

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. 76**

## **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 het ontwerp-Besluit Spoorweginfrastructuur (brief VW03-661). 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: Duivesteijn (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

*Waarom is ervoor gekozen om de eisen ten aanzien van punctualiteit, zitplaatsgarantie en een minimum-serviceniveau niet van toepassing te verklaren op openbaar vervoer anders dan per trein? Is het mogelijk op dit punt tenminste een inspanningsverplichting op te nemen?*

De hier bedoelde bepaling (artikel 4a) heeft uitsluitend tot gevolg dat de *verplichting* om over deze drie onderwerpen voorschriften aan de vervoerconcessie te verbinden, alleen zal gelden voor openbaar vervoer per trein. In de artikelsgewijze toelichting wordt uiteengezet waarom de regering het ongewenst vindt om deze verplichting ook te laten gelden voor bijvoorbeeld bussen en trams. Artikel 4a laat onverlet dat het bestuursorgaan dat een concessie verleent voor bijvoorbeeld bus- of tramvervoer *bevoegd* blijft om over deze drie onderwerpen voorschriften aan de concessie te verbinden. Naar het oordeel van de regering is het verantwoord en ook wenselijk om de beslissing om dergelijke voorschriften al dan niet te stellen, over te laten aan het voor de concessieverlening verantwoordelijke bestuursorgaan.

2

*Heeft artikel 36 over de maximale concessieduur ook betrekking op het hoofdrailnet?*

Ja, behalve op de verlening van de eerste concessie voor het hoofdrailnet na de inwerkingtreding van de Concessiewet personenvervoer per trein. Deze eerste concessie loopt (behoudens eerdere intrekking) op grond van artikel 69d tweede lid van de Wet Personenvervoer 2000, tot 1 januari 2015. Voor opvolgende concessies voor het hoofdrailnet geldt de procedure van de artikelen 69a t/m 69c van de Wet. Hierin zijn echter geen bepalingen over de concessieduur opgenomen en dus gelden daarvoor gewoon artikel 24 van de Wet en artikel 36 van het Besluit personenvervoer 2000.

3

*Hoe lang zal de Regeling Experimenten Regionale Treindiensten nog van toepassing zijn? Blijft er voor de lijnen die op basis van deze regeling worden geëxploiteerd een uitzonderingspositie gelden? Waarom blijft er voor de reeds aanbestede regionale lijnen een ander regime bestaan voor de rijksbijdrage (pag. 4)?*

De Regeling experimenten regionale treindiensten was opgezet om de minister de bevoegdheid te geven tot het verstrekken van een financiële bijdrage voor in de regeling genoemde diensten. De grondslag van deze regeling is het experimenteer-artikel, artikel 3 Wet personenvervoer 2000. Alle thans gedecentraliseerde treindiensten zijn in de bijlage van de regeling opgenomen. Zoals artikel 117 van de Wet Personenvervoer 2000 reeds aangeeft, zal de Regeling experimenten regionale treindiensten blijven bestaan en dus haar geldigheid behouden totdat zij bij ministeriële regeling is ingetrokken. Voor intrekking bestaat vooralsnog geen aanleiding. Naast de door decentrale overheden aanbestede en onderhands gegunde contracten voor regionale treindiensten (zoals Syntus en NoordNed), zijn er de regionale treindiensten uit de contractsector (NS). Deze treindiensten vallen niet onder de hiervoor genoemde experimentenregeling. Over de bekostiging van deze diensten zijn afspraken gemaakt met NS. Deze afspraken blijven zoveel mogelijk van kracht na inwerkingtreding van de Concessiewet personenvervoer per trein, zij het omgezet in concessievoorschriften. Afwijking van de bekostigingssystematiek van de gedecentraliseerde diensten ten opzichte van die voor het overige OV, is noodzakelijk gezien de gemiddeld nogal afwijkende verhouding tussen kosten en

opbrengsten van dit deel van het OV ten opzichte van de rest van het OV. Zo is voor de contractsector het betalen van een gebruiksvergoeding nu reeds verplicht en wordt de tariefstelling voor het hoofdrailnet gehanteerd door de NS.

4

*In welke gevallen wordt verwacht dat de concessieverlener van zijn bevoegdheid op grond van art. 31, eerste lid, van de Wet Personenvervoer 2000 gebruik zal maken om eisen te stellen aan punctualiteit, beschikbaarheid van zitplaatsen en serviceniveau?*

Artikel 32, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000 bepaalt dat in de vervoerconcessie voorschriften **moeten** worden gesteld aan de punctualiteit, een procentuele beschikbaarheidgarantie van zitplaatsen en het serviceniveau. Die verplichting geldt, na inwerkingtreding van dit besluit, echter slechts voor concessies die worden verleend voor openbaar vervoer per trein.

Het is aan de decentrale overheden die de concessies verlenen voor openbaar vervoer anders dan per trein, om te beslissen of over de hiervoor genoemde punten voorschriften worden opgenomen. In hoeverre zij dit daadwerkelijk zullen doen, is moeilijk te zeggen. Het is denkbaar, gezien de plicht het ontwerp van de concessie voor te leggen aan de consumentenorganisaties, dat via het advies de concessieverlener dringend verzocht wordt tot het opnemen van voorschriften in de concessie.

5

*Hoe vaak zal naar verwachting een uitzondering worden gemaakt op de looptijd van concessies van vijf jaar door het bestaan van commerciële overeenkomsten, specifieke investeringen of risico's?*

Dit is nu niet te voorspellen. De concessieverleners, zoals de decentrale overheden, bepalen dat geheel zelf.

6

*Hoe verhoudt de concessieduur zich tot de kaderovereenkomsten over de verdeling van de capaciteit van het spoor met de partij die de concessie gekregen heeft?*

De vervoerconcessie duurt vijf tot tien jaar en de eerste concessie voor het hoofdrailnet duurt tot 2015. De concessieverlener of de spoorwegonderneming die de concessie verkrijgt, kan met de beheerder een kaderovereenkomst sluiten om zich zeker te stellen van de capaciteit die benodigd is voor uitvoering van de vervoerconcessie. Een kaderovereenkomst met een looptijd van meer dan vijf jaar behoeft de voorafgaande instemming van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (artikel 60, derde lid, van de nieuwe Spoorwegwet). Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 23 over het Besluit spoorweginfrastructuur.