

Vergaderjaar 2017–2018

34 914

Wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138/44), richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138/102), richtlijn (EU) 2016/2370 van het Europees parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur (PbEU 2016, L 352/1) en tevens ter goede uitvoering van verordening (EU) 2016/796 van het Europees parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PbEU 2016, L 138/1) en van verordening (EU) 2016/2338 van het Europees parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands personenvervoer per spoor (PbEU 2016, L 354/22)

Nr. 5 HERDRUK¹

VERSLAG

Vastgesteld 24 mei 2018

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.

¹ I.v.m. een correctie in de opmaak van de ondertekening

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

Inleiding

Algemeen

Doel en strekking van het Vierde Spoorwegpakket

De marktpijler

Voorwaarden voor onderhandse gunning van openbaardienstcontracten

Recht op toegang tot de infrastructuur zonder openbaardienstcontracten

Onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder

Taken en werkzaamheden van de infrastructuurbeheerder

De technische pijler

Samenvatting van de belangrijkste wijzigingen in de technische pijler

Wijze van implementatie van de technische pijler

De veiligheids certificering

Vergunningen voor spoorvoertuigen

ERTMS

Gevolgen van de marktpijler

Gevolgen van de technische pijler

Advies en consultatie

Autoriteit Consument en Markt

ProRail

Consultatie

Overig

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel inzake de implementatie van het Europese Vierde Spoorwegpakket (hierna: het wetsvoorstel). Zij hebben daarover nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel en willen de regering hierover enkele vragen voorleggen.

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

De leden van de D66-fractie hebben met grote belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Ondanks de positieve houding ten opzichte van het pakket voorstellen, hebben deze leden enkele vragen die zij hierbij wensen voor te leggen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben hier enkele vragen en opmerkingen bij.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij stellen enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben daarbij nog enkele vragen.

Algemeen

De leden van de D66-fractie wijzen erop dat er met dit pakket maatregelen barrières worden weggenomen die jarenlang één Europees spoornetwerk in de weg hebben gestaan. Zij willen een spoorstelsel dat snel,

comfortabel, betaalbaar en duurzaam vervoer kan aanbieden als alternatief voor de auto en zijn ervan overtuigd dat de voorstellen uit het Vierde Spoorwegpakket een positieve uitwerking hebben op het functioneren van de Europese spoormarkt. Met de technische pijler wordt naar hun mening een belangrijke bijdrage geleverd aan de spoorwegveiligheid en interoperabiliteit van diverse systemen. Daarnaast leidt dit voorstel tot een administratieve lastenverlichting voor spoorwegondernemingen en worden voor de hele spoorindustrie veel procedures versimpeld. Deze leden wensen te onderstrepen dat aanvullende nationale regelgeving of andere verplichtingen zoveel mogelijk moeten worden vermeden om het Vierde Spoorwegpakket efficiënt en effectief ten uitvoer te kunnen leggen. Deze leden betreuren het feit dat de lagere regelgeving en de uitvoeringshandeling, waar diverse malen naar verwezen wordt en die cruciaal is voor de uitvoerbaarheid van dit voorstel, op dit moment nog niet voorgesteld dan wel vastgesteld zijn.

Doel en strekking van het Vierde Spoorwegpakket

De leden van de VVD-fractie vragen naar de precieze maatregelen die genomen zijn om een spoorwegruimte tot stand te brengen. Wat zijn de effecten van deze maatregelen geweest? Wat is de precieze definitie en invulling van het begrip «een spoorwegruimte»? Op welke manier profiteren reizigers van deze spoorwegruimte? Hoeveel Europeanen stappen dagelijks op een trein die (gedeeltelijk) bereden wordt door een bedrijf uit een andere lidstaat? Op welke wijze zijn de eerdere spoorwegpakketten geëvalueerd en wat was de uitkomst van deze evaluatie? De leden van de VVD-fractie vragen waarom er verschillende implementatietermijnen zijn voor de marktpijler en de technische pijler. Is dit geen indicatie dat de relevante actoren andere perioden nodig hebben om zich voor te bereiden op wetgeving? Waarom is niet gekozen voor twee verschillende wetsvoorstellen die eenzelfde wetstraject kennen, om zo meer recht te doen aan het onderscheid tussen de beide pijlers? Welke lidstaten kiezen er voor om de termijn te verlengen en waarom?

De leden van de fractie van de ChristenUnie zijn het eens met de regering over de inzet voor behoud van keuzevrijheid tussen onderhands gunnen of openbaar aanbesteden van openbardienstcontracten van personenvervoerdiensten per spoor. Zij delen bovendien de opvatting van de regering dat «gelet op de specifieke eigenschappen van het hoofdrailnetwerk (hierna: HRN) en de huidige prestaties van het Nederlandse spoorstelsel in relatie tot andere Europese landen, het openbaar aanbesteden van openbardienstcontracten voor personenvervoer per spoor niet de enige route is om de gewenste verbetering van de kwaliteit en de efficiëntie van het spoorstelsel te bewerkstelligen» (pag. 5 memorie van toelichting). Tegelijkertijd constateren deze leden dat aan de keuze om onderhands te gunnen na 2023 striktere voorwaarden worden verbonden. Zo moet deze keuze gemotiveerd worden aan de hand van onder andere structurele en geografische kenmerken van de markt en de (technische) complexiteit van het betrokken spoorwegnet. Uiteindelijk kan de Europese Commissie na toetsing van de motivering zelfs ingrijpen in de nationale keuze voor onderhandse gunning.

Hoe verhoudt dit wetsvoorstel zich tot nationale keuzes over de toekomst van het HRN, onder meer naar aanleiding van het rapport «Kiezen voor een goed spoor» en de midterm review? Op welke manier wordt de positie van de Nederlandse reiziger gediend met dit wetsvoorstel, gezien de specifieke en unieke eigenschappen van het Nederlandse HRN?

De marktpijler

De leden van de VVD-fractie vragen hoe omgegaan wordt met het risico op een natuurlijk monopolie op het spoor en welke stappen concreet gezet worden om concurrentie te bevorderen. Hoe wordt voorkomen dat het spoor, nationaal of Europees, een «first movers advantage»-markt wordt waar de grote vissen de kleine opslokken en daarmee op termijn juist concurrentie voorkomen? Waarom zijn de metro en tram uitgezonderd van dit pakket? Is het niet voorstelbaar dat ook deze grensoverschrijdend relevantie kunnen hebben in stedelijke grenssteden? Als dit niet nu het geval is, zou dit dan mogelijk wel in de toekomst zo zijn? Hoe wordt omgegaan met de in Nederland verankerde scheiding tussen de uitbater van de treindiensten en de uitbater van het spoor zelf? In welke lidstaten is dit net zo geregeld? Heeft deze scheiding consequenties voor de wijze waarop Nederland of andere lidstaten omgaan met hun spoor? De leden van de VVD-fractie vragen waarom Nederland zich altijd heeft ingezet voor de mogelijkheid om zowel onderhands te gunnen als openbaar aan te besteden. Is de markt niet gebaat bij meer eenduidigheid in het proces van het kiezen van een aanbieder? Kan de regering nader uiteenzetten of het onderhands gunnen een «onderhands gunnen, mits...»- of een «aanbesteden, tenzij...»-model wordt? Kan de regering verder ingaan op wat de inzet van Nederland in de keuze tussen aanbesteden en onderhands gunnen is geweest?

Deze leden lezen dat de mogelijkheden voor het onderhands gunnen van openbardienstcontracten voor spoorvervoer worden beperkt. Kan de regering toelichten wat de complexiteit van het netwerk is en wat zij gebruikt als argument om onderhands gunnen te behouden? Kennen niet meer lidstaten een probleem met complexiteit en is complexiteit niet juist een reden om meerdere partijen tegen elkaar te laten opbieden om zo het beste resultaat te bereiken?

De leden van de D66-fractie nemen kennis van de Nederlandse positie tijdens de onderhandelingen over de marktpijler. De inzet was steeds een pleidooi voor het behoud van keuzevrijheid tussen onderhands gunnen of openbaar aanbesteden. Het Nederlandse argument was destijds dat de specifieke eigenschappen van het HRN en prestaties van het Nederlandse spoorstelsel een uitzondering op het oorspronkelijke Commissie-voorstel, namelijk alleen openbaar aanbesteden, zouden rechtvaardigen. Is de regering in de huidige samenstelling dezelfde mening toegedaan als de regering in haar vorige samenstelling? Lidstaten blijven met de gewijzigde verordening inzake Public Services Obligations (PSO) de mogelijkheid houden om, onder strikte cumulatieve voorwaarden, openbardienstcontracten voor personenvervoer onderhands te gunnen. Voldoet de Nederlandse situatie naar inschatting van de regering aan deze voorwaarden? Met andere woorden, zal Nederland in 2025 de vervoerconcessie voor het HRN, net als voorheen, onderhands kunnen blijven gunnen op basis van de gewijzigde PSO-verordening?

De leden van de GroenLinks-fractie kunnen zich erin vinden dat de mogelijkheid tot een onderhandse gunning van concessies aan geschikte uitvoerders behouden blijft. De ervaringen in andere landen laten zien dat het regelmatig overhoop halen van concessies op het spoor niemand iets heeft opgeleverd. Het HRN is een nationale basisvoorziening waar Nederland niet zonder kan en daarom willen deze leden dat er geen onnodige risico's genomen worden.

De leden van de SP-fractie zijn blij dat het mogelijk blijft om de concessie voor het vervoer onderhands te gunnen, wanneer er aan bepaalde criteria wordt voldaan. Kan de regering aangeven in hoeverre zij kan garanderen dat het Nederlandse spoorwegnetwerk voldoet aan de criteria zoals

vastgelegd in het Vierde Spoorwegpakket en daarmee dus onderhands gunbaar blijft? Kan de regering daarbij tevens aangeven wat de gevolgen kunnen zijn van het opknippen van het HRN? Blijft bijvoorbeeld bij het niet wenselijk uitpakken van marktwerking op opgeknipte stukken HRN nog steeds de mogelijkheid bestaan om dit weer terug in de hoofdconcessie te brengen en weer onderhands te gunnen?

Een ander aandachtspunt voor deze leden is de mogelijkheid om aan de hand van deze implementatie op een later tijdstip via ministeriële regeling of via een algemene maatregel van bestuur aanvullende regels te stellen. Kan de regering aangeven welke lagere regelgeving precies aanpasbaar wordt via deze regelingen? Kan de regering zeggen of er al wijzigingen voorzien zijn en wat de planning daarvoor is? Wordt voor de wijzigingen standaard een voorhangprocedure gevolgd? Is de regering bereid om de Kamer te betrekken en te consulteren bij de ontwikkeling en/of aanpassing van de lagere regelgeving?

Voorwaarden voor onderhandse gunning van openbaredienstcontracten

De leden van de VVD-fractie vragen welke lidstaten op dit moment onderhands gunnen en welke openbaar aanbesteden.

Welke normen of voorwaarden worden er concreet gesteld om aan te tonen dat onderhandse gunning leidt tot een verbetering van de kwaliteit? Waarom is gekozen voor die eisen? Is een meer open norm of meer lidstaatvrijheid overwogen? Zo nee, waarom niet? Kan deze voorwaarde toegepast worden op de Nederlandse stand van zaken en dan vooral op het HRN? Wat is de toegevoegde waarde van de tweede (cumulatieve) voorwaarde? Wordt hiermee de deur niet opengezet voor een lidstaat om alsnog onderhands te gunnen? Welke instantie is Nederland voornemens aan te wijzen als instantie voor bezwaar? Wordt dit in Nederland de Autoriteit Consument & Markt (ACM)? Zo niet, kan de regering dan aangeven waarom niet?

Welke vrijheid heeft de Europese Commissie om het met redenen omklede verzoek alsnog af te wijzen? Heeft zij deze bevoegdheid überhaupt? Deze leden vragen wat de waarborgen zijn om te voorkomen dat lijnen die minder of niet complex zijn en dus wel voor aanbesteding in aanmerking komen, niet ook meegaan in de slipstream van de complexere lijnen. Zijn er gegevens beschikbaar van welke spoorlijnen separaat aanbesteed kunnen worden? Deze leden vragen of het wetsvoorstel zou kunnen regelen dat per lijn bezien moet worden of en waarom voor die specifieke, individuele lijn geldt dat de complexiteit daarvan zo groot is, dat zij onderhands gegund moet worden? Hoe voorziet het wetsvoorstel in een daadwerkelijke, effectieve en vooral objectieve beoordeling van de «complexiteit van het netwerk»? Hoe wordt voorkomen dat de (inefficiënte) bedrijfsvoering van een exploitant de gegevens over de complexiteit van een netwerk vervuult?

De leden van de PVV-fractie waarderen dat het onderhands gunnen van openbaredienstcontracten, mede door Nederlandse inzet, mogelijk blijft. Het zou verkeerd zijn om de Nederlandse Spoorwegen (hierna: NS) ons HRN kwijt te laten raken, om een buitenlandse partij het over te laten nemen. Daarmee zou het Nederlandse HRN een deelbelang worden van een grote buitenlandse speler, die strategische afwegingen kan maken die op Europese schaal voordelig, maar voor Nederland nadelig, kunnen uitpakken.

Daartegenover moet de NS wel in beweging blijven. Op alle mogelijke manieren moet de NS aangezet worden tot het voeren van een structurele verbeteringsagenda. De voorwaarde uit het wetsvoorstel dat het onderhands gunnen tot verbetering van de kwaliteit en/of kosteneffectiviteit van de dienst moet leiden, is erg mager. Eén losse verbetering is al snel geboekt. Is de regering bereid om te onderzoeken of er een substan-

tiële verbetering afgedwongen kan worden, bij voorkeur over meerdere indicatoren? Wat «substantieel» inhoudt en hoeveel van de indicatoren een verbetering moeten laten zien, daar kan over gebakkeleid worden. Het gaat deze leden erom dat we de Nederlandse treinreiziger niet tekort mogen doen met een minieme verbetering iedere tien jaar. Deze leden maken zich zorgen over de tweede voorwaarde, die stelt dat de Nederlandse overheid haar keuze om onderhands te gunnen moet motiveren aan de hand van de complexiteit van het spoorwegnet. De Europese Commissie beoordeelt of deze motivering standhoudt of niet. Deze leden twifelen er niet aan dat er stevige redenen zijn om onderhands te blijven gunnen, maar vrezen de grilligheid van de Europese Commissie. Heeft de regering helder of dit een formaliteit betreft of dat er daadwerkelijk een kans op afwijzing bestaat? Welke stappen rest de regering als haar motivering, terecht of onterecht, wordt afgewezen?

De leden van de CDA-fractie zien graag nader gemotiveerd hoe de hoofdregel in de Europese richtlijnen in casu «aanbesteden, tenzij» is overgenomen. Deze leden menen namelijk dat het wetsvoorstel dat principe niet overneemt, omdat het voorstel lijkt te veronderstellen dat juist onderhandse gunning de hoofdregel is.

De leden van de CDA-fractie zien dat er twee criteria zijn voor onderhandse gunning, te weten dat een onderhands gegund contract leidt tot verbetering van kwaliteit en/of de kosteneffectiviteit van de dienst en dat de Minister als concessieverlener de keuze voor onderhandse gunning moet motiveren aan de hand van de complexiteit van het spoorwegnet, op basis van de structurele en geografische kenmerken daarvan. Graag vernemen deze leden hoe het wetsvoorstel daar rekening mee houdt. De leden van de CDA-fractie menen dat een zuivere implementatie van de richtlijn én (vooral) realisatie van de doelstellingen daarvan noodzakelijk is en dat daarom in de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) dan ook ten minste aanbesteding als leidend principe en onderhands gunnen als uitzondering, wettelijk verankerd zouden moeten worden. Graag vernemen zij waarom daarin niet voorzien is. In het verlenge daarvan menen zij dat het argument dat de zogenaamde PSO-verordening rechtstreeks doorwerkt in de Nederlandse wet, niet de mogelijkheid ontnemt om het principe van «aanbesteding, tenzij» te verankeren. Sterker nog, deze leden menen dat door de hoofdregel niet expliciet op te nemen in de Nederlandse wetgeving zelfs kan worden betwijfeld of de implementatie wel correct gebeurt.

De leden van de CDA-fractie constateren dat één van de eisen voor onderhandse gunning complexiteit van het netwerk is. Graag vernemen zij hoe, in het licht van het nieuwe wetsvoorstel, de werkwijze in Nederland gaat worden. Voorstanders van meer marktwerking kregen in vergelijkbare situaties tot nu toe steeds te horen dat situaties te complex waren, terwijl zij vaak toch gelijk kregen bij de regionale aanbestedingen. Deze leden menen dat, om welles-nietesdiscussies op dit soort punten te voorkomen, een gedegen analyse noodzakelijk is en dat voor een daadwerkelijke, effectieve beoordeling van de «complexiteit van het netwerk» vakkennis noodzakelijk is. Juist daar lijkt het wetsvoorstel veel speelruimte te laten aan de Minister als concessieverlener. Deze leden wijzen erop dat de vereiste vakkennis wel aanwezig is bij ACM, maar dat de ACM in de besluitvorming voor onderhandse gunning geen zeggenschap krijgt; zelfs geen zwaarwegend adviesrecht. De leden van de CDA-fractie vragen of het wetsvoorstel beoogt dat elke verdere invulling van deze criteria in lagere regelgeving wordt vastgelegd, waarmee de Kamer daarover geen zeggenschap meer heeft, nu niet in een voorhangprocedure is voorzien.

De leden van de CDA-fractie vragen of overwogen is om in het wetsvoorstel op te nemen dat naast de voorgenomen vergelijking tussen de bestaande concessie en de beoogde, nieuwe onderhandse gunning

ook een vergelijking te maken tussen die nieuwe onderhandse gunning en een aanbesteding van dezelfde lijnen. Zo worden immers economische en kwalitatieve voordelen maximaal inzichtelijk gemaakt, hetgeen de beste basis biedt voor besluitvorming en een daadwerkelijke keuze mogelijk maakt.

De leden van de CDA-fractie vragen of overwogen is om de complexiteits-toets die aanleiding geeft tot onderhands gunnen, zo in te vullen dat per individuele lijn gemotiveerd moet worden, waarom die specifieke lijn niet door aanbesteding in de markt gezet zou kunnen worden, welke exacte redenen aanleiding geven tot de veronderstelde complexiteit en welke alternatieven onderzocht zijn om na te gaan of het aanbesteden van de lijn niet alsnog mogelijk zou zijn. Zo wordt immers helder welk deel van het netwerk echt zodanig complex en onderling verweven is dat onderhandse gunning legitiem is, en voor welk deel van het netwerk dat niet geldt.

De leden van de CDA-fractie vragen of overwogen is om in de wet te verankeren dat de ACM, die als toezichthouder bij uitstek de complexiteit kan beoordelen, een bepalende rol krijgt in dit proces. Deze leden menen dat het de voorkeur verdient om de ACM een beslissende stem of instemmingsrecht te geven.

De leden van de CDA-fractie vragen of nader kan worden ingegaan op het gelijke speelveld tussen NS en de andere vervoerders, waar het gaat om het «open access regime»? Klopt het dat NS andere vervoerders niet op het HRN toelaat, maar zelf wel op regionale lijnen kan gaan rijden op basis van open access? Hoe kijkt de regering hiernaar in relatie tot een gelijk speelveld?

Recht op toegang tot de infrastructuur zonder openbaredienstcontracten

De leden van de VVD-fractie vragen hoe omgegaan wordt bij de verhouding tussen dit recht op toegang tot een buitenlandse markt en de bestaande rechten van de exploitanten in een land. Welke afweging wordt hier gemaakt of welk afwegingskader wordt hier gevolgd? Hoe wordt «het in gevaar raken van het economisch evenwicht» concreet gemaakt? Hoe wordt voorkomen dat dit voor lidstaten een optie wordt om de eigen markt of aanbieder te beschermen tegen buitenlandse concurrentie? Welke lidstaten zijn voor hun thuismarkt een andere mening toegedaan dan de regering? Waarom? Krijgt de Kamer de uitvoeringshandeling nog te zien of wordt de Kamer op een andere manier betrokken of geïnformeerd bij of over deze gedelegeerde regelgeving? Waarom wordt ervoor gekozen om de overgangsbepaling van toepassing te laten zijn op de vervoerconcessie van het HRN? Verstoort deze keuze niet het evenwicht in de markt en het gelijke speelveld? Is de regering het ermee eens dat een gelijk speelveld vereist dat alle concessies in Nederland op dezelfde wijze behandeld dienen te worden? Hoe rijmt dit met de ambitie die in het regeerakkoord staat dat meer concurrentie in de spoormarkt richting 2020/2025 gewenst is? Kan de regering toelichten waarom Nederland er niet voor kiest om het HRN van NS, net als alle andere vervoerders en hun concessies, niet anders te beschermen dan door de economische evenwichtstoets en de overige waarborgen die het wetsvoorstel en het Europees pakket bieden?

De leden van de PVV-fractie vragen hoe de economische evenwichtstoets in de praktijk uit zal pakken. Deze kijkt voornamelijk alleen naar de financiële effecten van nieuwe vervoersdiensten op bestaande concessies. Is de regering van mening dat de toets bijdraagt aan een gelijk speelveld voor alle vervoerders? Zo nee, wat is de afweging om toch op deze manier te toetsen? Daarnaast bevat de toets geen oog voor de immateriële gevolgen van een nieuwe vervoersdienst op een bestaande concessie, zoals extra reistijd of extra overstappen. Is de regering bereid de

immateriële gevolgen mee te laten nemen in de economische evenwichtstoets?

De leden van de D66-fractie merken op dat de ACM naar eigen inschatting geen uitvoering kan geven aan de wijze waarop het recht op toegang tot de hoofdspoorweginfrastructuur op dit moment is geïmplementeerd in het ontwerpvoorstel. De regering geeft aan dat de Europese Commissie in een uitvoeringshandeling hierin zal voorzien, net als de procedure voor de objectieve economische evenwichtstoets. Deze leden constateren dat in de memorie van toelichting (MvT) naar meerdere tijdspaden voor deze uitvoeringshandeling wordt verwezen. Kan de regering duidelijkheid verschaffen over de datum waarop de betreffende uitvoeringshandeling (naar verwachting) gereed zal zijn en wanneer deze geïmplementeerd moet zijn? Wat zijn de gevolgen als de ACM niet meteen in staat is om aan deze handeling te voldoen?

Onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder

De leden van de VVD-fractie lezen dat ProRail «in grote lijnen» aan de aangescherpte eisen voldoet. Deze leden vragen aan welke eisen ProRail nog niet voldoet. Welke stappen worden er gezet om ProRail «compliant» te maken?

De leden van de PVV-fractie zien in de memorie van toelichting vermeld staan dat er een institutionele scheiding moet zijn tussen de infrastructuurbeheerder en welke spoorwegonderneming dan ook. Daarbij wordt geen specifieke rechtsvorm voorgeschreven. De regering stelt voor om bij algemene maatregel van bestuur te kunnen voorzien in de uitvoeringsregels bij ProRail. Daarmee blijft het ministerie leidend. De leden van de PVV-fractie hebben dit voorstel overwogen en vragen of de ACM hier een geschikte kandidaat voor is. De ACM oefent al toezicht uit op de infrastructuurbeheerder voor de onafhankelijkheid, voor de onpartijdige uitvoering van de verkeersleiding en de onderhoudsplanning, voor het uitbesteden van taken en werkzaamheden en voor de financiële transparantie. Het ligt voor de hand om de ACM ook op de beheersconcessie van ProRail toezicht uit te laten oefenen. Graag ontvangen de leden van de PVV-fractie een reactie waarom dit wel of geen optie is.

De leden van de D66-fractie merken naar tevredenheid op dat beheerder ProRail al grotendeels voldoet aan de aangescherpte eisen ten aanzien van onafhankelijkheid en onpartijdigheid. De consequenties voor de praktijk zijn beperkt, aldus de wetgever. Kan de regering een uitputtende lijst geven van zaken die ProRail anders moet gaan regelen in het kader van de gewijzigde Single European Railway Area-richtlijn (SERA-richtlijn)? Kan de regering aangeven hoe dit wordt meegenomen bij het proces van de omvorming van ProRail tot een zelfstandig bestuursorgaan (zbo)?

Taken en werkzaamheden van de infrastructuurbeheerder

De leden van de VVD-fractie vragen wat de oude definitie was en welke elementen nieuw zijn aan de nieuwe definitie. Waarom is hiervoor gekozen? Deze leden vragen hoe de regering de rol van infrastructuurbeheerders ziet. Is een infrastructuurbeheerder bij voorkeur één beheerder per lidstaat, of zijn verschillende vormen mogelijk? Is het gewenst dat een Nederlandse infrastructuurbeheerder zich mengt in buitenlandse activiteiten? Is een regionale infrastructuurbeheerder mogelijk? De leden van de VVD-fractie vragen in welke lidstaten er nog geen sprake was van een scheiding tussen beide functies. Hoe is dit in Nederland geregeld?

De leden van de VVD-fractie constateren dat spoorbeheerder ProRail de zeggenschap over en het toezicht op enkele emplacementen aan NedTrain overgelaten heeft. NedTrain is een dochterbedrijf van NS. Deze leden vragen de regering hoe dit zich verhoudt tot de afspraken uit deze richtlijn. De leden van de VVD-fractie vragen hoe wordt geborgd dat de beschreven juridische scheiding sterk genoeg is en dat er sprake is van geloofwaardige «Chinese walls» tussen de entiteiten. Kan een uitputtende lijst gegeven worden welke lidstaten deze scheiding nog niet (volledig) kennen?

De leden van de VVD-fractie vragen of de ACM de aanvulling op het takenpakket qua capaciteit aankan. Welke synergie is er met reeds bestaande taken en welke andere instanties zijn overwogen voor deze taken?

De leden van de VVD-fractie vragen om expliciet in te gaan op de beschreven maatregelen ten aanzien van rollend spoomaterieel. Welke maatregelen worden er concreet genomen?

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de in de memorie van toelichting genoemde extra eisen aan het jaarverslag worden toegevoegd. Waarom was dit nog niet eerder in Nederlandse wet- en regelgeving vastgelegd?

De leden van de CDA-fractie merken op dat wordt ingegaan op de situatie waarin ProRail als spoorbeheerder de zeggenschap over en het toezicht op de emplacementen heeft overgelaten aan NedTrain. Die laatste is een dochterbedrijf van NS. Klopt het dat NedTrain daardoor in staat is opstelruimte voor andere vervoerders dan NS te blokkeren of de toegang daartoe te bemoeilijken? Dat probleem lijkt concreet te spelen op een aantal locaties waar regionale vervoerders opstelruimte nodig hebben. Deze leden menen dat ProRail de zeggenschap over zijn eigendom (de emplacementen) terug zou moeten nemen en alle aanverwante werkzaamheden zelf zou moeten uitvoeren. Dat past zowel bij de implementatie van het Vierde Pakket, als bij de inzet op omvorming van ProRail naar een zbo, als bij de doelen uit het regeerakkoord waar het gaat om de spoormarkt. Graag vernemen deze leden de visie van de regering hierop.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de ACM heeft laten weten dat zij niet rechtstreeks toezicht houdt op de (beheers)concessie van ProRail en daarmee de bevoegdheid mist om de bepalingen uit die concessie af te dwingen. Deze leden menen dat het in het licht van de omvorming van ProRail en haar positionering onder het Ministerie van belang is dat ACM op alle punten (inclusief de beheersconcessie) toezicht kan houden. Deze leden vragen of het daarom niet raadzaam is om het toezicht van het ministerie te vervangen door toezicht door de ACM.

De technische pijler

De leden van de VVD-fractie vragen wat de concrete voordelen van zijn van dit «One Stop Shop»-principe. Hoe vaak gebeurt het dat bedrijven op dit moment in meerdere lidstaten dezelfde aanvragen moeten doen en wat is de precieze administratieve en complexiteitsreductie als gevolg van het One Stop Shop? Hoe wordt voorkomen dat Nederland weinig eigen flexibiliteit en wendbaarheid behoudt in het opstellen van veiligheidscertificaten?

De leden van de VVD-fractie vragen of de precieze lastenreductie gegeven en uitgesplitst kan worden.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de noodzaak is van een enkel Europees Spoorwegbureau. Hoe bleek het huidige/vorige systeem inadequaaf? Hoe wordt gegarandeerd dat een Europees niveau daadwerkelijk voor efficiëntievoordelen zorgt? Hoe wordt bij het enkele veiligheidscertificaat omgegaan met de nationale verschillen in systemen, syste-

matiek en wet- en regelgeving? Biedt een enkel certificaat dan voldoende flexibiliteit? Hoe wordt omgegaan met het verschillende toezicht in de lidstaten op een enkel certificaat?

De leden van de VVD-fractie vragen wat de voordelen zijn van Europese harmonisatie van de in deze paragraaf genoemde nationale voorschriften. Kan beleidsconcurrentie niet ook bepaalde voordelen hebben? Hoe wordt voorkomen dat alle beleidsvrijheid, bijvoorbeeld om tot effectievere regelgeving te komen, weggenomen wordt?

De leden van de SP-fractie begrijpen dat lidstaten enige vrijheid hebben in de termijn voor de implementatie van de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket. Kan de regering inzichtelijk maken wat het verschil van implementatie tussen de verschillende lidstaten is, en dan met name voor de lidstaten waarmee Nederland een rechtstreekse treinverbinding heeft? Kan zij tevens aangeven hoe zij hier mee om wil gaan? Kan de regering, gelet ook op de breed gedragen wens van de Kamer om internationaal treinverkeer te stimuleren, garanderen dat verschillende implementatietermijnen niet gaan leiden tot vertraging van (ontwikkelingen in) het grensoverschrijdend goederen- en personenvervoer?

Wijze van implementatie van de technische pijler

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de regering de noodzaak tot frequente wijziging van voorschriften rijmt met de «harde» harmonisatie die als Europees rechtsmiddel gekozen is? Biedt dit wel de nodige flexibiliteit?

De leden van de D66-fractie lezen dat de implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn gebonden is aan gedelegeerde en uitvoeringshandelingen van de Europese Commissie. Deze leden merken op dat het Vierde Spoorwegpakket evenwel ruimte biedt voor verschillende implementatietermijnen. Door deze verschillende termijnen kan er tijdelijk sprake zijn van twee toelatingsregimes voor hetzelfde type spoorvoertuig. Hoe gaat de regering om met deze verschillende implementatietermijnen en toelatingsregimes voor toelating van voertuigen die zowel in Nederland en in België moeten gaan rijden?

De veiligheids certificering

De leden van de VVD-fractie vragen wat de ervaringen van de relevante partijen met het huidige systeem zijn. Nogmaals: wat is de noodzaak van een enkel Europees Spoorwegbureau? Waarom is niet gekozen voor een systeem van wederzijdse acceptatie, waarbij een lidstaat een veiligheids-certificaat in eigen land als verleend beschouwt, indien een andere lidstaat dat, vaak op dezelfde gronden, reeds verleend heeft?

De leden van de VVD-fractie vragen of de samenwerking tussen het Europees Spoorwegbureau op termijn de noodzaak van nationale instanties niet zal ondergraven. Welke taak blijft feitelijk nog over voor nationale instanties?

De leden van de VVD-fractie vragen waarom er inzake geschillenbeslechting bij een kamer van beroep (arbitrage) onderscheid bestaat tussen genomen positieve en negatieve besluiten?

De leden van de D66-fractie zouden graag een verduidelijking willen over de procedure om een veiligheids-certificaat aan te vragen. In paragraaf 1 op pagina 28 van de memorie van toelichting staat dat spoorwegondernemingen een aanvraag moeten indienen via de nog in te richten One Stop Shop. In de tweede alinea van die pagina staat beschreven dat een dergelijk veiligheids-certificaat ook via de nationale veiligheidsinstantie

kan worden aangevraagd. Kan de regering hier duidelijkheid over verschaffen?

Deze leden lezen voorts dat de aanvrager van een veiligheidscertificaat onder bepaalde omstandigheden (exploitatie in één lidstaat) de keuze heeft om zijn aanvraag bij de nationale veiligheidsinstantie in te dienen of bij het Europees Spoorwegbureau. Kan de regering aangeven of de procedure bij het uitbreiden van het exploitatiegebied van een veiligheidscertificaat wel verplicht ingediend moet worden bij het Europees Spoorwegbureau?

De leden van de D66-fractie zijn verheugd over de nieuwe interoperabiliteitsrichtlijn. Zij vragen wat de Nederlandse treinreiziger hiervan gaat merken, in het bijzonder op de grensoverschrijdende treinverbindingen met Duitsland en België.

De leden van de D66-fractie constateren dat als er sprake is van een ernstig veiligheidsrisico de ILT of het Europees Spoorwegbureau een typegoedkeuring tijdelijk kan schorsen. Wat is de definitie van een ernstig veiligheidsrisico en op basis van welke criteria wordt dit vastgesteld? Kan de regering aangeven hoe deze schorsingsprocedure verloopt?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben vragen bij de toekomstige rol van het Europees Spoorwegbureau in relatie tot de Nederlandse Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Zal het Europees Spoorwegbureau vooral de internationale treinen zelfstandig handhaven en wordt de nationale handhaving een zaak voor de ILT? Of komt er een samenwerking? Wordt de ILT ondergeschikt aan het Europees Spoorwegbureau? Is hiervoor een apart traject nodig om de verhoudingen en bevoegdheden vast te leggen? Hoe verhoudt dit zich dan tot de diensten in Duitsland, België, Frankrijk en Engeland? Waarom heeft de Europese Commissie de beschreven bevoegdheid?

Vergunningen van spoorvoertuigen

De leden van de D66-fractie begrijpen dat aanvragen bestemd voor de ILT ook via One Stop Shop moeten worden ingediend. Op welke manier worden deze beide aanvraagprocedures op elkaar afgestemd teneinde een verdubbeling in de administratieve lasten te voorkomen?

Deze leden merken op dat het Europees Spoorwegbureau of een nationale veiligheidsinstantie kan verlangen dat met een spoorvoertuig tests worden uitgevoerd op het netwerk als er gerede twijfels zijn gerezen in de vergunningprocedure. Deze leden vragen waarom dit niet verplicht is gesteld in deze situatie.

De leden van de D66-fractie merken op dat de verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van vereiste controles bij de spoorwegonderneming wordt gelegd. In het wetsvoorstel staat dat de spoorwegonderneming ten behoeve van deze controles in samenwerking met de infrastructuurbeheerder in een zogeheten proefbedrijf tests kan uitvoeren. Waarom is dit niet verplicht? Deze leden wensen hierbij expliciet te verwijzen naar de aanbeveling van de Parlementaire Enquête Fyra, die door de regering is overgenomen, namelijk dat een integraal proefbedrijf verplicht zou moeten worden gesteld voor iedere door de overheid gecontracteerde nieuwe dienst met een nieuw type trein.

De leden van de SP-fractie hebben enkele vragen bij de samenwerking tussen het Europees Spoorwegbureau en de ILT, aangezien dit Vierde Spoorwegpakket vergaande invloed heeft op de samenwerking tussen beide instanties. Kan de regering nader inhoudelijk specificeren hoe de samenwerking tussen het Europees Spoorwegbureau en ILT eruit zal zien? Kan zij daarbij tevens aangeven of spoorwegondernemingen betrokken worden bij de samenwerkingsovereenkomst? Kan de regering ook aangeven wat de gevolgen zijn voor de ILT, nu haar rol bij de voertuigtoe-

lating en vergunningverlening voor bedrijfsvergunningen afneemt? Kan de regering ook ingaan hoe er omgegaan wordt met de situatie wanneer er geen overeenstemming is tussen de ILT en het Europees Spoorwegbureau? Hoe verloopt arbitrage in een dergelijke situatie en hoe gaat de regering ervoor zorgen dat dit niet tot vertragingen leidt?

ERTMS

De leden van de D66-fractie merken op dat een aanbesteding van baanuitrusting voor het European Railway Traffic Management System (ERTMS) ter goedkeuring moet worden voorgelegd aan het Europees Spoorwegbureau om te toetsen of dit aan de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) voldoet. Hoe worden deze TSI's vastgesteld? Op welke manier gaat de regering voorgenomen investeringen in ERTMS voorleggen aan het Spoorwegbureau? En kan de regering een inschatting maken hoe lang deze procedure van indiening tot goedkeuring zal duren?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben enkele vragen over de praktische gevolgen voor het grensoverschrijdende verkeer. Zo hebben Duitsland en België een ander tempo in de uitrol van ERTMS. Kan het Vierde Spoorwegpakket hier een versnelling voor betekenen of juist een vertraging? Ook hebben deze leden begrepen dat België pas een jaar later dan Nederland over zal gaan tot implementatie van de technische pijler van het pakket. Heeft dit gevolgen voor het grensoverschrijdende verkeer? Heeft dit gevolgen voor de technische eisen of goedkeuring van nieuwe treinen? Deze leden zouden het betreuren als het Vierde Spoorwegpakket, dat immers bedoeld is om eisen te harmoniseren en daarmee grensoverschrijdend verkeer te vergemakkelijken, in de praktijk leidt tot vertraging en nieuwe obstakels. Het verzoek aan de regering is dan ook om hierop te anticiperen. Kan zij uitleggen hoe zij dat wil gaan doen?

Gevolgen van de marktpijler

De leden van de VVD-fractie vragen wat de concrete gevolgen zijn voor de reiziger van dit deel van het Spoorwegpakket. Kunnen deze uitsplitst worden in korte- en langetermijngevolgen?

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen de regering of er al meer duidelijkheid is over de gevolgen van de bepalingen inzake het recht op toegang tot de infrastructuur en de procedure en criteria voor de economische evenwichtstoets, zodat een goede inschatting gemaakt kan worden van de gevolgen van het wetsvoorstel. In de memorie van toelichting staat dat voor de Nederlandse spoorsector afgewacht moet worden welk effect de bepalingen inzake het recht op toegang tot de infrastructuur zullen hebben, maar deze leden krijgen graag meer inzicht. Wat zijn de kansen en de risico's van het recht op toegang tot de hoofdspoorweginfrastructuur? Hoe past het voornemen om meer sprinterdiensten op het HRN toe te voegen aan regionale openbaarvervoersconcessies in dit wetsvoorstel?

Gevolgen van de technische pijler

De leden van de VVD-fractie vragen welke de concrete gevolgen zijn voor de reiziger van dit deel van het Spoorwegpakket. Kunnen deze uitsplitst worden in korte- en langetermijngevolgen?

De leden van de D66-fractie herinneren de regering eraan dat de ILT moet toezien op de veiligheid van spoorwegsystemen. Met het aangekondigde wetsvoorstel en conform de uitgangspunten vanuit de kabinetsreactie op

de Parlementaire Enquête Fyra, is het de verwachting dat de ILT extra mankracht en fte's nodig heeft om deze taak uit te kunnen voeren. Kan de regering een inschatten om hoeveel fte's het naar verwachting zal gaan en hoe dit financieel gedekt gaat worden?

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen een toelichting op de toekomstige rol van de ILT en de verhouding tot het Europees Spoorwegbureau. Kan de ILT nog wel haar rol vervullen, nu bevoegdheden worden verschoven richting het Europees Spoorwegbureau? Op welke manier verwacht de regering dat de ILT scherper toezicht kan uitoefenen, terwijl het een deel van de formele rol van het verlenen van veiligheidscertificaten en voertuigvergunningen verliest? En hoe kan de ILT de risicogerichte aanpak uitvoeren, terwijl het Europees Spoorwegbureau bij het vijfjaarlijkse totaalbeeld geen rekening houdt met deze risicogerichte aanpak?

Advies en consultatie

De leden van de VVD-fractie vragen waarom het Adviescollege Toetsing Regeldruk besloten heeft om geen formeel advies uit te brengen. Kan alsnog gevraagd worden om advies uit te brengen?

Autoriteit Consument en Markt

De leden van de VVD-fractie constateren dat de ACM aangeeft dat zij een rol kan spelen als onafhankelijk adviseur bij een voorgenomen besluit tot onderhandse gunning van een concessie voor openbaar personenvervoer per trein. Kan de regering aangeven waarom dit advies niet opgevolgd wordt? Er wordt gesproken over een beleidsarme een-op-eenimplementatie. Deze leden zijn van mening dat als er daadwerkelijke een «aanbesteden, tenzij»-model wordt opgenomen in de wet, dit geen beleidsarme implementatie is. Is met het oog op dat gewenste model de regering van mening dat het niet nodig is om de ACM als onafhankelijk adviseur aan te wijzen bij het beoordelen van onderhandse gunning? Kunnen de verschillende resultaten van de toetsen door ProRail en de ACM met elkaar vergeleken worden? Waardoor komen zij tot andere resultaten?

De leden van de D66-fractie merken op dat het wetsvoorstel naar aanleiding van de Uitvoerings- en Handhavingstoets (hierna: U&H-toets) is verduidelijk en verscherpt. Echter, de ACM blijft van mening dat de wijze waarop het recht op toegang tot de hoofdspoorweginfrastructuur op dit moment is geïmplementeerd in het ontwerpvoorstel niet uitvoerbaar is. De regering geeft aan dat de Europese Commissie in een uitvoeringshandeling hierin zal voorzien. Kan de regering hierop reageren?

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen wanneer meer duidelijkheid ontstaat over de uitwerking van lagere regelgeving op zowel EU-niveau als op nationaal niveau. In hoeverre kan de regering de gevolgen van het wetsvoorstel overzien, aangezien de ACM, ProRail en de ILT niet in alle gevallen de uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en/of fraudebestendigheid kunnen beoordelen? In hoeverre hebben de regering en de Kamer grip op de verdere uitwerking van lagere regelgeving, aangezien een deel van de uitwerking van lagere regelgeving door de Europese Commissie wordt uitgevoerd zonder wetswijziging?

ProRail

De leden van de D66-fractie nemen kennis van de opmerkingen van ProRail. Zij delen de waardering die ProRail toekent aan het belang van de voertuigvergunningen. Kan de regering aangeven of de constatering van ProRail, namelijk dat de adviserende rol van de beheerder komt te vervallen, klopt? Zo ja, op welke manier gaat er uitvoering en opvolging worden gegeven aan de door de regering omarmde aanbevelingen uit de Parlementaire Enquête Fyra?

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen waarom de beheerder geen formele rol meer heeft bij de voertuigvergunning. Waarom heeft ProRail hier geen formele rol, aangezien het gaat om de complexe interactie tussen infrastructuur en materieel? Wordt hiermee wel recht gedaan aan de uitkomsten van de Parlementaire Enquête Fyra, waarin de betrokkenheid van ProRail werd benoemd vanwege de interactie tussen trein en baan? Zou ProRail niet standaard betrokken moeten zijn in plaats van slechts mogelijk betrokken te worden? Krijgt de aanbeveling uit de Parlementaire Enquête Fyra om een integraal proefbedrijf te verplichten een plek in dit wetsvoorstel? Zo nee, waarom niet?

Consultatie

De leden van de VVD-fractie merken op dat artikel 11, vijfde lid, van de gewijzigde SERA-richtlijn gewijzigd is op verzoek van de NS. Deze leden vragen naar een onafhankelijk oordeel van de ACM op dit punt.

De leden van de D66-fractie lezen dat de NS voornemens is de NedTrain-activiteiten via een besloten vennootschap onder te brengen onder de holdingmaatschappij N.V. NS Groep. Deze leden merken op dat NS op deze manier alsnog zeggenschap behoudt over de emplacementen, terwijl ProRail feitelijk eigenaar is hiervan en dus ook het beheer zou moeten voeren hierover. Deelt de regering de mening dat deze constructie haaks staat op het grondprincipe van het Vierde Spoorwegpakket, namelijk onafhankelijk beheer, transparante toegang tot infrastructuur? Zo ja, wat gaat de regering doen om deze verticale integratie te voorkomen? Zo nee, waarom deelt zij deze mening niet?

De leden van de D66-fractie nemen kennis van artikel 7 quinquies, tweede lid, van de gewijzigde SERA-richtlijn, dat bepaalt dat een infrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming geen directe of indirecte leningen aan elkaar mogen verstrekken. Zie hiervoor ook hoofdstuk II van de memorie van toelichting: artikel 16d (financiële transparantie). Verder wordt bepaald dat een infrastructuurbeheerder inkomsten uit het beheer van het spoor alleen mag gebruiken voor het financieren van zijn eigen bedrijf. Het wetsvoorstel laat echter ruimte om (mee) te investeren in (kleine) infrastructuraanpassingen van door ProRail beheerde hoofdspoorweginfrastructuur. Kan de regering verduidelijken wat er wordt verstaan onder (kleine) infrastructuraanpassingen? In hoeverre moeten onder deze aanpassingen volgens de regering ook aanpassingen aan de hoofdspoorweginfrastructuur worden verstaan? Daarnaast vragen deze leden hoe artikel 16d van de Spoorwegwet zich verhoudt tot het Europese principe van het Vierde Spoorwegpakket, namelijk dat vervoerder en beheerder gescheiden moeten opereren?

De leden van de D66-fractie nemen kennis van de positie van DB Cargo ten aanzien van het wetsvoorstel. Zij zijn benieuwd naar de onderbouwing van DB Cargo voor de stelling dat de uitvoerbaarheid disproportioneel bezwarend zou zijn voor een spoorwegonderneming. Is de regering bereid om met DB Cargo hierover in gesprek te gaan en de Kamer hierover te informeren?

Overig

De leden van de VVD-fractie merken op dat een belangrijk deel van de regelgeving ingevuld zal worden door lagere regelgeving. Die is op dit moment nog niet beschikbaar. Ziet de regering de mogelijkheid om deze regels alvast aan de Kamer voor te leggen, zodat de Kamer kan beoordelen of deze regels de richtlijnen volledig en consistent waarborgen? Mocht het wetsvoorstel aangenomen worden zoals het nu voorligt, zullen zaken bij bestuursrechtters komen te liggen. Is het niet verstandig om de ACM hier een prominente rol te geven, die kan adviseren?

De leden van de VVD-fractie vragen om precies duidelijk te maken waar de bewegingsvrijheid voor Nederland ligt om eigen keuzes te maken in de implementatie van dit pakket. Waar is sprake van minimum- en waar van maximumharmonisatie? Welke lidstaatopties kent het pakket? Kan op een rij gezet worden van welke, indien aanwezig, gebruik gemaakt wordt en waarom? Wat weet men al over het gebruik van lidstaatopties door andere lidstaten?

Waarom is in de onderliggende Europese regels gekozen voor richtlijnen of verordeningen? Kan die keuze onderbouwd worden?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe omgegaan wordt met staatsbedrijven binnen de enkele Europese spoormarkt. Hoe wordt voorkomen dat zij een oneerlijk voordeel hebben ten opzichte van volstrekt private bedrijven? In welke lidstaten kent men een publiek, semipubliek of volstrekt privaat systeem van spoorbedrijven? Welke consequenties heeft dit? Hoe wordt omgegaan met de maximale spoorcapaciteit en de verschillen in maximale bezettingsgraad) tussen de verschillende lidstaten? Hoe wordt voorkomen dat een hogere bezetting van een nationaal spoor (pseudo-)concurrentiebeperkende effecten of consequenties heeft? Welke onderdelen van dit wetsvoorstel bevatten delegatiebepalingen, zowel aan de Europese Commissie als aan een bewindspersoon of de regering zelf middels een besluit of algemene maatregel van bestuur? Kan op elk van deze bepalingen apart ingegaan worden hoe de Kamer voldoende betrokken blijft bij de invulling van deze gedelegeerde wetgeving? Is bijvoorbeeld een voorhangprocedure bij deze besluiten voorzien? Waarom wel of niet? Welke landen hebben dit pakket reeds geïmplementeerd in wetgeving? Welke zijn al begonnen met implementatie en welke lidstaten zijn nog niet begonnen? Zijn de voorschriften uit de technische pijler techniekneutraal opgesteld? Hoe wordt voorkomen dat de wetgeving over een paar jaar achterhaald is?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat een aantal artikelen later zal worden aan en ingevuld met Algemene Maatregelen van Bestuur en ministeriële regelingen. Deze leden zouden graag een nadere toelichting en een trajectplanning hiervoor ontvangen.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers