

Vergaderjaar 2018–2019

**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 2016L 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)**

**D**

**VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING<sup>1</sup>**

Vastgesteld 21 december 2018

<sup>1</sup> Samenstelling:

Ten Hoeve (OSF), Huijbregts-Schiedon (VVD), Kuiper (CU), Schaap (VVD), Flierman (CDA), P. van Dijk (PVV), Atsma (CDA), D.J.H. van Dijk (SGP), Don (SP), Jorritsma-Lebbink (VVD) (*vice-voorzitter*), N.J.J. van Kesteren (CDA), Köhler (SP), Meijer (SP), Nooren (PvdA) (*voorzitter*), Pijlman (D66), Schaper (D66), Stienen (D66), Verheijen (PvdA), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), Van der Sluijs (PVV), Van Zandbrink (PvdA), Fiers (PvdA), Van Leeuwen (PvdD), Binnema (GL)

De memorie van antwoord heeft de commissie aanleiding gegeven tot het uitbrengen van verslag met daarin de volgende opmerkingen en vragen.

### **Inleiding**

De leden van de **CDA**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de memorie van antwoord. Naar aanleiding daarvan hebben zij nog enkele vragen.

De fractieleden van de **PVV** hebben met belangstelling kennisgenomen van de memorie van antwoord en hebben nog enkele vragen.

De leden van de **ChristenUnie**-fractie danken de regering voor de ontvangen antwoorden en hebben nog enkele nadere vragen.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie**

De regering heeft kort geduid wat de situatie met betrekking tot de splitsing van beheer van infrastructuur en benutting ervan in ons omringende landen is.<sup>2</sup> De leden van de CDA-fractie vernemen graag nog hoe zij die situatie apprecieert, mede in verhouding tot de keuzes in Nederland. Welke overwegingen heeft de regering om ten aanzien van de splitsing verder te gaan dan bijvoorbeeld Duitsland?

De regering heeft in de memorie van antwoord gesteld dat historische spoorwegmaatschappijen over een Europees veiligheidscertificaat moeten beschikken als zij gebruikmaken van het hoofdspoorwegnet.<sup>3</sup> De leden van de CDA-fractie vernemen graag nog of deze maatschappijen ook over een volledig veiligheidscertificaat moeten beschikken als zij slechts gebruikmaken van een klein, vast gedeelte van het hoofdnet. Zou in dergelijke gevallen ook maatwerk mogelijk kunnen zijn?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie**

«Marktwerking is geen doel op zich, maar de reiziger kan wel profiteren van meer marktwerking op het spoor als daardoor zijn aanbod verbetert en hij een betere dienstverlening krijgt.»<sup>4</sup> Kan de regering specifiek aangeven wat er onder een betere dienstverlening moet worden verstaan, wat onder een verbeterd aanbod moet worden verstaan, en hoe dit moet worden gerealiseerd?

Hoe is de ervaring met andere dienstverleners op het Nederlandse spoor en hoe sluit dit aan op de grootste dienstverlener, de Nederlandse Spoorwegen (hierna: NS)? Is hierover ooit de mening van de reizigers onderzocht? Kan de reiziger straks zijn weg nog vinden als hij door een oerwoud van aanbieders op het spoor zijn weg moet vinden?

Wat zijn de voor- en nadelen van marktwerking op het spoor, zo vragen de PVV-fractieleden.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de ChristenUnie-fractie**

Interoperabiliteit en standaardisering van Europees spoorvervoer zijn een goede zaak en kunnen vorm krijgen door Europese spoorbeheerders goed met elkaar te laten communiceren. Dit pakket aan wetwijzigingen lijkt er daarnaast op gericht een Europese spoormarkt te creëren die vrije

<sup>2</sup> *Kamerstukken I 2018/19, 34 914, C, p. 2.*

<sup>3</sup> *Kamerstukken I 2018/19, 34 914, C, p. 4.*

<sup>4</sup> *Kamerstukken I 2018/19, 34 914, C, p. 6.*

concurrentie bevordert en sturing op publieke belangen door nationale overheden moeilijker maakt. Instemming met het Vierde Spoorwegpakket kan betekenen dat Nederland de ruimte voor zichzelf beperkt publieke belangen op het spoor goed te borgen. Het Nederlandse stelsel met NS als hoofvervoerder functioneert goed en uit antwoorden op vragen van de fractieleden van SP, PvdA en GroenLinks blijkt dat door het huidige concessiestelsel de overheid publieke belangen goed kan borgen en kan sturen op optimalisatie van het netwerk<sup>5</sup>. Het Europese Vierde Spoorwegpakket kent strengere eisen bij onderhands gunnen. Dat zou kunnen impliceren dat NS niet langer de positie van hoofvervoerder kan worden gegund. Dat achten de ChristenUnie-fractieleden onwenselijk. Kan de regering aangeven of zij in staat zal zijn na aanvaarding van deze wetswijziging de huidige ordening met NS als hoofvervoerder en concessiehouder te handhaven?

Gevraagd is om een schets te geven van de situatie omtrent de implementatie van eerdere Europese richtlijnen in onder meer Duitsland en Frankrijk. Die vraag is feitelijk niet beantwoord. Genoemde landen kennen ook een nationale spoorvervoerder en hebben ervoor gekozen het spoorbeheer minder sterk te scheiden van de hoofvervoerder. Onder het Vierde Spoorwegpakket moeten deze landen waarborgen dat spoorwegondernemingen toegang tot de spoorinfrastructuur krijgen. De vraag van de leden van de ChristenUnie-fractie is gericht op het verkrijgen van inzicht in wat deze landen feitelijk doen. Laten zij andere spoorwegondernemingen toe op het hoofdnet of beschermen zij hun interne spoorwegmarkt? Graag krijgen deze leden alsnog een antwoord op deze vraag.

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien met belangstelling uit naar de nota naar aanleiding van het verslag. Onder voorbehoud dat de in dit verslag gestelde vragen en gemaakte opmerkingen uiterlijk vrijdag 11 januari 2019 voldoende zullen zijn beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van het voorstel van wet voorzien voor 22 januari 2019 genoegzaam voorbereid.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,  
Nooren

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,  
De Boer

---

<sup>5</sup> *Kamerstukken I 2018/19, 34 914, C, p. 7.*