

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 2016, L 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)

Nr. 10

AMENDEMENT VAN HET LID ZIENG'S

Ontvangen 3 oktober 2018

De ondergetekende stelt het volgende amendement voor:

In artikel III, onderdeel D, vervalt artikel 19a, vijfde lid.

Toelichting

Open toegang is één van de pijlers onder het Vierde Spoorpakket. De hoofdregel uit het Vierde pakket is dat open toegang verplicht is voor alle concessies vanaf het dienstregelingsjaar 2020.

De uitzondering op die hoofdregel is een verstoring van het economisch evenwicht. Deze uitzondering is voorzien in het beoogde artikel 19a, tweede lid, onder b, van de Wet personenvervoer 2000 en is reeds neergelegd in artikel 11, eerste en tweede lid, van de SERA-richtlijn (Single European Railway Area).¹

Het wetsvoorstel beoogt evenwel een extra uitzondering op de hoofdregel in te voeren, namelijk dat voor concessies die dateren van voor 16 juni 2015, de verplichting tot open toegang niet eerder geldt dan vanaf het dienstregelingsjaar 2025. Deze uitzondering vindt haar basis in artikel 11, vijfde lid, onder a, van de (gewijzigde) SERA-richtlijn. Zij is bedoeld als overgangsregeling die toegepast kan worden, wanneer een lidstaat dat wenselijk of nuttig acht. Het gebruik van die overgangsregeling is evenwel niet verplicht: het is een keuze. Het wetsvoorstel maakt de keuze om deze overgangsbepaling voor Nederland «aan» te zetten.² Dit amendement beoogt juist om die overgangsbepaling weer «uit» te zetten, zodat open toegang vanaf het dienstregelingsjaar 2020 zal gelden voor alle Nederlandse concessies voor personenvervoer per spoor.

Daaraan liggen de volgende overwegingen ten grondslag.

In de eerste plaats draagt open toegang bij aan het verbeteren van het vervoersaanbod voor de reiziger. Als bijvoorbeeld het vervoer op bepaalde verbindingen kan worden doorgetrokken, kan de totale reistijd worden bekort en/of zijn minder overstappen noodzakelijk; zoals ook andere voordelen denkbaar zijn. Dergelijke verbeteringen door open toegang dragen evident bij aan het belang van de reiziger, zoals open toegang ook prikkelt tot én bijdraagt aan een zo optimaal mogelijke benutting van de spoorcapaciteit, de publieke middelen waarmee het spoor gefinancierd wordt, het optimaliseren van het totale vervoersaanbod of de duurzaamheidsdoelstellingen, omdat een verbetering in het openbaar vervoer de reiziger sneller verleidt om de auto te laten staan en voor het OV te kiezen.

In de tweede plaats zou het «aan» zetten van de uitzonderingsregel een ongelijk speelveld veroorzaken. Zoals uit de nota naar aanleiding van het verslag blijkt, wordt alleen de hoofdrailnetconcessie tot 2025 uitgezonderd van open toegang,³ voor de regionale spoorconcessies geldt de verplichting tot open toegang wel al vanaf 2020. Dat zou NS als houder van de hoofdrailnetconcessie in staat kunnen stellen om wel (door) te rijden op de regionale trajecten, terwijl de regionale vervoerders omgekeerd niet (door) kunnen rijden op het hoofdrailnet. Die ongelijkheid is ongewenst, vanuit het algemeen belang, het reizigersbelang en het belang van een eerlijk en gelijk speelveld.

Het derde lid van artikel 19a formuleert de eisen waar een verzoek tot toepassing van open toegang aan moet voldoen. De economische evenwichtstoets maakt daar deel van uit. Deze toets biedt voldoende balans tussen de voordelen van open toegang enerzijds en het tegengaan

¹ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

² *Kamerstukken II* 2017/18, 34 914, nr. 6, p. 15 (Nota naar aanleiding van het verslag).

³ *Kamerstukken II* 2017/18, 34 914, nr. 6, p. 16 (Nota naar aanleiding van het verslag).

van eventueel ongewenste neveneffecten daarvan anderzijds. De economische evenwichtstoets kan bovendien door zowel de concessieverlener als de concessiehouder worden aangevraagd. Er is dan ook geen reden om die toets niet over te laten aan de instantie die het wetsvoorstel daartoe aanwijst, zoals dat ook bij de regionale concessies geregeld is.

Ten slotte komt hier nog bij dat, anders dan bij de uitzondering uit artikel 19a, derde lid, van het wetsvoorstel het geval is, de uitzondering uit artikel 19a, vijfde lid van het wetsvoorstel niet als verplichte uitzondering is voorgeschreven in de Europese Richtlijnen. Zowel de SERA-richtlijn als de PSO-verordening die nu geïmplementeerd worden, zetten juist een andere koers en zijn gericht op open toegang. Het kabinet geeft in de memorie van toelichting herhaaldelijk aan, dat zij bij omzetting van de richtlijnen kiest voor een beleidsarme implementatie. Daarom is het logisch dat voor een beleidsarme implementatie, er geen onverplichte uitzonderingen worden geïmplementeerd en dus, dat de beleidskeuze om de overgangsregeling, die open toegang uitstelt tot 2025, niet gevolgd wordt, maar dat in lijn met de richtlijn, te laten verlopen via de wel verplichte uitzondering van het onafhankelijk oordeel en de economische evenwichtstoets.

Ziengs