
Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG (32289).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Met het wetsvoorstel dat wij vanmiddag bespreken worden veel onderdelen van de Spoorwegwet gemoderniseerd. Het doel daarvan is onder andere om de liberalisering van het grensoverschrijdende personenvervoer mogelijk te maken. De fractie van de ChristenUnie heeft dit wetsvoorstel vooral beoordeeld op basis van de vraag of het bijdraagt aan het realiseren van meer en beter grensoverschrijdend vervoer tegen redelijke tarieven. Wij hebben dus niet alleen gekeken naar het belang van de concessiehouders, hoe belangrijk ook, maar ook naar het belang van de reizigers, voor wie wij het uiteindelijk allemaal doen. Ik heb vier amendementen ingediend, waarvan twee samen met de heer De Rouwe van de CDA-fractie. Daar zal ik nu mijn tekst vooral op toespitsen.

Ik ga allereerst in op de NMa-toets grensoverschrijdend personenvervoer. De toets of een spoordienst onder de liberaliseringsrichtlijn valt, is duidelijk als het hoofddoel internationaal passagiersvervoer is. Dan passeert het merendeel van de passagiers de grens en is het vervoer dus geliberaliseerd. Dat geldt echter voor een beperkt aantal verbindingen tussen enkele grote steden en voor verbindingen die slechts één station binnen Nederland aandoen. In de andere gevallen, zoals regionale stoptreinen en intercityverbindingen over de grens, zal internationaal passagiersvervoer vaak niet het hoofddoel zijn of is het beeld gemengd. Tegelijkertijd zal het grenstraject van deze verbindingen vaak alleen rendabel zijn als zij worden ingepast in een netwerk dat iets verder de regio ingaat aan beide kanten van de grens. Een trein die alleen heen en weer rijdt tussen twee stations aan beide kanten van de grens is immers niet aantrekkelijk voor passagiers. In dit soort gevallen toetst de NMa of het economisch evenwicht van bestaande concessies wordt verstoord. Dit is bepalend voor de vaststelling of een spoordienst geliberaliseerd is of niet. Exacte criteria moeten er nog komen. Wij willen vanuit de fractie van de ChristenUnie en vanuit de Kamer graag de vinger aan de pols houden. Daarom hebben wij samen met de CDA-fractie een amendement ingediend inzake het vastleggen van deze criteria in een algemene maatregel van bestuur, inclusief een voorhangprocedure. Dat is het amendement op stuk nr. 10.

Wat als het economisch evenwicht is verstoord? Een reiziger schiet weinig op met een dergelijke analyse van de NMa, want het gevolg is automatisch een cabotageverbod ofwel een verbod op binnenlandse reizen. Ons uitgangspunt is dat reizigers zo veel mogelijk in elke trein moeten kunnen stappen. Een verbod op cabotage maakt grensoverschrijdend vervoer bovendien al snel onrendabel. Eigenlijk zou er ook moeten worden gekeken naar de vraag of het binnenlandse deel aan beide kanten van de grens noodzakelijk is voor het realiseren van de

grensoverschrijdende verbinding. Als dat zo is, zijn er wat betreft de fractie van de ChristenUnie ook andere oplossingen mogelijk. Er kan dan enige concurrentie ontstaan met het binnenlandse vervoer, maar daarover moeten afspraken te maken zijn. Natuurlijk moeten wij uitsluiten dat onder het mom van grensoverschrijdend vervoer de concessie hoofdtrainnet wordt gekannibaliseerd. Om dit mogelijk te maken, heeft de fractie van de ChristenUnie een amendement ingediend om ervoor te zorgen dat de weging van wat er moet gebeuren bij verstoring van het economisch evenwicht bij de minister ligt. In haar eerste vergadering in de plenaire zaal wil ik dus graag haar verantwoordelijkheden en bevoegdheden versterken. Dat doe ik door middel van het amendement op stuk nr. 14, waar nog een kleine aanpassing op komt. Er komt dus een nieuwe versie van. Met dit amendement is er geen sprake van een automatisch cabotageverbod door de NMa, maar kunnen ook andere, pragmatische, oplossingen worden gezocht om het economisch evenwicht te herstellen of te compenseren. Dat sluit goed aan bij de Europese richtlijn, die de bevoegdheid ook bij de minister neerlegt. Wij hebben in ons amendement ook nog twee kleine taalfoutjes uit het wetsvoorstel gehaald.

Ik kom nu op de concessies. Een andere mogelijkheid om tot meer grensoverschrijdend personenvervoer te komen, is uiteraard het werken met een grensoverschrijdende concessie. Voor regionale verbindingen kunnen regio's dat doen. Helaas zijn er vaak nog grote verschillen tussen de concessie-termijnen aan beide kanten van de grens. Die zijn oplosbaar door hierover vroegtijdig af te stemmen bij nieuwe ontwikkelingen. Ook deze regionale grensoverschrijdende concessies kunnen het economische belang van de concessie hoofdtrainnet raken. Ik vraag de minister of zij bereid is om in gesprek te gaan met de regionale overheden en de NS opdat in de nieuwe concessie hoofdtrainnet kan worden aangegeven op welke verbindingen de NS in de toekomst samenloop van regionale grensoverschrijdende treinen moet accepteren. Grensoverschrijdende concessies kunnen ook worden opgenomen in de concessie voor het hoofdtrainnet. De Kamer heeft voor grensoverschrijdende intercity's in het verleden al de motie-Mastwijk/Anker aangenomen. Dit zijn inmiddels oud-collega's van ons. Het was in ieder geval een motie van een lid van het CDA en van de ChristenUnie. Kan de minister melden wat de voortgang in dezen is?

Om te zorgen dat ook wettelijk verankerd is dat de nieuwe concessie hoofdtrainnet zich ook kan uitstrekken tot over de Nederlandse grens, heb ik samen met collega De Rouwe een amendement ingediend dat het mogelijk maakt, grensoverschrijdende verbindingen op te nemen in de concessie voor het hoofdtrainnet. Dat is het amendement op stuk nr. 13 geworden. Het is geen verplichting; er staat "kan" in, maar het is wel goed om die duidelijkheid gewoon te creëren en die wettelijk vast te leggen.

We krijgen nog een schriftelijk overleg over het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, dat samenhangt met dit wetsvoorstel en onlangs door de minister naar de Kamer is gestuurd. We hopen dat het schriftelijke overleg snel afgesloten wordt en dat we snel antwoorden kunnen krijgen, zodat wij daar op korte termijn over kunnen spreken. Mijn fractie denkt dat dit besluit op een aantal punten dient te worden aangepast, maar daar komen wij later over te spreken. Voor een van

Slob

de punten is echter ook een wijziging van dit wetsvoorstel nodig. Daarom loop ik wat vooruit op die discussie. De minister wil de prioriteitscriteria op het spoor aanpassen, zodat het streekgebonden, gewestelijk en nationaal openbaar vervoer in de spits voorrang krijgt op het goederenvervoer als de infrastructuur overbelast is verklaard. Mijn fractie vindt dat op zichzelf prima, maar de minister wil gelijk bij ministeriële regeling uitzonderingen kunnen maken door baanvakken aan te wijzen waarop het goederenvervoer in de spits toch voorrang krijgt. Zo'n beslissing kan wat mijn fractie betreft niet buiten de Kamer om worden genomen, zeker niet als zij kijkt naar de huidige discussies over goederenvervoer over de IJssellijn, waarover wij zojuist een interessant debat met elkaar hebben gevoerd, en als nu al blijkt dat goederen- en personenvervoerders op dit punt soms lijnrecht tegenover elkaar staan. Ik heb een amendement ingediend dat regelt dat dergelijke wijzigingen via de AMvB moeten worden doorgevoerd en moeten worden voortgehangen bij de Kamer. Dat is het amendement op stuk nr. 11 geworden. Ik verzoek de minister om het besluit op dit punt dat inmiddels naar de Kamer is gestuurd, aan te passen als dit amendement wordt aangenomen, hetgeen wij nog maar moeten afwachten.

Dit waren mijn amendementen en de toelichting daarop. Ik kijk uit naar de beantwoording door de minister.

□

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het mag inmiddels bekend zijn dat mijn fractie een heel groot voorstandster is van het verbeteren van het grensoverschrijdend verkeer. Niet voor niets hebben mijn collega Koopmans en mijn oud-collega Ernst Cramer van de ChristenUnie in het verleden, maar nog niet zo lang geleden, een initiatiefnota over dit onderwerp ingediend. Die kreeg brede Kamersteun en zal wat mijn fractie betreft de toetssteen zijn voor de plannen die wij hier vandaag bespreken.

De minister heeft eerder bevestigd dat het grensoverschrijdende treinverkeer op regionale schaal zelden rendabel is. Het voorstel om daarover meer regie te gaan voeren, heeft de minister helaas niet overgenomen. Dat is jammer. Daarom is het des te meer van belang dat de Kamer over de brede schouders van de minister blijft meekijken als het gaat om de toelating van nieuwe vervoerders of nieuwe verbindingen. Het voorstel om de NMa op verzoek van bestaande concessiehouders of -verleners onderzoek te laten doen wanneer een nieuwe vervoerder een nieuwe verbinding wil openen, vinden wij goed, maar de ruimte die de nieuwe vervoerder krijgt, is dan essentieel. De minister vindt dat die invulling niet in een wettekst thuishoort. Daar heeft de minister waarschijnlijk wel gelijk in. Evengoed willen wij wel betrokken blijven bij de nadere regels die worden gesteld bij de NMa. Daarom heb ik ook samen met mijn collega Slob van de ChristenUnie een amendement op dit onderdeel ingediend. Dat verlangt eigenlijk een lichte voorhangprocedure. Ons is nog niet helemaal duidelijk wie de kosten voor zo'n onderzoek door de NMa moet dragen. Is dat de vervoerder of heeft de NMa daar zelf middelen voor?

De minister kiest met deze wet voor een heel open, transparante opstelling ten opzichte van de vervoerders. Zij zijn welkom op trajecten waarop dit niet voor

problemen zorgt. Wij kiezen er daarbij niet voor om andere vervoerders via allerlei trucjes buiten de deur te houden. Ik wil niet zeggen dat dit elders wel gebeurt, maar soms krijg je op zijn minst die indruk. Ik wil de minister wel vragen, er bij ProRail en IVW op toe te zien dat ook zij deze houding aannemen. Bij de toelating van Duitse treinen op de verbinding Aken-Heerlen-Sittard worden extra testen gevraagd, terwijl zij volgens de ProRailrichtlijn aan alle voorwaarden voldoen. Wij willen de minister vragen, hierop alert te zijn. Hoe kan het dat je wel aan de richtlijnen voldoet, maar toch nog extra testen moet uitvoeren? Ik zeg nogmaals dat wij de minister vragen om hierop alert te zijn en erop toe te zien dat er geen onbedoelde drempels worden opgeworpen voor deze goede ontwikkeling van de treindienst in Limburg.

De minister kondigt met dit voorstel een ministeriële regeling aan, waarbij per overbelaste baanvak de prioritering kan wijzigen tussen streekgewestelijk vervoer, nationaal personenvervoer en goederenverkeer. De CDA-fractie snapt dat de minister de mogelijkheid wil hebben om snel in te spelen op veranderende omstandigheden. Zij benadrukt echter dat het vooral de taak van ProRail is om hier in ieder geval van "voorzienbare overbelasting" bij een baanvak te spreken. De bevoegdheid die de minister met deze wet zal krijgen, ontslaat ProRail dus niet van deze taak.

Tot slot merk ik op dat de CDA-fractie blij is dat de minister in een nota van wijziging pragmatisch omgaat met de taaltoets voor machinisten. Het is van belang dat iedere machinist dezelfde taal spreekt als de railverkeersleiding. Op grenstrajecten hoeft dat niet vanzelfsprekend de Nederlandse taal te zijn. Hoe gaan wij dan om met Friese machinisten die hun taal spreken? Dat zal vast en zeker goed komen.

□

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. De leden van de PVV-fractie kunnen zich grotendeels vinden in de voorliggende wetsvoorstellen: concurrentie op het spoor in plaats van concurrentie om het spoor. Zolang bestaande concessies niet in het gedrang komen, vinden wij dat een redelijke doelstelling.

De voorgestelde amendementen van collega's De Rouwe en Slob bevatten wat ons betreft echter waardevolle wijzigingen ten behoeve van de voorliggende wetsvoorstellen. Die stellen immers een juridisch kader, waarbinnen de mogelijkheid wordt geboden om die liberaliseringsrichtlijn gestalte te geven, tegemoet te komen aan de reizigersbelangen en aan het faciliteren van de exploitatiemogelijkheden voor grensoverschrijdend personenverkeer. Met andere woorden: het heeft zin om met het oog op de passagiersbelangen de toetsing van de criteria ten aanzien van de versterking van het economisch evenwicht voor de concessiehouders breder te bezien dan de NMa dat wettelijk gezien zou kunnen doen.

Graag zouden wij zien dat in het amendement op stuk nr. 14 een beslistermijn werd opgenomen, zodat de minister niet tot in het oneindige de tijd heeft om knopen door te hakken.

Ik ben het volledig eens met de indieners dat zij met hun amendementen door middel van een voorhangprocedure van een AMvB de Kamer de mogelijkheid willen bieden om nog eens goed te kijken naar de definitie van

Sharpe

de belangrijkste criteria in de wettekst en, daarover moties in te dienen. Het is voor onze fractie van belang dat de Kamer wordt gehoord over de concretisering van de begrippen "substantieel", "hoofdzakelijk" en "betekenisvol" binnen de definitie van een nieuwe spoordienst voor grensoverschrijdend personenvervoer. Voor ons is van belang dat deze concretisering niet, zoals in het huidige wetsvoorstel wordt gesuggereerd, bij ministeriële regeling in de wettekst wordt vastgelegd.

Mijn fractie is geïnteresseerd in de toelichting op het amendement op stuk nr. 10, waarin het beeld wordt geschetst dat met name de zorg voor de concurrentiepositie van het internationaal personenvervoer per spoor aan dat amendement ten grondslag ligt. Onze fractie deelt die zorg in mindere mate. Zij vindt het juist belangrijk dat middels de voorhangprocedure aan de Kamer de mogelijkheid wordt geboden om zich te buigen over het vraagstuk hoe het economisch evenwicht voor de bestaande concessiehouders kan worden gewaarborgd. We leggen in de toelichting dus niet zo zeer de nadruk op het reilen en zeilen van internationale vervoerders.

Wij geloven wel dat er in een level playing field moet worden gekeken naar bijvoorbeeld de reciprociteit van grensoverschrijdend personenvervoer. De vraag is hoe deze richtlijn in wetgeving van andere Europese lidstaten wordt geïmplementeerd en met welke snelheid dat gebeurt. Bij de besluitvorming over de manier waarop Nederland de Europese richtlijn in zijn wetgeving verankert, is het, zoals ik al zei, van belang om goed na te gaan op welke manier andere lidstaten dat doen. De bedoeling daarvan is, te voorkomen dat wij uiteindelijk niet de eigen concessiehouders benadelen in onze drang om het braafste jongetje van de klas te zijn. Wij zijn echter wel van mening dat met de samenhang tussen de wettekstaanspassingen in de ingediende amendementen, deze voorwaarde in voldoende mate wordt gewaarborgd en dat daarmee een breder toetsingskader wordt geboden ten aanzien van de wenselijkheid van het concurrerend, grensoverschrijdend personenvervoer. Dat is voor ons het belangrijkste punt. Wij steunen deze amendementen dus.

□

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ook namens mijn fractie heet ik de minister van harte welkom. Eigenlijk moet ik zeggen: ik "herwelkom" de minister. Zij komt voor een tweede periode naar het parlement. Ik ben benieuwd hoe het haar deze keer zal bevalen, maar dat zullen we wel zien.

We hebben het vandaag over wetgeving om Europees spoorvervoer te harmoniseren. Als zelfs de fractie van de PVV daarvoor is, dan moet het wel goed zitten, zou je haast zeggen. Ook mijn fractie vindt deze voorstellen goed. Het is goed voor de reiziger als grensoverschrijdend spoorvervoer gemakkelijker wordt. De reiziger gaat steeds vaker over de grens, al denken sommigen in dit land daarover nog steeds anders. Gelukkig is Europa voor heel veel mensen echt dichtbij. Dat moeten we mogelijk maken.

Ons spoor heeft echter ook nog wat specifieke nationale eigenschappen. Zo'n eigenschap is dat het Nederlandse spoor nogal druk wordt bereden. Anders dan andere landen is Nederland dus bezig met voorrang als een spoor overbelast wordt verklaard. Ik meen zelfs

dat het overbelast verklaren van spoor elders in Europa niet echt een issue is. In Nederland is het dat wel. Als daarvan sprake is, willen wij mensen voorrang geven boven goederen. Dat is een keuze die alles te maken heeft met het feit dat naar onze zin mensen in dit land toch al iets te vaak te lang op het perron staan te wachten op een volgende trein. Dat moet dus goed geregeld kunnen worden. De amendementen van de ChristenUnie waarmee daaraan wordt bijgedragen, zijn daarom wat mijn fractie betreft zeer welkom. Ik doel daarbij uiteraard op het amendement op stuk nr. 11. Daarin wordt de mogelijkheid om uitzonderingen te maken weer aan de minister ontnomen, zodat mensen altijd voorrang krijgen op goederen als het spoor overbelast raakt, ook als dat wordt veroorzaakt door buitenlandse treinen.

Er is nog een vrij specifieke eigenschap. We willen in Nederland de NS graag sterk houden. We hebben er vooralsnog voor gekozen dat de NS onze concessiehouder is en blijft. Ik hoop dat we dat nog een tijdje kunnen volhouden, ook met deze nieuwe coalitie. Daarvan profiteren we met z'n allen. We hebben voor het hoofdspoor een sterk nationaal spoorbedrijf nodig. Kannibalisme op dat hoofdspoor door toevallige buitenlandse indringers – het klinkt allemaal wat agressief, maar ik verwoord het maar wat huiselijk – is wat ons betreft alleen wenselijk als de NS er niet onterecht door wordt benadeeld. Het amendement op stuk nr. 10 strekt ertoe, dat te voorkomen. Ook dat amendement steunt mijn fractie dus van harte.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik stel deze vraag opdat er geen misverstand ontstaat over het regeerakkoord. In dat akkoord staat dat wij proberen er met de NS uit te komen over een nieuwe concessie. Als uit dat overleg echter niet iets komt waarbij wij heel goed personenvervoer krijgen tegen redelijke kosten, dan bestaat nog altijd de mogelijkheid dat wij met derden gaan praten. Als het niet hoeft, doen wij dat echter zeker niet. Realiseert de heer Samsom zich dat dit het is, wat in het regeerakkoord staat?

