

Vergaderjaar 2009–2010

32 289

Wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 19 februari 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Algemeen

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel tot wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG. Deze leden vragen of de regering bij deze implementatie meer onderwerpen betreft dan op grond van de onderhavige richtlijnen vereist is. En zo ja, of de regering deze keuzen en de motivatie daarvoor nader kan toelichten.

De leden van de CDA-fractie vragen tevens naar de redenen voor de opgetreden vertraging in de implementatie van de Liberaliseringsrichtlijn en de Machinistenrichtlijn.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel tot wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel tot wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de voorgestelde wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG.

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Gerken (SP), Van der Ham (D66), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Mastwijk (CDA), Eski (CDA), Aptroot (VVD), Boelhouwer (PvdA), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Cramer (CU), Koppejan (CDA), Roemer (SP), Ouweland (PvdD), Jansen (SP), Polderman (SP), De Rouwe (CDA), Tang (PvdA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Van Gent (GL), Van der Vlies (SGP), Harbers (VVD), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Bilder (CDA), Van Hijum (CDA), De Krom (VVD), Jacobi (PvdA), Vermeij (PvdA), Besselink (PvdA), Verdonk (Verdonk), Anker (CU), Knops (CDA), Van Leeuwen (SP), Thieme (PvdD), Vacature (SP), Lempens (SP), Haverkamp (CDA), Waalkens (PvdA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van genoemd wetsvoorstel.

Liberaliseringsrichtlijn

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de keuze om op grensoverschrijdende trajecten concurrentie op de markt toe te laten in plaats van concurrentie om de markt, zich verhoudt tot de conclusie die in de initiatiefnota «Grenzeloos Genoeg(en)?; Visie op grensoverschrijdend regionaal persontreinverkeer» van de leden Koopmans en Cramer (kamerstuk nr. 31 153 d.d. 12 augustus 2008) is geformuleerd, namelijk dat grensoverschrijdend regionaal treinverkeer zelden rendabel is. Ook vragen de leden van de CDA-fractie of het voorliggende wetsvoorstel regionaal grensoverschrijdend treinverkeer zal stimuleren of er juist belemmeringen voor zal opwerpen.

De leden van de CDA-fractie vragen verder waarom gekozen is voor het criterium «slechts één station in Nederland» voor vrijstelling van de concessieplicht. Tevens vragen deze leden waarom aanvullend de voorwaarde wordt gesteld dat het traject substantieel buiten Nederland ligt. Wat wordt hier verstaan onder «substantieel»? Wordt een «betekenisvolle afname» van het aantal reizigers of van de omzet beoordeeld per traject of in de context van de gehele betreffende concessie? De leden van de CDA-fractie hechten er in dit verband aan dat deze termen in de aangekondigde ministeriële regeling zo beperkt mogelijk worden geformuleerd, zodat zoveel mogelijk ruimte wordt gelaten aan initiatieven voor nieuw of meer grensoverschrijdend vervoer.

Een aanvraag voor een nieuwe grensoverschrijdende verbinding wordt beoordeeld op de toelaatbaarheid, met het oog op het economische evenwicht van de bestaande concessies. De leden van de CDA-fractie vragen of daarbij alleen gekeken wordt naar de verleende (binnenlandse) concessie of ook (of juist) naar het vervoer dat door de concessiehouder in die concessie daadwerkelijk wordt aangeboden.

De leden van de SP-fractie zijn niet blij met de liberalisering van het internationale passagiersvervoer zoals die nu stapsgewijs wordt opgezet. De liberalisering die op grond van de Europese richtlijnen wordt opgelegd, brengt begrijpelijkerwijs wel enkele aanpassingen van nationale wetgeving met zich mee. De leden van de SP-fractie vragen wat de liberalisering van het internationale spoorvervoer nu op korte termijn concreet voor Nederland betekent. Zijn er concreet nieuwe internationale spoorverbindingen te verwachten, die er zonder deze liberalisering niet zouden zijn gekomen?

De leden van de SP-fractie vragen verder hoe de regering aankijkt tegen de mogelijkheid van cabotagevervoer. Mogen buitenlandse vervoerders die grensoverschrijdend vervoer verzorgen, reizigers tussen Nederlandse stations vervoeren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe verhoudt zich dit tot de nationale concessies en tegen welke kosten dient dit te gebeuren?

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de vrije toegang tot de markt van het internationale passagiersvervoer binnen de Europese Unie per 1 januari 2010.

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering nu reeds of in de nabije toekomst van plan is beperkingen op te leggen aan cabotagevervoer in Nederland. En zo ja, waar dat aan de orde zou zijn. Deze leden zijn van mening dat eventuele beperkingen van cabotagevervoer niet gewenst zijn. Deze treindiensten zullen zorgen voor extra concurrentie op het spoor – en daarbij ook mogelijkheden bieden voor bewoners in grensregio's. Deze leden vragen naar de mening van de regering hierover.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat de Liberaliseringsrichtlijn en de vertaling daarvan in dit wetsvoorstel concreet betekenen voor grensoverschrijdende spoordiensten die slechts een kort traject hebben in Nederland, dan wel in onze buurlanden. Wat betekent het wetsvoorstel bijvoorbeeld voor de plannen voor het doortrekken van de intercity Eindhoven-Heerlen naar Aken, waarbij meerdere stations op het traject in Duitsland liggen en er dus ook sprake kan zijn van cabotagevervoer? Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie wat het wetsvoorstel betekent voor het koppelen van diensten voor de grensoverschrijdende spoorverbindingen vanaf Enschede naar Gronau, als de regio deze wil door laten rijden naar Hengelo of wil koppelen aan de bestaande binnenlandse dienst naar Zwolle. Het merendeel van de reizigers zou in dit geval immers binnenlands zijn, maar daarnaast heeft het doorkoppelen positieve effecten op het grensoverschrijdende spoorvervoer. Is er ook verschil tussen de situatie van een regionale spoorvervoerder die op een gedecentraliseerde spoorlijn rijdt, en de situatie van een onderdeel van het hoofdnet van NS, zo vragen deze leden? Deze leden vragen om een nadere onderbouwing van de voorgestelde regels vanuit het perspectief van de reiziger.

Machinistenrichtlijn

De leden van de CDA-fractie vragen waarom de regering bij de invoering van de machinistenvergunningen verder gaat dan de richtlijn voorschrijft, ten aanzien van zowel leeftijdseisen als eisen rond psychologische geschiktheid. Welk doel beoogt de regering hiermee en kan de regering inzicht geven in de manier waarop hier in de ons omringende landen mee wordt omgegaan?

Ook vragen de leden van de CDA-fractie of het aanscherpen van de eisen rond psychologische geschiktheid ten opzichte van de richtlijn concreet bijdraagt aan de veiligheid, indien deze verscherpte eisen niet aan buitenlandse machinisten in Nederland kunnen worden opgelegd.

Naar de mening van de leden van de CDA-fractie is de beheersing van de Nederlandse taal terecht als een eis opgenomen voor het verlenen van een bevoegdheidsbewijs aan een machinist. Deze leden vragen of er ook eisen worden gesteld met betrekking tot de beheersing van andere talen, gelet op het internationale karakter van de werkzaamheden van machinisten.

Verder vragen de leden van de CDA-fractie of het inmiddels bekend is of de Europese Commissie de basisparameters voor de registers voor de machinistenvergunningen en de bevoegdheidsbewijzen heeft vastgesteld.

De leden van de PvdA-fractie vragen welke consequenties het heeft dat Nederland machinistenvergunningen uit andere lidstaten moet erkennen. Deze leden vragen ook op welk vlak van de machinistenrichtlijn andere lidstaten mogelijk lagere minimumeisen stellen. Verder vragen zij of de regering kan garanderen dat op het gebied van veiligheid geen lagere eisen worden gesteld dan de momenteel in Nederland geldende eisen.

Over de machinistenrichtlijn maken de leden van de SP-fractie zich zorgen. De regering beschrijft dat machinistenvergunningen uit andere Europese landen in Nederland geaccepteerd moeten worden. De Europese minimumcriteria liggen echter qua veiligheid lager dan de criteria die Nederland stelt. Deze leden vragen wat dit concreet betekent voor de veiligheid. Ook vragen zij of de regering geen neerwaartse spiraal vreest, die ertoe zou kunnen leiden dat de eisen in Nederland uiteindelijk ook op het Europese minimum uitkomen. Verder constateren de leden van de SP-fractie dat de leeftijd waarop mensen een trein mogen besturen nu verlaagd wordt. Deze leden vragen welke gevolgen dit voor de veiligheid zal hebben.

