



## Overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer

afdeling **Inhoudelijke Ondersteuning**

*aan* De leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

*datum* 10 november 2010

Betreffende wetsvoorstel:

**32289** Wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG

### Eindstemming wetsvoorstel

Het wetsvoorstel is op 9 november 2010 met algemene stemmen aangenomen door de Tweede Kamer.

### Aangenomen en overgenomen amendementen

#### Artikel I, onderdeel LL

11 (Slob)

Dit amendement regelt dat wijzigingen van de regels voor de capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur ten aanzien van onder meer minimale niveaus van capaciteit en prioriteitscriteria geregeld (blijven) worden via het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur dat wordt voorgehangen bij de Kamer. De regering is voornemens baanvakken aan te wijzen waar, in afwijking van de nieuw op te stellen prioriteitscriteria, goederenvervoer voorrang krijgt boven reizigersvervoer. Subdelegatie van het aanwijzen van deze baanvakken door het op te nemen in een ministeriele regeling is in verband met de impact van deze besluiten onwenselijk.

**Met algemene stemmen aangenomen.**

Amendementen zijn in volgorde van stemming - op artikelnummer - weergegeven: allereerst de aangenomen en/of overgenomen amendementen, vervolgens de verworpen of ingetrokken amendementen en tenslotte eventuele moties. Vervangen amendementen zijn d.m.v. een → aangegeven: bijv. 7 → 8 → **20**. Amendement nr. 7 is vervangen door amendement nr. 8, dat op zijn beurt vervangen is door amendement nr. 20. De vette notatie van het stuknummer geeft aan dat dit het definitieve amendement is. De stemmingslijsten worden gemaakt op basis van de ongecorrigeerde draad van de vergadering.



datum 10 november 2010

blad 2

### **Artikel II, onderdeel C, punt 2**

10 (De Rouwe/Slob)

In dit onderdeel van de wet wordt vastgelegd onder welke voorwaarden aanbieders van grensoverschrijdende treinverbindingen ook over binnenlandse trajecten mogen rijden die al aan een andere partij in concessie zijn gegund. Het criterium in de wettekst is dat hierbij het «economisch evenwicht van één of meer concessies niet in het gedrang» mag worden gebracht, hiervoor worden bij regeling nadere regels gesteld.

Het vastleggen van de reikwijdte van dit «economisch evenwicht» is in hoge mate beslissend voor de vraag in hoeverre internationaal treinverkeer wordt gestimuleerd danwel in haar kansen geremd wordt. Daarom wordt met dit amendement voorgesteld dat de AMvB wordt voorgelegd aan de Kamer zodat hierover kan worden gesproken (lichte voorhang).

**Met algemene stemmen aangenomen.**

### **Artikel II, onderdeel C, punt 2**

#### **Artikel II, onderdeel D, artikel 19a**

12 → 14 → **15** (Slob)

De raad van bestuur van de mededingingsautoriteit (NMa) moet volgens het wetsvoorstel op aanvraag van één of meer concessieverleners of concessiehouders de beperkingen opleggen aan het vervoer van passagiers tussen stations in Nederland, die nodig zijn om het in gedrang komen van het economisch evenwicht van één of meer concessies van spoorwegondernemingen te voorkomen. De door de NMa te stellen beperkingen betekenen dat het economisch evenwicht van één of meer concessies van OV-bedrijven met een concessie voor spoor of voor multimodaal vervoer met spoor niet in het gedrang wordt gebracht. De beperkingen kunnen betekenen dat daarmee de betreffende nieuwe grensoverschrijdende treindienst niet rendabel is te exploiteren. Dit kan strijdig zijn met de belangen van de reizigers. Bij de uiteindelijke besluitvorming om eventuele beperkingen aan cabotage op te leggen dienen steeds naast de beoordeling van de verstoring van het economische evenwicht ook andere voor reizigers relevante zaken te worden meegewogen. Daarbij kan gedacht worden aan de effecten op het serviceniveau voor de reiziger. Tevens kan gedacht worden aan relevante zaken voor de vervoerder, zoals de verdeling van kaartopbrengsten. Deze brede beleidsmatige beoordeling behoort tot de bevoegdheden van de Minister van Infrastructuur en Milieu. Het amendement maakt die brede beoordeling door de Minister van Infrastructuur en Milieu mogelijk. Indien de Minister beperkingen oplegt, mogen deze niet verder gaan dan noodzakelijk is om het in gedrang komen van het economisch evenwicht van een of meer concessies van een spoorwegonderneming te voorkomen. Minder vergaande beperkingen zijn mogelijk. De beslistermijn voor het besluit tot oplegging van de beperkingen aan het cabotagevervoer en de verlengingsmogelijkheid van die termijn zijn ontleend aan artikel 3.9 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en houden rekening met het proces van capaciteitsverdeling.



datum 10 november 2010

blad 3

Onderdeel I van het amendement voorziet in de toevoeging van een lid aan artikel 19 van de Wet personenvervoer 2000. Er kan zich op basis van het voorgestelde amendement namelijk de situatie voordoen dat ook na de besluitvorming van de Minister van Infrastructuur en Milieu het economisch evenwicht van één of meer concessies van een spoorwegonderneming in gedrang blijft komen. Op basis van de Liberaliseringsrichtlijn dient er in dat geval indien het grensoverschrijdend personenvervoer per trein internationaal passagiersvervoer als hoofddoel heeft voor dat vervoer geen concessieplicht te gelden. Het voorgestelde lid 5a van artikel 19 van de Wet personenvervoer 2000 bevat de daarvoor noodzakelijke voorziening.

De voorgestelde wijzigingen in onderdeel II voor wat betreft het eerste en vierde lid van artikel 19a van de Wet personenvervoer 2000 betreffen het wegnemen van twee redactionele oneffenheden.

**Met algemene stemmen aangenomen.**

#### **Artikel II, onderdeel D**

13 (Slob/De Rouwe)

Dit wetsvoorstel beoogt in lijn met de Liberaliseringsrichtlijn het grensoverschrijdend treinvervoer te stimuleren. In de praktijk blijkt realisatie van dergelijke nieuwe grensoverschrijdende initiatieven moeilijk. Die moeilijkheden betreffen het rendabel kunnen maken van de exploitatie, alsmede de verschillende belangen en rollen van betrokken partijen in zowel Nederland als in onze buurlanden. Naast de mogelijkheid van marktinitiatieven dient de mogelijkheid aanwezig te zijn om dergelijke grensoverschrijdende trajecten onder een concessie te brengen. Onderhavig amendement neemt de wettelijke belemmeringen hiervoor weg. In een aantal gevallen is voor de markttoegang toestemming van één of meer autoriteit(en) uit de desbetreffende andere lidstaat of lidstaten van de Europese Unie nodig. Opname in een vervoerconcessie is in dat geval slechts mogelijk indien die toestemming is gegeven.

De voorgestelde wijziging van artikel 65 creëert de bevoegdheid om grensoverschrijdende spoorvervoersdiensten per 1 januari 2015 in het Besluit hoofdrailnet op te nemen.

**Met algemene stemmen aangenomen.**