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb het regeerakkoord dus goed gelezen. Ik weet niet wie de heer Aptroot precies met "wij" bedoelt. Laten we maar zeggen dat hij daarmee bedoelt dat de overheid en de NS daar goed uit moeten komen. Ik heb geen redenen om te veronderstellen dat onderhandelingen met bijvoorbeeld de Deutsche Bahn een beter contract zouden kunnen opleveren dan onderhandelingen met de NS. Dat gebeurt natuurlijk niet. De NS is onze sterkst mogelijke nationale spoorvervoerder. Ik ga er dus van uit dat het lukt. De heer Aptroot zal begrijpen dat ik een sterkere formulering op dit punt in het regeerakkoord zeker op prijs had gesteld. Maar ook met deze formulering is wat ons betreft te leven, mits de uitkomst dezelfde blijft. We zullen het zien als de concessieverlenging aan de orde is. Ik heb wel één puntje van kritiek; ik probeer heel mild te zijn vandaag. Ik vind het heel jammer dat de NS nu weer, zolang dit proces duurt, met onzekerheid wordt geconfronteerd. We hebben in het verleden geleerd dat als je de NS met onzekerheid confronteert, de kwaliteit van het spoorvervoer achteruit gaat. Toen we tegen de NS zeiden: u wordt klaargezet voor de verkoop, holde de kwaliteit van het spoorvervoer achteruit. Mensen die wat langer met de trein reizen, kunnen zich dat nog herinneren. Het jaar

Samsom

2002 vormde het dieptepunt. Daarna hebben we de boel weer op de rails gekregen. Ik hoop dat dit zo op de rail kan blijven.

Ik had het over de amendementen waarmee het mogelijk wordt gemaakt, de NS sterk te houden en om "ongewenst kannibalisme" in de NS-concessie te voorkomen. Ik heb het daarbij vooral over het amendement op stuk nr. 10. Ook dat amendement krijgt van harte de steun van mijn fractie.

Al met al is het een mooi staaltje samenwerking tussen regering en Kamer. Ik moet die complimenten vooral geven aan de fractie van de ChristenUnie en deels ook aan die van het CDA. De samenwerking leidde tot wetgeving waar we met zijn allen mee verder kunnen.

□

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het gaat hier om wetgeving op basis van Europese verplichtingen. We hebben richtlijnen; het moet gewoon. Soms is de VVD-fractie heel erg blij met Europa: wij vinden het prima dat het grensoverschrijdend vervoer, doordat de Europese markt steeds meer opengaat, geregeld wordt. Het is in het belang van het spoor in het algemeen, van de vervoermarkt en van het personenvervoer. Een rol van de NMA in dezen, zoals in het wetsvoorstel staat, vinden wij prima. Ik had al bedacht dat er iets als een voorhangbesluit moet komen, maar dat hebben de collega's reeds ingediend.

Wij vinden het grensoverschrijdend vervoer echt heel belangrijk. Wij kunnen ons indenken dat als Roosendaal en Brabant niet voldoende worden bediend door NS, de Belgische spoorwegen dat wel doen. Wij zien daar al dagen dat het gemis van een Beneluxtrein op die manier wordt opgelost. Uiteindelijk gaat het erom dat het personenvervoer goed wordt geregeld. Het zal de reiziger die in de buurt van de grens zit of ergens kan worden opgepikt, weinig kunnen schelen of dat via de Belgische spoorwegen gaat of via NS.

Wij vinden dit een prima voorstel. Bijvoorbeeld in de situatie tussen Maastricht en Aken zijn investeringen nodig. Het openbaar vervoer, het spoor, moet daar echt goed worden geregeld. Wij vinden het prima als NS het doet, maar als Deutsche Bahn het doet is het ons net zo lief.

Tot slot. Naar de andere amendementen dan dat van de voorhang kijk ik zeer kritisch, omdat ik de indruk heb dat daar de neiging bestaat om toch wel erg de eigen NS, de concessiehouder, te beschermen. Er leeft grote angst voor een ander die een beetje extra vervoersprestatie toevoegt, terwijl dat juist in het belang van de reizigers kan zijn. Ik wacht dus even af wat de minister daarover zegt. Verder steunen wij echter het wetsvoorstel.

De heer **Bashir** (SP): De SP-fractie is niet zo voor het vermarkten van het openbaar vervoer. De VVD-fractie heeft er geen bezwaar tegen. Ons wetenschappelijk bureau heeft onderzoek gedaan naar de gevolgen die de liberalisering van het busvervoer heeft gehad. Daaruit blijkt dat het tot verschraving en onzekerheid bij reizigers heeft geleid. Uiteraard blijven de SP en VVD ideologisch van mening verschillen, maar is de VVD-fractie bereid om een keer op een rij te zetten wat de liberalisering en vermarkting van het openbaar vervoer hebben opgeleverd voor het streek- en stadsvervoer?

De heer **Aptroot** (VVD): Wij zijn niet bereid om dat op een rijtje te zetten, want wij hebben het allemaal allang op een rijtje staan. Het zou ook gek zijn als je het nog moet uitzoeken als je er al mee bezig bent. Wij hebben gezien dat de gevolgen van concurrentie bij het openbaar vervoer – wat overal bij het regionaal vervoer in Nederland is ingevoerd behalve in de drie grote steden – betekenen dat tegen 20%-25% lagere kosten de frequentie omhoog is gegaan en er mooiere, modernere, schonere, luxere bussen rijden. Er wordt dus meer kwaliteit geleverd tegen lage kosten. Dat is wat wij willen. Wij vinden dus dat de concurrentie tussen bedrijven moet blijven. Wij maken nu alleen voor NS een uitzondering, maar wij willen dat in de drie grote steden ook concurrentie komt. Als je kijkt hoe de consumenten in de drie grote steden denken over bijvoorbeeld de bussen en dat vergelijkt met hoe ze elders in het land daarover denken, blijkt dat daar waar concurrentie is, de waardering van de consument groter is. Ik hoop dat de SP dezelfde verstandige conclusie trekt als wij. In de landen waar geen concurrentie is, is het over het algemeen allemaal waardeloos.

De heer **Bashir** (SP): Het kabinet wil flink het mes zetten in het openbaar vervoer in de drie grote steden. Het wil daar bezuinigen en flink vermarkten. Wij moeten daar nog het debat over aangaan, vind ik. Maar dit terzijde.

Als de her Aptroot heel erg overtuigd is van het feit dat de vermarkting en de liberalisering flinke voordelen hebben opgeleverd, daag ik hem uit om eens een keertje onafhankelijk onderzoek daarnaar te doen. Dan kunnen wij samen constateren of de voordelen die hij noemt, allemaal waar zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Er is overal al onderzoek gedaan. Er is geëvalueerd wat de gevolgen zijn van de concurrentie en van de openbare aanbesteding, waarbij alle maatschappijen een kans hadden op het regionaal openbaar vervoer. Alle onderzoeken wijzen uit: meer kwaliteit, betere frequenties en tevredener gebruikers van het openbaar vervoer tegen lage kosten. Dat is dus gewoonweg geweldig en wij hebben dan ook geen behoefte aan nieuw onderzoek, zelfs niet als dat van het wetenschappelijk instituut van de SP zou komen.

□

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De SP is geen voorstander van de almaar voortgaande liberalisering van het openbaar vervoer. De reizigers op het platteland kunnen dagelijks ervaren wat de vermarkting van het openbaar vervoer heeft opgebracht, vooral als het gaat om het busvervoer: alles behalve een bus. Met het treinvervoer dreigen we dezelfde kant op te gaan. Wanneer gaat de minister goed in kaart brengen wat de effecten zijn van deze liberalisering en vermarkting? Ons wetenschappelijk bureau heeft dat eerder voor de bus gedaan en geconcludeerd dat het vooral een grotere chaos, een vermindering van het aanbod, en onzekerheid bij de reiziger heeft opgeleverd. Wil de Europese Unie dit ons nu ook al aandoen met het treinvervoer? Daar bedankt de SP-fractie voor.

Nederland moet onder druk van de Europese Unie een aantal wetten aanpassen. Omdat de Europese Unie zo nodig het openbaar vervoer wil vermarkten, moet Nederland energie en geld stoppen in nieuwe regels,

Bashir

zonder dat de reiziger hier ook maar iets aan heeft. De minister erkent zelf ook dat dit op de korte termijn zeker geen nieuwe treinverbindingen oplevert. Kan de minister aangeven wat de kosten van dit wetgevingstraject zijn? Dat geld had beter uitgegeven kunnen worden aan de verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Daar heeft de reiziger tenminste wat aan.

De minister geeft aan dat de wetswijziging niet zal leiden tot nieuwe spoorverbindingen maar ook niet tot een verslechtering van de veiligheid. Het is dus duidelijk een onzinnig stukje wetgeving voor Nederland. Heeft Nederland wel een keuze? Wat zijn de gevolgen als we de wetten niet aannemen? Graag hoor ik dat van de minister.

De vergadering wordt van 17.23 uur tot 17.30 uur geschorst.

□

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Het voorliggende wetsvoorstel is van groot belang voor de sector. Het betreft, zoals de Kamer weet, de implementatie van vier EU-richtlijnen in onze nationale wetgeving. Ik ga het belang daarvan niet meer herhalen. Dat is allemaal al schriftelijk afgedaan. De implementatie betekent in ieder geval een forse verbetering. Daarmee realiseren wij diverse door de sector ingebrachte punten uit Beter Geregeld en de evaluatie van de spoorwegwetgeving. Het is vooral een technisch voorstel, zoals dat heet. Het gaat dus om EU-richtlijnen zonder nationale kop. In die zin zijn ze ook beleidsneutraal. Ik ben echter heel blij met de discussie die hier vandaag gevoerd is, omdat in de amendementen nog een aantal voorstellen zitten die het wetsvoorstel alleen maar verbeteren en verstevigen.

Voordat ik inga op de amendementen wil ik nog even de vragen langslopen die een aantal Kamerleden aan mij heeft gesteld, te beginnen met de heer Slob. Hij vroeg of ik bereid ben om in gesprek te gaan met partijen om grensoverschrijdende trajecten in de concessie op te nemen. Dat ben ik zeker. Dit hebben wij ook voor ogen als een van de stappen om het grensoverschrijdend vervoer zo goed mogelijk vorm te geven. Niet alleen met de buurlanden maar ook met de vervoerders uit andere landen zal daarover gesproken worden. Het antwoord op die vraag is dus ja.

De heer Slob vroeg ook wat er met de motie-Mastwijk/Anker was gebeurd. De reactie die wij indertijd hebben gegeven, is dat wij die wel wilden uitvoeren, maar dat de wet niet toestond om een en ander in de nieuwe vervoersconcessie te doen. Met het amendement van de CDA-fractie op stuk nr. 13 wordt dat wel mogelijk en kunnen wij gaan realiseren wat wij toen al wilden.

Ik heb een vraag van de heer De Rouwe over de kosten van het onderzoek van de NMa. Die kosten zijn voor rekening van de NMa. De NMa doet en betaalt het onderzoek.

Hij had ook een specifieke vraag over hoe omgegaan moet worden met vreemde talen, heel specifiek de Friese taal. Soms weet je niet of je iets wel of niet moet beantwoorden. In dit geval heeft de beheerder, ProRail, de bevoegdheid om ten aanzien van de taaleis uitzonderingen toe te laten. Dat is ook ter beoordeling van de beheerder.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is erg goed nieuws maar ik wil één correctie aanbrengen. Het is geen vreemde taal maar de tweede rijkstaal.

De **voorzitter**: Dit was geen vraag. De minister vervolgt haar betoog.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Het is toch weer een leerzame bijeenkomst vandaag.

Er werd gevraagd wat ik vond van geniepige toetredingsbarrières, die bijvoorbeeld bij grensoverschrijdende lijnen in Limburg voorkwamen. Allereerst wil ik mijn dank uitspreken voor het compliment dat ikzelf in ieder geval het wetsvoorstel op een eerlijke wijze heb ingediend, zonder dergelijke geniepige trucjes. De richtlijn dient er ook toe om het grensoverschrijdend vervoer te stimuleren. Dan moet je alle toetredingsbarrières zien te vermijden. De markt voor internationaal vervoer zal steeds transparanter worden. Ik zal uiteraard goed kijken of onze buurlanden zich eveneens houden aan de spelregels die wij ook van belang vinden. Dan gaat het om het vermijden van toetredingsbarrières en een eerlijke implementatie van deze wetgeving.

Wat gebeurt er als wij dit wetsvoorstel niet zouden aannemen? Wat zijn de kosten daarvan? Dat waren vragen van de heer Bashir. Zoals het nu geregeld is, kunnen wij de concurrentie op dat spoor niet tegengaan als wij het wetsvoorstel niet aannemen. Door het wetsvoorstel aan te nemen zorgen wij ervoor dat de onwenselijke varianten die nu kunnen bestaan, de buitenlandse concurrentie, worden ingedamd. Daarom is het beter om het wel te implementeren. Wat gebeurt er verder als je Europese wetgeving niet implementeert? Ik weet niet of ik dat nog echt moet vertellen. Het begint met een boete en als wij het heel lang volhouden, worden wij misschien nog eens Europa uitgeschopt.

De heer Bashir heeft mij verder gevraagd of we in kaart willen brengen wat de effecten van de liberalisering van ov zijn. In 2005 of 2006 – ik weet het niet meer precies – is de Wet personenvervoer 2000 al geëvalueerd. Daarbij zijn nadrukkelijk de aanbesteding van het regionale ov en de effecten daarvan aan de orde geweest. Misschien kan de heer Bashir daar nog eens op terugkijken.

Ik kom op de vier ingediende amendementen. Voorzitter, klopt het dat het amendement op stuk nr. 14 nu het gewijzigde amendement op stuk nr. 15 is?

