



Eerste Kamer der Staten-Generaal

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Binnenhof 22
postbus 20017
2500 EA Den Haag

telefoon 070-312 92 00
fax 070-312 93 90

e-mail postbus@eerstekamer.nl
internet www.eerstekamer.nl

datum 1 mei 2013

betreft Vierde Spoorwegpakket

ons kenmerk 152223.07U

Geachte mevrouw Mansveld,

De vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft op 26 maart 2013 in meerderheid¹ besloten om de Kamer te adviseren om een gemotiveerd advies (subsidiariteit) te zenden aan de Europese Commissie, inhoudende dat de voorstellen wijziging van Verordening nr. 1370/2007 met betrekking tot openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor (COM (2013) 28)² en Richtlijnvoorstel tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur (COM (2013) 29)³, die deel uitmaken van het Vierde Spoorwegpakket⁴, strijdig zijn met de beginselen van subsidiariteit zoals genoemd in artikel 5 van het EU-verdrag en het Protocol betreffende de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid. In vervolg hierop is diezelfde dag door de Kamer een brief vastgesteld en verzonden aan de Europese instellingen.⁵

Daarnaast wenst de commissie u middels deze brief nog enkele vragen voor te leggen met betrekking tot het standpunt van de regering over de voorstellen die deel uitmaken van het Vierde Spoorwegpakket. Hierna volgen achtereenvolgens een vraag van de commissie, vragen van de leden van de VVD-fractie en vragen van de leden van de D66-fractie.

Commissie IMRO

De vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening constateert dat u met de Tweede Kamer het volgende heeft afgesproken⁶:

¹ De leden van de D66-fractie konden zich in casu niet vinden in bezwaren die zien op subsidiariteit.

² Dossiernummer E130008 op www.europapoort.nl

³ Dossiernummer E130004 op www.europapoort.nl

⁴ Dossiernummers E130002 tot en met E130008 op www.europapoort.nl

⁵ Kamerstukken I 2012/13, 3546, B.

⁶ Kamerstukken II 2012/13, 33546, 8.



datum 1 mei 2013

ons kenmerk 152223.07U

blad 2

1. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu stuurt de Tweede Kamer:
 - een reguliere update van de stand van zaken in de onderhandelingen over het spoorpakket, in ieder geval in elke geannoteerde agenda voor de Transportraad;
 - de concept standpunten van de Raad met betrekking tot het vierde spoorpakket, met een appreciatie van de regering;
 - informatie over bewegingen in de Raad en onderliggende overlegfora die gevolgen hebben voor Nederland en de Nederlandse inzet op belangrijke onderdelen van het spoorpakket, zoals de toegang tot de markt en de aanbestedingsprocedure, inclusief de nationale keuzes die hierin gemaakt kunnen worden, de verhouding en samenwerking tussen infrastructuurbeheerder en vervoerders en de gedelegeerde bevoegdheden aan de Europese Commissie.
2. De staatssecretaris informeert de Tweede Kamer tijdig over bovenstaande zaken, dat wil zeggen voordat de onderhandelingen in de Raad en onderliggende overlegfora in een afrondende of beslissende fase zijn.
3. Daarnaast zet de staatssecretaris geen onomkeerbare stappen in de onderhandelingen in Brussel met betrekking tot de toegang tot de markt en andere belangrijke onderdelen van het spoorpakket, totdat de impact assessment van de regering is besproken met de Tweede Kamer. Deze impact assessment wordt uiterlijk 21 juni aan de Kamer gezonden, zodat de Kamer deze nog voor het zomerreces met de staatssecretaris kan bespreken.

De commissie vraagt u om de aan de Tweede Kamer toegezegde informatie, en dan in het bijzonder ook de aangekondigde impact assessment, ook aan de Eerste Kamer te zenden.

VVD

Concurrentie

Naar de mening van de leden van de VVD-fractie biedt concurrentie de meeste kans op een optimale prijs-kwaliteitverhouding, ook bij het personenvervoer per spoor. Hoe gaat de u bevorderen dat ook in Nederland maximale concurrentiemogelijkheden op het hoofdspoor-net ontstaan?

In de nu voorliggende plannen van de Europese Commissie wordt het hoofdspoor-net in drie stukken gesplitst. Wat is de ratio hierachter? Wat zullen de gevolgen zijn voor de concurrentie, de aanbestedingsmogelijkheden en voor het personenvervoer in Nederland?

In Nederland is een scheiding aangebracht tussen vervoerder en hoofdspoorbeheerder. Onder andere in Duitsland is dit niet het geval. Heeft dit consequenties voor de concurrentie op het Nederlandse hoofdspoor-net? Komen Nederland, de NS of andere vervoerders hierdoor in een nadelige positie?

D66

De leden van de fractie van D66 hebben met belangstelling kennis genomen van de voorstellen die behoren tot het Vierde Europese Spoorwegpakket. Deze voorstellen strekken tot openstel-



datum 1 mei 2013

ons kenmerk 152223.07U

blad 3

ling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het realiseren van een gemeenschappelijk Europese spoorwegruimte. Een Europees Spoorwegpakket draagt bij aan de vervolmaking van de interne markt. Ook concurrentie op het spoor door openstelling van de markt, sluit aan bij de maatschappelijke zienswijze van deze leden. Voor de leden van de D66-fractie staat een goed functionerende spoormarkt binnen de Europese eenwording voorop. Tevens dienen de effecten van het beleid een gunstige werking te hebben op de beleving van de klant met het oog op kwaliteit en kosten. Langs deze twee assen beoordelen deze leden het voorliggende pakket en stellen deze leden een aantal vragen.

Onderhandelingen

De leden van de D66-fractie vragen in aanvulling op de hiervoor in deze brief gestelde vraag van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening of u inzicht kunt geven in de planning van de onderhandelingen over de voorstellen in Europees verband. De voorstellen zijn omvangrijk en hebben grote consequenties voor het vervoer per spoor in Europa. U heeft aangegeven geen onomkeerbare stappen te zetten in de onderhandelingen totdat de impact assessment is besproken met de Tweede Kamer. Naar verwachting zal deze voor 21 juni 2013 verschijnen. Wat is in de tussentijd de opstelling van de regering bij de onderhandelingen in Brussel? Deelt u de opvatting van deze leden dat het impact assessment van cruciaal belang is om verdere uitwerking van deze voorstellen te beoordelen?

Europese concurrentie

In het algemeen wordt verwacht dat de kosten voor het Europees treinverkeer zullen afnemen met circa 15-20 procent. De leden van de D66-fractie zijn over het algemeen voorstander van concurrentie op het spoor. Voorop moet echter wel het belang van de reiziger zelf staan, in termen van kwaliteit en kosten. Belangrijk zijn in dit verband snelle en betrouwbare vormen van vervoer en ook een reeks diensten op en rond mobiliteitsknooppunten. Deze leden zien graag uw visie op hoe concurrentie op het spoor door deze voorstellen van de Commissie in Nederland gaat leiden tot kostendaling en kwaliteitsverbetering.

Er bestaan verschillen tussen landen ten aanzien van de inrichting tussen vervoerder en beheerder. Het onderhavige voorstel laat de mogelijkheid open voor de lidstaten om de vervoerder en de infrastructuurbeheerder deel uit te laten maken van dezelfde holding, voor zover dat nu reeds het geval is. Door de mogelijkheid de vervoerder en beheerder van het spoor niet te scheiden, kan er een oneigenlijk voordeel in de mededinging op het railnetwerk ontstaan. Hoe beoordeelt u dit in het licht van eerlijke concurrentie?

Verschillende aanbieders op het Europese spoor betekent voor de reiziger dat er treinen zijn van verschillende aanbieders. Hoe beoordeelt u dit op praktische uitvoerbaarheid zoals de kaartverkoop voor de reiziger, reizigersinformatie en dergelijke? Zijn er ook voornemens voor een uniform Europees systeem van treinkaartverkoop?

Hoofdrailnetwerk

Door een maximum van aanbesteding van een derde van de totaal aanbestede kilometers in een openbaar dienstcontract, is er een risico dat dit leidt tot een versnipperd netwerk in Nederland. Wat betekent dit voor de opdeling van het Nederlandse netwerk? Volgens het BNC-fiche



datum 1 mei 2013

ons kenmerk 152223.07U

blad 4

gaat Nederland zich kritisch opstellen en het gebrek aan flexibiliteit in het Commissievoorstel benadrukken. D66 verneemt graag wat uw opstelling in dezen concreet is.

Duurzaam vervoer

De leden van de D66-fractie constateren dat toelating van spoorwegmaterieel en veiligheids-certificering met dit voorstel op Europees niveau wordt gebracht. De European Railway Agency (ERA) wordt hiertoe uitgerust om als Europees agentschap op te kunnen treden. Het takenpakket wordt daartoe uitgebreid. Deze leden achten een duurzaam en milieuvriendelijk vervoer over spoor uitermate wenselijk. In hoeverre dragen deze voorstellen bij aan een duurzaam spoorwegnetwerk met het oog op veiligheid en een schoon milieu? En ziet u hier ook een rol weggelegd voor de ERA? Wat zal uw inzet zijn voor een duurzaam Europees spoorwegnetwerk?

Aanbesteding

Vanaf 2023 zou aanbesteding op Europees niveau ingaan. Bestaande en nog te verlenen openbare dienstcontracten die onderhands gegund zijn, dienen volgens het voorstel in 2022 te worden beëindigd. Er lopen echter reeds onderhandelingen met de NS voor een gunning tot 2025. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar? Wat is op dit punt het standpunt van de regering met het oog op de onderhandelingen in de Transsportraad?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur zien met belangstelling uit naar de beantwoording van de gestelde vragen. De commissie verzoekt u om deze brief uiterlijk **24 mei 2013** van beantwoording te voorzien.

Hoogachtend,

Mr. T.P.A.M. Reynaers

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening