

Vergaderjaar 2011–2012

**32 376**

## **Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PbEU L 315)**

**Nr. 16**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 9 november 2011

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> hebben enkele fracties de behoefte om enkele vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 12 juli 2011 inzake de voorhang van een ontwerpbesluit Liberaliseringsrichtlijn (Kamerstuk 32 376, nr. 13).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 7 november 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Ouweland, E. (PvdD), Slob, A. (CU), Dijkgraaf, E. (SGP), Aptroot, Ch.B. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Leegte, R.W. (VVD), Monasch, J.S. (PvdA), Dijksma, S.A.M. (PvdA), Samsom, D.M. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Jong, L.W.E. de (PVV), Graus, D.J.G. (PVV), Mos, R. de (PVV), Rouwe, S. de (CDA), Haverkamp, M.C. (CDA), Holtackers, M.P.M. (CDA), Jansen, P.F.C. (SP), Bashir, F. (SP), Tongeren, L. van (GL), Gent, W. van (GL), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter en Veldhoven, S. van (D66).

Plv. leden: Thieme, M.L. (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Staij, C.G. van der (SGP), Lucas, A.W. (VVD), Boer, B.G. de (VVD), Houwers, J. (VVD), Ladders, W.J.H. (VVD), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Groot, V.A. (PvdA), Smeets, P.E. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Bemmels, J.J.G. van (PVV), Bontes, L. (PVV), Agema, M. (PVV), Bochove, B.J. van (CDA), Koopmans, G.P.J. (CDA), Werf, M.C.I. van der (CDA), Gerven, H.P.J. van (SP), Ulenbelt, P. (SP), El Fassed, A. (GL), Braakhuis, B.A.M. (GL), Verhoeven, K. (D66) en Ham, B. van der (D66).

## I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

### Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit Liberaliseringsrichtlijn. De leden van de VVD-fractie hebben nog wel enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit Liberaliseringsrichtlijn. De leden van de PvdA-fractie zijn voorstander van meer en goede internationale verbindingen in de Europese Unie, maar zijn tegenstander van het uit handen geven van de nationale bevoegdheden op het nationale spoornet. De genoemde leden vragen de minister op een aantal punten om een nadere toelichting.

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het ontwerpbesluit Liberaliseringsrichtlijn en willen de minister op een aantal punten vragen stellen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit Liberaliseringsrichtlijn. Zoals bekend zijn de leden van de CDA-fractie voorstander van grensoverschrijdend vervoer. Economische en sociale activiteiten trekken zich immers weinig tot niets aan van landsgrenzen. In dat kader hebben de leden Koopmans (CDA) en Cramer (ChristenUnie) de initiatiefnota «Grenzeloos Genoeg(en)?; Visie op grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer» d.d. 26 augustus 2008 aangeboden (Kamerstuk 31 553, nr. 2), waar hert vorige kabinet op heeft gereageerd (met onder meer de beleidsbrief internationaal personenvervoer per spoor d.d. 26 november 2008 met Kamerstuk 31 533, nr. 4). De leden van de CDA-fractie steunen dan ook de lijn dat een nieuwe grensoverschrijdende verbinding in principe mogelijk moet zijn en dat er alleen een toets dient te worden uitgevoerd indien de concessiehouder, concessieverlener of infrabeheerder hiertoe een aanvraag indient bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit Liberaliseringsrichtlijn. Genoemde leden hebben zorgen over dit ontwerpbesluit. Zij verwijzen daarvoor onder meer naar de adviezen van de Nederlandse Mededingingsautoriteit en reizigersvereniging Rover. Daarin is aangegeven dat:

- er een spanningsveld bestaat tussen de bedoeling van de Europese richtlijn en dit ontwerpbesluit (AMvB);
- een onafhankelijke oordeelsvorming door de Nederlandse Mededingingsautoriteit, op basis van dit gedetailleerde besluit met drempelwaarden, niet mogelijk is;
- de onderbouwing van de criteria in het besluit niet juist is en economisch niet verdedigbaar is;
- de toepassing van het besluit derhalve niet bij de rechter handhaafbaar is;
- de voorgenomen drempelwaarden nieuwe ontwikkelingen vrijwel onmogelijk maken.

De leden van deze fractie constateren dat er maar marginaal aanpassing van het besluit heeft plaatsgevonden naar aanleiding van bovenstaande adviezen en hebben daarom enkele vragen.

## De Liberaliseringsrichtlijn en het Nederlandse beleid

De leden van de PvdA-fractie zijn het met de minister eens als zij stelt dat «de nationaal (en regionaal) verleende concessies niet mogen worden aangetast door openstelling van het internationale personenvervoer op de Nederlandse spoormarkt wanneer dit van invloed is op de exclusiviteit, de levensvatbaarheid dan wel de kwaliteit van de dienstverlening» (zie de nota van toelichting). Naar het oordeel van deze leden betekent dit, dat de beoordeling van de aantasting van nationale concessies door de openstelling van het internationale personenvervoer op de Nederlandse spoormarkt, een nationale aangelegenheid is waarop ook geen Europese toetsing mogelijk is. Is de minister het met dit oordeel eens en zal de minister dit ook duidelijk maken binnen Europa? Zo nee, om welke reden niet?

De leden van de PVV-fractie kunnen zich vinden in het voornemen om de Nederlandse markt open te stellen voor internationale passagiersvervoerdiensten per spoor, indien de beschikbare spoorcapaciteit dit toelaat. In het voorstel wordt gesteld dat het grensoverschrijdend spoorvervoer de exploitatie van bestaande binnenlandse concessies niet substantieel mag aantasten. Volgens de leden van de PVV-fractie mag het niet zo zijn dat grensoverschrijdend spoorvervoer een belemmering vormt of voor enigerlei vertraging zorgt bij binnenlands spoorvervoer. De genoemde leden verzoeken de minister om die reden om het woord «substantieel» te vervangen door «op enige wijze».

De leden van de CDA-fractie vragen of de minister kan bevestigen dat het besluit om een beperking op te leggen aan het cabotagevervoer alleen door haar genomen kan en mag worden en dat de minister voor hierbij de vrijheid heeft om van het advies van de Nederlandse Mededingingsautoriteit af te wijken, ook waar het gaat om regionale concessies. Kan de minister toezeggen dat, indien er besloten zal worden tot een beperking, de Kamer hiervan onverwijld op de hoogte gesteld wordt, alsmede de provinciale overheden waarbinnen het spoortraject gelegen is?

De leden van de CDA-fractie vinden voorts dat de minister terecht stelt dat het Nederlandse concessiesysteem anders is dan in de meeste lidstaten. Vormt dit aanleiding om het Nederlandse concessiesysteem meer in lijn te brengen met de systemen van andere lidstaten? Zo nee, om welke reden niet?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het de bedoeling van de richtlijn is om de ontwikkeling van internationale treinverbindingen te bevorderen. Het ontwerpbesluit geeft aan op welke wijze het effect daarvan op de Nederlandse concessies wordt vastgesteld en welke gevolgen daaraan worden verbonden. De Nederlandse Mededingingsautoriteit heeft daarin een zeer belangrijke rol. De wijze waarop zij die rol dient te vervullen wordt in het besluit al voor hen ingevuld. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de minister dan ook:

- of de rol van de Nederlandse Mededingingsautoriteit op deze wijze goed en onafhankelijk ingevuld kan worden;
- of de criteria en drempelwaarden van het besluit wel juist en handhaafbaar zijn;
- of het besluit in voldoende mate aansluit bij de bedoeling van de Liberaliseringsrichtlijn om nieuwe grensoverschrijdende spoorontwikkelingen, op alle niveaus (ICE, IC en regionaal), mogelijk te maken dan wel te bevorderen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben nadere vragen over de gekozen drempelwaarden en de bepaling van verstoring van het economisch evenwicht, die later in dit verslag aan de orde komen.

## Nadere beoordelingscriteria

De leden van de VVD-fractie constateren dat de drempelwaarde van 0,4 procent van de omzet voor de concessie voor het hoofdrailnet onder meer is gebaseerd op de concessieprijs van dertig miljoen euro in 2013 en 2014. Aanzienlijke negatieve effecten, voor zowel de concessiehouder als de rijksbegroting, worden als argumenten voor de vaststelling van dit percentage opgevoerd. Is de minister het met de leden van de VVD-fractie eens dat dit willekeur betekent, omdat inefficiëntie bij de houder van de concessie of een laag uitonderhandelt concessiebedrag tot een beperking van het grensoverschrijdend treinvervoer leidt? Kan de minister aangeven om welke reden het percentage niet is gebaseerd op de omzet uit kaartverkoop of een percentage van de passagierskilometers? Is de minister het met de leden van de VVD-fractie eens dat, door deze zeer lage bovengrens van 0,4 procent voor grensoverschrijdend treinvervoer, het nieuwe spoorbedrijven in feite onmogelijk wordt gemaakt om toe te treden tot het Nederlandse spoornet?

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke wijze wordt vastgesteld of een verbinding inderdaad als doel «internationaal vervoer» heeft. In artikel 3 is opgenomen dat het internationale traject substantieel buiten Nederland is gelegen indien het deel van dat traject buiten Nederland, bij benadering ten minste dertig procent bedraagt. Heeft die dertig procent betrekking op het aantal kilometers? Zo nee, waarop dan wel? Is er voor de minister nog speelruimte mogelijk of is dit een harde grens? Is het aantal stations dat wordt bediend niet ook van belang?

De leden van de PVV-fractie constateren dat er in het ontwerpbesluit en de bijbehorende nota van toelichting wordt gesteld dat het internationale treinvervoer het nationale personenvervoer per trein niet «in betekenisvolle mate» mag aantasten. Ook hier zouden de leden van de PVV-fractie graag zien dat «in betekenisvolle mate» wordt geschrapt, zodat er geen onduidelijkheid bestaat over de voorwaarde dat het internationale treinvervoer het nationale personenvervoer niet mag aantasten. De genoemde leden vernemen graag welke sancties kunnen worden opgelegd indien het internationale treinvervoer het nationale personenvervoer per trein onverhoopt toch aantast. Kan de minister het antwoord op dit laatste punt nader toelichten?

De leden van de PVV-fractie vragen voorts, gezien de mogelijkheid om in verband met economische redenen uitzonderingen te maken, naar het nut van de toepassing van drempelwaarden van 0,4 procent. Kan de minister specificeren wanneer een economische analyse daartoe aanleiding geeft? Oftewel, wanneer is het economisch belang zodanig groot dat afgeweken mag worden van de drempelwaarde van 0,4 procent voor de concessie voor het hoofdrailnet?

De leden van de CDA-fractie constateren dat er wordt aangegeven dat één van de beoordelingscriteria «andere voor de reiziger van belang zijnde zaken» zal zijn. Kan de minister dit nader toelichten en daarbij ook aangeven hoe zij dit zal meewegen? Welke wegingsfactoren worden in de economische analyse van de Nederlandse Mededingingsautoriteit in het algemeen toegepast en op welke wijze zal dit geschieden? De leden van de CDA-fractie ontvangen op dit punt graag een nadere toelichting. Kan de minister aangeven waarom er een afweging plaatsvindt op basis van de effecten van het gehele nationale hoofdrailnet en niet van de effecten op trajectniveau, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Klopt de analyse dat, met het toepassen van het percentage van de omzet van de concessie voor het hoofdrailnet, er een absoluut maximum is gecreëerd voor nieuwe initiatieven? Klopt het dat een initiatief tot exploitatie van een spoortraject, dat zich over een afstand van meer dan honderd kilometer in

Nederland uitstrekt, boven dit maximum zal uitkomen en derhalve niet is toegestaan? Hoe wordt met dit maximum omgegaan als de concessie voor het hoofdrailnet kleiner wordt? De leden van de CDA-fractie vragen of de minister zich er van bewust is dat dit ontwerpbesluit initiatieven voor verbindingen over een langere afstand ook uitsluit, zoals een intercityverbinding tussen Amsterdam en Berlijn, Amsterdam en Brussel of Eindhoven en Düsseldorf/Aken. Meer specifiek, is de minister bekend met het initiatief voor de spoorverbinding Eindhoven–Heerlen–Aken en voldoet dit voorstel in de ogen van de minister aan de doelstellingen van de Liberaliseringsrichtlijn, zoals bedoeld door de Europese Commissie? Is met de nu voorgestelde drempelwaarde het initiatief voor de spoorverbinding Eindhoven–Heerlen–Aken in de ogen van de minister nog mogelijk? De passage waarin aangegeven wordt, dat als gevolg van de openstelling voor het internationale spoorvervoer de exclusiviteit van een concessie niet mag worden aangetast, lijkt in tegenspraak met het uitgangspunt «ja, tenzij». Immers, zodra er een tweede gebruiker is van het spoor is er geen sprake meer van exclusiviteit. Kan deze passage nader worden toegelicht?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de in percentages uitgedrukte drempelwaarden een afgeleide zijn van concrete cijfers en verwachtingen van het huidige en toekomstige internationale personenvervoer op het hoofdrailnet. Daarbij is uitgegaan van de passagierssamenstelling van de huidige ICE en Thalys. Genoemde leden hebben de indruk dat als gevolg hiervan met verschillende maatstaven wordt gewerkt. Er zijn vervoerskundig meerdere argumenten aan te voeren om aan te geven dat de passagierssamenstellingen van de huidige ICE en Thalys verschillen van de overige grensoverschrijdende spoorverbindingen. Er zit een verschil in de passagierssamenstelling op het gebied van reismotief, prijzen, toegankelijkheid, reisafstand, alternatieven en marketing. De leden van de ChristenUnie-fractie hebben daarom de indruk dat hantering van de nu voorgestelde drempelwaarden de ontwikkeling van nieuwe grensoverschrijdende verbindingen niet vergemakkelijken, daar waar dit vaak regionale verbindingen – bijvoorbeeld sprinterverbindingen – en Intercityverbindingen betreft. Zij vragen de minister om die reden om een nadere onderbouwing van de voorgenomen drempelwaarden.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat voor vaststelling van verstoring van het economisch evenwicht, wordt bekeken of het aantal passagiers of de omzet van de betrokken concessiehouder in betekenisvolle mate afneemt. Om de drempelwaarden hiervoor vast te stellen zijn in het ontwerpbesluit percentages opgenomen die zijn gerelateerd aan en afgeleid van de omzet van de concessiehouder voor het hoofdrailnet, de directe effecten van een omzetsdaling bij cabotage op de winstcijfers en de relatie en mogelijke effecten daarvan op de in de concessie voor het hoofdrailnet opgenomen concessieprijs tot 2015.

Op basis van de omzet van het vervoer op het hoofdrailnet en de concessieprijs is de drempelwaarde in artikel 5 vastgesteld op 0,4 procent van de omzet voor de concessie voor het hoofdrailnet. De leden van de ChristenUnie-fractie hebben grote vraagtekens bij dit percentage. Om welke reden kan niet, net als bij de regionale concessies (artikel 6), worden volstaan met de formulering «in betekenisvolle mate afnemen» zonder dit verder te kwantificeren?

Genoemde leden hebben de indruk dat door het werken met een percentage een absoluut maximum voor de omvang van het effect wordt vastgesteld voor heel Nederland. Zij vragen wat dit betekent in de situatie dat er gelijktijdig meerdere initiatieven zijn voor grensoverschrijdend vervoer op verschillende trajecten. Moet de impact van deze initiatieven dan worden opgeteld? Dit lijkt de leden van de ChristenUnie-fractie onuitvoerbaar, zeker gezien het feit dat aanvragen niet per definitie in

hetzelfde jaar gedaan hoeven te worden. Het lijkt deze leden veel logischer als in de afweging door de Nederlandse Mededingingsautoriteit (mede) wordt gekeken naar de effecten op het betreffende traject en de betreffende corridor.

Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of er een inschatting is gemaakt van de gevolgen van de voorgestelde drempelwaarden van 0,4 procent van het aantal reizigers en van de omzet voor denkbare initiatieven. Deze leden vragen om meer inzicht in wat voor initiatieven met de gekozen drempelwaarden bij benadering wel en niet mogelijk zijn. Wordt met dergelijke drempelwaarden een grensoverschrijdende verbinding op intercity niveau, bijvoorbeeld op de corridor Eindhoven–Aken of Eindhoven–Düsseldorf nog wel mogelijk?

Mocht toch worden vastgehouden aan een percentage, dan geven de leden van de ChristenUnie-fractie de minister in overweging om de drempelwaarde in artikel 5.1.a en artikel 6.a van het ontwerpbesluit te bepalen aan de hand van het aantal reizigerskilometers van het betreffende traject in plaats van het aantal reizigers, omdat dit een betere maatstaf is voor het economisch evenwicht.

Voorts vragen deze leden hoe wordt omgegaan met deze drempelwaarde als de concessie voor het hoofdrailnet kleiner wordt.

De leden van de ChristenUnie-fractie missen een analyse van de gevolgen van het besluit voor de reiziger. Er wordt alleen getoetst wat de gevolgen zijn voor de vervoerder, maar niet voor de reiziger. Zo lijken de drempelwaarden geen rekening te houden met het feit dat een aanpassing van het vervoersaanbod ook kan leiden tot een toename van de totale vervoersvraag. Hoe wordt hiermee omgegaan, zo vragen deze leden.

De drempelwaarden lijken tot slot geen gevolg te geven aan overweging 7 van Richtlijn 2007/58/EG. Hierin wordt gesteld dat tussenstops noodzakelijk zijn om een realistische economische levensvatbaarheid voor de exploitatie te waarborgen en te voorkomen dat potentiële concurrenten in een ongunstige positie komen te verkeren ten opzichte gevestigde exploitanten, die onderweg wel passagiers kunnen laten in- en uitstappen. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe deze overweging uit de richtlijn is verwerkt in het voorliggende ontwerpbesluit.

### **Gevoerd overleg**

De leden van de VVD-fractie merken op dat in de nota van toelichting wordt gemeld dat op verzoek van de Nederlandse Mededingingsautoriteit de kwalitatieve toetsen zijn geschrapt. In artikel 2 van het ontwerpbesluit staat echter dat sprake moet zijn van zowel een kwalitatieve als kwantitatieve beoordeling. Is dit niet met elkaar in strijd?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de voorgestelde invulling volgens reizigersvereniging Rover strijdig is met de Liberaliseringsrichtlijn. Zij vragen om die reden of deze invulling getoetst is bij de Europese Commissie.

## **II. Reactie van de bewindspersoon**

### **De Liberaliseringsrichtlijn en het Nederlandse beleid**

#### **PvdA**

*Volgens de leden van de PvdA-fractie is beoordeling van de aantasting van nationale concessies door openstelling van het internationaal personenvervoer op de Nederlandse spoormarkt een nationale aangelegenheid, waarop ook geen Europese toetsing mogelijk is. Is de Minister het met dit oordeel eens en zal de minister dit ook duidelijk maken binnen Europa. Zo nee, om welke reden niet.*

Ja, ik ben het met dit oordeel eens. Dit oordeel is ook in overeenstemming met richtlijn nr. 2007/58/EG<sup>1</sup> (hierna: de Liberaliseringsrichtlijn). Deze richtlijn schrijft niet voor dat de Europese Commissie een rol heeft bij de beoordeling van het hoofddoel van voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer per trein of van de gevolgen daarvan voor het economisch evenwicht. Daarbij wel de kanttekening dat de nationale beoordeling dient plaats te vinden binnen het kader van de Liberaliseringsrichtlijn. Het Nederlandse standpunt hierover is binnen de Europese Unie bekend en dit blijf ik uitdragen.

