



## Overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer

afdeling **Inhoudelijke Ondersteuning**

*aan* De leden van de vaste commissie voor  
Infrastructuur en Waterstaat

*datum* 9 oktober 2018

Betreffende wetsvoorstel:

### **34914**

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 2016L 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)

### **Eindstemming wetsvoorstel**

Het wetsvoorstel is op 9 oktober 2018 aangenomen door de Tweede Kamer.

Voor: PvdA, 50PLUS, D66, VVD, SGP, CDA en de ChristenUnie.

Tegen: PVV, GroenLinks, SP, PvdD, DENK, FvD.

Amendementen zijn in volgorde van stemming - op artikelnummer - weergegeven: allereerst de aangenomen en/of overgenomen amendementen, vervolgens de verworpen of ingetrokken amendementen en tenslotte eventuele moties. Vervangen amendementen zijn d.m.v. een → aangegeven: bijv. 7 → 8 → **20**. Amendement nr. 7 is vervangen door amendement nr. 8, dat op zijn beurt vervangen is door amendement nr. 20. De vette notatie van het stuknummer geeft aan dat dit het definitieve amendement is. De stemmingslijsten worden gemaakt op basis van de ongecorrigeerde draad van de vergadering.



datum 9 oktober 2018

blad 2

## **Aangenomen en overgenomen amendementen**

### **Invoeging in artikel III, na onderdeel L**

11 → **18** (Ziengs) over een versterkte rol voor de Kamer

Dit amendement regelt dat ook bij het sluitstuk van de concessieverleningprocedure de Kamer ruimte tijd heeft om de concessie te beoordelen, om zo de rol van de politiek in de concessieverlening te verduidelijken.

Conform de wettelijke procedure van artikel 66 van de wet wordt het beleidsvoornemen tot het verlenen van een concessie voor het hoofdrailnet naar de Kamer gestuurd. De Kamer kan over dit beleidsvoornemen, waarin onder andere een beschrijving van de betrokken markt is opgenomen, besluiten nadere inlichtingen vragen en zelfs besluiten dat de concessieverlening een machtiging bij wet behoeft. Ook heeft de Kamer de kans om met de Minister van gedachten te wisselen over het programma van eisen dat voorafgaand aan de concessieverlening wordt vastgesteld.

Tijdens het proces van de concessieverlening zijn er geen speciale informatieverplichtingen opgenomen om de kamer regelmatig te informeren over de stand van zaken bij de concessieverlening. De indiener is echter wel van mening dat dit wel zou moeten, omdat de Kamer niet alleen vooraf, maar ook aan het sluitstuk van de procedure een rol toekomt. Dit amendement dient er dan ook toe om de Kamer geruime tijd te geven om het proces van de concessieverlening en de uitkomst daarvan te bespreken met de Minister. De indiener merkt volledigheidshalve op dat, indien de ontwerp concessie wordt aangeboden vlak voor een reces, de weken van het reces niet meetellen in de weken die de Kamer heeft om de ontwerpconcessie te bespreken met de Minister.

Tevens merkt de indiener op dat wanneer een concessie ter beoordeling naar de Kamer gezonden wordt er waarde gehecht wordt aan een specifiek op desbetreffende concessie gemaakt advies van de ACM.

**Aangenomen. Voor: 50PLUS, D66, de VVD, de SGP, het CDA, de ChristenUnie en FvD.**

## **Verworpen, ingetrokken en/of vervallen amendementen**

### **Invoeging onderdeel La**

9 (Ziengs) over een gescheiden boekhouding

Dit amendement regelt dat de exploitant die aangewezen wordt voor exploitatie van de concessie voor het Nederlandse hoofdrailnet de activiteiten die hij verricht in verband met die concessie boekhoudkundig scheidt van andere activiteiten. Daaraan liggen de volgende overwegingen ten grondslag.

