

Vergaderjaar 2003–2004

**27 482**

**Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet)**

**27 216**

**Aanvulling van de Wet personenvervoer 2000, strekkende tot invoering van een concessiestelsel voor het personenvervoer per trein (Concessiewet personenvervoer per trein)**

**Nr. 75**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 13 november 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de brief inzake de samenhang van drie ontwerp-besluiten met de andere producten die voor de uitwerking van beide wetten nodig zijn (kamerstuk 27 482, nr. 74).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 november 2003.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Ten Hoopen

De griffier van de commissie,  
Roovers

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Duijvesteyn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GL), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GL), Halsema (GL), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Hessels (CDA).

1

*Is het mogelijk om de concessie voor het hoofdrailnet en de concessie voor ProRail en de antwoorden op vragen over de algemene maatregelen van bestuur behorend bij Spoorwegwet en Concessiewet tegelijkertijd naar de Tweede Kamer te sturen, zodat de Tweede Kamer tijdens een eventueel debat een totaaloverzicht heeft van alle nog openstaande juridische aspecten?*

Zowel de beheerconcessie als de vervoerconcessie zijn nog niet gereed. De ontwerp-concessies kan ik daarom niet nu tegelijkertijd met deze antwoorden meesturen.

Een zelfstandige beoordeling van de amvb's is mijns inziens mogelijk, omdat de besluiten technische uitwerkingen zijn van de nieuwe Spoorwegwet en de Concessiewet, die onafhankelijk van de concessies gelezen kunnen worden.

U heeft verder in dit verband de vraag gesteld wanneer de algemene maatregel van bestuur over de gebruikersvergoeding gereedkomt?

De vaststelling en de inning van de gebruiksvergoeding zijn uitgebreid en nauwkeurig gereguleerd in de richtlijn 2001/14/EG. Deze richtlijn is in en bij de nieuwe Spoorwegwet (artikel 62 en 63) geïmplementeerd. De nieuwe Spoorwegwet verplicht niet tot het bij amvb stellen van regels over de gebruiksvergoeding, maar bepaalt slechts dat hieromtrent regels gesteld kunnen worden. De minister heeft bij de behandeling van de wet in de Kamer reeds aangegeven dat beoogd is van deze kan-bepaling gebruik te maken alleen indien na inwerkingtreding in de praktijk blijkt dat nadere uitwerking nodig is. Vóór de inwerkingtreding van de Spoorwegwet is daarom niet beoogd een amvb gebruiksvergoeding op te stellen. De noodzaak van nadere regeling kan aan de orde komen als de systematiek en de tarieven dreigen te leiden tot substantiële uitval van maatschappelijk waardevol personen- of goederenvervoer en/of een lagere rentabiliteit van de Betuweroute, de HSL-Zuid of andere infrastructuur.

Bij de evaluatie van de Spoorwegwet in 2006 (zie artikel 126 van die wet) zal in ieder geval nader bezien kunnen worden of, gezien de wijze waarop de praktijk de wet uitwerkt, nadere regels op dit punt alsnog noodzakelijk zijn.

2

*Gesteld wordt dat afspraken over de performance van de beheerder gemaakt worden in de subsidiebeschikking en het beheerplan en niet in de concessie zelf. Hoe lang zal de periode zijn waarvoor subsidiebeschikkingen en beheerplannen worden opgesteld? Op welke wijze wordt de Tweede Kamer op de hoogte gesteld van de eisen die de overheid aan de beheerder stelt en de manier waarop de beheerder hierop wordt afgerekend? Wat is de rol van de Tweede Kamer bij het tot stand komen van de subsidiebeschikkingen en de beheerplannen?*

In lijn met artikel 59 van de Spoorwegwet worden tussen beheerder en gebruiker afspraken over de door de beheerder te bieden kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur vastgelegd in toegangsovereenkomsten tussen de beheerder en de vervoerders.

Het beheerplan geeft weer op welke wijze de beheerder het beheer gaat doen. Het beheerplan beslaat een periode van tenminste tien jaar.

De subsidie wordt verstrekt op basis van de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds. Conform die regeling wordt thans een subsidiebeschikking voor een kalenderjaar afgegeven door de minister.

Bij de ontwerp-beheerconcessie die u krijgt toegestuurd, wordt u in de begeleidende documenten schriftelijk geïnformeerd over de door u genoemde zaken.

De wijze van subsidieverstrekking en de rol van Tweede Kamer, het ministerie en de beheerder daarbij verandert niet bij inwerkingtreding van de Spoorwegwet. Door middel van het budgetrecht van de Kamer op de begroting van Verkeer en Waterstaat stelt de Kamer het budget vast dat beschikbaar is voor de af te geven subsidiebeschikking.

3

*Waarom wordt de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur – in de brief performance genoemd – niet in het Besluit spoorwegvervoer zelf geregeld? Wat is de consequentie indien dit wel zou gebeuren?*

In lijn met artikel 6 van de Spoorwegwet bevat het Besluit spoorweginfrastructuur alleen de nadere regels ten aanzien van de basiskwaliteit, te weten de inrichting, uitrusting en technische eigenschappen van de hoofdspoorinfrastructuur.

In lijn met artikel 59 wordt de kwaliteit die de beheerder biedt vastgelegd in de toegangsovereenkomst.

In de systematiek van de nieuwe wetgeving wordt de relatie tussen de beheerder en de vervoerders leidend: tezamen verzorgen zij het vervoer per spoor. In die relatie geeft de beheerder een netverklaring uit waarin aangegeven wordt welke kwaliteit aan infrastructuur en diensten hij verleent tegen welke prijs. De kwaliteit die de beheerder biedt kan per corridor verschillen en wordt mede bepaald door de wijze waarop de vervoerders gebruik maken van het betreffende stuk infrastructuur (onder andere de intensiteit van het gebruik) plus de vergoeding die de beheerder ontvangt. Daarom wordt de kwaliteit in de zin van het niveau van performance (zoals de mate van betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infrastructuur) vastgelegd in de toegangsovereenkomst. In de toegangsovereenkomst die de beheerder afsluit met vervoerders maakt hij afspraken over de kwaliteit en capaciteit die in een specifiek jaar geleverd zullen worden.

Zie ook het antwoord op vraag 9 over het Besluit spoorweginfrastructuur.

4

*Uit welk artikel blijkt dat het slecht mogelijk is om «uiterlijk zes maanden na inwerkingtreding de vervoersconcessie te verlenen»?*

Artikel II van de Concessiewet bevat de overgangsbepalingen voor bestaande openbare dienstcontracten, zowel de door de rijksoverheid als de door de decentrale overheden afgesloten contracten. De overgangsbepaling stelt dat tot zes maanden na het tijdstip waarop artikel I, onderdeel A, van de Concessiewet in werking is getreden artikel 19 (verbod op het verrichten van openbaar vervoer zonder concessie) niet van toepassing is. De huidige contracten dienen derhalve binnen zes maanden na de inwerkingtreding van de Concessiewet omgezet te zijn in een vervoerconcessie.

5

*Wanneer worden de vijf nog resterende algemene maatregelen van bestuur aan de Tweede Kamer toegezonden?*

Bij de behandeling van de Spoorwegwet en de Concessiewet is besloten voor drie amvb's een voorhangprocedure toe te passen. Voor de overige amvb's geldt de normale procedure, deze worden derhalve niet voorgehouden.

Deze amvb's zijn reeds voorgelegd aan de Raad van State voor advies. Na de advisering wordt het advies verwerkt en worden de amvb's vastgesteld en gepubliceerd in het Staatsblad.

6

*Wat is het belang van de datum van 1 januari 2004 voor invoering van de Spoorwegwet, Concessiewet en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten? Zijn er consequenties aan verbonden indien de concessies en de algemene maatregelen van bestuur later in werking treden?*

Met de inwerkingtreding van de Spoorwegwet en de Concessiewet wordt beoogd:

- het actualiseren van de huidige Spoorwegwet (waarvan basis vastgelegd is in 1875);
- de wettelijke verankering van de positie en onderlinge relaties tussen vervoerders, infrastructuurbeheerder, overheid en de toezichthouders;
- de verplichte implementatie van de Europese richtlijnen, met name het zogenoemde «eerste spoorpakket».

Indien de wetten later in werking treden dan 1 januari 2004, worden deze beoogde doelen ook later gerealiseerd.

De EU-lidstaten zijn verplicht de Europese richtlijnen van het eerste spoorpakket (2001/12–15/EG) voor 15-03-2003 dan wel 20 april 2003 voor richtlijn 2001/16/EG geïmplementeerd te hebben. Na de toezending aan de Europese Commissie van de Spoorwegwet en de Concessiewet zoals deze inmiddels zijn gepubliceerd in het Staatsblad, heeft de commissie wat Nederland betreft vooralsnog afgezien van het instellen van een ingebrekestellingsprocedure voor het Hof van Justitie. De commissie volgt de ontwikkelingen in Nederland echter op de voet. Inmiddels zijn acht lidstaten (Oostenrijk, Duitsland, Griekenland, Portugal, Luxemburg, Spanje, Zweden en het Verenigd Koninkrijk) wel voor het Hof gedaagd door de EU.

De inwerkingtreding van de Spoorwegwet en de Concessiewet kan pas gerealiseerd worden indien de acht amvb's en de beheerconcessie vastgesteld zijn, omdat deze (tezamen met een aantal koninklijke besluiten en ministeriële regelingen) de nadere regels ter uitvoering van de beide wetten bevatten die noodzakelijk zijn bij het inwerkingtreden.