De leden van de SP-fractie vragen tevens of de machinistenrichtlijn ook zal gelden voor de bestuurders van lightrail-materieel. Waar ligt precies het onderscheid tussen bestuurder en machinist en welke verschillen in regels zijn hiervoor?

Tot slot vragen de leden van de SP-fractie of deze nieuwe machinistenrichtlijn niet zal leiden tot meer buitenlandse machinisten, die onder andere CAO's vallen, op het Nederlandse spoor en daarmee tot verdringing op de arbeidsmarkt. Kan de regering uitsluiten dat dit zal gebeuren? Is de regering bereid te regelen dat elke machinist die in Nederland rijdt minimaal conform de Nederlandse CAO dient te verdienen?

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de minimumvereisten voor machinisten onder de Machinistenrichtlijn verschillen van de bestaande Nederlandse eisen. Zijn deze minimumeisen aanzienlijk lager dan de huidige eisen in Nederland? Kan de regering de verschillen in kaart brengen? Deze leden vragen of het waar is dat lidstaten aanvullende eisen mogen stellen in de eigen lidstaat, maar wel verplicht zijn om machinisten uit andere lidstaten op hun spoor toe te laten, die slechts aan de minimumeisen voldoen. En zo ja, of dat enig risico voor de veiligheid oplevert.

Interoperabiliteitsrichtlijn

De leden van de PvdA-fractie vragen of deze wijziging van de Spoorwegwet betekent dat de minister van Verkeer en Waterstaat met een ministeriële regeling andere vervoerders op een nieuw aan te leggen deel van het spoorwegnet toe kan laten. Zo ja, in hoeverre wijkt dit af van de huidige mogelijkheden die de minister op dit gebied heeft?

De leden van de SP-fractie constateren dat dit wetsvoorstel criteria introduceert waaraan nieuwe hoofdspoorwegen worden getoetst. Deze leden vragen of deze criteria anders zijn dan de huidige criteria. Zo ja, waarom is dat zo?

De leden van de VVD-fractie ondersteunen de doelstelling van de Interoperabiliteitsrichtlijn. Wel vragen deze leden in welke opzichten de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's) strengere of andere eisen stellen aan materieel dan de huidige eisen. Indien dit het geval is, wat betekent dit voor de Europese, en met name de Nederlandse, spoorwegondernemingen? Daarbij willen deze leden graag weten op welke termijn van spoorondernemingen en beheerders verwacht worden dat hun materieel en infrastructuur aan alle eisen voldoen.

Spoorwegveiligheidsrichtlijn

De leden van de SP-fractie constateren dat de regering met dit wetsvoorstel regels introduceert omtrent de veiligheidsvergunning. Deze leden vragen welke criteria de regering concreet wil hanteren bij het verlenen van deze vergunning.

Administratieve lasten en andere financiële gevolgen voor het bedrijfsleven

Extra kosten van de uitzondering van de concessieplicht voor grensoverschrijdend personenvervoer voor het betrokken bedrijfsleven worden geschat op maximaal € 10 000,-. De leden van de CDA-fractie vragen hoe reëel deze kosteninschatting is. Zij vragen of de regering wil ingaan op mogelijke bedrijfseconomische gevolgen van de uitzondering voor betrokken nationale concessiehouders en bedrijven die grensoverschrijdend personenvervoer aanbieden en op mogelijke andere kosten die aan

dit wetsvoorstel verbonden zijn, bijvoorbeeld voor het aanleggen van registers voor bevoegdheidsbewijzen van machinisten.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel II, onderdeel B (artikel 2 van de Wp 2000)

De leden van de PvdA-fractie vragen wat er wordt bedoeld met de term «besloten vervoer», zoals genoemd in de voorgestelde wijziging van artikel 2 van de Wp 2000.

Artikel II, onderdeel E (artikel 87 van de Wp 2000)

De leden van de CDA-fractie vragen welke instantie(s) wordt/(en) belast met toezicht op de Europese verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De adjunct-griffier van de commissie,
Tjink