

Vergaderjaar 1994–1995

**24 042**

## **Aanpassing van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer aan Richtlijn nr. 91/440/EEG en Verordening (EEG) nr. 1893/91**

**Nr. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 17 februari 1995

De vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar voorlopige bevindingen.

### **Algemeen**

De leden van de fractie van de PvdA nemen met belangstelling kennis van het wetsontwerp. Zij stellen vast dat voorzover betrekking hebbend op de Wet Personenvervoer, de aan de orde zijnde wet niet meer is dan een formaliseren van datgene dat bij Koninklijk Besluit reeds in juni 1993 is geschied, namelijk het niet meer van toepassing verklaren van deze wet voor het interlokaal openbaar vervoer per trein. Zij waarderen het dat alsnog de gebruikelijke weg wordt bewandeld om te komen tot wetswijziging, maar willen niet onvermeld laten dat zij zich in juni 1993 hadden gestoord aan de wijze waarop met gebruikmaking van artikel 3, tweede lid van de Wet Personenvervoer deze wet niet meer van toepassing werden verklaard voor vervoer per trein. Zij zijn van mening dat het desbetreffende artikel expliciet niet bedoeld is voor een dergelijk gebruik.

Deze leden hebben zich indertijd aan het desbetreffende Koninklijk Besluit te meer gestoord, daar het enkele maanden voor de discussie in de Kamer over de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen zou plaatsvinden, werd uitgegeven. Deze leden zijn van mening dat het deze discussie meer recht had gedaan indien gewacht was met de wetswijziging.

Het is de leden van de PvdA-fractie opgevallen dat noch in de nota van toelichting op genoemd Koninklijk Besluit noch in de memorie van toelichting bij het nu aan de orde zijnde wetsontwerp verwezen wordt naar het verzelfstandigingsproces. Deze leden zagen graag een uiteenzetting over de relatie tussen de wetswijziging en dit proces.

De leden van de CDA-fractie nemen met belangstelling kennis van het wetsvoorstel. Zij zijn voorstander van liberalisering van het spoorvervoer. Dat komt de slagvaardigheid ten goede. Concurrentie van spoorvervoerders en opheffing van nationale monopolies passen in deze benadering. De EG-richtlijn zet een eerste stap in die richting. Op welke wijze zal een verdere liberalisatie in Europa tot stand komen?

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Brinkman (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD).

Plv. leden: Blaauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Van der Linden (CDA), Zijlstra (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Aiking-van Wageningen (AOV), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD).

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het onderhavige voorstel. Naar aanleiding hiervan heeft de VVD-fractie echter nog wel enkele vragen en opmerkingen van algemene aard.

De VVD-fractie is van mening dat een liberalisering van de spoorwegen de goede weg is. Wil dit beleid tot positieve resultaten kunnen leiden dan moet er optimale concurrentie kunnen plaatsvinden. Wanneer gaan de ons omringende landen de richtlijnen, bedoeld in deze aanpassing van de Spoorwegwet, invoeren of zullen de richtlijnen reeds hebben ingevoerd? In hoeverre zal een eventuele latere invoering van de aanpassing in de ons omringende landen gevolgen hebben voor een effectieve concurrentie? Wat zal dit financieel betekenen voor de Nederlandse Spoorwegen en de Overheid?

Bestaan na het van kracht worden van dit wetsvoorstel nog andere belemmeringen op weg naar daadwerkelijke concurrentie?

De leden van de fractie van D66 zijn voorstander van het huidige beleid van de Europese Unie voor het spoorvervoer en zijn content met het feit dat de Europese richtlijn nu in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd wordt. De D66-fractie vraagt zich wel af waarom deze implementatie nu pas plaats vindt, terwijl de Europese richtlijn al per 1 januari 1993 geldt.

De leden van de fractie van de SP zijn bezorgd over de gevolgen van de implementatie van de EEG-regelgeving voor het personenvervoer per spoor. Want zoals in de memorie van toelichting duidelijk wordt vermeld, wordt met de implementatie beoogd de spoorwegondernemingen de status te geven van commerciële ondernemingen, die onafhankelijk van de overheid opereren op de vervoersmarkt. Daarmee wordt een volgende stap gezet op weg naar een volledige privatisering van het openbaar vervoer.

Naar het oordeel van de leden van de SP-fractie behoort een goed en betaalbaar personenvervoer per trein als onderdeel van het totale openbaar vervoer tot een maatschappelijke basisvoorziening, die niet aan de grillen van de vrije markt kan worden overgelaten.

De leden van de fractie van de SP zijn daarom van mening dat de invloed van de overheid op het personenvervoer per spoor gehandhaafd moet blijven.

De leden van de fractie van de PvdA hebben begrepen dat door de EG-verordening de met het begrip openbare dienst verbonden wettelijke verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor zijn vervallen, maar dat daarvoor in de plaats een openbaar dienstcontract met de NS is gesloten. Is hiermee de verordening geïmplementeerd? Betekent dit niet dat de verzelfstandiging van de NS conform de voorstellen van de Commissie-Wijffels en het regeringsstandpunt daarover niet kan worden beargumenteerd vanuit de EG-verordening? Hoe verhoudt de richtlijn zich tot het verzelfstandigingsproces?

De leden van de CDA-fractie wensen meer informatie over de wijze waarop openbare-dienstcontracten worden afgesloten. De goedkeuring voor wat betreft dienstregeling en tarieven door de regering van V&W vervalt. Ook de wettelijke openbare-dienstverplichting. Genoemde leden vernemen graag van de regering wat hiervan de consequenties zijn en welke rol de regering nog heeft ten aanzien van het personenvervoer per spoor.

De leden van de fractie van de PvdA wijzen er op dat Richtlijn en verordening niet van toepassing zijn op regionaal vervoer. Hoe staat de regering tegenover de stelling van de Commissie-Brokkx dat regionaal op

Europese schaal gezien moet worden als «interregionaal» op Nederlandse schaal (rapport Ontvlechting en verzakelijking in het openbaar vervoer, noot op bladzijde 25)? Is het niet zo dat als de Commissie-Brocx een correcte interpretatie geeft – wat de leden van de PvdA plausibel lijkt – slechts het intercitynet van de NS onder richtlijn en verordening valt?

De leden van de PvdA-fractie willen graag weten hoe een project als Randstadrail moet worden geplaatst? Is de indruk van deze leden juist dat de exploitatie van een dergelijk net binnen de termen van de Wet Personenvervoer blijft vallen?

Komt er nog een richtlijn waarbij liberalisering ook van toepassing wordt op exploitatie van stads-, voorstads- en regionaal vervoer, zo vragen leden van de fractie van het CDA.

De leden van de fractie van de SP maken zich ernstige zorgen over de gevolgen van de implementatie van de EEG-regelgeving voor de tarieven van het personenvervoer per spoor, voor de dienstregeling en voor de arbeidsvoorwaarden van het personeel.

De wijziging van de Spoorwegwet is in het licht van Richtlijn 91/440 noodzakelijk. In de Nederlandse situatie is de grootste gebruiker van het spoor tevens de verhuurder van het spoor. Is het niet beter dat er een strikte scheiding komt tussen Railned, verhuurder en de gebruiker (de NS)? Op deze manier krijgen nieuwe aanbieders meer kansen. De Commissie-Wijffels heeft weliswaar gezegd dat Railned voorlopig bij NS kan blijven. Nu het proces van verzelfstandiging gaande is, dient opnieuw bezien te worden of dat zo moet blijven. Het goederenvervoer wil reeds verzelfstandiging. Waarom dat niet toepassen bij het personenvervoer? Een heldere scheiding van beheer en gebruik van de infrastructuur is gewenst. Wat is de gedachte van de regering hieromtrent? Kan Railned nog binnen de NS blijven, zo vroegen de leden van de fractie van het CDA.

Artikel 8 schrijft voor dat het beheer van spoorweginfrastructuur voor het gebruik daarvan een vergoeding berekent. De leden van de CDA-fractie vragen of het niet wenselijk is om in bepaalde gevallen – bijvoorbeeld bij de Betuwelijn – een vergoeding voor interlokaal vervoer achterwege te laten in plaats van de economische haalbaarheid en het voorkomen van onnodige heffingen bij ander vervoer.

Artikel 6 van de richtlijn schrijft voor dat het beheer van de spoorweginfrastructuur boekhoudkundig moet worden gescheiden van de exploitatie van vervoersdiensten. Artikel 10 verplicht de beheerder om bepaalde categorieën van spoorwegondernemingen toe te laten tot het spoorwernet. Is de Regering van mening dat het wenselijk is een onafhankelijke organisatie op te richten die voor de Overheid de spoorinfrastructuur zal moeten gaan beheren? Is het wenselijk dat deze organisatie onder de paraplu van de Nederlandse Spoorwegen komt? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdA-fractie begrepen dat de uitvoering van richtlijn 91/440 nog geen reële concurrentie op het net impliceert. Zij zien graag een uiteenzetting over de stand van zaken bij de discussies in Europees verband hierover en vragen wat nog in discussie zijnde ontwerp-richtlijnen in dit opzicht in petto hebben.

De leden van de fractie van D66 vragen hoe het staat met toegangsrechten voor een spoorwegmaatschappij die gevestigd is in Nederland, en die niet tevens beheerder is van de infrastructuur. In artikel 29 gaat het specifiek om de spoorwegonderneming die beheerder is van de infrastructuur. In de toekomst is het echter mogelijk dat de beheerder van de

infrastructuur geen spoorwegonderneming is. De evaluatie van de huidige situatie moet nog plaats vinden. De leden van de fractie van D66 vragen zich daarom af of er met deze mogelijkheid geen rekening gehouden moet worden bij deze aanpassing van de Spoorwegwet.

### **Artikelen**

Het is de leden van de PvdA-fractie opgevallen dat artikel 69 van de Wet Personenvervoer van toepassing blijft voor treinen. Zij gaan ervan uit dat dit ook voor art. 158 van het Besluit Personenvervoer geldt. Betekent dit dat de regering voornemens is blijvend regels te stellen ten behoeve van de toegankelijkheid van treinen voor bijvoorbeeld gehandicapten? Geldt dit ook voor stations?

De voorzitter van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Biesheuvel

De griffier van de commissie,  
Tielens-Tripels