### **PVV**

*De leden van de PVV-fractie verzoeken om in het ontwerp het woord «substantieel» te vervangen door «op enige wijze», omdat het niet zo mag zijn dat grensoverschrijdend spoorvervoer een belemmering vormt of voor enigerlei vertraging zorgt bij binnenlands vervoer.*

Onderhavig ontwerpbesluit geeft uitvoering aan het nieuwe artikel 19, zevende en achtste lid, van de Wet personenvervoer 2000 (Stb. 2011, 218), dat tegelijkertijd met het Besluit Liberaliseringsrichtlijn in werking zal treden. Het woord «substantieel» staat in artikel 19, zevende lid, van de wet. Wijziging van de wet is thans niet aan de orde. De door de leden van de PVV voorgestelde wijziging acht ik overigens ongewenst, omdat dat zou inhouden dat ook bij een gering buitenlands traject al sprake is van internationaal personenvervoer per trein.

### **CDA**

*De leden van de CDA-fractie vragen of de minister kan bevestigen dat het besluit om een beperking op te leggen aan het cabotagevervoer alleen door de minister genomen kan worden en dat de minister daarbij de bevoegdheid heeft om van het advies van de NMa af te wijken, ook daar waar het gaat om regionale concessies.*

Ja, een dergelijk besluit kan alleen maar door de minister genomen worden, ook daar waar het gaat om regionale concessies. Dit is vastgelegd in het nieuwe artikel 19a, zevende lid, van de Wet personenvervoer 2000 (Stb. 2010, 218), dat tegelijk met het Besluit Liberaliseringsrichtlijn in werking zal treden.

De minister kan een dergelijk besluit overigens slechts nemen, nadat de raad van bestuur van de NMa op verzoek van een belanghebbende partij heeft vastgesteld dat het desbetreffende vervoer het economisch evenwicht van één of meer concessies van een spoorwegonderneming in gedrang brengt. Er vindt geen ambshalve beoordeling door de NMa plaats.

*De leden van de CDA-fractie vragen of de minister kan toezeggen dat indien er besloten wordt tot een beperking de Kamer hiervan onverwijld op de hoogte zal worden gesteld, alsmede de provinciale overheden waarbinnen het spoortraject gelegen is?*

Ja, dit zeg ik toe.

*Volgens de leden van de CDA-fractie stelt de minister terecht dat het Nederlandse concessiesysteem anders is dan in de meeste lidstaten. Vormt dit aanleiding om het Nederlandse concessiesysteem meer in lijn te brengen met de systemen van andere lidstaten? Zo neen, waarom niet?*

Neen. Het unieke van het Nederlandse spoororderingsmodel is dat we in Nederland een concessie voor het hoofdnet kennen zonder financiële bijdrage door de Rijksoverheid. In die zin kan het Nederlandse model

---

<sup>1</sup> Richtlijn nr. 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 (PbEU L 315) tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, en van Richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur.

eerder gezien worden als een voorbeeld voor veel andere Europese landen. Dit ordeningsmodel is vastgelegd in de spoorwetgeving en bij de evaluatie is vastgesteld dat er geen aanleiding is om dit model fundamenteel aan te passen.

## **CU**

*De leden van de CU-fractie vragen de minister:*

- of de rol van de NMa op deze wijze goed en onafhankelijk kan worden ingevuld?*
- of de criteria en drempelwaarden van het besluit wel juist en handhaafbaar zijn?*
- of het besluit in voldoende mate aansluit bij de bedoeling van de Liberaliseringsrichtlijn om nieuwe grensoverschrijdende spoorontwikkelingen, op alle niveaus (ICE, IC en regionaal) mogelijk te maken, dan wel te bevorderen.*

Op alle gevraagde punten luidt het antwoord bevestigend. De rol van de NMa kan op basis van de wet en onderhavige AMvB goed en onafhankelijk worden ingevuld, de in de wet en het besluit opgenomen criteria zijn juist en handhaafbaar en het besluit sluit in voldoende mate aan bij de bedoelingen van de Liberaliseringsrichtlijn.

Uitgangspunt van de Liberaliseringsrichtlijn is dat die richtlijn leidt tot nieuwe marktinitiatieven zonder subsidie van grensoverschrijdend personenvervoer per trein. De implementatie van de Liberaliseringsrichtlijn leidt ertoe dat voor internationaal personenvervoer per trein geen concessie vereist is en de toegankelijkheid in beginsel volledig is geliberaliseerd met inbegrip van cabotage. De Liberaliseringsrichtlijn maakt het daarbij mogelijk om in bepaalde gevallen de cabotage voor nieuw internationaal personenvervoer per trein te beperken. Die beperkingen kunnen slechts worden opgelegd, indien er sprake is van een verstoring van het economisch evenwicht van bestaande vervoerconcessies dan wel indien de betreffende dienst niet in hoofdzaak gericht is op internationaal personenvervoer. Het gebruikmaken van die mogelijkheid om beperkingen aan cabotage te stellen is een keuze van elke lidstaat. Nederland heeft bewust gekozen voor het gebruikmaken van die mogelijkheid. Dit stelsel is vastgelegd in de Spoorwegwet, zoals recent gewijzigd bij de wet van 16 december 2010, waarover eind 2010 in de TK is gesproken. Daarbij zijn de nadere voorwaarden en criteria in de wet zelf opgenomen en is bewust gekozen voor een stelsel, waarbij een eventuele beperking slechts aan de orde is als er aan diverse voorwaarden is voldaan. Ten eerste kan dit pas aan de orde zijn als een betrokken partij uitdrukkelijk om een onderzoek door de NMa verzoekt. Ten tweede moet het onderzoek van de NMa aanleiding geven tot het opleggen van beperking en ten derde dient de minister op grond van de uitkomsten van het NMa-onderzoek nog af te wegen of in het concrete geval beperkingen dienen te worden opgelegd. Binnen dat systeem geldt vervolgens nog de mogelijkheid voor belanghebbende partijen om beroep en bezwaar aan te tekenen. Het stelsel is daarmee zorgvuldig en afgewogen met inachtneming van alle belangen van alle betrokken partijen.

Onderhavige AMvB bevat slechts de nadere invulling en uitwerking van de in de wet op basis van de richtlijn bepaalde criteria. Het gaat dan om de afweging, wanneer er sprake is van internationaal personenvervoer als hoofddoel van een onderneming en wanneer er sprake is van een substantiële aantasting van het economisch evenwicht van een concessie. Dit is uitdrukkelijk een beoordeling die is voorbehouden aan de wetgever en aan de minister van Infrastructuur en Milieu. Voor wat betreft de eventuele verstoring van het economisch evenwicht is dit daarbij nog uitdrukkelijk beperkt tot de concessie voor het hoofdrailnet. Daarnaast



voorziet de wet ten aanzien van de hoofdtrainnetconcessie op verzoek van uw Kamer sinds kort in de mogelijkheid dat grensoverschrijdende trajecten in de nieuwe concessie per 2015 kunnen worden opgenomen. Deze systematiek en de daarbij gekozen drempelwaarden staan los van de kwaliteit, onafhankelijkheid, uitvoerbaarheid of handhaafbaarheid van een onderzoek door de NMa. De NMa heeft alle vrijheid om bij een door haar te verrichten economisch onderzoek alle aspecten die zij nodig acht voor een onderzoek te betrekken en mee te wegen. Een dergelijk onderzoek bevat namelijk zowel kwalitatieve als kwantitatieve elementen, die in hun samenhang uiteindelijk tot een bepaalde uitkomst leidt. De uiteindelijke beoordeling of er daarbij sprake is van een substantiële verstoring van het economisch evenwicht is een beleidsmatig besluit, waarvan de wetgever beleidsmatig de grenzen heeft vastgelegd. Het is uiteindelijk niet aan de NMa om een dergelijke beleidskeuze te maken. Zowel voor de huidige als voor nieuwe vervoerders is het daarbij van belang dat over de nadere invulling van dat beleid duidelijkheid bestaat. Die duidelijke kaders staan in de wetgeving.

Deze systematiek en de gekozen invulling is geheel in lijn met de Liberaliseringsrichtlijn, met het Nederlandse spoorbeleid en het beleid ten aanzien van nieuwe grensoverschrijdende spoorverbindingen. De wetgever stelt de randvoorwaarden en kaders en de NMa voert binnen die kaders in alle vrijheid en objectiviteit haar onderzoek uit.

### **Nadere beoordelingscriteria**

#### **VVD**

*Aanzienlijke effecten voor zowel de concessiehouder als de rijksbegroting worden als argumenten genoemd voor de vaststelling van het percentage van 0,4%. Is de minister het met de leden van de VVD-fractie eens dat dit willekeur betekent, omdat inefficiëntie bij de houder van de concessie of een laag uitonderhandeld concessiebedrag tot een beperking van het grensoverschrijdend treinvervoer leidt?*

Neen. Zoals bepaald in het ontwerp-besluit zijn bij de vaststelling van het gekozen percentage alle relevante aspecten met betrekking tot de exploitatie van personenvervoer per trein meegewogen. Van daaruit is een percentage bepaald, waarbij een redelijke winstmarge voor de vervoerder mogelijk is en er tegelijkertijd voldoende druk blijft op de vervoerder om aan haar concessieverplichtingen inclusief de jaarlijkse concessieprijs te blijven voldoen.

*Kan de minister aangeven waarom het percentage niet is gebaseerd op de omzet uit kaartverkoop of een percentage van de passagierskilometers?*

De te hanteren criteria/ maatstaven voor de drempelwaarden zijn opgenomen in het nieuwe artikel 19, het zevende en achtste lid, van de Wet personenvervoer 2000 (Stb. 2011, 218). Die criteria/ maatstaven zijn tot stand gekomen in overleg met alle betrokken partijen en hebben de instemming van al deze partijen. Het ontwerp-besluit geeft slechts uitvoering van de wet en bevat een nadere invulling van de wettelijke criteria/ maatstaven.

*De leden van de VVD-fractie vragen of de minister het met de leden van de VVD-fractie eens is dat door deze zeer lage bovengrens van 0,4% het nieuwe spoorbedrijven in feite onmogelijk wordt gemaakt om toe te treden tot het Nederlandse spoornet?*

Neen. Elke internationale vervoerder kan in beginsel zonder concessie in Nederland rijden zonder cabotagebeperkingen. Eventuele cabotagebeperkingen zijn slechts aan de orde als voldaan wordt aan een aantal voorwaarden. Ten eerste dient een belanghebbende partij uitdrukkelijk te verzoeken om een onderzoek door de NMa, ten tweede dient de NMa vervolgens op basis van onderzoek vast te stellen of er sprake is van verstoring van het economisch evenwicht van de betreffende bestaande concessie en tot slot is het aan de minister om te besluiten over of, en zo ja, welke beperking van cabotage wordt opgelegd. Er is, met andere woorden, een optelsom van voorwaarden gesteld alvorens een eventuele cabotagebeperking aan de orde is. Tegen een dergelijk besluit staat beroep open bij de bestuursrechter. Binnen dit stelsel bestaat er dus voldoende ruimte voor nieuwe marktinitiatieven voor grensoverschrijdend personenvervoer per trein. Hetzelfde geldt voor alle lopende initiatieven van decentrale overheden, waarbij het gaat om door die overheden te subsidiëren grensoverschrijdende treindiensten.

#### **PvdA**

*De leden van de PvdA-fractie vragen op welke wijze wordt vastgesteld of een verbinding inderdaad als doel «internationaal vervoer» heeft? Heeft de in het besluit genoemde 30 procent betrekking op het aantal kilometers? Zo neen, waarop dan wel? Is voor de Minister nog speelruimte mogelijk of is dit een harde grens? Is het aantal stations dat wordt bediend niet ook van belang?*

De raad van bestuur van de NMa stelt het hoofddoel van grensoverschrijdend personenvervoer per trein vast met inachtneming van het nieuwe artikel 19, zevende lid, van de Wet personenvervoer 2000 (Stb. 2011, 218) en de artikelen 2 en 3 van het onderhavige ontwerpbesluit. De in het ontwerpbesluit genoemde «30 procent» heeft betrekking op de lengte van het traject buiten Nederland ten opzichte van de lengte van het gehele traject. Het in het besluit opgenomen percentage is geen harde grens. De raad van bestuur van de NMa kan afwijken van dit percentage, indien de kwalitatieve en kwantitatieve analyses daartoe aanleiding geven en noch de minister van Infrastructuur en Milieu, noch de houder van de HRN-concessie een aanvraag voor een toets voor het hoofddoel hebben ingediend. De wet bepaalt de criteria en daarbij is niet apart gekozen voor het aantal te bedienen stations. Dit is echter wel van belang en is verdisconteerd in de aantallen reizigers die de grens passeren.

#### **PVV**

*De leden van de PVV-fractie zouden graag de woorden in de toelichting en besluit «in betekenisvolle mate» schrappen, zodat er geen onduidelijkheid bestaat over de voorwaarde dat het internationale treinvervoer het nationale treinvervoer niet mag aantasten.*

Dit is niet mogelijk, omdat het besluit op dit onderdeel uitvoering geeft aan de wet en in artikel 19, achtste lid, van de wet staan de betreffende woorden «in betekenisvolle mate». Wijziging van de wet is thans niet aan de orde.

*De leden van de PVV-fractie vernemen graag welke sancties kunnen worden opgelegd indien het internationale treinvervoer het nationale vervoer per trein onverhoopt toch aantast. Kan de minister het antwoord op dit laatste punt nader toelichten?*

Beperkingen in cabotage zijn slechts na een verzoek van een belanghebbende partij en de NMa daarbij vaststelt dat er sprake is van aantasting van nationaal vervoer in de zin van de wet. Op basis van de uitspraak van

de NMa heeft de minister vervolgens de bevoegdheid tot het beperken van cabotage voor het betreffende internationale vervoer per trein. Daarbij kan gedacht worden aan aanpassingen in de frequentie van de treindienst of in het aantal stations dat in Nederland mag worden aangedaan. De minister kan daartoe besluiten, indien voldaan wordt aan de in artikel 19a van de Wet personenvervoer 2000 gestelde voorwaarden.

*De leden van de PVV-fractie vragen voorts, gezien de mogelijkheid om in verband met economische redenen uitzonderingen te maken, naar het nut van de toepassing van drempelwaarden van 0,4%. Kan de minister specificeren wanneer een economisch analyse daartoe aanleiding geeft? Oftewel: wanneer is het economisch belang zodanig groot dat afgeweken mag worden van de drempelwaarde van 0,4% voor de concessie van het hoofdrailnet?*

Een specificatie over mogelijke uitkomsten van een economische analyse kan ik niet geven, omdat het verrichten van een economische analyse de bevoegdheid betreft van de NMa en de NMa daarbij de te hanteren methodiek bepaalt. De drempelwaarde met betrekking tot het economisch evenwicht is bepaald aan de hand van relevante aspecten met betrekking tot de exploitatie van het hoofdrailnet. Daarbij spelen aspecten als winstgevende lijnen, verlieslatende lijnen, spits- en dalvervoer, kwaliteit van het vervoer, efficiëntie van de exploitatie, redelijke marges voor winst en investeringen, de marktontwikkelingen en andere relevante omstandigheden en financieel-economische aspecten, zoals de vergoeding voor de hoofdrailnetconcessie en de gebruiksvergoeding. Vanuit dat totaal aan aspecten is een redelijke drempel bepaald, waarbij de NMa – indien de economische analyse daartoe aanleiding geeft – in beperkte mate kan afwijken van de gestelde drempelwaarde. De minister beslist uiteindelijk over het eventueel opleggen van een cabotagebeperking en kan dus afwijken van de gestelde grenzen. Daarbij gaat het met name om reizigersbelangen, maar het is ook mogelijk dat uit onderzoek van de NMa blijkt dat de vervoerder daadwerkelijk realistische mogelijkheden tot meer efficiëntie kan bereiken.

#### **CDA**

*De leden van de CDA-fractie vragen de minister nader toe te lichten wat ten aanzien van de beoordelingscriteria wordt verstaan onder «andere voor de reiziger van belang zijnde zaken» en daarbij ook aangeven hoe zij dit zal meewegen?*

Dit is toegelicht in de toelichting bij het nader gewijzigd amendement van het lid Slob (TK 2010–2011, 32 289, nr. 15 herdruk). Het gaat hierbij om bijvoorbeeld de effecten op het serviceniveau voor de reiziger. Tevens kan gedacht worden aan relevante zaken voor de vervoerder, zoals de verdeling van de kaartopbrengsten. Bij de uiteindelijke besluitvorming over het opleggen van een cabotagebeperking zullen die aspecten worden meegewogen. Daarbij geldt geen harde beoordelingsmethodiek, maar geldt een afweging op basis van redelijke belangen voor reizigers en vervoerders.

*De leden van de CDA-fractie vragen welke wegingsfactoren in de economische analyse van de Nederlandse Mededingingsautoriteit in het algemeen worden toegepast en op welke wijze zal dit geschieden? De leden van de CDA-fractie ontvangen op dit punt graag een nadere toelichting.*

Deze zijn nog niet bekend en worden binnen de wettelijk gestelde kaders door de NMa zelf bepaald. Zij dient daartoe een methodiek vast te stellen voor te verrichten analyses. Die (concept)-methodiek is thans nog niet bekend.

*Kan de minister aangeven waarom er een afweging plaatsvindt op basis van de effecten van het gehele nationale hoofdrailnet en niet van de effecten op trajectniveau.*

Dit vloeit voort uit de bedoeling van de Liberaliseringsrichtlijn en is geen nationale invulling. In de zogenaamde Interpretatieve Mededeling van de Europese Commissie is dit door de Commissie als haar interpretatie aangegeven.

*De leden van de CDA-fractie vragen of de analyse klopt dat met het toepassen van het percentage van de omzet van de concessie voor het hoofdrailnet er een absoluut maximum is gecreëerd voor nieuwe initiatieven?*

Neen, nieuwe initiatieven zijn altijd mogelijk. Een eventuele beperking van cabotage kan daarbij slechts aan de orde zijn, indien de NMa op verzoek van een belanghebbende partij een onderzoek doet en dat onderzoek ook leidt tot de vaststelling dat er sprake is van verstoring van het economisch evenwicht. Indien het daarbij gaat om een volgtijdige cumulatieve aanvraag geldt op het moment van de beoordeling door de NMa het op dat moment bestaande (nieuwe) economische evenwicht. Indien er tegelijkertijd meerdere aanvragen zijn, dienen alle nieuwe aanvragen bij de vaststelling van de verstoring van het economisch evenwicht te worden meebeoordeeld. De grenswaarde van 0,4 procent geldt daarbij slechts voor de aanvragen, voor zover deze betrekking hebben op het hoofdrailnet.

*De leden van de CDA-fractie vragen of het klopt dat een initiatief dat zich over een afstand van meer dan honderd kilometer in Nederland uitstrekt en boven dit maximum zal komen en derhalve niet is toegestaan? Tevens vragen zij hoe met dit maximum (het percentage van de omzet) wordt omgegaan als de concessie voor het hoofdrailnet kleiner wordt?*

Neen. De enige wettelijke eis bij de beoordeling is dat het grootste deel van het traject substantieel in het buitenland dient te liggen. Een traject van meer dan honderd kilometer in Nederland is daarbij nog steeds mogelijk. Wanneer de concessie voor het hoofdrailnet kleiner wordt blijft het percentage gelijk. Uiteraard is dit een aspect wat mede kan worden betrokken bij de in het besluit bepaalde evaluatie.

*De leden van de CDA-fractie vragen of de minister zich ervan bewust is dat dit ontwerpbesluit initiatieven voor verbindingen over een langere afstand ook uitsluit, zoals een intercityverbinding tussen Amsterdam en Berlijn, Amsterdam en Brussel of Eindhoven en Düsseldorf/ Aken? Meer specifiek is de minister bekend met het initiatief voor de spoorverbinding Eindhoven-Heerlen-Aken en voldoet dit voorstel in de ogen van de minister aan de doelstellingen van de Liberaliseringsrichtlijn, zoals bedoeld door de Europese Commissie. Is met de nu voorgestelde drempelwaarde het initiatief voor de spoorverbinding Eindhoven-Heerlen-Aken in de ogen van de minister nog wel mogelijk?*

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds marktinitiatieven die zonder overheidssubsidies tot stand komen en anderzijds initiatieven die mede door overheden en in overleg met betrokken vervoerders tot stand komen. Voor zowel regionale als de genoemde

initiatieven gaat het om die laatste categorie en ligt een bezwaar van betrokken partijen niet in de rede. Exploitatie van alle thans bekende regionale initiatieven vereisen een financiële overheidsbijdrage en derhalve een concessie. Hierbij is onderhavig ontwerpbesluit niet aan de orde. Voor de lopende initiatieven op trajecten van zowel het hoofdrailnet als van regionale concessies zijn alle huidige partijen betrokken en is veelal de huidige concessiehouder van het hoofdrailnet de beoogde vervoerder. Daarbij is van belang dat in de wet de mogelijkheid is opgenomen dat grensoverschrijdende trajecten in de concessie voor het hoofdrailnet kunnen worden opgenomen. Ook in deze gevallen zal het onderhavige ontwerpbesluit buiten toepassing blijven.

*De leden van de CDA-fractie vragen of de passage kan worden toegelicht met betrekking tot de exclusiviteit van een concessie in relatie als er een tweede gebruiker is.*

De exclusiviteit heeft betrekking op het verlenen van een concessie op een bepaald traject of op een samenstel van trajecten, waarbij de concessieverlener een exclusief recht op personenvervoer per trein verleent aan de concessiehouder. Op die trajecten kan sprake zijn van samenloop met andere vervoerders, een en ander voor zover er capaciteit is toegewezen. Het kan daarbij gaan om een traject waarvoor een exclusieve concessie is verleend en waar een nieuwe internationale personenvervoerder zonder concessie mag rijden en mag halteren met cabotage.

## **CU**

*De leden van de CU-fractie vragen de minister om een nadere onderbouwing van de voorgenomen drempelwaarden.*

Ik verwijs naar mijn antwoord op een gelijke vraag van leden van de PVV-fractie. De gekozen invulling van de drempelwaarden is gebaseerd op een groot aantal factoren, zoals bij de beantwoording van genoemde vraag beschreven. In aanvulling daarop is het van belang om te melden dat het in kwestie gaat om een balans tussen enerzijds de hoofdrailnetconcessie met voldoende verdienmogelijkheden voor de huidige concessiehouder, en anderzijds voldoende mogelijkheden voor nieuwe markinitiatieven van grensoverschrijdend personenvervoer per trein. Daarbij is op basis van beschikbare gegevens een zo goed mogelijke inschatting gemaakt zowel vanuit de optiek van de huidige concessiehouder van het hoofdrailnet als vanuit de optiek van een nieuwe internationale vervoerder. Tevens zijn daarbij de mogelijke effecten op de kwaliteit van de huidige concessie en de rijksbegroting meegewogen. De vaststelling van de waarde in het besluit is dan ook een afgewogen beleidsmatige keuze met inachtneming van alle relevante aspecten. Hierbij is zowel gekeken naar bestaande internationale treinverbindingen en de daarbij van belang zijnde relevante factoren met betrekking tot het exploiteren van een dergelijke internationale dienst als naar nieuwe mogelijke initiatieven.

*De leden van de CU-fractie hebben grote vraagtekens bij het percentage van 0,4 procent. Om welke reden kan niet, net als bij de regionale concessies (artikel 6) worden volstaan met de formulering «in betekenisvolle mate afnemen» zonder dit verder te kwantificeren?*

Een belangrijk verschil tussen de regionale concessies en de concessie voor het hoofdrailnet betreft de financiering van de betreffende dienst. De regionale concessies zijn slechts mogelijk met overheidssubsidie. Exploitatie van treinvervoer op die trajecten zonder overheidsbijdrage is in de meeste gevallen onmogelijk. Bij de initiatieven voor regionaal grensoverschrijdend vervoer zijn dan ook de betreffende decentrale

overheden betrokken. Voor die initiatieven zal het onderhavige ontwerpbesluit geen tot nauwelijks effect hebben, omdat de betreffende nieuwe initiatieven niet zonder overheidsbijdrage zijn te exploiteren. Dit is het grote verschil met de concessie voor het hoofdrailnet. Daar is het mogelijk dat een nieuwe internationale vervoerder een nieuwe dienst gaat exploiteren op een rendabele corridor, terwijl die nieuwe vervoerder anders dan de concessiehouder van het hoofdrailnet geen verplichting heeft om ook verliesgevende lijnen te exploiteren. Cabotage op die corridor heeft dan ook direct negatieve effecten op de verdienmogelijkheden van de huidige concessiehouder in een markt met weinig marges. Het Nederlandse ordeningssysteem met het daarbij gekozen kwaliteitsniveau voor alle trajecten van het hoofdrailnet vereist een nadere drempelwaarde, zoals opgenomen in het ontwerpbesluit.

*De leden van de CU-fractie hebben de indruk dat het werken met een percentage met een absoluut maximum voor heel Nederland wordt vastgesteld. Zij vragen wat dit betekent in de situatie dat er meerdere initiatieven zijn voor grensoverschrijdend vervoer op verschillende trajecten. Moet de impact van deze initiatieven dan worden opgeteld?*

Ik verwijs naar het betreffende antwoord op een hiervoor gestelde gelijklopende vraag van de leden van de CDA-fractie.

*De leden van de CU-fractie vragen of er een inschatting is gemaakt van de gevolgen van de voorgestelde drempelwaarden van 0,4% van het aantal reizigers en van de omzet voor denkbare initiatieven?*

De gevolgen van de voorgestelde drempelwaarden ten aanzien van nieuwe initiatieven zijn naar mijn inschatting beperkt. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds marktinitiatieven die zonder overheidssubsidies tot stand komen en anderzijds initiatieven die mede door overheden tot stand komen. Bij de meeste verbindingen gaat het om die laatste categorie en ligt een bezwaar van betrokken partijen niet in de rede. Exploitatie van alle thans bekende regionale initiatieven vereisen een financiële overheidsbijdrage en derhalve een concessie. Hierbij is onderhavig ontwerpbesluit niet aan de orde. Voor de lopende initiatieven op trajecten van zowel het hoofdrailnet als van regionale concessies zijn alle huidige partijen betrokken en is veelal de huidige concessiehouder van het hoofdrailnet de beoogde vervoerder. Daarbij is van belang dat in de wet de mogelijkheid is opgenomen dat grensoverschrijdende trajecten in de concessie voor het hoofdrailnet kunnen worden opgenomen. Ook in deze gevallen zal het onderhavige ontwerpbesluit buiten toepassing blijven.

*De leden van de CU-fractie vragen om meer inzicht in wat voor initiatieven met de gekozen drempelwaarden wel en niet mogelijk zijn. Wordt met dergelijke drempelwaarden een grensoverschrijdende verbinding op intercityniveau, bijvoorbeeld op de corridor Eindhoven–Aken of Eindhoven–Düsseldorf nog wel mogelijk?*

Dergelijke initiatieven blijven mogelijk. Zie de antwoorden op de hiervoor gestelde gelijklopende vraag van de leden van de CDA-fractie en mijn antwoord op een hiervoor over dit onderwerp gestelde vraag van de leden van de CU-fractie.

*Bij handhaving van het voorgestelde percentage geven de leden van de CU-fractie de minister in overweging om de drempelwaarden in artikel 5.1.a en artikel 6.a van het ontwerpbesluit te bepalen aan de hand van het aantal reizigerskilometers van het betreffende traject in plaats van*

*het aantal reizigers, omdat dit een betere maatstaf is voor het economisch evenwicht.*

De te hanteren criteria/ maatstaven voor de drempelwaarden zijn opgenomen in artikel 19, zevende en achtste lid, van de Wet personenvervoer 2000, zoals gewijzigd bij de wet van 16 december 2010, Stb. 218. Die criteria/ maatstaven zijn tot stand gekomen in overleg met alle betrokken partijen en hebben de instemming van al deze partijen. Het ontwerpbesluit geeft slechts uitvoering van de wet en bevat een nadere invulling van de wettelijke criteria/ maatstaven.

*Voorts vragen de leden van de CU-fractie hoe wordt omgegaan met deze drempelwaarde van 0,4 procent als de concessie voor het hoofdrailnet kleiner wordt?*

Zie mijn antwoord op een hiervoor behandelde gelijklopende vraag van de leden van de CDA-fractie.

*De leden van de CU-fractie vragen hoe wordt omgegaan met de gevolgen voor de reiziger? De drempelwaarden lijken geen rekening te houden met het feit dat aanpassing van het vervoeraanbod ook kan leiden tot een toename van de totale vervoersvraag.*

Dit zal vanzelfsprekend meegenomen worden in het onderzoek van de NMa en dit is een belangrijk aspect dat de minister kan meewegen bij de uiteindelijke besluitvorming over beperking van cabotage.

*De leden van de CU-fractie vragen hoe overweging 7 van de Liberaliseringsrichtlijn verwerkt is in het voorliggende ontwerpbesluit?*

Overweging 7 inzake de mogelijkheid tot grensoverschrijdende verbindingen inclusief cabotage is het leidend beginsel in zowel de wet als in onderhavig besluit. In beginsel gelden er geen cabotagebeperkingen voor nieuw internationaal personenvervoer per trein. Er kunnen slechts beperkingen worden opgelegd, indien daartoe goede gronden aanwezig zijn, zoals nader geduid in overweging 12 van de richtlijn. Die mogelijke beperkingen zijn overigens slechts aan de orde indien een belanghebbende partij uitdrukkelijk verzoekt om een onderzoek door de NMa, de NMa op grond van het onderzoek vaststelt dat er sprake is van een verstoring van het economisch evenwicht van één of meer verleende concessies en de minister vervolgens ook na nadere afweging van oordeel is dat er aanleiding is om de cabotage te beperken.

## **Gevoerd overleg**

### **VVD**

*Is artikel 2 niet strijdig met de nota van toelichting waar gemeld wordt dat op verzoek van de NMa de kwantitatieve toetsen zijn geschrapt?*

Neen. De nota van toelichting nuanceert dit tot de economische toets. Bij de vaststelling van het hoofddoel verricht de NMa zowel een kwalitatieve als een kwantitatieve toets.

### **CU**

*Naar aanleiding van de opvatting van ROVER dat het ontwerpbesluit strijdig is met de Liberaliseringsrichtlijn vragen de leden van de CU-fractie of deze invulling is getoetst bij de Europese Commissie?*

Neen. Bij de omzetting van EU-regelgeving in Nederlandse regelgeving heeft de Europese Commissie geen adviesrol. Bij de implementatie van richtlijn nr. 2007/58/EG acht ik het ook niet nodig om de Commissie toch om advies te vragen, omdat de voorgenomen nationale regels in overeenstemming zijn met de Liberaliseringsrichtlijn. Het is de nationale verantwoordelijkheid en bevoegdheid om Europese regelgeving te implementeren.