

11

Vierde EU-spoorpakket

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 7 maart 2013 over **het behandelvoorbekhoud vierde EU-spoorpakket**.

De voorzitter:

Ik heet de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom. Wij hanteren een spreektijd van twee minuten. In die tijd moeten ook de eventuele moties zijn ingediend.

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Voordat het mij wordt gevraagd, zeg ik dat er op dit moment geen acht, maar zelfs tien landen zijn die hierover net zo denken als de Kamer. Zij vinden dat de plannen van Europa om het Europese spoor te liberaliseren, veel te ver gaan. Daarom vraag ik een uitspraak van de Kamer hierover. Wij willen ons spoor niet verpatsen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het vierde spoorpakket verordeningen bevat over de personenvervoermarkt op het spoor die directe werking zullen gaan hebben, waarop het parlement een subsidiariteitsoordeel kan geven vóór 3 april;

constaterende dat de voorstellen over marktwerking de ruimte voor lidstaten om eigen keuzes te maken ten aanzien van de gunning van het spoorvervoer geheel ontnemen door het verplicht aanbesteden en opknippen in tenminste drie delen van het spoorwegnet in elke lidstaat;

constaterende dat de te korte overgangstermijnen onevenredig ingrijpen in de lopende procedure voor een nieuwe concessie voor het hoofdrailnet;

verzoekt de Voorzitter van de Tweede Kamer, dit subsidiariteitsoordeel van het parlement middels de bijgevoegde brief kenbaar te maken aan de Europese Commissie;

verzoekt de Voorzitter van de Tweede Kamer tevens, de argumenten van de verschillende fracties zoals die zijn geïnventariseerd door de Griffie, als bijlage toe te voegen en te zorgen dat deze brief vóór 3 april Brussel bereikt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland, Van Tongeren, Bashir, Klein, Ouwehand en Dik-Faber.

Zij krijgt nr. 4 (33546).

De heer Hoogland overhandigt mij als bijlage de genoemde brief. Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat deze brief ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

De voorzitter:

De brief zal ook bij de motie worden gevoegd.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik heb twee vraagjes. Eén land heeft op dit moment een gele kaart ingediend, namelijk Oostenrijk. Dat land wil graag liberaliseren. Dat is dus een aardige insteek.

Nu ik de inhoud van de motie hoor, komt bij mij de vraag naar boven of dit alleen gaat over het personenvervoer. Of gaat dit ook over andere processen?

De heer Hoogland (PvdA):

Het gaat ons echt om het verpatsen van het spoor aan de markt. Een aantal andere voorstellen kunnen op onze steun rekenen. Dat staat ook in de brief die bij de motie is gevoegd. Dat weet de heer De Rouwe, want hij was betrokken bij het opstellen van die brief.

De heer De Rouwe (CDA):

De heer Hoogland wil dus wel marktwerking bij het vervoer van goederen over het spoor? Bij het personenvervoer over het spoor wil hij wel keuzevrijheid voor de landen, maar hij wil die keuzevrijheid dus niet voor de consumenten? Begrijp ik dat goed?

De heer Hoogland (PvdA):

Volgens mij is de motie duidelijk. Ik zal het de heer De Rouwe nog een keer uitleggen. Wat hij zegt, is voor een klein deel goed. Wij willen namelijk inderdaad niet dat het spoor wordt verpatst aan de markt. Wij zien echter wel de voordelen van een aantal andere onderdelen van het voorstel. Het gaat ons dus echt om het verpatsen van het spoor en om het opknippen van ons hoofdrailnet in drie delen. Daarbij worden reizigers geconfronteerd met de gevolgen van marktwerking, terwijl die marktwerking in feite niet bestaat, want er is geen markt. Er is pas een markt als er bijvoorbeeld een prijsmechanisme is. Er is geen sprake van een mechanisme van aanbod en prijs. Er is ook geen sprake van keuzevrijheid. Er gaat namelijk op één moment maar één trein. Er is dus geen sprake van keuzevrijheid. Daarom wijzen wij deze plannen af.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik vind het erg bijzonder dat de heer Hoogland al een hele redernering heeft over de effecten op de Nederlandse markt, nog ruim voordat we het impact assessment over de effecten voor de Nederlandse markt hebben ontvangen. Om dat impact assessment heeft de Kamer, met steun van de Partij van de Arbeid, expliciet gevraagd. Hoe moet ik dat rijmen? Wij weten nog niet wat het effect is, maar wij keuren dit toch alvast af vanwege de effecten.

