

Vergaderjaar 1998–1999

25 088

Marktwerking in het regionaal openbaar vervoer

Nr. 28

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 17 juni 1999

In antwoord op de vraag van de heer Van Bommel van de SP over de relatie tussen de introductie van marktwerking in het regionaal openbaar vervoer, de komst van **chipcard en prestatiecontracten** het volgende.

Wetsvoorstel personenvervoer 2000

Het Wetsvoorstel personenvervoer 2000, zoals dat thans ter behandeling aan u voor ligt, beoogt de vraag en het aanbod van regionaal openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen door middel van de introductie van een concessiestelsel en het periodiek betwistbaar stellen van de concessies voor openbaar vervoer. Conform het wetsvoorstel zal op 1 januari 2003 35 procent van de omzet van het busvervoer in de provincies, kaderwetgebieden en BOS-steden (exclusief het vervoer in de BOV-steden) voldoende gespreid over het land moeten zijn aanbesteed. Is dit niet het geval, dan kan de Minister een verplichting opleggen. Decentrale overheden die eerder willen aanbesteden dan 2003 hebben hiertoe de mogelijkheid bij inwerkingtreding van het wetsvoorstel.

Rijksbijdrageverlening, WROOV en chipcard

Met ingang van 1 januari 1998 is de bekostigingssystematiek gewijzigd teneinde de financiële verantwoordelijkheidsrelatie tussen de rijks-overheid, de decentrale overheden en de vervoerders in lijn te brengen met de formele bevoegdheden van de decentrale overheden voor openbaar vervoer en een duidelijker prestatiegerelateerde systematiek te introduceren. De rijksoverheid verschaft de bevoegde decentrale overheden een rijksbijdrage op basis van opbrengsten in het openbaar vervoer. De decentrale overheid is verantwoordelijk voor de financiële relatie met de vervoerders.

Zoals u weet worden thans de opbrengsten in het regionaal openbaar vervoer verdeeld op basis van het WROOV-onderzoek. De komst van de chipcard biedt de mogelijkheid om directer en nauwkeuriger dan met

WROOV het geval is de juiste verdeling van opbrengsten van openbaar vervoer te bepalen.

Chipcard conditioneel voor marktwerking?

Door de introductie van marktwerking verzakelijkt de relatie tussen de decentrale overheid en de vervoerder. Daar hoort ook een heldere financiële relatie bij, waarbij de vervoerder duidelijkheid heeft over de financiële middelen waarover hij kan beschikken. De chipcard kan een meetinstrument zijn om deze relatie vorm te geven. Maar ook op andere wijze kunnen prestatieprikkels aan vervoerders worden gegeven. Het is aan de decentrale overheid om dit te bepalen.

De komst van de chipcard zal marktwerking faciliteren, maar het is derhalve naar mijn mening geen conditie voor de introductie van betwistbare markten. Het voortouw bij de ontwikkeling van de chipcard ligt bij de bedrijven. Die spannen zich met man en macht in om zo snel mogelijk een kaart te realiseren. Hoe eerder de chipcard er is, hoe meer mogelijkheden de decentrale overheden hebben om financiële zekerheden te geven aan de bedrijven en hoe meer vrijheden de vervoerders krijgen in hun tariefstelling naar de reiziger. Want zoals u weet heb ik in het Wetsvoorstel personenvervoer 2000 voorgesteld om het Nationale tariefsysteem (NTS) te handhaven tot de komst van een uniform landelijk elektronisch kaartsysteem. Dat lijkt mij een goede stimulans om te streven naar een zo spoedig mogelijke introductie van de chipcard.

Prestatiecontracten

Een prestatiecontract is een goede manier om de relatie tussen overheid en vervoerder vast te leggen. Indien het wetsvoorstel personenvervoer 2000 in werking treedt, vervallen de huidige contracten tussen vervoerder en overheid 1 jaar later. In de tussenliggende periode moeten concessies worden afgesloten. Omdat de introductie van de aanbesteding gefaseerd verloopt, hebben decentrale overheden de mogelijkheid om een deel van de concessies aan te besteden en een deel onderhands te gunnen tot het moment dat aanbesteding van 100% van het regionaal vervoer verplicht wordt. Zowel in de aanbesteding als in de onderhandse gunning kan dus ervaring worden opgedaan met concessies op basis van prestaties. Ik zie het fenomeen prestatiecontract dan ook niet als vervanging van aanbesteding, maar als een manier waarop concessies kunnen worden vormgegeven.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos