

Vergaderjaar 1996–1997

25 335

Wijziging van de Spoorwegwet ter implementatie van richtlijn nr. 95/18/EG en richtlijn 95/19/EG

Nr. 4

VERSLAG

Vastgesteld 25 juni 1997

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer van haar bevindingen verslag uit te brengen. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen voldoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare beraadslagingen over dit wetsvoorstel genoegzaam voorbereid.

Algemeen

De leden van de fractie van de PvdA nemen met veel belangstelling kennis van het voorliggende wetsvoorstel. Voor zover zij weten heeft de Eerste Kamer het wetsvoorstel dat de aanpassing van de Spoorwegwet aan richtlijn 91/440 en verordening 1893/91 nog niet behandeld. Zij vinden het tamelijk curieus dat zij nu een wetsvoorstel moeten beoordelen waarmee een nog bij het Parlement aanhangig wetsvoorstel wordt gewijzigd en waren verbaasd dat de regering in de memorie van toelichting in het geheel niet op deze situatie wijst. Deze leden zijn van mening dat, ook al zou bedoeld wetsvoorstel wel zijn aanvaard, toch minstens vermeld had moeten worden dat een aantal door implementatie van richtlijn 91/440 vormgegeven artikelen nu reeds wordt gewijzigd. Is hun indruk juist dat ook de nu voorliggende tekst geen lang leven beschoren zal zijn gezien de wettelijke doorwerking die «Over de wissel» nog moet krijgen?

De leden van de PvdA-fractie hebben vernomen dat er op dit moment, althans op Nederlands grondgebied, niet gereden wordt door samenwerkingsverbanden zoals bedoeld in artikel 29. Volgens hun informatie worden de internationale personentreinentreinen, ook de Thalys, gereden door samenwerkende bedrijven, maar niet door samenwerkingsverbanden. Is deze informatie correct en zo ja, is er dan zicht op dat binnen afzienbare termijn dit soort samenwerkingsverbanden wel van de grond komen? Een indicatie daarvoor zou naar hun mening de situatie elders in Europa kunnen zijn. Zij stellen prijs op een korte beschouwing van de regering daaromtrent. Een vergelijkbare beschouwing zagen zij graag over de situatie in het goederenvervoer. In dit verband zou, wat hun betreft, het wetsvoorstel wel iets verder mogen gaan dan de richtlijnen

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zijl (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA).
Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Th. A. M. Meijer (CDA), H. Vos (PvdA), Hillen (CDA), vacature (CD), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van der Linden (CDA).

voorschrijven. In ons land bestaat immers in hoge mate communis opinio over de wenselijkheid van meer concurrentie in het goederenvervoer per spoor, ook waar het niet-gecombineerd vervoer betreft.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de feitelijke situatie in Nederland reeds meer veranderd is ten opzichte van enige jaren geleden dan de richtlijnen voorschrijven. Hoewel zij, zoals bekend, daar zeker niet onverdeeld gelukkig mee zijn, vindt er immers al concurrentie, zij het in zeer beperkte mate, op het spoorwegnet voor binnenlands personenvervoer plaats. De Europese Commissie ziet daar (vooralsnog wellicht) blijkens het recente Witboek weinig in.

Deze leden vragen wat de reden is dat voor internationale samenwerkingsverbanden in de Spoorwegwet veel geregeld wordt, maar voor binnenlandse concurrenten dat blijkbaar (nog) niet nodig is. Zij vragen in dat verband naar de huidige en toekomstige verhouding tussen de Spoorwegwet en de Wet Personenvervoer.

Hoewel de leden van de PvdA-fractie beseffen dat het voorliggende wetsvoorstel niet meer behelst dan de implementatie van EU-richtlijnen, willen zij toch graag de relatie leggen met de discussies die momenteel plaatsvinden over de inrichting van het treinvervoer voor personen in Nederland. Niet ondenkbaar is dat internationale samenwerkingsverbanden of spoorwegondernemingen uit andere landen ten behoeve van respectievelijk internationaal personenvervoer en gecombineerd goederenvervoer gebruik willen maken van een deel van het net waarop de exploitatie van het (regionaal) personenvervoer is aanbesteed. Het desbetreffende bedrijf kent dan weliswaar geen (onverwachte) concurrentie, maar wordt wel geconfronteerd met gebruik door anderen van het spoor en daardoor belemmerd in het volledig vrij opstellen van een dienstregeling. Hetzelfde geldt overigens voor het kernnet wanneer daar door buitenlandse bedrijven ten behoeve van bijvoorbeeld goederenvervoer een claim zou worden gedaan op spoorcapaciteit. De leden van de PvdA-fractie hebben de indruk dat hierdoor, althans theoretisch, problemen zouden kunnen ontstaan en vragen het oordeel van de regering hierover.

Het onderhavige voorstel strekt tot implementatie van de richtlijnen 95/18 en 95/19. De implementatietermijn van die richtlijnen loopt 2 jaar na bekendmaking van de richtlijnen, dus op 27 juni 1997, af. Gezien de fase waarin de behandeling van dit wetsvoorstel zich bevindt, betwijfelen de leden van de CDA-fractie in hoge mate dat implementatie met ingang van die datum nog wel mogelijk is. Kan de minister uiteenzetten hoe de verdere procedure zal zijn en wat er gebeurt als de implementatietermijn verstreken is?

De exploitatievergunning en het veiligheidsattest worden verleend voor onbepaalde tijd. Met betrekking tot toewijzing en gebruik van de spoorweginfrastructuurcapaciteit is een dergelijke bepaling niet opgenomen. De leden van de CDA-fractie vragen of eenmaal toegewezen capaciteit ook voor onbepaalde tijd gebruikt kan worden. Als dit niet de bedoeling van deze implementatiewet is, kan de minister dan aangeven op welke manier dit in de wet tot uiting komt?

Hoe verhouden zich de toelating van internationale bedrijven en de vergunningverlening voor onbepaalde tijd tot het in Nederland in te voeren beleidskader spoorvervoer?

Voor het verlenen van de exploitatievergunning heeft de minister rekening te houden met een aantal randvoorwaarden, zoals de financiële positie, bestuurlijke inrichting, personele bezetting en materiële uitrusting

met het oog op een veilige dienstverlening van de spoorwegonderneming. Kan de minister uiteenzetten hoe deze randvoorwaarden worden beoordeeld en hoe wordt vastgesteld of de spoorwegonderneming in voldoende mate aan de gestelde eisen voldoet?

Aan de spoorwegondernemingen en internationale samenwerkingsverbanden zal een gebruiksvergoeding worden berekend. In artikel 31 wordt aangegeven aan de hand van welke factoren de hoogte van deze vergoeding zal worden vastgesteld. Staat in dit artikel een uitputtende opsomming? Zonee, met welke andere factoren zal rekening worden gehouden? Zal er internationale afstemming plaatsvinden met betrekking tot het bepalen van de hoogte van de vergoeding? Bij ministeriële regeling zullen nadere regels worden gesteld omtrent de wijze waarop de vergoeding wordt vastgesteld en de hoogte daarvan. Waarom is niet gekozen voor een manier die de Tweede Kamer ook nog enige invloed op deze bepaling geeft, voor een AMvB met voorhang?

De VVD-fractie heeft met belangstelling kennis genomen van de voorgestelde wetswijzigingen. Dit te meer omdat de VVD-fractie voorstander is van meer marktwerking en de daarbij behorende concurrentie in het railvervoer. Allereerst moet de vraag worden gesteld welke positie deze wijziging inneemt in de totale herziening van de regelgeving, gericht op de nieuwe ordening in het railvervoer. Het gaat nu alleen nog maar om de tenuitvoerlegging van de Europese richtlijnen 95/18/EG en 95/19/EG. Kan de regering een overzicht verstrekken van het gehele wetgevingstraject, de onderdelen waaruit het zal bestaan en de tijdsfasering die zal worden aangehouden. Daarbij wil de VVD-fractie ook een relatie leggen met een eerdere wijziging, te weten wetsvoorstel 24 042, waarbij het ging om richtlijn 91/440 EEG en de Verordening (EEG) nr 1893/91. Deze laatstgenoemde wetswijziging, die overigens bij de Eerste Kamer nog in procedure is, betrof ook slechts algemene aanpassingen, net als bij deze aanpassingen. Waarom zijn de richtlijnen uit juni 1995 niet alsnog gelijktijdig betrokken bij de procedure van de wijzigingen via wetsvoorstel 24 042? De regering bracht immers haar nota naar aanleiding van het verslag pas uit op 26 juni 1996 (verslag van 17 februari 1995), oftewel direct na de centraal staande richtlijnen, gedateerd 19 juni 1995. Terwijl tevens de Eerste Kamer het eerdere voorstel nog niet heeft behandeld, blijktbaar omdat men eerst een bredere discussie wenst. Op welke termijn kan de nadere wetgeving worden verwacht, waarbij de toelating, de vergunningverlening, het infrastructuurbeheer, de verkeersleiding en dergelijke concreet worden geregeld? Zal dit om één wets(wijzigings)voorstel gaan, of om een aantal?

Kan de regering voorts aangeven hoe de implementatie in de andere Europese landen verloopt? Op welke termijn kan de beoogde marktwerking en concurrentie daadwerkelijk worden gerealiseerd? Hoe staat het met de technische en organisatorische belemmeringen die er nu nog zijn voor doorgaande internationale treinen, met name de goederentreinen? In hoeverre kunnen afzonderlijke staten niet in de regeling genoemde extra eisen stellen, bijvoorbeeld inzake de geluidsemissie van goederenwagens, die belemmerend kunnen werken? Hoe wordt bereikt dat de regeling «niet discriminatoir» wordt uitgevoerd? Hoe wordt voorkomen dat bepaalde treinen een zo hoge gebruiksheffing moeten betalen dat feitelijk van een belemmering moet worden gesproken? Kan worden gegarandeerd dat ongelijke behandeling van elkaars of andermans treinen wordt voorkomen? Immers de voorrangsmogelijkheid voor bepaalde treinen kan ook (oneigenlijk) worden benut om andere treinen juist te vertragen.

Voorts hebben de leden van de VVD-fractie nog enkele vragen op onderdelen:

- De implementatietermijn loopt blijkbaar af op 27 juni 1997. Welke gevolgen heeft het overschrijden van deze termijn?
- In artikel 28, vijfde lid wordt de regeling niet van toepassing verklaard voor activiteiten van stads- en streekvervoer. In de Europese richtlijnen worden echter ook de regionale spoorlijnen uitgezonderd. Waarom dit verschil?
- Waarom spreekt artikel 29, derde lid van «gecombineerd» goederenvervoer. Gewone goederentreinen vallen hier blijkbaar niet onder. Waarom niet?
- Welke spoorweginfrastructuur onder artikel 28, derde lid wordt bedoeld? Graag voorbeelden.
- Waarom is de Kanaaltunnel in de Richtlijn uitgesloten en welke gevolgen heeft dat voor ons internationale goederenvervoer per rail richting Verenigd Koninkrijk en Ierland?
- Zijn alle elementen uit de Europese richtlijnen verwerkt? Zo nee, welke niet en waarom niet. En omgekeerd, wordt hier meer geregeld dan in de Richtlijn? Zo ja, welke onderdelen en waarom?

De leden van de D66-fractie nemen met belangstelling kennis van de voorgestelde wetswijziging.

Ook de leden van de D66-fractie vragen waarom de minister zo lang gewacht heeft met de implementatie van deze twee richtlijnen, die al in juni 1995 zijn vastgesteld.

De D66 fractie vraagt of het mogelijk is dat de spoorweginfrastructuurcapaciteit toewijzende instantie geen capaciteit toewijst aan een spoorwegmaatschappij die wel in het bezit is van een exploitatievergunning en veiligheidsattest voor spoorweginfrastructuur waar de capaciteit toereikend genoeg is?

De leden van de RPF-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij constateren dat de implementatie van de richtlijnen 95/18 en 95/19 moet plaatsvinden voorafgaand aan een bredere herziening van de spoorwegwetgeving met het oog op de verzelfstandigingoperatie van de NS. Zij informeren hoe de regering deze gang van zaken beoordeelt. In welke mate leidt dit ertoe dat de Nederlandse wetgever wordt beknot bij de mogelijkheden om de spoorwegwetgeving zelf nader in te vullen? Met andere woorden: in hoeverre doorkruist het Europese beleid de voornemens van Nederland?

Deze leden merken op dat ons land betrekkelijk laat is met de implementatie. Zij gaan ervan uit dat dat volledig is toe te schrijven aan de verzelfstandigingsdiscussie en -operatie. Is die veronderstelling juist? Zij verzoeken de minister aan te geven hoe het staat met de implementatie van beide richtlijnen in de andere Lidstaten. Zijn er landen die wel binnen de implementatietermijn tot wetgeving zijn overgegaan?

Het wetsvoorstel voorziet in de toedeling van publiekrechtelijke taken en bevoegdheden aan NS Railinfrabeheer, Railned BV en Verkeersleiding BV. De leden van de RPF-fractie realiseren zich dat de besluitvorming hierover in feite al heeft plaatsgevonden. Toch hebben zij reserves bij dit

voornemen, omdat zij vinden dat hier toch primair sprake is van een overheidsverantwoordelijkheid. Wel blijft in de beoogde ZBO-constructie de ministeriële verantwoordelijkheid bestaan, maar daarmee is de vraag nog niet beantwoord waarom belangrijke taken en bevoegdheden op het terrein van het openbaar vervoer op afstand van de overheid worden gezet.

Deze leden vragen in dit kader of het wel wenselijk is dat Railned wordt belast met de toewijzing van infrastructuur. Railned moet als toewijzende instantie op grond van artikel 29e bepalen of de capaciteit toereikend is. Is Railned hier niet teveel belanghebbende om over dergelijke zaken besluiten te nemen? Hoe kan worden vastgesteld dat een capaciteitsclaim op grond van objectieve, non-discriminatoire toedelingsprincipes wordt gehonoreerd of afgewezen? En welk belang heeft NS Railinfrabeheer BV erbij dat andere exploitanten mede gebruik moeten maken van de NS-gebouwen en -installaties?

De leden van de RPF-fractie vinden dat de minister geen overtuigend inhoudelijk argument aandraagt in reactie op het advies van de Raad van State om de te vormen ZBO's onder de competentie van de Nationale Ombudsman te brengen en te laten vallen onder de werking van de Wet openbaarheid van bestuur. Wat verzet zich hier precies tegen? Wanneer zal de structurele wettelijke inbedding van het gewijzigde spoorbestel overigens naar verwachting uiterlijk gestalte hebben gekregen?

De leden van de RPF-fractie hebben er kennis van genomen dat niet alle spoorwegondernemingen onder de werkingssfeer van het wetsvoorstel vallen. Zij vragen de minister in dit verband naar de positie van Lovers. Aansluitend informeren zij naar de kansen op daadwerkelijke realisering van concurrentie door buitenlandse ondernemingen op het rompnet van de NS. Is hierover concrete actuele informatie beschikbaar?

Deze leden hebben begrepen dat bij het toestaan van buitenlandse ondernemingen zal worden gekeken naar reciprociteit. Is het niettemin toch denkbaar dat een buitenlandse onderneming toegang op het Nederlandse net krijgt, zonder dat de betrokken buitenlandse markt is opengesteld?

Tot slot informeren de leden van de RPF-fractie hoe het momenteel staat met de pogingen die in EU-verband worden ondernomen om te komen tot een technische harmonisatie.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel tot wijziging van de Spoorwegwet ter implementatie van de EG-richtlijnen 95/18 en 19. Deze leden constateren dat parlement en regering daar gerekend vanaf heden – 25 juni – nog 2 dagen de tijd voor hebben, gezien het aflopen van de implementatetermin op 27 juni 1997.

De leden van de SGP-fractie hebben begrepen dat Nederland zich op Europees niveau sterk heeft gemaakt voor een ruimer toepassingsgebied. Dit zal na twee jaar opnieuw worden gezien. In welke opzichten is verruiming van het toepassingsgebied dan na te streven?

De leden van de SGP-fractie vragen hoe in de verschillende lidstaten wordt omgegaan met de scheiding tussen beheer en gebruik van de railinfrastructuur.

Verder vragen deze leden hoever men in de andere lidstaten is met de implementatie van de richtlijnen en welke keuze men maakt voor de aanwijzing van de «vergunningverlenende autoriteit» respectievelijk de «toewijzende instantie».

Deze leden vragen een toelichting van de regering op de keuze om publieke taken en bevoegdheden toe te wijzen aan Railned B.V., NS Verkeersleiding B.V. en NS Railinfrabeheer B.V., zijnde privaatrechtelijke organisaties, die door deze bevoegdhedentoewijzing als zelfstandige bestuursorganen moeten worden aangemerkt. Deze leden wijzen erop dat bij toewijzing van publieke taken aan zbo's in het algemeen voorkeur dient te worden gegeven aan publiekrechtelijke organisaties. Zij vragen hoe de regering met deze voorkeur omgaat bij de structurele wettelijke regeling van het spoorbestel.

Wat betreft de structurele wettelijke regeling vragen deze leden trouwens naar de stand van zaken hiervan.

Wat betreft de competentie van de Nationale Ombudsman en de toepassing van de Wet openbaarheid van bestuur ter zake van de in het wetsvoorstel genoemde zbo's constateren de leden van de SGP-fractie dat de regering geen gevolg geeft aan artikel 124q van de Aanwijzingen voor de regelgeving ondanks aanmaning hiertoe door de Raad van State. Volgens de regering is dit niet opportuun gelet op de verwachte totstandkoming van een structurele wettelijke inbedding van het gewijzigde spoorbestel en het smalle bereik van de taken die het onderhavige wetsvoorstel aan de betreffende organisaties toedeelt. Maar 124q Ar houdt met dergelijke motieven toch geen rekening? Deze leden vinden inachtneming van 124q Ar dan ook eleganter, zeker indien de structurele regeling langer dan voorzien op zich zou laten wachten.

De leden van de GPV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel.

De leden van de GPV-fractie merken op dat de artikelen 4 en 5 van Richtlijn 95/19/EG niet vertaald zijn in het implementatievoorstel. Deze artikelen bieden de Lidstaten de beleidsruimte om in bepaalde gevallen spoorwegvervoerdiensten voorrang te geven of spoorwegondernemingen bijzondere rechten te verlenen, onder meer in het belang van de openbare dienstverrichting. Waarom wordt bij de implementatie geen gebruik gemaakt van de geboden beleidsruimte? Welke voor- en nadelen zouden aan de implementatie van de genoemde artikelen verbonden zijn?

Artikelsgewijs

Artikel 29

De leden van de fractie van de PvdA stellen vast dat samenwerkingsverbanden waaraan een in Nederland gevestigde spoorwegonderneming deelneemt volgens het eerste lid recht van toegang en doorvoer hebben, waar andere internationale samenwerkingsverbanden slechts recht van doorvoer hebben (tweede lid). Deze leden kunnen zich uiteraard wel een voorstelling maken van het verschil tussen doorvoer en toegang, maar hebben nergens een preciese definitie van beide begrippen kunnen vinden. Zij vragen of hier niet in dient te worden voorzien. Betekent het verschil overigens dat een theoretische treindienst Parijs – Brussel – Hamburg via Utrecht en Groningen en gereden door een samenwerkingsverband van de NMBS, de DB en de SNCF in Nederland niet mag stoppen?

De leden van de D66-fractie willen graag van de minister weten of zolang een onderneming al wel een vergunning heeft maar nog niet aan alle voorschriften omtrent financiële draagkracht is voldaan er wel capaciteit aan die onderneming kan worden verleend? Dit kan immers tot gevolg hebben dat een onderneming een deel van de dienstregeling op zich neemt, terwijl na 6 maanden blijkt dat de financiën zodanig niet op orde zijn dat de vergunning wordt ingetrokken, waardoor er een gat in de

dienstregeling valt. Dit laatste lijkt de D66-fractie uit het oogpunt van een goed spoorvervoer geen gewenste situatie.

Geldt bij het verlenen van capaciteit aan een spooronderneming voor infrastructuur waar onvoldoende capaciteit is altijd dat de eerste aanvrager (die aan alle verdere eisen voldoet) de eerste rechten heeft?

Artikel 29e

In de toelichting bij artikel 29e staat dat eenmaal genomen toewijzingsbesluiten uiteraard niet kunnen worden opengebroken om latere aanvragen te honoreren. De leden van de PvdA-fractie achten dit in principe logisch, maar willen wijzen op de zeker niet ondenkbare situatie dat er wel ruimte is op het net, doch niet op de tijd dat de desbetreffende trein de grens overkomt. Dat moment kan uiteraard worden aangepast door aan de grens te wachten (hetgeen werkelijk niet de bedoeling kan zijn, noch van de overheid, noch van het betrokken spoorwegbedrijf) danwel de dienstregeling in het buurland aan te passen. Dat laatste zal echter niet altijd mogelijk zijn, zeker niet als de treindienst verscheidene landsgrenzen overschrijdt. Het ligt in dit soort gevallen, zo menen deze leden, voor de hand toewijzingsbesluiten wel open te breken. Zou de mogelijkheid daarvoor niet moeten worden geboden?

Deze leden zijn overigens van mening dat dit punt raakt aan de essentie van de problemen die concurrentie op het net oproept. Wijziging van tijdstippen zal implicaties hebben voor het gehele net. Daarmee grijpt de toewijzende instantie dus feitelijk in in de dienstregeling, hetgeen in een situatie waarbij sprake is van concurrentie uiteraard onwenselijk is.

De leden van de GPV-fractie constateren dat in artikel 29e enkele toewijzingscriteria zijn geformuleerd. In verband met de rechtsbescherming voor de aanvragers, vragen deze leden in hoeverre de nadere invulling van de toedelingsregels openbaar en toetsbaar is.

Artikel 30 en 31

De leden van de GPV-fractie constateren dat de gebruiker van de spoorweginfrastructuur op grond van artikel 30 een gebruiksvergoeding verschuldigd is. Deze leden verwachten dat de bedoelde vergoeding invloed kan hebben op de rentabiliteit van de treindiensten op bepaalde lijnen. Zij achten het van belang dat voldoende inzicht bestaat in de bedoelde en de te verwachten gevolgen van de samenstelling en hoogte van de vergoeding. Zou de minister het gewenst achten om de nadere invulling van de regelgeving voor de gebruiksvergoeding aan de Tweede Kamer voor te leggen?

Artikel 31

De hoogte van en de wijze waarop de gebruiksvergoeding wordt vastgesteld, wordt via ministeriële regeling vastgesteld. De leden van de D66-fractie vragen waarom voor deze constructie gekozen is. De hoogte van de motorrijtuigenbelasting wordt bij wet vastgesteld, waardoor het altijd gecontroleerd wordt door de Eerste en Tweede Kamer, is deze constructie hier voor niet meer geschikt?

De minister heeft er voor gekozen om de vereiste rechtelijke toets bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven te leggen. Kan de minister deze keuze nader toelichten? De leden van de D66-fractie vragen of de minister ook heeft overwogen om een aparte onafhankelijke instantie in het leven te roepen?

Voor de verkeersleiding wordt geen afzonderlijk rechtsbeschermingsregime in het leven geroepen. De verkeersleiding kan echter zeer ingrijpende beslissingen nemen, door bijvoorbeeld een bepaalde

spoorwegmaatschappij altijd voorrang te geven. Hoe staat de minister tegenover het instellen van een soort beroep achteraf, waar de spoorwegondernemingen klachten over de verkeersleiding kunnen indienen. Indien er bepaalde klachten regelmatig terugkomen en die klachten ook gegrond zijn dan kan dit vertaald worden in bijvoorbeeld een aanwijzing aan de verkeersleiding.

Artikel 32

In de reactie op het advies van de Raad van State geeft de minister aan dat op basis van artikel 32, eerste lid er nadere voorstellen kunnen worden gedaan ten behoeve van de inhoudelijke aansturing van Railned en de Verkeersleiding. Uit de memorie van toelichting blijkt dat de nadere voorschriften betrekking hebben op artikel 12 van richtlijn 95/19 waar bepaald wordt dat Lidstaten een borgsom of andere vergelijkbare zekerheid kunnen vragen. Ook leden van de D66-fractie willen graag meer duidelijkheid van de minister over welke onderwerpen via AmvB nadere regels gesteld kunnen worden. Daarnaast willen de leden van de D66-fractie ook hier weten waarom er niet voor gekozen is om de nadere regels per wet te stellen?

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Coenen