De **voorzitter**: Dat klopt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Ik begin met het amendement-Slob/De Rouwe op stuk nr. 10 inzake invulling van nadere regels voor economisch evenwicht van een of meer concessies om te zorgen dat die niet in het gedrang komen. De vastlegging van de reikwijdte van economisch evenwicht is in hoge mate beslissend voor de vraag of internationaal treinverkeer gestimuleerd wordt dan wel geremd wordt. Dat geldt ook voor de bepaling van het hoofddoel van de treindienst. De wettelijke criteria voor de bepaling van het economisch evenwicht, de omzet of het aantal reizigers in bestaande concessies nemen in betekenisvolle mate af. De wettelijke criteria die ten grondslag liggen aan de bepaling van het hoofddoel treindienst buitenlandse treintrajecten liggen substantieel buiten Nederland. Passagiers en omzet betreffen hoofdzakelijk

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

grensoverschrijdend vervoer. Ik heb geen principiële bezwaren tegen dit amendement. Het ondersteunt het beleid om grensoverschrijdend treinverkeer te stimuleren. Er zijn wel praktische bezwaren. Zo leidt de keuze voor een AMvB tot verdere vertraging van de implementatie van de liberaliseringsrichtlijn, die al op 1 januari 2010 geïmplementeerd moest zijn. Er is voor gekozen om ze allemaal tegelijkertijd te doen. Dat heeft vertraging opgelopen. Streefdatum is thans 1 februari 2011. Met de AMvB-procedure zal dat niet haalbaar zijn, maar zal het een aantal maanden later worden. Daarnaast hebben we nog geen ervaring met de hantering van de criteria. Het kan zijn dat we die moeten aanpassen. Met een ministeriële regeling is dat sneller te realiseren. Dat speelt vooral voor de decentrale concessies. De decentrale overheden hebben namelijk aangegeven die invulling op dit moment niet te kunnen doen. Het zijn twee overkomelijke praktische bezwaren. Ik heb geen principieel bezwaar tegen het amendement zelf. Het is aan de Kamer om hierover te bepalen.

Het amendement op stuk nr. 11 gaat over het wegnemen van de mogelijkheid om bij ministeriële regeling uitzonderingen te maken op de capaciteitsverdelingsregels. Er is duidelijk kenbaar gemaakt dat de Kamer daar het nodige over te zeggen wil hebben. Ik kan met dit amendement instemmen. Ik beschouw het als een ondersteuning van het beleid om als hoofdregel het regionale personenvervoer voorrang te geven op het goederenvervoer en die hoofdregel indien noodzakelijk voor specifieke baanvakken aan te kunnen passen. Het praktische bezwaar is dat we een AMvB met een voorhangprocedure minder snel kunnen aanpassen dan een ministeriële regeling. Dat zal de heer Slob ook beseft hebben toen hij het amendement indiende.

Ik kom op het amendement van de leden Slob en De Rouwe dat betrekking heeft op het traject aanwijzing concessieplicht grensoverschrijdend treinvervoer, met daarin een kan-bepaling over de grensoverschrijdende trajecten in de hoofdrailconcessie. Dit amendement maakt het mogelijk om die grensoverschrijdende trajecten in de nieuwe concessie op te nemen. Dit neemt ook de eerder door mijn voorganger geuite juridische bezwaren weg. Niets staat dus opname van buitenlandse stations nog in de weg. Ik kan dan ook met dit amendement goed leven. Het is een ondersteuning van het beleid om het grensoverschrijdend treinvervoer ook voor de langere trajecten te stimuleren. Ik zal een inspanningsverplichting opnemen in de nieuwe vervoersconcessie voor het hoofdrailnet per 1 januari 2015 om ook hier aandacht aan te besteden.

Dan als laatste het amendement nr. 15. Voor zover ik begrijp houdt de aanpassing in dat er nu ook een tijdstermijn opgenomen is en dat een wijziging van artikel 19 van de Wp 2000 vereist is. Ik kan ook hiermee goed leven. Ik beschouw het als een ondersteuning van het beleid. Ik ben het geheel eens met het doel en de inhoud van dit amendement. Het maakt een bredere afweging voor mij als minister van Infrastructuur en Milieu mogelijk en het past ook heel goed binnen de tekst en de strekking van de liberaliseringsrichtlijn. Ik begon te zeggen dat ik, hoewel dit weliswaar een beleidsarme wetswijziging is, toch blij ben dat wij dit debat nu hebben omdat er amendementen ingediend zijn die de wet uiteindelijk verbeteren.

Voorzitter. Ik wacht verdere beraadslagingen over de amendementen van de Kamer af.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt van 17.40 uur tot 18.45 uur geschorst.

Voorzitter: Hamer