De heer Hoogland (PvdA):

Het is goed dat mevrouw Van Veldhoven mij de gelegenheid geeft om dit toe te lichten. Dit is typisch een voorstel waarvan je de effecten niet kunt overzien. Als we eenmaal het besluit hebben genomen om het spoor te verkopen, zijn we het kwijt. Daarom willen wij nu graag dat het spoor gewoon in handen blijft van de Nederlandse Staat. Wij moeten zelf kunnen bepalen hoe wij ons openbaar vervoer inrichten.

Hoogland

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De heer Hoogland zegt zelf dat hij de effecten hiervan niet kan overzien. Dan is het toch niet slim om nu al te zeggen dat we dit niet willen? Misschien heeft het wel heel positieve effecten. Dat weten wij pas in juni. De heer Hoogland zegt zelf dat hij de effecten niet kan overzien. Waarom zegt hij nu al nee, terwijl wij inderdaad de effecten nu nog niet kunnen overzien?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Volgens ons is het vervoer over het spoor geen markt. Daarom gaan wij niet mee in de plannen die de Europese Commissie voorstelt. De effecten die wij nu niet kunnen overzien, zijn bijvoorbeeld in Engeland zichtbaar geweest. Dat zijn effecten geweest waarbij er sprake was van prijsstijging op het spoor. Het zijn ook effecten geweest waarbij reizigers door de bomen het bos niet meer konden zien. Dat is de reden dat wij deze plannen van tafel willen hebben.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik vroeg me af of er bij de heer Hoogland misschien ook een strategische motivatie achter zit, want dit houdt de staatssecretaris in de onderhandelingen natuurlijk strakker. Zij zal moeten zeggen: mijn parlement heeft mij niet de vrije ruimte gegeven, maar heeft mij gezegd dat het op dit punt "tot hier en niet verder" is.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Over alles was ik doe, denk ik na, maar dat geldt voor iedereen in dit parlement, denk ik. De reden dat ik met dit voorstel kom is, zoals men al eerder heeft gehoord, dat wij ons zorgen maken over de inhoud van de plannen. Daar zit verder geen onderhandelingsstrategie achter. Dit is een eigenstandige bevoegdheid die wij als Kamer, als volksvertegenwoordiging, hebben en die wij naar mijn mening ook op die manier moeten invullen. Een meerderheid zal hier bepalen of die gele kaart wordt uitgereikt of niet, en ik hoop van harte van wel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Het vierde spoorwegpakket zoals dat door de Europese Commissie op tafel is gelegd, is een heel ingrijpend pakket. Wij vinden het dan ook heel belangrijk om een impact assessment te krijgen voor de Nederlandse situatie, zodat wij meer zicht kunnen krijgen op wat dit voor Nederland zou betekenen. Mijn fractie zou eigenlijk ook graag het behandelvoorbehoud hebben willen verlengen. Dit is een beetje een procedurele kwestie, maar de staatssecretaris heeft gelukkig toegezegd dat zij geen enkele onomkeerbare stap zal zetten. Daarom dien ik vandaag verder geen moties in, maar herhaal ik dat mijn fractie wil – ik ben blij met de toezegging van de staatssecretaris op dit punt – dat er geen onomkeerbare stappen worden gezet totdat wij dat impact assessment over de Nederlandse situatie hebben, zodat wij daarna met elkaar een goed debat kunnen voeren.

Ten slotte merk ik op dat het indienen van een gele kaart, als voldoende lidstaten in de Europese Unie daarvoor zijn, betekent dat de Europese Commissie het voorstel terugneemt en het gaat heroverwegen of aanpassen. Het wil niet zeggen dat het voorstel daarmee van tafel is. Omdat de verschillende landen verschillende belangen hebben, kan het ook weleens zijn dat het voorstel dat nu

op tafel ligt, voor de Nederlandse situatie nog slechter uitpakt wanneer de Europese Commissie het heeft teruggenomen, want er zijn andere landen, met meer gewicht in de Europese Unie, die het voorstel weleens meer naar hun kant toe zouden kunnen trekken. Daarom zal ik ook niet instemmen met het voorstel van de Partij van de Arbeid om een gele kaart naar de Europese Commissie te sturen. Wij zouden liever het impact assessment eerst afwachten en dus op basis van argumenten en bewijsvoering op papier tot onze conclusie komen over wat dit voor de Nederlandse reiziger betekent. Die reiziger staat namelijk voor D66 voorop, en niet het dogma van wel of geen marktwerking.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik denk dat alle partijen in deze Kamer zullen zeggen dat het belang van de reiziger vooropstaat, alleen interpreteren partijen dat wellicht wat verschillend. Mijn naam staat daarom wel onder de motie op stuk nr. 4. GroenLinks vindt het heel verstandig om nu alvast een duidelijk signaal te geven. Wij willen onze staatssecretaris op dit moment gewoon niet met een breder mandaat naar Brussel. Maar wij zullen bij de stemmingen zien hoe het uitpakt.

Ik heb een veel kleiner verzoek aan de staatssecretaris om ook mee te nemen naar Brussel. Dat luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in iedere lidstaat eigen boekingsystemen zijn voor (inter)nationale treinreizen;

constaterende dat dit bijzonder gebruikersonvriendelijk is in vergelijking met bijvoorbeeld het boeken van vliegtickets;

van mening dat het voor een goed werkend systeem van snelle internationale treinen veel makkelijker moet worden om online treintickets te reserveren en te kopen;

verzoekt de regering, zich in EU-verband in te zetten voor de realisatie van toegankelijke internetboekingsystemen voor alle internationale treinen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 5 (33546).

De heer De Graaf van de PVV ziet af van het woord. De heer Bashir van de SP daarentegen, heeft zich net aangemeld. Ik verleen hem graag het woord.

Bashir



De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Ook mijn naam, namens de SP-fractie, staat onder de motie die de heer Hoogland heeft ingediend om een gele kaart te trekken aan Brussel. Het liefst hadden wij een rode kaart getrokken, maar het is in ieder geval een begin. Ik dien twee moties in die de boodschap van de genoemde motie ondersteunen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het vierde EU-spoorpakket het onmogelijk maakt om de concessie voor het hoofdrailnet onderhands te gunnen aan de NS en het verder zelfs mogelijk maakt om de concessie tussentijds open te breken;

overwegende dat de Tweede Kamer met de aangenomen motie-Hoogland c.s. (29 984, nr. 346) heeft uitgesproken, het hoofdrailnet in ieder geval voor de periode 2015–2025 aan de NS te gunnen en tussentijds de concessie niet open te breken;

verzoekt de regering om de genoemde Kameruitspraak luid en duidelijk over te brengen in Europa,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 6 (33546).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een onderzoek wenst uit te voeren naar de gevolgen van het vierde EU-spoorpakket voor het Nederlandse spoor;

overwegende dat de gevolgen van het vierde EU-spoorpakket voldoende bekend zijn, zoals het verplicht opknippen van het Nederlandse spoornetwerk en het verplicht aanbesteden;

verzoekt de regering om af te zien van het uitgeven van belastinggeld aan overbodige onderzoeken en om er in Europa met een gestrekt been in te gaan om dit spoorpakket zo snel als mogelijk van tafel te krijgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 7 (33546).

Tot slot is het woord aan mevrouw De Boer, die zich ook vers als spreker heeft ingeschreven.



Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Ik dank u dat mij de gelegenheid geeft om mijn standpunt ook in de plenaire zaal te verduidelijken. De VVD ziet concurrentie op het spoor als een belangrijke randvoorwaarde voor het zo goed mogelijk waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de positie van de Nederlandse reiziger. Een Europese interne markt is bij uitstek het middel om die concurrentie te bevorderen. Daarom is het goed dat dit Europees geregeld wordt. De VVD heeft dan ook een positief subsidiariteitsoordeel uitgebracht over het vierde EU-spoorpakket.

In het BNC-fiche geeft de regering voor een deel een positief en voor een ander deel een negatief subsidiariteitsoordeel. Wat de verdere concurrentie op het spoor betreft, is de regering van mening dat wij daar zelf over gaan. Voor een ander deel is de regering van mening dat Brussel daar wel over mag gaan en dat is het scheiden van het vervoer over en het beheer van het spoor. Dat is op zichzelf opmerkelijk want scheiding van beheer en vervoer is een belangrijke randvoorwaarde voor meer concurrentie op het spoor.

Duitsland is in dit opzicht hét land dat beheer en vervoer niet gescheiden heeft op het hoofdrailnet. Dit is voor de VVD een belangrijke randvoorwaarde voor meer concurrentie op het spoor. Immers, Duitsland zou als beheerder andere vervoerders tegen kunnen houden. Wij verzoeken de staatssecretaris om hier ook in de gesprekken in Brussel rekening mee te houden en erop aan te dringen dat er een volledige scheiding plaatsvindt in plaats van de Chinese Wall in de huidige voorstellen.

Nu wordt op voorstel van de Kamer – althans dat zal volgende week bij de stemmingen blijken – de gele kaart getrokken voor meer concurrentie in het personenvervoer op het spoor. Mijn vraag hier is: hindert dit de staatssecretaris ook in haar onderhandelingspositie op de andere punten waarvan Nederland vindt dat Europa die wel zo mogen regelen?

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. Ik zal eerst op de drie ingediende moties ingaan en dan op de twee vragen van de VVD-fractie.

Ik begin met de motie op stuk nr. 5, van mevrouw Van Tongeren. In eerdere Europese regelgeving over passagiersrechten zijn de vervoerders verplicht gesteld om dienstregelingsinformatie en tickets aan te bieden, onder andere via internet. De Europese standaard hiervoor is op 5 mei 2011 gepubliceerd. Op basis hiervan kunnen de spoorwegen hun reservering- en informatiesysteem verder ontwikkelen. In juni van dit jaar wordt het masterplan voor invoering van deze informatie- en reserveringsystemen in Europees verband vastgesteld. Ik ondersteun het belang van dit plan en zal mij er in Europees verband hard voor maken dat het masterplan met vaart zal worden uitgevoerd. Hiermee zie ik de motie als ondersteuning van beleid.

Ook de motie op stuk nr. 6, van de heer Bashir zie ik als ondersteuning van beleid. In deze motie wordt gevraagd,

Mansveld

de Kameruitspraak luid en duidelijk in Europa over te brengen. Ik heb de heer Bashir eerder al verteld dat wij dit al doen.

In de motie op stuk nr. 7 verzoekt de SP de regering, af te zien van het uitgeven van belastinggeld aan overbodige onderzoeken. Ik denk dat de heer Bashir al weet wat ik ga zeggen over onderzoeken. Wij hebben daarover al gesproken in het AO. Ik ontraad deze motie. Wij hebben ons tot de publicatie van de voorstellen zeer kritisch opgesteld. Nu de wetgevingsvoorstellen er liggen, moeten wij opnieuw beoordelen wat de beste inzet is. Zo'n impactanalyse – ik ga bijna de woorden van mevrouw Van Veldhoven herhalen – is heel belangrijk. In het AO heeft mevrouw De Boer een aantal punten aangeleverd ten behoeve van de impactanalyse en heeft de heer De Rouwe de vraag gesteld of Keyrail mogelijk is. Ik denk dat het zeer nodig is dat wij een impactanalyse laten uitvoeren om te kijken wat er in Nederland gebeurt. Ik ontraad de motie. Daarmee bevestig ik gelijk ook, met mevrouw Van Veldhoven, het belang van het impact assessment. Wij moeten geen onomkeerbare stappen zetten. Het is belangrijk dat het impact assessment aan de Kamer wordt voorgelegd, dat wij daarover een debat voeren en dat ik van de Kamer hoor hoe zij daarnaar kijkt zodat ik mij daarover een mening kan vormen.

De heer **Bashir** (SP):

De staatssecretaris is niet ingegaan op het tweede deel van het dictum van de motie op stuk nr. 7.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Doelt de heer Bashir op het gestrekte been of op het "spoorpakket zo snel als mogelijk van tafel krijgen"?

De **voorzitter**:

Ik hoor de heer Bashir buiten de microfoon zeggen dat het gaat over het gestrekte been.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Er met gestrekt been in gaan mag bij voetbal niet en dat heeft een reden.

Ik ga over naar de twee vragen van de VVD-fractie over de scheiding tussen vervoer en beheer op het spoor en de situatie in Duitsland. Wij hebben daar een positief subsidiariteitsoordeel over gegeven, omdat het gaat over de vraag of Europa daar wel of niet iets van moet vinden. Het antwoord daarop is wat mij betreft ja. Wij hebben echter wel gezegd dat het gaat over de situatie in Nederland. Wij zijn druk bezig met de Lange Termijn Spooragenda en zetten daarin onze visie neer. In het AO heb ik uitvoerig gemotiveerd waarom ik denk dat je eerst naar de inhoud moet kijken en dan pas naar de structuur. Ik ben daar redelijk strak in en vind dat echt belangrijk, omdat structuur vaak over poppetjes gaat, over middelen, over gebouwen en over allerlei andere dingen. Het zal echter eerst over de inhoud moeten gaan om te kijken welke structuur daarbij het best past.

Dan is de vraag gesteld of een gele kaart de positie van de staatssecretaris hindert. De gelekaartprocedure is een middel voor parlementen. Ik denk dat het goed is dat de parlementen daarin eigenstandig hun weg gaan richting het EU-voorstel. Wij benaderen het voorstel vanuit de bestuurlijke kant. Ik zet geen enkele onomkeerbare stap zonder de Kamer daarbij te betrekken. Ik denk dat het parlement het proces van de gele kaart eigenstandig moet voeren. De EU-Raad zal daar zelf mee om moeten gaan en zal

daar zelf over moeten oordelen als het zover zou komen dat hiervoor een meerderheid is in de parlementen. Ik denk op dit moment niet dat het mijn proces beïnvloedt. Ik denk dat het een eigenstandig proces is.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik wijs erop dat Duitsland goed gelobbyd heeft in Brussel en gezegd heeft dat er slechts een Chinese wall hoeft te komen tussen de beheerder en de vervoerder. Als dit doorgaat, als er concurrentie op het spoor komt in Europa, als het overeenkomstig het voorstel van de EU zo blijft dat je geen gescheiden beheerder en vervoerder hoeft te hebben, vrees ik het ergste. Ik hecht eraan om dat hier op dit moment te benadrukken. Duitsland gaat het hoofdspoorrailnet daar echt niet voor openstellen. Ik hecht eraan dit hier gezegd te hebben voor het geval wij later de gevolgen van hoe het zou kunnen gaan onder ogen moeten zien. Ik wens de staatssecretaris succes en geef haar voor het proces dat zij nu ingaat in Brussel in overweging om dit in de gaten te houden.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Wij bekijken het volledige voorstel. Ik dank mevrouw De Boer voor de overweging die zij mij meegeeft.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Mijn interruptie betreft de gele kaart. De gele kaart is weliswaar een procedure van de Kamer, maar de terechte vraag van mevrouw De Boer was: hoe staat de staatssecretaris in Europa als hier een gele kaart wordt uitgedeeld? Ik zou graag een citaat van de staatssecretaris voorlezen. Eerder zei zij hierover: "Het is onverstandig om nee te zeggen en de deur dicht te doen. Als wij niet meepraten in Europa, dan worden wij door de grote landen buitenspel gezet". Ik heb twee vragen. Klopt het dat de staatssecretaris dit gezegd heeft? Het ging toen over deze gele kaart. Hoe kijkt de staatssecretaris nu, drie weken later, naar die uitspraak? Volgens mij klopt deze uitspraak.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het voorstel ligt op tafel. Zolang het voorstel op tafel ligt, is het belangrijk om mee te blijven praten en de Nederlandse inbreng naar voren te brengen. Daar blijf ik bij. Het voorstel ligt op tafel. Als wij nu zeggen dat wij niet meepraten over het voorstel en dat wij op voorhand nee zeggen tegen het voorstel zonder dat het van tafel gaat, manoeuvreren wij ons in een lastige positie. Of het voorstel van tafel gaat – de gele kaart is voor een heroverweging van het EC-voorstel – is aan de Europese Commissie in Brussel; dat is niet aan ons. Zolang het voorstel niet van tafel is, is het belangrijk dat wij in ieder geval in gesprek blijven om onze standpunten in te brengen.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik stel vast dat de staatssecretaris door haar eigen partij in haar hemd wordt gezet. Haar partij heeft vandaag immers duidelijk aangegeven voor een gele kaart te zijn. Daar is nog geen meerderheid voor. De staatssecretaris gaf eerder aan dat een gele kaart onverstandig is omdat zij dan niet mee kan praten. Zij was bang, en terecht, om buitenspel gezet te worden door de grote landen. Graag krijg ik hierop toch een reactie, want ik heb het idee dat de staatssecretaris het een beetje afschuift, terwijl zij heel goed weet dat deze gele kaart het proces voor Nederland niet bevoordeelt, maar benadeelt.

Mansveld

Staatssecretaris **Mansveld:**

Zoals ik net al zei, is het aan het parlement om de procedure van de gele kaart te volgen. Zolang het voorstel er ligt, is het belangrijk om in gesprek te blijven. Elke keer als ik in gesprek ga, kom ik langs de Kamer met de voorbereidingen voor dat gesprek. Dan zal ik met de Kamer de inhoud van hetgeen op dat moment op tafel ligt, bespreken.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik dank de staatssecretaris voor haar komst naar de Kamer. Aanstaande dinsdag zal over de ingediende moties worden gestemd.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.