijn. Voornoemde leden vragen de regering om regelgeving op dit punt te verduidelijken, zodat het proportionaliteitsbeginsel zwaarder gaat wegen. Deze leden geven in overweging hiervoor het gelijkwaardigheidsbeginsel te vervangen door een meer algemene veiligheidsnorm voor spoorwegovergangen, voor zowel hoofdspoor als lokaal spoor, die past bij de plaatselijke frequenties, snelheden en toegestaan materieel. Kan de regering hier nader op ingaan?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren tevens dat bij de ombouw van hoofdspoor naar lightrail wordt teruggegrepen op de regelgeving voor lokaal spoor, waarbij de maximum snelheid wordt verlaagd. Genoemde leden vragen de regering wat de reden is voor deze verlaging van de snelheid. Klopt het, zo vragen deze leden, dat straks op

de Hoekse Lijn (Hoek van Holland-Schiedam), na de ombouw tot metro, de maximumsnelheid zal worden verlaagd naar 80 kilometer per uur? Deze leden vragen hoe de maximumsnelheid in het wetsvoorstel Lokaal spoor is geregeld. Klopt het dat deze nog in een algemene maatregel van bestuur moet worden vastgesteld, op basis van het nieuw voorgestelde artikel 25? Is de regering voornemens de maximumsnelheid te wijzigen? Genoemde leden geven in overweging, gezien de opkomst van regionale lightrailverbindingen die grotere afstanden afleggen over een vrije baan, zoals de Hoekse Lijn en Randstadrail tussen Den Haag en Zoetermeer, de maximumsnelheid voor lokaal spoor te verhogen naar tenminste de huidige maximumsnelheid op het hoofdspoor (140 km/uur), mits op genoemde locaties aan randvoorwaarden voor veiligheid is voldaan. Kan de regering hier een nadere toelichting op geven?

Toezicht en handhaving

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de rijksoverheid toezicht houdt op de naleving van de wet. Deze leden vragen of de betrokken toezichthouders dit uit eigen beweging doen of op verzoek van de decentrale overheid. Hoe intensief zal dit toezicht zijn? En vindt dit zeker jaarlijks plaats, ook wanneer de decentrale overheden hier niet om verzoeken, zodat er een minimale vorm van controle wordt gewaarborgd? Kan de regering hier nader op ingaan?

De leden van de CDA-fractie constateren dat op basis van het voorliggende wetsvoorstel de mogelijkheid ontstaat om uitvoeringskosten van handhaving bij decentrale overheden te leggen. Kan de regering aangeven hoe hoog de kosten van het toezicht zijn? Welke gevolgen heeft dit voor de frequentie van het toezicht?

Advies Overlegorgaan Personenvervoer (OPV) en Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB)

De leden van de PvdA-fractie vragen, in navolging van het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV), of decentrale overheden zijn voorbereid op de nieuwe taken. De regering verwacht dat dit wel het geval is. Op basis waarvan baseert de regering deze verwachting? De leden vragen wat de mening van de provincies en plusregio's is op dit punt. Kan de regering hier een nadere toelichting op geven?

De leden van de CDA-fractie lezen dat regering er vertrouwen in heeft dat plusregio's en provincies toegerust zijn op nieuwe taken en bevoegdheden. Wat is het oordeel van het Interprovinciaal Overleg hierover? Zijn de plusregio's en provincies zelf ook van mening dat ze toegerust zijn op hun nieuwe takenpakket?

Financiële verhoudingenwet

Uit de memorie van toelichting maken de leden van de CDA-fractie op dat de verantwoordelijkheid voor aanleg en onderhoud van interlokale tramwegen nu bij de minister van Infrastructuur en Milieu ligt, en de verantwoordelijkheid voor aanleg en onderhoud en de stadstramwegen en metro bij gemeenten. Met voorliggend wetsvoorstel wordt geregeld dat de verantwoordelijkheid bij minister en gemeenten verdwijnt, om bij provincie en plusregio te worden ondergebracht. Het aantal bestuurslagen dat betrokken is bij lokaal spoor, blijft gelijk. De provincie is verantwoordelijk voor dat deel van de lokale infrastructuur dat buiten het gebied van de plusregio valt. Kan de regering aangeven op welke manier overeenstemming plaatsvindt tussen de plusregio en provincie? Voor hoeveel kilometer spoor worden provincies verantwoordelijk?

Artikelsgewijs

Artikel 3

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er straks een onderscheid is tussen spoorlijnen die wel, of niet onder bepaalde EU-richtlijnen vallen. Genoemde leden vragen of het de bedoeling is dat dit straks per spoorweg afzonderlijk wordt besloten, of dat het resultaat van de algemene maatregelen van bestuur in artikel 3 zal zijn, dat er een dynamische lijst komt waarop alle spoorwegen zijn terug te vinden. Kan de regering hier nader op ingaan?

Artikel 6

Naar aanleiding van artikel 6, lid 3, vragen de leden van de VVD-fractie wat de relatie van voorliggend wetsvoorstel is met de Wijziging van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (33 125, nr. 2), waar het gaat over de veiligheid van tunnels in het lokale spoornet en de daarbij behorende risicoanalyses.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat een risicoanalyse verplicht is voor een tunnel die langer is dan 250 meter en in gebruik is voor een lokale spoorweg. Deze leden vragen of de ministeriele regels die kunnen worden gesteld, dezelfde regels zijn als die voor wegtunnels. Genoemde leden geven in overweging om waar mogelijk dezelfde regels te hanteren. Kan de regering hier nader op ingaan?

Artikel 16

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom het college van Gedeputeerde Staten, onderscheidenlijk het dagelijks bestuur van de plusregio, niet toegestaan is een eigen onderzoek te doen naar ongevallen, indien de Onderzoeksraad voor de Veiligheid een onderzoek instelt. Genoemde leden erkennen dat het wenselijk kan zijn dat er zoveel mogelijk gezamenlijk onderzoek wordt gedaan, maar deze leden vragen de regering waarom dit als wettelijke bepaling wordt opgenomen. Aangezien de bevoegdheid om een onderzoek in te stellen in het eerste lid een «*kan-bepaling*» is, geven genoemde leden in overweging het ook aan Gedeputeerde Staten, onderscheidenlijk het dagelijks bestuur, over te laten of zij een eigen onderzoek instellen na een ongeval, ook indien de Onderzoeksraad voor de Veiligheid ook een onderzoek instelt. Genoemde leden kunnen zich wel voorstellen dat er bepalingen worden opgenomen over de wijze van samenwerking met de Onderzoeksraad voor de Veiligheid, indien dit nog niet elders in wetgeving goed geregeld zou zijn. Kan de regering hier nader op ingaan?

Artikel 30

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de capaciteitsverdeling is geregeld in het geval een vervoerder voor een verbinding zowel gebruik maakt van hoofdspoor, als van lokaal spoor. Zij geven als voorbeeld het geval dat de Koningslijn Apeldoorn-Dieren mogelijk weer geopend zou worden voor personenvervoer, onder het regime van voorliggend wetsvoorstel. Genoemde leden vragen of de capaciteitsverdeling voor een verbinding Apeldoorn-Dieren-Arnhem in dit geval goed geregeld is, aangezien een vervoerder met een concessie hiervoor dan zowel afhankelijk is van de beheerder van het lokaal spoor, als van ProRail voor het samenlooptracé Dieren-Arnhem. Kan de regering hier een nadere toelichting op geven?

Artikel 31

De leden van de CDA-fractie constateren dat met artikel 31 de mogelijkheid wordt gecreëerd om bij algemene maatregel van bestuur regels te stellen met betrekking tot de toegankelijkheid van voertuigen. Dit is een zaak die ook geregeld kan worden in het programma van eisen bij een aanbestedingsprocedure. Kan de regering toelichten waarom toegankelijkheid in dit wetsvoorstel wel wordt geregeld, en niet in de Wet personenvervoer 2000?