

Vergaderjaar 2004–2005

**29 984**

## **Spoor: vervoer- en beheersplan**

**Nr. 2**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 februari 2005

Met deze brief informeer ik u over de stand van zaken rondom de concessieverlening voor de contractsectordiensten. Hierbij zal ik ingaan op de concessieverlening voor de contractsector, de stand van zaken rondom de decentralisatie van de contractsectordiensten en de afspraken die ik met NS heb gemaakt over de vakantiedienstregeling.

#### **Concessieverlening contractsector**

Op 1 januari 2005 is de nieuwe Spoorwegwet en de Concessiewet personenvervoer per trein als onderdeel van de Wp2000 in werking getreden. Dit betekent dat het zes maanden na genoemde datum voor een vervoerder verboden is te rijden zonder een concessie. Op dit moment zijn er voor 18 contractsectordiensten privaatrechtelijke contracten met een looptijd van een jaar die ieder jaar stilzwijgend verlengd worden. Daar deze diensten niet binnen enkele maanden gedecentraliseerd zullen zijn, zal ik de huidige privaatrechtelijke contracten omzetten in publiekrechtelijke concessies. In totaal gaat het om 18 diensten. Deze concessies moeten uiterlijk 1 juli 2005 verleend zijn. Alvorens de concessies te verlenen zal ik ze voor advies voorleggen aan de wettelijke adviesorganen: de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov en de infrastructuurbeheerder ProRail.

#### **Uitgangspunten concessies**

Omdat ik in gesprek ben over de decentralisatie van de contractsectordiensten met de decentrale overheden wil ik de bestaande situatie zo min mogelijk wijzigen. Het gaat om kortlopende concessies waarbij de betrokken decentrale overheden voldoende tijd moeten hebben om zich voor te bereiden op overname van de diensten. Hierbij geldt wel de kanttekening dat hoe langer het moment van decentralisatie vooruitschuift, hoe lastiger het zal zijn om de huidige situatie ongewijzigd in stand te houden.

Mijn insteek is om de inhoud van de huidige contracten zoveel mogelijk één op één om te zetten in een concessie. De Wet personenvervoer 2000 verplicht mij echter tot meer voorschriften dan nu zijn opgenomen in de contracten. Bij deze wettelijk vereiste voorschriften (die nu niet in het huidige contract staan) zal ik, waar mogelijk, de voorschriften van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet overnemen. Hierbij zal ik bezien of het reëel is om voorschriften die zijn opgesteld voor een landelijk netwerk ook op te nemen in een kortlopende concessie voor een individuele regionale treindienst of dat maatwerk nodig is. Randvoorwaarde bij het maken van afspraken met de betrokken vervoerders zijn de beschikbare middelen in mijn begroting (inclusief de compensatie voor gebruiksvergoeding).

In mei 2004 heeft NS vier van de 18 contracten opgezegd: de Zoetermeerlijn, de Hofpleinlijn, Arnhem–Tiel en Dordrecht–Geldermalsen. De huidige contracten lopen af op 31 maart 2005. Om ook na deze datum het vervoer te kunnen waarborgen, ben ik in gesprek gegaan met verschillende vervoerders en deze treindiensten zullen ook vanaf 1 april 2005 gehandhaafd blijven.

- Voor de Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn heb ik eind 2004 het huidig privaatrechtelijk contract met NS verlengd, waarbij NS de huidige dienstverlening zal voortzetten tot het moment van decentralisatie, te weten 1 juli 2006. Dit contract zal ik in de komende maanden omzetten in een concessie tot 1 juli 2006.
- Voor Arnhem–Tiel ben ik voornemens per 1 april 2005 een concessie te verlenen aan Syntus, daar zij de enige vervoerder is die heeft aangegeven te kunnen rijden binnen de financiële randvoorwaarden.
- Voor de dienst Dordrecht–Geldermalsen ben ik in gesprek met NS om per 1 april 2005 te komen tot een concessie. Overigens heeft de andere vervoerder die geïnteresseerd is in deze dienst, en die ook een offerte hiervoor heeft ingediend, bezwaar ingediend tegen mijn keuze voor NS.

Daar ik om het vervoer op de diensten Arnhem–Tiel en Dordrecht–Geldermalsen te borgen per 1 april 2005 een concessie moet verlenen, heb ik deze twee concept concessies eind januari 2005 voorgelegd voor advies aan de wettelijke adviesorganen. Voor de adviesaanvraag is de uitkomst van het juridisch dispuut niet relevant, omdat deze concessie de voorschriften bevat die ik aan de vervoerder wil opleggen, ongeacht om welke vervoerder het gaat.

### **Decentralisatie contractsectordiensten**

Op dit moment ben ik nog verantwoordelijk voor de exploitatie van totaal 18 contractsectordiensten. Van deze 18 diensten zijn er over 4 diensten reeds afspraken gemaakt over decentralisatie en één van deze 18 diensten wordt niet gedecentraliseerd. Dit is Houten–Houten Castellum. Wanneer de viersporigheid tussen Utrecht en Geldermalsen is aangelegd, valt de dienst Houten–Houten Castellum onder het hoofdrailnet. Over de overige 13 diensten ben ik in gesprek met de decentrale overheden. In mijn brief van augustus 2004 (kenmerk DGP/SPO/U.04.02832) heb ik de verwachting uitgesproken dat ik voor het einde van 2004 duidelijkheid zou krijgen van de decentrale overheden over het al dan niet overnemen van de verantwoordelijkheid voor deze diensten en een besluit hierover zou nemen. Na overleg met de decentrale overheden bleek dit voor hen niet mogelijk. Zij hebben mij bij monde van het IPO en SKVV laten weten dat zij in januari 2005 een bestuurlijk standpunt zouden innemen of zij al dan niet de verantwoordelijkheid voor deze diensten willen overnemen en zo ja, per wanneer en onder welke voorwaarden.

De bestuurlijke standpunten heb ik begin februari 2005 via IPO en SKVV van de betrokken decentrale overheden ontvangen. Een aantal decentrale overheden spreekt de voorkeur voor decentralisatie uit, noemt daarbij ook een concrete termijn voor decentralisatie, maar stelt daarbij wel een aantal randvoorwaarden. Andere decentrale overheden zijn minder concreet in hun bestuurlijke standpunten. Er wordt voor die contractsectordiensten dan ook geen concrete termijn genoemd.

Ik moet echter nu afspraken maken met NS over de einddatum van de concessies. Deze einddatum wil ik graag laten aansluiten op het moment van decentralisatie. Daar een aantal overheden mij geen jaartal heeft genoemd, is dit lastig. Ik zal voor die diensten waar geen datum is genoemd in overleg met NS een einddatum in de concessie opnemen die de decentrale overheid voldoende tijd geeft om de dienst over te nemen, binnen de wettelijke mogelijkheden.

Het IPO en SKVV zijn van mening dat definitieve besluitvorming over de decentralisatie van de 13 contractsectordiensten niet eerder mogelijk is dan in de zomer van 2005. Begin maart 2005 heb ik bestuurlijk overleg met IPO en SKVV om nadere afspraken te maken over de randvoorwaarden en de financiële bijdragen voor deze diensten.

Overigens stelt een enkele decentrale overheid als voorwaarde bij haar reactie op het aanbod tot decentralisatie dat ik de mogelijkheid van zogenaamde «verlengde samenloop» van een contractsectordienst op het hoofdrailnet (HRN) mogelijk moet maken teneinde een extra overstap voor een grote groep reizigers te voorkomen.

Ik moet en wil mij daarbij houden aan de afspraken die gemaakt zijn in het kader van de Spoorwegwet en de Concessiewet personenvervoer per trein en in het verlengde daarvan de HRN-vervoerconcessie voor NS. Zoals ik U eerder heb meegedeeld verleen ik de Nederlandse Spoorwegen (NS) een concessie voor de exploitatie van het HRN tot 2015. Het HRN is één en ondeelbaar. Het is een logistiek en exploitatief samenhangend netwerk van treindiensten. Op basis van de vervoerconcessie heeft NS het exclusieve recht voor de bediening van alle verbindingen tussen de stations zoals gedefinieerd in het KB Hoofdrailnet. Een uitzondering op dat exclusieve recht is de bestaande samenloop (op basis van de dienstregeling 2004) tussen hoofdrailnetdiensten en contractsectordiensten.

Het daarenboven toestaan van rechtstreekse treindiensten vanaf de te decentraliseren contractsectordiensten over het HRN naar een groot station aan het HRN is in strijd met het exclusieve recht van NS op basis van de vervoerconcessie voor het HRN. Daarom, en om extra overstappen voor grote groepen reizigers bij decentralisatie te voorkomen, ben ik tot de conclusie gekomen dat decentralisatie van contractsectordiensten, waarbij de verlengde samenloop als voorwaarde wordt gesteld, niet langer aan de orde is. Ik heb dit inmiddels ook aan het IPO en de SKVV meegedeeld.

Ik zal mijn verantwoordelijkheid nemen. Daarbij zal ik rekening houden met de door de Tweede Kamer aangenomen motie Hofstra (Kamerstuk 2004–2005, 27 482, nr. 111), die de regering oproept de verbinding Den Helder–Alkmaar op te nemen in het HRN. Op korte termijn zal ik ook het overleg met de afzonderlijke decentrale overheden voortzetten over de specifieke door hen bij de decentralisatie gestelde voorwaarden.

## **Vakantiedienstregeling**

Met deze brief informeer ik u tevens over de afspraken die ik met NS heb gemaakt over de vakantiedienstregeling op de contractsectordiensten. Sinds 2001 past NS in vakantieperiodes de dienstregeling aan aan de vervoersvraag. Dit doet zij zowel op het hoofdrailnet als op de contractsectordiensten. Daar ik in de huidige contracten een dienstregeling heb gecontracteerd, paste dit mijns inziens niet binnen de contractuele afspraken. Hierover heb ik met NS de volgende (financiële) afspraken gemaakt.

In de jaren 2001 tot en met 2003 heeft NS in de volgende perioden een vakantiedienstregeling gereden: zomer 2001, zomer 2002, herfst 2002, kerst 2002, zomer 2003, kerst 2003. NS heeft berekend hoeveel subsidie op basis van deze vakantiedienstregelingen ten onrechte zou zijn betaald.

Ik heb ermee ingestemd dat de NS het bedrag dat is berekend, is aangewend ten gunste van de (contractsector-)reiziger. Concreet is het bedrag gebruikt om het exploitatietekort op de Zoetermeerlijn en de Hofpleinlijn te dekken, waardoor het huidige voorzieningenniveau in stand gehouden kan worden tot 1 juli 2006.

Vanaf 2004 mag NS tijdens vakantieperiodes de dienstregeling aanpassen aan de vervoersvraag. Het is aan NS om te bepalen of en in welke periodes een vakantiedienstregeling wordt gereden. Toepassing van een vakantiedienstregeling zal NS altijd moeten kunnen onderbouwen met bedrijfseconomische principes (bijvoorbeeld op basis van reizigersaantallen).

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs