

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. 19

GEWIJZIGD AMENDEMENT VAN HET LID ZIENGS TER VERVANGING VAN DAT GEDRUKT ONDER NR. 10

Ontvangen 9 oktober 2018

De ondergetekende stelt het volgende amendement voor:

In artikel III, onderdeel D, wordt aan artikel 19a na het vijfde lid, een lid toegevoegd, luidende:

6. Het vijfde lid is niet van toepassing indien het een verzoek betreft als bedoeld in het eerste lid, van een houder van een concessie voor regionaal openbaar personenvervoer en indien dat verzoek is gericht op

het aanbieden van een vervoerdienst naar een station dat net buiten het gebied van deze concessie is gelegen. Het derde lid is daarbij van overeenkomstige toepassing.

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

Artikel 19a, vijfde lid van het wetsvoorstel beoogt 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 gedeeltelijk weer «uit» te zetten, zodat open toegang vanaf het dienstregelingsjaar 2020 ook zal gelden voor de concessies voor personenvervoer per spoor die verleend werden voor 16 juni 2015. 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.

Dit amendement regelt dat ook voor die hoofdrailnetconcessie, er alsnog open toegang toegestaan wordt aan regionale concessieverleners of regionale concessiehouders voor de regionale spoorverbindingen voor personenvervoer, maar alleen wanneer dat verzoek tot open toegang bedoeld is om de regionale trein te kunnen doorrijden voorbij de bestaande concessiegrenzen. Aldus leidt open toegang op het Hoofdrailnet tot een verbetering van de kwaliteit van regionale spoorverbindingen, bijvoorbeeld doordat minder overstappen nodig is of een kortere reistijd gerealiseerd wordt. 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.

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 van eventueel ongewenste neveneffecten daarvan anderzijds. Er is dan ook geen reden om die toets niet over te laten aan de instantie die het

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).

wetsvoorstel daartoe aanwijst, zoals dat ook bij de regionale concessies geregeld is.

Artikel 19a, derde lid, is dan ook van overeenkomstige toepassing op een verzoek om open toegang ten behoeve van het doorrijden van regionale spoorverbindingen, zoals hierboven bedoeld. Voor dergelijke verzoeken moet dus ook een economische evenwichtstoets uitgevoerd worden door de Autoriteit Consument en Markt.

Indien en voor zover toewijzing van een verzoek tot open toegang, zoals hierboven bedoeld, binnen de hoofdrailnetconcessie zou leiden tot een verstoring van de balans op de betrokken corridor, zal worden gehandeld in overeenstemming met de artikelen 27 lid 4, respectievelijk 70, lid 9 en 10, van de huidige HRN-concessie. Dat betekent dat in voorkomend geval, de NS in overleg zal treden met de Staatssecretaris als concessieverlener om de voorwaarden van de hoofdrailnetconcessie zo nodig aan te passen. Daarbij worden de resultaten uit de hierboven genoemde, uitgevoerde economische evenwichtstoets betrokken.

Ziengs