In de eerste plaats is de boekhoudkundige scheiding bedoeld om meer inzicht te verwerven in de lasten en baten die gemoeid zijn met de exploitatie van de exclusieve rechten die de



datum 9 oktober 2018

blad 3

houder van de hoofdrailnetconcessie toegekend kreeg en krijgt. Deze concessie behelst een taak van publiek belang en scheidt een commercieel en feitelijk alleenrecht op het vervoer via het hoofdrailnet. Juist vanwege de onderhandse gunning, is het zaak dat de baten van dat alleenrecht in redelijke verhouding staan tot de lasten die gepaard gaan met de uitvoering daarvan. Van de uitbater van dat publieke recht mag daarom verlangd worden dat zij financiële transparantie betracht over de activiteiten die zij als alleenrecht beheert. Alleen dan kan worden vastgesteld of als een goed huisvader omgegaan wordt met het exclusieve recht, of er voldoende prikkels bestaan tot efficiënt opereren en een efficiënte invulling van de financiële stromen, of de tarieven voor het treinkaartje van de consument gelijke tred houdt met de kosten die voor haar vervoer gemaakt moeten worden. Op dit moment voorziet de WP2000 op geen enkele wijze in scheiding van die geldstromen. Daarmee ontbreekt de transparantie die van de concessiehouder verlangd mag worden.

In de tweede plaats, draagt meer transparantie bij aan een gelijk speelveld tussen de exploitant van het hoofdrailnet enerzijds en de met haar concurrerende partijen in de Nederlandse markt voor personenvervoer per spoor anderzijds.

Benadrukt wordt tenslotte dat dit amendement uitsluitend geldt als en zolang de concessie voor het hoofdrailnet onderhands gegund wordt. Het is daarbij niet relevant of die gunning plaats vindt aan de huidige concessiehouder, of eventuele opvolgende concessiehouders die in dat geval aan dezelfde verplichtingen zullen moeten voldoen.

**Ingetrokken.**

### **Invoeging Artikel II, onderdeel D**

10 → 19 (Ziengs) over een gescheiden boekhouding

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).<sup>1</sup>

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

---

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



datum 9 oktober 2018

blad 4

niet verplicht: het is een keuze. Het wetsvoorstel maakt de keuze om deze overgangsbepaling voor Nederland "aan" te zetten.<sup>2</sup> 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;<sup>3</sup> 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 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.

### **Ingetrokken.**

<sup>2</sup> *Kamerstukken II 2017/18, 34914, nr. 6, p. 15* (Nota naar aanleiding van het verslag).

<sup>3</sup> *Kamerstukken II 2017/18, 34914, nr. 6, p. 16* (Nota naar aanleiding van het verslag).



datum 9 oktober 2018

blad 5

## Moties

12 (Kröger en Laçin) over de ILT ruim tevoren toerusten op haar nieuwe taak

**Aangenomen. Voor: SP, PvdA, GroenLinks, PvdD, DENK, 50PLUS, D66, VVD, CDA, ChristenUnie en PVV.**

13 (Kröger) over risico's voor de ERTMS-agenda

**Met algemene stemmen aangenomen.**

14 (Amhaouch) over de implementatie in België, Duitsland, het VK en Frankrijk

**Aangenomen. Voor: SP, de PvdA, GroenLinks, de PvdD, DENK, 50PLUS, D66, de VVD, de SGP, het CDA, de ChristenUnie en FvD.**

15 (Amhaouch) over het borgen van continue kwaliteitsverbetering

**Met algemene stemmen aangenomen.**

16 (Laçin) over de invloed van externe factoren op de kwaliteitsverbetering

**Aangenomen. Voor: SP, de PvdA, GroenLinks, de PvdD, DENK, 50PLUS, de SGP, de ChristenUnie en de PVV.**

17 (Jetten en Ziengs) over regelmatige informatie over het onderhandelingsproces over de concessies

**Aangehouden.**