



TER BESLISSING

Datum

16 juni 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/99576

Opgesteld door

Hoofd-dir. Bestuurlijke &
Juridische Zaken
Afdeling S&W

Beslistermijn

23-06-2026

Bijlage(n)

4

Aan

Staatssecretaris

nota

Aanbieding Nota n.a.v. verslag en de Nota van Wijziging
inzake modernisering Spoorwegwet

Aanleiding

Op 26 februari 2026 heeft de vaste commissie voor IenW van de Tweede Kamer verslag uitgebracht over het wetsvoorstel Spoorwegwet 2026. De nota n.a.v. het verslag met antwoorden en een technische nota van wijziging worden voorgelegd.

Geadviseerd besluit

Instemmen en ondertekenen van:

- aanbiedingsbrief;
- nota n.a.v. verslag;
- toelichting bij de nota van wijziging.

Kernpunten en krachtenveld

Algemeen

- De fracties van D66, VVD, GroenLinks-PvdA, CDA, SGP, ChristenUnie en de groep Markuszower hebben vragen gesteld over het wetsvoorstel.
- Een groot aantal fracties geeft aan begrip te hebben voor de modernisering van de spoorwegregelgeving om onder andere beter aan te sluiten bij de Europese wetgeving en volledig gebruik te maken van EU-uitzonderingsmogelijkheden.
- De fracties hebben met name vragen over noodzaak en effect van gebruiksfuncties en de impact van de uitzonderingsmogelijkheden op het spoorvervoer in Nederland, en vragen of volledig bij de Europese regels is aangesloten.
- Er zijn vragen over de keuze om onderdelen te delegeren naar het niveau van een algemene maatregel van bestuur (AMvB) of ministeriële regeling (MR). Een aantal fracties vraagt hoe de Kamer goed geïnformeerd en betrokken blijft bij belangrijke (beleidsinhoudelijke) wijzigingen. Gevraagd wordt naar de mogelijkheid tot het opnemen van een of meer voorhangbepalingen.
- De nota van wijziging bevat vooral technische wijzigingen. Daarnaast zijn drugslimieten voor veiligheidsfunctionarissen (zoals een machinist) en het schrappen van de meldplicht voor incidenten opgenomen.
- Een samenvatting van de hoofdlijnen van de wet vindt u onder *Toelichting*.

Inhoudelijk

Als belangrijkste aandachtspunten komen uit het verslag naar voren:

1. De keuze voor een wet op hoofdlijnen en het delegeren van een groot aantal aspecten naar de AMvB en MR. Zo wordt gevraagd waarom aspecten die de kern van het spoorbeleid raken (als voorbeelden worden genoemd de boetehoogtes en de beheerconcessie) naar deze lagere regelgeving worden gedelegeerd.
2. Ook worden vragen gesteld over de parlementaire betrokkenheid bij het tot stand komen van de AMvB en MR. Met name waarom niet gekozen is om voorhangbepalingen in het wetsvoorstel op te nemen, ook niet waar het gaat om de beheerconcessie waarover in de huidige Spoorwegwet wel voorhangbepalingen zijn opgenomen.
3. Verschillende fracties vragen zich af hoe het wetsvoorstel zich tot het EU-recht verhoudt, of er nationaal zwaardere eisen worden gesteld dan vanuit Europees opzicht verplicht is.
4. De Kamer vraagt naar de regeldruk en welke winst deze modernisering in de praktijk voor gebruikers van het spoor oplevert.
5. Ook is er aandacht vanuit de fracties voor de gebruiksfuncties en de verantwoordelijkheden voor het spoor. Er wordt gevraagd hoe tot de acht gebruiksfuncties is gekomen en wat dit betekent voor de verantwoordelijkheidsverdeling.

Datum

16 juni 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/99576

Opgesteld door

Hoofddir. Bestuurlijke &
Juridische Zaken
Afdeling S&W

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

4

De reactie op deze onderwerpen is in grote lijnen:

1. In de beantwoording wordt aangegeven dat de uitwerking van de meeste onderwerpen inderdaad wordt gedelegeerd naar de AMvB of MR. Het betreft hier echter geen grote verschuiving ten opzichte van de huidige wetgeving. Zo verandert datgene dat op wetsniveau is geregeld ten aanzien van de twee gegeven onderwerpen (boetehoogtes en beheerconcessie) niet wezenlijk ten opzichte van de huidige situatie. Ook wordt aangegeven hoe de keuze voor delegatie in grote lijnen tot stand is gekomen.
2. Op grond van de Aanwijzingen voor de regelgeving dienen voorhangprocedures niet in de wet te worden opgenomen tenzij daarvoor bijzondere redenen bestaan. Er dient dus terughoudend mee te worden omgegaan. Bij de totstandkoming van de huidige Spoorwegwet zijn de voorhangbepalingen die zijn opgenomen, door de Kamer bij amendement ingevoegd en waren zij ook geen onderdeel van het wetsvoorstel. Het is tijdens de behandeling van het wetsvoorstel ook aan de Kamer om te beoordelen bij welke onderwerpen er sprake is van eerdergenoemde bijzondere redenen en toch een voorhangprocedure op te nemen.
3. Met dit wetsvoorstel wordt beoogd beter aan te sluiten bij het EU-recht. In het wetsvoorstel zijn vier richtlijnen geïmplementeerd. Door aan te sluiten bij Europese terminologie is er een sterkere aansluiting tussen het EU-recht en het nationale recht. Bij de implementatie is gebruik gemaakt van de uitzonderingsmogelijkheden om maatwerk te bieden. Zo zijn er lichtere regels aan de randen van het spoornet. Er worden dus geen zwaardere nationale regels opgelegd.
4. Het wetsvoorstel volgt de opzet van de betreffende Europese richtlijnen en de spoortypen die daarmee kunnen worden onderscheiden. De spoorwegen zijn aldus ingedeeld in gebruiksfuncties. Daarmee kan waar mogelijk gebruik worden gemaakt van de uitzonderingsmogelijkheden die de richtlijnen bieden, zodat lichtere eisen kunnen worden gesteld aan bepaald spoorverkeer. Daarbij is aangesloten bij de operationele praktijk. Conform uw verzoek wordt in de toelichting hieronder meer kleuring

- gegeven aan wat dit wetsvoorstel beoogt en oplevert. Ook is, in aanvulling op de beantwoording van de vragen hierover, een korte passage opgenomen in de inleiding van de nota naar aanleiding van het verslag.
5. Het indelen van het spoor in gebruiksfuncties leidt niet tot veranderingen in het gebruik van het spoor of de verantwoordelijkheidsverdeling ten aanzien van het spoor.

Nota van Wijziging

Met de nota van wijziging worden hoofdzakelijk technische wijzigingen doorgevoerd, zoals aanpassing van terminologie om aan te sluiten bij Europese terminologie. Ook zijn wijzigingen doorgevoerd in verband met nieuwe ontwikkelingen of voortschrijdend inzicht. Zo is in afstemming met VWS aangesloten bij de verwachte invoering van het Warenwetbesluit attractietoestellen, activiteitstoestellen en speeltoestellen (WAAS) in onderdeel B, en is in afstemming met BZK een omissie inzake de interne conformiteitsbeoordelingsinstantie hersteld. Er zijn twee meer inhoudelijke wijzigingen. Ten eerste is in onderdeel D een delegatiegrondslag voor het vaststellen van grenswaarden voor drugs opgenomen, zoals die ook gelden in het wegenverkeersrecht. Dit is afgestemd met J&V. Ten tweede is de meldplicht van incidenten aan de ILT geschrapt, zodat de meldplicht wordt beperkt tot ongevallen. Uit gesprekken met (decentrale) vervoerders en de ILT blijkt dat een meldplicht van incidenten een te hoge administratieve last met zich meebrengt voor de betrokken partijen. Gelet op Aanwijzingen voor de Regelgeving nr. 9.26 wordt deze wijziging bij voorkeur alleen ondertekend door de eerstverantwoordelijke bewindspersoon – derhalve niet ook door medeondertekenaar BZK.

Toelichting

Wat beoogt dit wetsvoorstel en waar helpt het de praktijk?

De gemoderniseerde Spoorwegwet maakt gebruik van alle uitzonderingsmogelijkheden die de Europese spoorwegregelgeving biedt. Dat is winst ten opzichte van de huidige Spoorwegwet. De gemoderniseerde Spoorwegwet biedt overzichtelijkere regelgeving. Nu zijn de regels voor alle spoorwegen in Nederland ondergebracht in twee wetten en 21 Besluiten en ministeriële regelingen. Sommige van die regelingen zijn praktisch leeg, omdat Europese regelgeving die nationale regels overbodig heeft gemaakt. De nieuwe regelgeving kent één wet, één besluit en één ministeriële regeling, zonder overbodige regels. Dat biedt overzicht.

Er is een hoofdindeling te maken in spoorwegen die een functie hebben voor de interne Europese markt en spoorwegen die dat niet hebben. De spoorwegen die een functie hebben voor de Europese interne markt zijn ingedeeld in naar gebruik voor alleen voor personenvervoer, alleen voor goederenvervoer, gemengd vervoer en regionaal vervoer. Door spoorwegen voor een bepaalde functie aan te wijzen kunnen overbodige investeringen achterwege blijven en kunnen gericht investeringen plaatsvinden.

Aan de uiteinden van dit spoorwegnet, waar individuele bedrijven zijn aangesloten op het spoor, maken we het eenvoudiger voor zowel de aangesloten bedrijven als voor de spoorwegondernemingen om rangeeractiviteiten uit te voeren. Zo kan een aangesloten bedrijf straks zelf goederenwagens van zijn bedrijfsterrein van en naar het dichtstbijzijnde hoofdspooremplacement halen of brengen. Een

Datum

16 juni 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/99576

Opgesteld door

Hoofddir. Bestuurlijke &
Juridische Zaken
Afdeling S&W

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

4

eenvoudige rangeerlocomotief en een machinist opgeleid alleen voor die taak kunnen het werk doen. Winst voor het aangesloten bedrijf is dat zijn bedrijfsterrein niet onnodig lang bezet is door goederenwagens. Winst voor de goederenvervoerders is dat zij niet voor elke individuele goederenwagen op en neer hoeven te rijden, maar goederenwagen gebundeld kunnen aan- en afvoeren. De goederensector heeft al langer aangegeven behoefte te hebben aan een voorziening als deze.

Op het spoorwegnet rijden incidenteel ook museumorganisaties met historische treinen. Voor hen zijn passende regels opgesteld zonder in te boeten op de spoorwegveiligheid. Deze museumorganisaties rijden zonder winstoogmerk en houden historisch erfgoed rijdend. De historische treinen kunnen blijven rijden, het onderhoud kan in de werkplaatsen van de museumorganisaties worden uitgevoerd en de machinisten kunnen worden opgeleid om blijvend op de oude treinen te rijden. Veel mensen beleven hier plezier aan. Nationale regels in de Spoorwegwet maken dit mogelijk.

Spoorwegen die geen functie voor de Europese spoorwegmarkt hebben zijn onder te verdelen in sporen voor het stadsgewestelijk openbaar personenvervoer per trein, in tram en metro, in bedrijfsspooraansluitingen en in museumlijnen. Doordat zij geen functie hebben voor de Europese interne markt zijn de Europese regels niet van toepassing en worden regels op maat gemaakt per soort spoorweg. De gemoderniseerde Spoorwegwet maakt het voor druk stedelijk vervoer mogelijk om met een op dat vervoer aangepast treinproduct te komen. Denk aan de spoorweg Leiden – Dordrecht (Oude Lijn) waar met de opening van nieuwe stations gemiddeld elke 2500 meter een halte is. De mogelijkheid ontstaat om twee sporen te reserveren voor dit hoogfrequente vervoer. Zo wordt vervoercapaciteit gewonnen. De andere sporen kunnen bestemd blijven voor nationaal en internationaal personen en goederenvervoer. Zo zitten sprinters, intercity's en goederentreinen elkaar niet in de weg. Op dit vervoer toegedichte treinstellen die niet aan Europese interoperabiliteitsregels hoeven te voldoen kunnen hoogfrequent in een metro-achtig product voorzien. Met de bouw van nieuwe woningen rondom stations kan zo in een grootstedelijke vervoerbehoefte worden voorzien.

Voor tram en metro geldt nu de Wet lokaalspoor. Tram en metro worden ook in de spoorwegwet opgenomen. Inhoudelijk verandert er zowel voor de decentrale OV-autoriteiten als voor de tram- en metrobedrijven weinig. Aan een aantal wensen uit die sector wordt tegemoet gekomen zoals de mogelijkheid tot het digitaal tonen van een bedrijfspas en een lichter regime voor toelating van werkvoertuigen op tram- en metrosporen en voor goederenwagens op de Hoekse Lijn. Nu zijn bedrijfsspooraansluitingen en museumspoorwegen (niet te verwarren met museumtreinen op het hoofdspoor) geregeld in het Besluit bijzondere spoorwegen. Die regels zijn voor geen van beide passend. Met de gemoderniseerde spoorwegwet worden passende regels opgesteld voor beide soorten spoorwegen.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum

16 juni 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/99576

Opgesteld door

Hoofddir. Bestuurlijke &
Juridische Zaken
Afdeling S&W

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

4

Volgnummer	Naam	Informatie
------------	------	------------

01.	Beslisnota	Ter informatie
02.	Verslag vaste Kamercommissie IenW	Ter informatie
03.	Aanbiedingsbrief nota naar aanleiding van het verslag	Ter ondertekening
04.	Nota naar aanleiding van het verslag	Ter ondertekening
05.	Nota van Wijziging	Ter ondertekening

Datum

16 juni 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/99576

Opgesteld door

Hoofddir. Bestuurlijke &
Juridische Zaken
Afdeling S&W

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

4