

Vergaderjaar 2001–2002

27 216

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

Nr. 11

NADER VERSLAG

Vastgesteld 30 januari 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek, heeft in de tweede nota van wijziging aanleiding gevonden tot het stellen van nadere vragen. De commissie is van mening dat het ingrijpende karakter van deze nota van wijziging het uitbrengen van een nader verslag rechtvaardigt.

Onder het voorbehoud dat de regering de in dit verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

1. Algemeen
2. Versterking van de positie van de consument
3. Overgang van materieel en andere productiemiddelen
4. Overgang van management
5. Toelichting op afzonderlijke onderdelen

1. Algemeen

De leden van de fractie van de PvdA hebben met belangstelling kennisgenomen van de tweede nota van wijziging op het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000, verder te noemen de concessiewet. De keuze voor een concessiestelsel boven een contractstelsel voor het personenvervoer op het hoofdrailnet wordt door de leden van de PvdA-fractie gedeeld. In de visie van deze leden brengt de voorliggende nota van wijziging opnieuw verbeteringen aan in het wetsvoorstel. Deze betreffen de versterking van de positie van de consumentenorganisaties, het vergemakkelijken van de overgang van productiemiddelen bij overgang van de concessie en in dat verband een regeling die het mogelijk maakt het management uit te zonderen van die overgang. De vraag die, wat de leden van de PvdA-fractie betreft, centraal staat is of een concessiestelsel zoals nu voorgesteld op zichzelf voldoende waarborgen in zich heeft om het publieke belang van openbaar vervoer per spoor zeker te stellen.

Deze leden vragen of kan worden ingegaan op de (on)mogelijkheid een verleende concessie tussentijds aan te passen. Kan dit eenzijdig door de

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), J. Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA), De Swart (VVD), Vacature (PvdA), Vacature (CDA).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD), Crone (PvdA), Atsma (CDA).

minister gebeuren? Bijvoorbeeld als halverwege de concessieperiode een aspect van sociale veiligheid veel meer aandacht gaat vragen, is de minister dan bevoegd de concessiehouder te verplichten hieraan in de bedrijfsvoering extra aandacht te besteden? Worden hierover van tevoren afspraken gemaakt? Als het gaat om een extra verplichting ten opzichte van de concessievoorwaarde, moet hiervoor dan een financiële compensatie worden geboden? Hoe komt de bepaling van de hoogte van een dergelijke compensatie tot stand?

Naast de mogelijkheid van tussentijdse aanpassingen is de mogelijkheid van tussentijds bijsturen of zelfs ingrijpen relevant wanneer niet aan de concessievoorwaarden wordt voldaan. Welke mogelijkheden krijgt de minister daartoe? Met andere woorden: hoe kan effectief en tijdig worden ingegrepen teneinde te voorkomen dat gegrepen moet worden naar het ultimum remedium, het terugnemen van de concessie door de minister? En hoe wordt voorkomen dat dit leidt tot juridisering tussen concessiehouder en concessieverlener?

Wordt nog gewerkt met een bonus-malus systeem als incentive voor prestatieverbetering? Hoe wordt uitvoering gegeven aan de motie Eurlings-Dijsselbloem inzake prestatiebeloning voor het NS-management? Is het nog altijd de bedoeling de op bladzijde 19 van de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel aangekondigde AMvB op te stellen waarin nadere eisen worden gesteld aan de eisen waaraan vervoerders moeten voldoen bij de concessieverlening om de toegankelijkheid van openbaar personenvervoer voor gehandicapten te waarborgen? Wanneer zal die AMvB gereed zijn? Aan welke minimale eisen wordt nu geacht? Hoe wordt toegezien op de naleving van de toegankelijkheidseisen bij het spoorvervoer en andere personenvervoer? Op welke manier kunnen individuele reizigers met klachten over toegankelijkheid zich beroepen op deze algemene concessievoorwaarde?

Worden in Europees verband eisen gesteld of worden die verwacht ten aanzien van de toegankelijkheid van het openbaar personenvervoer? Zo ja, welke vorm krijgen deze eventuele eisen? Kan een eventueel streven naar Europese eenheid bij de toegankelijkheidseisen voor gehandicapten vertragend werken?

Wordt aan vervoerders op dit moment bij de aanschaf van nieuw materieel of de aanleg of verbouw van infrastructurele voorzieningen eisen gesteld met betrekking tot de toegankelijkheid voor gehandicapten? Zo ja, op welke manier gebeurt dat nu? Kan een concrete uitputtende opsomming worden gegeven, uitgesplitst naar in ieder geval spoorvervoer en busvervoer?

Indien geen eisen worden gesteld, waarom niet? Op welke manier kan bestaande wetgeving op het brede terrein van personenvervoer worden aangepast om te bewerkstelligen dat volledige toegankelijkheid op termijn wordt bereikt? Is de regering van plan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten in meer algemene zin wettelijk vast te leggen? Zo ja op wat voor manier? Zo nee, waarom niet?

Kan worden aangegeven langs welke weg de regering wil bereiken dat op zo kort mogelijke termijn het openbaar vervoer toegankelijk wordt gemaakt voor de belangrijkste categorieën gehandicapte reizigers?

Bij de behandeling van de begroting V&W is de motie Dijsselbloem-Eurlings aangenomen waarin werd gevraagd de uitzonderingsbepalingen voor het openbaar vervoer voor de aansprakelijkheid in de relatie vervoerder/reiziger uit het Burgerlijk Wetboek te schrappen. Van de zijde van de regering is de motie ontraden. De leden van de PvdA-factie vragen hoe de regering aankijkt tegen de door de consumentenorganisaties bepleitte beperkte aansprakelijkheid tot transactieschade, zoals uitgewerkt door prof. Nieuwenhuizen? Is de regering bereidt genoemde motie langs die lijn uit te voeren?

Met belangstelling hebben de leden van de VVD-fractie kennisgenomen van de tweede nota van wijziging en het advies van de Raad van State. De leden van de VVD-fractie verzoeken de minister nogmaals een overzicht te geven van alle in voorbereiding zijnde regels en afspraken inzake spoorwegen, zowel aanleg, onderhoud en beheer als het vervoer van personen en goederen per rails. Dit verzoek betreft tevens de lagere regelgeving, waarin technische voorschriften verder worden uitgewerkt (zie: nota naar aanleiding van verslag, blz. 46). Graag zouden de leden van de VVD-fractie tevens een overzicht krijgen van de tijdsfasering en eventuele cruciale data. Voor de plenaire behandeling van de concessiewet en de spoorwegwet willen deze leden een conceptversie zien van alle in voorbereiding zijnde AMvB's, die met deze wetten samenhangen. De leden van de VVD-fractie sluiten hierbij aan op het advies van de Twynstra en Gudde uit het rapport «Second Opinion Toekomstige Concessie Hoofdrailnet», d.d. 5 september 2001, waarin wordt geadviseerd een dergelijk tijdschema op te stellen. Kan in het overzicht inzichtelijk worden gemaakt welke regelingen tijdsafhankelijk van elkaar zijn? In de nota naar aanleiding van het verslag, d.d. 15 januari 2001, wordt bijvoorbeeld gesteld dat prestatiecontracten pas kunnen worden afgesloten als de infrastructuur juridisch eigendom is van de staat en dus nadat de uitplaatsing van de taakorganisaties uitgevoerd is. Wat zijn hiervan de consequenties voor de periode na het aflopen van het verlengde overgangscontract II? Hoe worden kosten, die gemoeid gaan met het invoeren van de concessiewet, gedekt? Hoe hoog zijn deze kosten en hoe hoog waren de voorbereidingskosten voor het HSL-contract? Binnen hoeveel tijd na inwerkingtreding van de concessiewet moet de NS beschikken over een concessie voor het personenvervoer op het hoofdrailnet? Welke situatie ontstaat er indien de Staat en de NS binnen die termijn geen overeenstemming weten te bereiken? Welke contractuele afspraken gelden hierover momenteel met de NS? In de nota naar aanleiding van het verslag (blz. 48), wordt opgemerkt dat het denkbaar is dat in de toekomst sprake is van een vergoeding van de staat aan de vervoerder indien de infrastructuur niet op orde is. Valt een dergelijke vergoeding onder de contractafspraken of is hier een wettelijke basis voor nodig? In de tweede nota van wijziging wordt gesproken over een correctieregeling in de spoorwegwet. Hoe ziet deze regeling eruit en wat zijn hiervan de consequenties voor de concessieverlening? Hoe zijn in de periode 2000–2001 de vergoedingen over en weer tussen de Staat en de NS geregeld? Wat waren de financiële uitkomsten? Graag ontvangt de VVD-fractie hierover concrete cijfers. Op bladzijde 48 wordt tevens vermeld dat de prestaties van de infrabeheerder door publiekrechtelijke aansturing op peil worden gehouden. In het verleden is gebleken dat de aansturing van de taakorganisatie door het ministerie niet voldoende is geweest (rapport «Toezicht op het spoor» van de Algemene Rekenkamer). Ook recent horen de leden van de VVD-fractie verschillende berichten over storingen die te wijten zijn aan het falen van de infrastructuurvoorzieningen. Hoe denkt de regering dat deze publiekrechtelijk aansturing in de toekomst kan garanderen dat de prestaties van de infrabeheerder op peil komen/blijven? Wanneer denkt de regering dat de prestaties van de taakorganisaties weer op peil zullen zijn? De leden van de VVD-fractie merken op dat er een motie Hofstra is aangenomen over onafhankelijk onderzoek op korte termijn naar de oorzaken van het uitvallen van treinen. Dit onderzoek moet uitwijzen welk percentage vertragingen aan de NS en welk percentage aan falende infrastructuurvoorzieningen valt te wijten. Is dit onderzoek inmiddels ingang gezet? In het overgangscontract II is geen vergoeding van de NS aan de Staat opgenomen voor het gebruik van het spoor. Hoe ontwikkelt dat zich in de toekomst? Is hier een wettelijke basis voor noodzakelijk? Door McKinsey & Company (1995) werd gewezen op een negatieve cash flow bij het niet halen van een ROI (Return on Investment) van 10%. Op

bladzijde 33 van het rapport van Twynstra en Gudde is een toekomst-scenario voor de NS weergegeven dat negatief uit kan vallen. De financiële gezondheid van de NS kan structureel onder druk komen te staan. Een tijdelijke jaarlijkse overheidsbijdrage kan noodzakelijk zijn. Een studie van OC&C naar de financiële invulling van het prestatiecontract Hoofdrailnet komt ook tot een dergelijke conclusie. Wordt er rekening gehouden met een overheidsbijdrage in plaats van een eventuele vergoeding voor het gebruik van de railinfrastructuur? De leden van de VVD-fractie willen graag garanties zien dat het hoofdrailnet in de toekomst subsidieeloos wordt geëxploiteerd.

De leden van de CDA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de tweede nota van wijziging van de Concessiewet personenvervoer per trein. Het belang dat zij aan een goed functionerend personenvervoer per trein hechten is groot. Genoemde leden zien voor de Nederlandse Spoorwegen immers een belangrijke taak in het bieden van een goed alternatief voor de auto. Op dit moment komt hier weinig van terecht. De kwaliteit van het product dat door de NS aan de reizigers wordt geboden is immers op een historisch dieptepunt beland.

De recente ingreep van de minister, resulterend in de vervanging van de Raad van Bestuur en de Raad van Commissarissen van de NS was volgens genoemde leden een onvermijdelijke, maar verre van toereikende actie. Fermheid van de regering, zo menen deze leden, is meer dan het vervangen van personen, geboden bij het richtinggeven aan een daadwerkelijke verbetering van prestaties en klantgerichtheid van de NS. Dit niet alleen omdat de regering volgens genoemde leden eindverantwoordelijk is en blijft voor de kwaliteit van het openbaar vervoer in ons land. Maar ook omdat de oorzaken voor de huidige problemen bij het spoor volgens deze leden grotendeels terug te voeren zijn op regeringsbeleid. Zo is de verzelfstandiging in 1995 duidelijk ondoordacht gebleken en hebben ideeën van deze regering voor een beursgang van de NS volgens de leden van de CDA-fractie contraproductief gewerkt. Erkent de regering terugkijkend dat de wijze van verzelfstandiging in 1995 van niet afdoende kwaliteit was en dat de idee voor een beursgang een slecht idee was? Zicht op de visie van de regering op het verleden is belangrijk ter onderbouwing van de vraag «hoe nu verder?» Juist ter beoordeling van de voorliggende concessiewet is helderheid over de toekomstrichting die de regering ten opzichte van de NS voorstaat nu dringend gewenst. Deze toekomstrichting is tot nu toe verre van helder. Met de nieuwe concessiewet wil de overheid meer instrumenten krijgen om de op afstand geplaatste NS van een afdoende publiekrechtelijk kader te voorzien. Dit terwijl de maatregelen die begin januari zijn genomen meer duiden in de richting van het naar de overheid, cq. het ministerie terughalen van de NS. Kan de regering aangeven hoe het inzetten van ambtenaren als commissaris past binnen het algemene regeringsbeleid? En vooral, kan zij nu duidelijk aangeven welke richting zij met de NS op wil? De leden van de CDA-fractie vinden het aanstellen van het interim-management een goede zaak. Maar het zal toch niet zo zijn dat dit de regering ervan weerhoudt om ook in het laatste halfjaar van haar bewind met duidelijke uitgangspunten voor de toekomst van de NS te komen?

Juist ook in het kader van behandeling van concessiewet en spoorwegwet is het belang van duidelijkheid over de uitgangspunten van de regering groot. De oorzaken voor de problemen bij de NS zijn, zo menen de leden van de CDA-fractie, in een drietal categorieën in te delen, te weten:

1. Een verkeerde definiëring van de doelstelling van de NS;
2. Slechte afstemming tussen overheid en NS wat betreft investeringen in materieel en infrastructuur;
3. Slechte coördinatie en afstemming, zowel tussen onderdelen binnen NS zelf (onderhoud en reparatie ten opzichte van NS-reizigers) als

tussen NS en de externe taakorganisaties (Railned, Railinfra en Verkeersleiding);

Hoofddoel van het samenspel van de nieuwe concessiewet en de nieuwe spoorwegwet is volgens de leden van de CDA-fractie het bereiken van een spoorproduct met een dusdanige kwaliteit dat het door de reizigers weer als een volwaardig alternatief voor de auto wordt gezien, middels het aanpakken van de problemen in juist deze drie categorieën. Daar waar volgens deze leden de afstemming tussen interne NS onderdelen en tussen NS en de taakorganisaties met name met de nieuwe spoorwegwet moet worden bereikt, zal de nieuwe concessiewet vooral een betere doelstelling van de NS en een beter samenspel tussen overheid en NS moeten bereiken.

Om de voorliggende voorstellen goed te kunnen beoordelen is het van belang dat de uitgangspunten van de regering helder op tafel komen. De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat de Nederlandse Spoorwegen moeten worden omgevormd van een bedrijf dat, mede gelet op de eerdere plannen van de Paarse coalitie tot beursgang, is gericht op winstgevendheid en rendement, tot een maatschappelijke organisatie waarbij kwaliteit en service centraal staan. Dit resulterend in een duidelijk waarneembare verbetering van aantallen zitplaatsen, punctualiteit, frequentie, veiligheid etc. Dit betekent concreet dat de NS volgens de leden van de CDA-fractie moet worden beschouwd als een maatschappelijke onderneming en niet als een superdividend genererende onderneming. Onderschrijft de regering deze toekomstvisie van genoemde leden? Zo nee, hoe ziet zij de NS van de toekomst dan? Zo ja, welke extra maatregelen zullen dan op korte termijn volgen om de omvorming van de NS tot een maatschappelijke onderneming in de praktijk tot stand te brengen?

Met betrekking tot de slechte afstemming tussen overheid en NS bij investeringen in materieel en infrastructuur heeft het door de Kamer geïnitieerde onderzoek van Twijnstra en Gudde duidelijk de tekortkomingen van het regeringsbeleid aangetoond. Veel van de problemen die de treinreizigers dagelijks ervaren zijn volgens dit onderzoek immers terug te voeren op een te gebrekkig investeringsbeleid van de overheid ten aanzien van infrastructuur. Kan de regering inhoudelijk reageren op deze conclusies en hierbij duidelijk de oorzaken voor deze tekortkomingen en de consequenties die zij aan de onderzoeksconclusies verbindt aangeven? De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat van de overheid verwacht mag worden dat de investeringen in de infrastructuur parallel lopen met de groei van het reizigersvervoer en dat er een inhaalslag voor wat betreft het onderhoud van de infrastructuur dient plaats te vinden. En dat anderzijds de overheid grotere invloed moet kunnen uitoefenen op investeringsbeslissingen binnen de NS. Onderschrijft de regering deze zienswijze? Zo ja, welke extra investeringen zijn dan op korte termijn te verwachten? Zo nee, op welke gronden denkt de regering dan te kunnen onderbouwen dat de in het kader van het «verbeterplan» aangekondigde extra investering voor verbeteringen en onderhoud voldoende zal zijn om een concessieverlening met een pakket van stevige prestatie-afspraken realistisch te maken?

De leden van de fractie van D66 hebben kennisgenomen van de tweede nota van wijziging.

Zij hebben enkele vragen in het geval wordt overgegaan tot concessieverlening, in het licht van hun standpunt het monopolie op het kernnet aan de NS te laten.

Gezien de nog openstaande vragen en onzekerheden vragen de leden van deze fractie of het niet verstandiger zou zijn om een langere invoeringstermijn van de concessiewet te nemen.

De leden van de fractie van GroenLinks zijn tevreden dat eindelijk gehoor is gegeven aan de vaak uitgesproken wens om een wettelijk kader voor de

verhouding tussen staat en NS te creëren. Zij hebben veel opmerkingen en bedenkingen ten aanzien van de vorm waarin deze verhouding met dit wetsvoorstel wordt geregeld, zoals geuit in de vorige inbreng van de fractie. Aan een aantal fundamentele kritiekpunten is helaas niet voldaan. Daarmee houden de bovengenoemde leden moeite met dit wetsvoorstel. Ook hebben de wijzigingen van de vierde nota van het wetsvoorstel van de Spoorwegwet invloed op deze wet. Dit noodzaakt om ook dit hele wetsvoorstel opnieuw te bezien.

De leden van de fractie van GroenLinks zijn voorstander van een verhouding tussen staat en de vervoerders die betere prestaties bij de vervoerder stimuleert. De concurrentie om het spoor is naar de mening van deze leden echter een weinig effectief middel tot dit doel, waarbij veel nieuwe problemen ontstaan, met name van de overgang van een concessie van de ene vervoerder naar een andere. Eerder presenteerde deze fractie haar visie op de verhouding tussen de staat, de infrastructuur en de spoorwegen (Op het goede spoor, maart 2001).

Kern van deze visie is dat de vervoerder de werkelijke prijs betaalt voor de infrastructuur, doch door de overheid (naast voorschriften in de concessie) wordt aangestuurd door financiële steun voor maatschappelijke prestaties, zoals punctualiteit, reizigersgroei en zitplaatsen. Een dergelijke methodiek zal een prestatiegerichte, motiverende dynamiek bewerkstelligen. Door de hogere infrastructuurheffing hoeft het systeem niet meer te kosten. Deze leden vragen waarom de regering niet kiest voor een dergelijke structuur?

De leden van de fractie van GroenLinks kiezen voor een klantgerichte en prestatiegerichte structuur. De keuze voor aanbesteding wordt door hen echter betreurd. Niet de klant komt hierbij centraal te staan, maar de overheid. De vele problemen die optreden bij de overgang van de concessie van de ene naar de andere vervoerder tonen de gebreken van een dergelijk stelsel. De opmerkingen van de Raad van State over de problemen bij de overgang van het materieel tonen dat deze gebreken nauwelijks of niet oplosbaar zijn. Ook het Juridisch memorandum inzake het wetsvoorstel van De Brauw Blackstone Westbroek N.V. toont zeer veel, bijna onoverkomelijke problemen. Graag zien deze leden een uitgebreide reactie tegevoerd op de in dit memorandum geconstateerde problemen. De Wet Personenvervoer 2000 heeft met een vergelijkbare systematiek nog geen voordelen getoond; wellicht is het daarvoor nog te vroeg. Zij hadden graag de evaluatie van de Wet Personenvervoer 2000 afgewacht alvorens ook voor het spoorvervoer voor een vergelijkbare aanbestedingssysteem gekozen zou worden.

De leden van de fractie van GroenLinks verbazen zich dat ook nu het Burgerlijk Wetboek niet wordt aangepast om de bepalingen die aansprakelijkheid van vervoerders voor vertragingen uitsluit, te schrappen of te verzachten. Het lid Van der Steenhoven heeft bij de behandeling in 2000 amendement 26 456 nr. 23 aangehouden om de regering de kans te geven met meer informatie te komen en om rond dit onderwerp nader onderzoek te doen. Het uitgevoerde onderzoek door professor Nieuwenhuizen concludeert dat aansprakelijkheid voor vertragingen wel degelijk voor de hand ligt en aansluit bij het internationale vervoersrecht. Hij stelt wel voor de omvang van de aansprakelijkheid te beperken. De leden van deze fractie verzoeken de regering artikel 108, boek 8 van het Burgerlijk Wetboek zodanig aan te passen.

Tot slot verzoeken zij de regering om het volledige, gewijzigde wetsvoorstel naar de Kamer te zenden zodat een beter overzicht ontstaat.

De leden van de SP-fractie zijn verheugd dat er een tweede nota van wijziging op de Concessiewet personenvervoer (27 216) uitgekomen is. Ten opzichte van de oorspronkelijke Concessiewet personenvervoer zijn er verbeteringen waar te nemen. Deze leden delen het uitgangspunt dat de positie van de consumentenorganisaties versterkt dient te worden.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben met belangstelling kennisgenomen van de voorliggende nota van wijziging. Hoewel de hierin voorgestelde wijzigingen minder ingrijpend van aard zijn dan die in de vierde nota van wijziging bij de Spoorwegwet (Kamerstuk 27 482, nummer 13), willen deze leden hierover in dit stadium wel een aantal vragen stellen.

Het is de leden van de fractie van de ChristenUnie nog onduidelijk in hoeverre een concessie automatisch recht geeft op toegang tot het spoorweganet. Klopt het dat op grond van de nu voorgestelde wetgeving het kan voorkomen dat een concessiehouder niet de garantie heeft dat daadwerkelijk op het net kan worden gereden? Het nader rapport geeft op dit punt naar het oordeel van deze leden geen uitsluitel (bladzijde 7, punt 4) en ook de NS signaleren dat de koppeling tussen het verlenen van een vervoersconcessie en het tegelijkertijd garantie geven voor voldoende infracapaciteit om die te kunnen uitvoeren, is doorgeknipt.

De leden van de SGP-fractie zeggen de regering dank voor de beantwoording van de vragen in de nota naar aanleiding van het verslag. Zij willen in dit nader verslag de nodige aanvullende vragen stellen en in het bijzonder enige vragen stellen naar aanleiding van de tweede nota van wijziging.

De leden van de SGP-fractie constateren, dat op grond van de overgangsbepalingen een bestaand openbaar dienstcontract (onder meer het prestatiecontract) binnen drie maanden na inwerkingtreding van de Concessiewet moet worden omgezet in een concessie, waarna de vervoerder vier dagen na de concessieverlening het recht heeft om aan te duiden of deze concessie al dan niet wordt aanvaard. Deze leden vragen wat rechtens is, indien de vervoerder (i.c. NSR) deze concessie inderdaad niet aanvaardt, omdat bijvoorbeeld de voorwaarden niet acceptabel worden geacht. De concessie is dan niet aanvaard, terwijl het maatschappelijk toch noodzakelijk is dat de vervoerder daaraan uitvoering geeft. Hoe wordt hiermee omgegaan, temeer daar artikel 19 aangeeft dat het verboden is openbaar vervoer te verrichten zonder een daartoe verleende concessie?

2. Versterking van de positie van de consument

Het toezicht op de concessie en de concessievoorwaarden worden door de minister uitgeoefend. De leden van de PvdA-fractie vragen hoe dit organisatorisch vorm zal worden gegeven. Verdient het niet de voorkeur het toezicht op de concessie een onafhankelijke positie te geven? De ervaring van de afgelopen periode leert dat wanneer (contract)afspraken niet worden nageleefd, vervolgens een discussie ontbrandt over de vraag wie daarvoor verantwoordelijk is. Zo zou de concessiehouder zich kunnen verschuilen achter het argument dat het onderhoud van de infrastructuur niet op orde is, waarvoor de minister, tevens concessieverlener, verantwoordelijk is. Dergelijke conflicten, mogelijk uitmondend in een gang naar de rechter, moeten worden voorkomen. Om een volstrekt onafhankelijke toezicht te hebben op de prestaties van de concessiehouder ware het te overwegen het toezicht ook onafhankelijk te organiseren. De leden van de PvdA-fractie vragen om een gemotiveerde reactie op deze overweging. Waarom krijgt de Vervoerkamer van de NMa geen toezichhoudende rol op de concessiehouder voor het personenvervoer op het hoofdspoornet? In de nota van wijziging worden andere voorstellen gedaan om de inspraak door consumentenorganisaties een zwaardere invloed te geven op besluiten die de positie van de reiziger raken. De leden van de PvdA-fractie juichen dit toe; zij hebben hier ook steeds voor gepleit. Tegelijkertijd blijven de nodige vragen bestaan. Hoe zullen de consumentenorganisaties de informatie tot hun beschikking krijgen die noodzakelijk is

om het beleid van de Nederlandse Spoorwegen en de mogelijke gevolgen voor reizigers te kunnen beoordelen? Wat wordt er op dit punt geregeld? Van de zijde van de Consumentenbond is gewezen op de noodzaak van een toezichthouder op de monopolistische vervoerder vanuit het perspectief van het consumentenbelang. Zal een door deze leden bepleite onafhankelijke toezichthouder op de concessie niet tevens een dergelijke opdracht kunnen krijgen in deze wet?

Het zou dan gaan om toegankelijkheid, betaalbaarheid, kwaliteit, service, informatievoorziening en klachtenafhandeling. Deze aspecten kunnen door de onafhankelijke toezichthouder voortdurend worden gemonitord en getoetst aan in de concessie vastgelegde normen en richtlijnen. Bij wanprestatie zou de toezichthouder sancties kunnen opleggen of in het uiterste geval de minister kunnen adviseren de concessie terug te nemen. De leden van de fractie van de PvdA vragen de regering hoe zij tegen deze voorstellen ter versterking van het consumentenbelang aankijkt.

De regering zet in de tweede nota van wijziging uiteen dat verruiming van de bevoegdheden van de consumenten organisaties inhoudt dat «gekwalificeerd adviesrecht» wordt geïntroduceerd, zo merken de leden van de VVD-fractie op. Hierdoor moet de vervoerder beargumenteren waarom een advies niet wordt overgenomen. De vervoerder is niet verplicht het advies over te nemen. De concessieverlener moet aan de concessie het voorschrift verbinden welke consumentenorganisatie het adviesrecht hebben. Hoe worden de adviesgerechtigde organisaties geselecteerd? De consumentenorganisaties kunnen naar de burgerlijke rechter stappen indien een advies niet wordt overgenomen. In welke gevallen kan de rechter beslissen dat de vervoerder een advies alsnog op moet volgen? Op bladzijde 9 van de tweede nota van wijziging met toelichting wordt gesteld dat partijen een adviesprocedure uit zullen werken. Welke partijen zijn hierbij betrokken? Wordt deze procedure vastgelegd in de concessiewet, spoorwegwet of prestatiecontract?

De leden van de D66-fractie hebben met instemming kennisgenomen van de opname van het gekwalificeerd adviesrecht voor consumentenorganisaties in de wet. Onduidelijk is nog of elke consumentenorganisatie apart naar de rechter kan gaan of niet. Het eerste kan tot veel bureaucratie en vertraging leiden, welke door niemand gewenst wordt.

De leden van de fractie van GroenLinks zien de tweede nota van wijziging als een lichte verbetering voor de positie van de reiziger, gezien de instelling van een kwalitatief adviesrecht in artikel 29a van reizigersorganisaties. Dit brengt ook problemen met zich mee; zoals de Raad van State stelde kan besluitvorming eindeloos stroperig worden indien de concessiehouder wordt geconfronteerd met uiteenlopende adviezen waaraan niet tegelijk voldaan kan worden. Het antwoord van de regering dat het aantal consumentenorganisaties beperkt zal worden is weinig overtuigend. Het toont volgens de leden van de fractie van GroenLinks de beperking aan van een stelsel zonder goede toezichthouder. Deze leden vragen waarom de regering niet bereid is om een onafhankelijke toezichthouder voor het spoor in te stellen. Op onder andere de relatie vervoerder/reiziger ontbreekt nu alle toezicht.

De leden van de fractie van GroenLinks komen graag terug op motie 26 464, nr. 10 van het lid Van der Steenhoven over de ondersteuning van reizigersorganisaties. Met aanneming van deze motie is het ook vanzelfsprekend de bedoeling dat de regering deze uitvoert. De Concessiewet is hiervoor de meest geëigende plaats. Kan de regering aangeven waarom zij hierover geen bepalingen opneemt?

Verheugd zijn de leden van de SP-fractie met de mededeling dat het toezicht op de uitvoering van de concessie is toebedeeld aan de

concessieverlener, waardoor de verantwoordelijkheidsverdeling duidelijker wordt. Deze leden vragen hierbij wel in hoeverre de minister verplicht is tot het nemen van maatregelen als de concessiehouder de prestatieafspraken niet na kan komen (blz. 7) In het verleden heeft de minister menigmaal laten zien niet bereid te zijn actie te ondernemen als prestatieafspraken niet gehaald werden; daarom zien deze leden graag vastgelegd dat de minister in een dergelijk geval gedwongen wordt om in te grijpen om het belang van de reiziger te dienen.

De leden van de fractie van de ChristenUnie constateren dat de beoogde introductie van het «gekwalificeerd adviesrecht» een verbetering betekent ten opzichte van het oorspronkelijk voorgestelde adviesrecht van de reiziger. In artikel 44, derde lid, wordt bepaald dat indien consumentenorganisaties advies hebben uitgebracht over het program van eisen, er geen advies meer hoeft te worden ingewonnen bij de verlening van de betreffende concessie. Is dat niet een ongewenste inperking van het adviesrecht van de consumentenorganisaties? Worden juist in de concessie niet ook allerlei zaken vastgelegd die bijzonder relevant zijn voor de positie van de reizigers? Welk bezwaar kleeft er aan het schrappen van de voorgestelde bepaling?

In dit kader wijzen deze leden nog op de discussie over de aanpassing van artikel 8:108 BW, waarvoor onder andere door de Consumentenbond en de ANWB aandacht wordt gevraagd. Wil de regering ingaan op de laatste stand van zaken?

De leden van de SGP-fractie constateren dat de bepalingen inzake de consumentenbescherming in de tweede nota van wijziging worden aangevuld met een adviesrecht van bepaalde consumentenorganisaties, hetgeen gepaard gaat met de nodige verplichtingen tot overleg en de mogelijkheden van bezwaar en beroep. Deze leden waarderen de nodige inbreng van de betreffende consumentenorganisaties, maar vragen of deze bepalingen niet onbedoeld de kiem in zich kunnen dragen van een voortdurend terugkerend overlegcircuit, hetgeen de besluitvorming kan frustreren. Op welke wijze zal de door de regering beoogde lagere regelgeving dit risico kunnen voorkomen?

3. Overgang van materieel en andere productiemiddelen

Voor wat betreft de overdracht van materieel aan de nieuwe concessiehouder vragen de leden van de PvdA-fractie hoe de vervoerder geprikkeld wordt tot noodzakelijke lange termijn investeringen in materieel voor de reiziger bij een overgangsregeling voor productiemiddelen waarbij het nog onduidelijk is welke prijs een vervoerder voor deze middelen krijgt wanneer hij de concessie verliest?

De leden van de PvdA-fractie hebben nog de nodige vragen bij de voorgestelde tijdsduur van de te verlenen concessie voor het personenvervoer op het hoofdspoor. Kan nog eens worden uiteengezet wat de overwegingen zijn om te kiezen voor tien jaar? Wat zijn de voordelen van een eindige concessie ten opzicht van een oneindige concessie, die immers óók kan worden teruggenomen indien aan de concessievoorwaarden op enig moment niet wordt voldaan? Zeker nu het voorgestelde systeem de vorm krijgt van een managementaanbesteding, waarbij personeel en materieel steeds overgaan op de nieuwe houder van de vervoersconcessie, en waarbij onmiddellijke beëindiging van de concessie mogelijk is, zonder dat de vervoersvoorziening in gevaar komt, komt de vraag naar voren waarom de concessie in principe niet voor langere tijd kan worden verleend. Zou dit de continuïteit en zekerheid niet ten goede komen? Hoe wordt aangekeken tegen het risico dat bij een relatief kortdurende concessie onvoldoende bereidheid zal bestaan bij de concessiehouder om tijdig en voldoende te investeren in materieel, gegeven de onzekerheid

over het verlengen van de concessie na afloop van de voorgestelde 10 jaar? In dit licht is te overwegen om de mogelijkheid te openen van toetreding van leasebedrijven voor spoorwegmaterieel. Vervoersbedrijven hoeven dan niet te investeren in materieel maar kunnen het leasen. Laten de voorliggende wetsvoorstellen deze mogelijkheid open?

Hoe kan, in de situatie waarbij onvoldoende of ontijdig wordt geïnvesteerd in vervanging, onderhoud en uitbreiding van materieel, tijdig worden ingegrepen? Welke vorm van toezicht vindt hierop plaats en wie voert dit uit? Biedt het concessiemodel de mogelijkheid aan de minister of aan een onafhankelijk toezichthouder om de concessiehouder een aanwijzing te geven tot het verhogen van het investeringspeil in materieel?

Kan bij de beantwoording van deze vraag tevens worden ingegaan op de eventuele parallel die hier valt te trekken met de OPTA in de telecomsector of de toezichthouder STE in de elektriciteitssector?

De meest zuivere vorm van managementconcessie is die waarbij het eigendom van materieel bij de overheid blijft. De bedrijfseconomische risico's van investeringen en exploitatie blijven bij het Rijk, de houder van de managementconcessie krijgt een bonus of boete afhankelijk van de geleverde prestatie. Het voordeel van deze vorm van managementconcessie is dat de lengte van de concessieperiode niet afhankelijk is van de investeringshorizon. De voorwaarden voor de onmiddellijke beëindiging van het contract kunnen in de concessieovereenkomst worden opgenomen. Graag zien de leden van de fractie van de PvdA een reactie op dit concessiemodel tegemoet.

Waarom, zo vragen de leden van de PvdA-fractie, is de koppeling tussen het verlenen van de vervoersconcessie en het tegelijkertijd garanderen van voldoende beschikbaarheid van infracapaciteit om die concessie uit te kunnen voeren, doorgesneden? Wordt gekozen voor een jaarlijks terugkerend toedelingsproces of kunnen ook meerjarige afspraken over de capaciteit worden gemaakt?

In de toelichting bij de tweede nota van wijziging wordt gesproken over een viertal concessies (blz. 9) voor personenvervoer. De leden van de VVD-fractie vragen hoe de concessies aan de goederenvervoerders worden geregeld. Moeten er concessies worden afgesloten voor het goederenvervoer op het hoofdrailnet? Moeten er speciale concessies worden opgesteld voor het vervoer over de Betuwelijn?

Kan de regering een overzicht geven per type concessie van het vervoersvolume, de benodigde zitplaatscapaciteit, kosten van onderhoud en beheer van de infrastructurele voorzieningen, de infraheffingen die de vervoerder betaalt en de eventuele rijkssubsidies die de vervoerder ontvangt? Ook subsidies van gemeenten, provincies en kaderwetgebieden zien deze leden graag in kaart gebracht.

De leden van de VVD-fractie willen weten of de concessiewet ook betrekking heeft op de ATB-systemen. Houdt de concessiewet in dat kleinere goederenvervoerders beschikking krijgen over een aantal ATB-systemen, die nu nog in het bezit zijn van de NS? Zo ja, kan de regering dan aangeven binnen hoeveel dagen na inwerkingtreding van de wet de ATB-systemen ter beschikking worden gesteld? Zo nee, kan de regering dan uitleggen wat de betekenis is van punt 3 van de toelichting?

Op bladzijde 12 van de toelichting bij de tweede nota van wijziging wordt gesteld dat de concessieverlener toe zal zien op de waardebeoordeling van de productiemiddelen. Gezien het feit dat de concessieverlener in geval van het hoofdrailnet aandeelhouder is van het huidige vervoersbedrijf en dus belang heeft bij een hoge waarde vragen de leden van de VVD-fractie hoe een goede waardebeoordeling mogelijk is. In de toelichting wordt gewezen op de schaarste van de tweedehandsmarkt van treinstellen. Hoe wordt een reële waarde van onder andere materieel bepaald? Waarom worden hier geen richtlijnen voor opgenomen in de concessiewet? Zijn er onderhandelingsmogelijkheden voor de nieuwe vervoerder?

In het advies van de Raad van State wordt gewezen op mogelijke conflicterende regelgeving met het Europese Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden en het Eerste Protocol daarbij. Kan de regering aangeven waarom er geen gevaar dreigt dat het verplicht over gaan van materieel kan worden gezien als een vorm van onteigenen?

Materieel van de contractsectorlijnen kan na aflopen van de concessie ingezet worden op het hoofdrailnet. Op het hoofdrailnet gaat het materieel over op de volgende concessiehouder. Kan de regering uitleggen waarom er andere regels gelden voor de overname van materieel bij contractsectorlijnen dan voor de overname van materieel op het hoofdrailnet? De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat hier sprake is van discriminerende regelgeving.

Op bladzijde 13 wordt gesteld dat bij aflopen van de concessie niet alleen taken van NSR maar ook van NS Stations, NS Fiets etc. over zullen gaan naar de nieuwe vervoerder. Dit illustreert dat de voorzieningen op stations en dergelijke ook binnen de concessie vallen. Hoe worden de voorzieningen van stations aan regionale lijnen geregeld? Vallen die onder de concessie van het hoofdrailnet of onder de concessie van de desbetreffende lijn? Hoe wordt dit in de concessiewet of spoorwegwet geregeld? Indien het beheer van fietsenstallingen en het bemannen, onderhouden en runnen van de regionale stations onder verantwoordelijkheid komt van de regionale beheerders, hoe wordt dan de overgang van deze taken van NSR naar regionale vervoerder geregeld?

Overname van materieel wordt geregeld in de concessiewet. De leden van de VVD-fractie vragen hoe de overname van reeds besteld materieel is geregeld. Kan de nieuwe concessiehouder verplicht worden de bestellingen over te nemen? Kunnen de leveranciers gedwongen worden het bestelde materieel aan de nieuwe concessiehouder te leveren? Hoe kan voorkomen worden dat een vervoerder tegen het einde van de concessieperiode niet in materieel durft te investeren, omdat het risico bestaat dat bij levering het bedrijf geen concessiehouder meer is?

Welke middelen hebben de Staat en de nieuwe concessiehouder, indien de vorige concessiehouder zijn verplichtingen tot overdracht niet nakomt? De concessie voor het Hoofdrailnet tot 2010 zal onderhands worden aanbesteed aan de NS. Is in de toekomst onderhands aanbesteden mogelijk, of moet er openbaar worden aanbesteed volgens Europese richtlijnen? Kunnen regionale netten ook onderhands worden aanbesteed? Waarom worden regionale lijnen openbaar aanbesteed, terwijl het hoofdnnet dat niet wordt?

Internationale samenwerkingsverbanden hebben vrij toegang volgens richtlijn 91/440/EEG. Kan dit inhouden dat een internationaal samenwerkingsverband aanspraak kan maken op een groot deel van de Nederlandse railcapaciteit – zonder onderliggend prestatiecontract – en gaat concurreren met de nationale vervoerder op binnenlandse deeltrajecten? Waarom wordt met het verstrekken van de concessie geen capaciteitsgarantie gegeven?

De leden van de VVD-fractie willen graag weten of het binnen de huidige concessiewet nog mogelijk is om het hoofdrailnet verder op te splitsen, bijvoorbeeld in landelijke treinbundels. Tevens willen deze leden weten waarom in de toelichting, onderdeel 3, bij de tijdsduur van de concessie een uitzondering wordt gemaakt voor gedecentraliseerd vervoer. In welke gevallen kan de tijdsduur verlengd worden tot 15 jaar?

In de nota naar aanleiding van het verslag, d.d. 15 januari 2001, wordt op bladzijde 52 vermeld dat de afstemming tussen de verschillende vervoerders de verantwoordelijkheid is van de provincie(s). Hoe kan de provincie verantwoordelijk zijn voor de afstemming tussen de vervoerders als de capaciteitsverdeling door de infrabeheerder, een landelijk orgaan, wordt verzorgd? De leden van de VVD-fractie ontvangen graag nadere uitleg

over de afstemming tussen het vervoer op het hoofdrailnet en regionaal vervoer. Deze leden willen ook graag weten hoe dienstregelingen van personenvervoer op elkaar worden afgestemd en hoe NS Verkeersleiding in de toekomst gaat bepalen welke treinen er bij vertragingen op elkaar moeten wachten. De invloed van een lokale verstoring kan grote gevolgen hebben voor de punctualiteit elders in het land. Veelal wordt er voor gekozen om regionale treinen te laten wachten op vertraagde treinen op het hoofdrailnet. Hierdoor daalt echter de punctualiteit van gedecentraliseerde vervoerders. Kunnen regionale vervoerders hiervoor een financiële vergoeding ontvangen van de vervoerder op het hoofdrailnet? Hoe wordt voorkomen dat vertragingen, opgelopen door het wachten op vertraagde treinen van een andere vervoerder, gevolgen hebben voor het al dan niet halen van punctualiteitseisen in de afgesloten contracten?

Blijft de nationale Beleidsnota nieuwe stations van kracht bij beschikkingaanvragen voor nieuwe stations langs regionale lijnen of ligt hiervoor de verantwoordelijkheid bij de provincies? Light rail projecten zijn bij uitstek geschikt voor decentrale aanbesteding. Stadsgevestigd vervoer moet volgens de studie ToeRGoed 2005 en de Waardestudie de eerste prioriteit krijgen. Hoe kan decentraal aanbesteden plaatsvinden indien een light rail project gebruik maakt van het hoofdrailnet (Randstadspoor)? Wie is in dat geval de aanbestedende partij?

Indien een vervoersbedrijf zich niet aan het prestatiecontract houdt en de concessie wordt ingetrokken, is er dan sprake van een overgangperiode waarin de vervoerder verplicht wordt zijn vervoerstaken nog te vervullen. Indien dit niet het geval is, kan de regering dan aangeven hoe openbaar vervoer gegarandeerd kan worden?

Voor realisering van de eerder genoemde uitgangspunten van een door de leden van de CDA-fractie gewenste klantvriendelijke en -gerichte NS, kan de gekozen systematiek van concessieverlening een goede bijdrage leveren. Genoemde leden zijn van mening dat het beëindigen van de aan de exploitant verleende concessie en het verlenen van de concessie aan een andere exploitant een in de praktijk nauwelijks realistisch instrument zal zijn. En dat hierdoor de kracht van de concessie-aanpak vooral gevonden dient te worden in de benadering van de zogenaamde managementaanbesteding waarin met het management van de exploitant een verdergaande set van prestatieafspraken op een door de overheid veel beter afdwingbare manier zal worden vastgesteld. Onderschrijft de regering deze zienswijze?

Een concessiestelsel voor het openbaar vervoer per trein is in Nederland nog vrij nieuw. Het is daarom niet gemakkelijk de daadwerkelijke verbeteringen van de kwaliteit van dienstverlening voor de reiziger in te schatten. Maar kijkend naar het enige referentiepunt op dit moment, het prestatiecontract tussen NS en Staat, blijkt duidelijk dat ondanks dit contract de kwaliteit van de dienstverlening sterk achterwege blijft. De leden van de CDA-fractie zien in de benadering van het prestatiecontract tot nu toe drie duidelijke tekortkomingen:

1. De gemaakte prestatieafspraken zijn te weinig afdwingbaar;
2. Op te weinig voor de klant belangrijke terreinen worden prestatieafspraken gemaakt;
3. De reiziger heeft te weinig invloed bij het vaststellen van en het controleren op de afgesproken prestaties.

Vanuit het streven van de leden van de CDA-fractie om de NS om te vormen tot een maatschappelijke onderneming zal op deze drie terreinen tot aanpassing van het voorliggende voorstel dienen te worden gekomen:

ad 1. Afdwingbaarheid prestatieafspraken: Het is voor genoemde leden zeer de vraag of dit met het huidige voorstel wel zal worden bereikt. Inge-

volge artikel 32 lid 5 kan het voorschrift worden verbonden dat indien de concessiehouder tekort schiet in het verrichten van bepaalde prestaties, hij gehouden is «een geldsom» te voldoen aan de concessieverlener. In dat geval is de concessieverlener niet bevoegd een last onder dwangsom op te leggen. Wordt hier niet, zo vragen de leden van de CDA-fractie zich af, uitgaande van het bestuursrechtelijk karakter van de concessieverlening, een handhavingsinstrument gecreëerd waarin de Awb niet voorziet? Kan de regering aangeven of zij op de hoogte is van gevallen waarin de rechter een dergelijk buitenwettelijk voorschrift toelaatbaar heeft geacht? Genoemde leden vragen waarom in de toelichting met geen woord wordt gerept over de juridische grondslag voor de betaling van deze geldsom. Evenzeer opvallend vinden deze leden het dat niet duidelijk is wat precies moet worden verstaan onder «bepaalde prestaties». Uitgaande van een bestuursrechtelijke verhouding lijkt deze omschrijving te vaag. De concessiewet bepaalt met name in de artikelen 25, 32 en 34 waarop een vervoersconcessie betrekking heeft en welke voorschriften daaraan kunnen worden verbonden. Dit zegt volgens de leden van de CDA-fractie echter nog niets over de te leveren prestaties. Kan de regering duidelijkheid verschaffen over deze schijnbare tekortkomingen op het vlak van de afdwingbaarheid van de prestatieafspraken middels financiële «boete»? Is de regering bereid op deze punten tot een verbetering van de bepalingen in artikel 32 lid 5 te komen?

Om de kans op het door de concessiehouder (NS) nakomen van de gemaakte prestatieafspraken te vergroten heeft de Kamer zich bij de begrotingsbehandeling Verkeer & Waterstaat 2002 per motie Eurlings-Dijsselbloem uitgesproken voor het introduceren van prestatieafhankelijke beloning voor het management van de concessiehouder. Kan de regering de leden van de CDA-fractie aangeven hoe dit in het voorliggend wetsvoorstel zal worden verwerkt?

In dit verband achten de leden van de CDA-fractie het van belang te wijzen op de positie van de reizigers in het geval dat de monopolioïde concessiehouder hen een wanprestatie levert. Op dit moment is er alleen sprake van de zogenaamde geld-terug-bij-vertraging regeling. Bij de afgelopen begrotingsbehandeling heeft de kamer de regering via een motie Dijsselbloem/Eurlings opgeroepen te komen tot een versterking van het aansprakelijkheidsregime in de relatie tussen reiziger en vervoerder, zodanig dat bij bepaalde wanprestaties de reiziger in staat is bepaalde categorieën van opgelopen schade op de vervoerder te verhalen. Kan de regering ook over de uitvoering van deze uitspraak van het parlement duidelijkheid verschaffen?

ad 2: extra prestatieafspraken: Zoals in het voorgaande vermeld zijn de leden van de CDA-fractie van mening dat te weinig voor de kwaliteit van de dienstverlening aan de reiziger belangrijke aspecten, prestatieafspraken worden gemaakt. Genoemde leden vinden dat de kans op een zitplaats, de kwaliteit van de informatievoorziening en de sociale veiligheid tot de belangrijkste kwaliteitscriteria behoren. En dat naast de in het huidige prestatiecontract geldende criteria, ook op deze criteria tot duidelijke prestatieafspraken moet worden gekomen. Kan de regering toezeggen dat ze zal komen tot een wijziging van artikel 32, lid 2 waarbij bij de opsomming van de aan de concessie verbonden voorschriften afspraken op de genoemde extra terreinen zal worden toegevoegd? En dat in dit artikel tevens de bepaling zal worden opgenomen dat de concessiehouder verplicht is diens vervoerscapaciteit af te stemmen op de vervoersvraag?

ad 3. Vergroten van de invloed van de reiziger op het vaststellen van en controleren op de afgesproken prestaties:

De leden van de CDA-fractie en verschillende consumentenorganisaties hebben in het verleden voorstellen gedaan om te komen tot een daadwer-

kelijke versterking van de positie van de reiziger als stakeholder binnen een als maatschappelijke onderneming functionerende NS. De wijze waarop de regering in het voorliggende voorstel deze handschoen opneemt (de introductie van een klanttevredenheidsonderzoek) lijkt sympathiek maar is toch iets wezenlijk anders dan genoemde leden voorstaan. Het klanttevredenheidsonderzoek is immers ontwikkeld om de reiziger te informeren over de dienstverlening van de NS en deze hiermee (indirect) te stimuleren tot betere prestaties. De leden van de CDA-fractie wensen dat de invloed van de reizigers veel verder gaat reiken. Het perspectief van de consument dient volgens deze leden veel meer maatgevend te worden bij de analyse of de inhoud van het prestatiecontract/de concessie overeenkomt met de wensen en behoeften van de treinreizigers. Ook kan de input vanuit de reizigers worden toegepast bij de controle of de vervoerder zich in de praktijk houdt aan de normen zoals die in het prestatiecontract zijn afgesproken. Is de regering bereid te komen tot een versterking van de positie van de consument in deze door de leden van de CDA-fractie bepleite richting?

Zoals vermeld, zijn de leden van de CDA-fractie van mening dat naast het omvormen van de NS tot een maatschappelijke onderneming, de concessiewet ook zou moeten bewerkstelligen dat de investeringen die de overheid in infrastructuur en onderhoud behoort te doen, in de toekomst op een adequaat peil zullen staan. Het bevreemdt dan ook dat de koppeling tussen het verlenen van een vervoersconcessie en het tegelijkertijd garantie geven voor voldoende infracapaciteit om die concessie te kunnen uitvoeren is doorgeknipt. De Raad van State merkt hier volgens genoemde leden terecht over op dat capaciteitstoedeling het hart is van een aan een concessiehouder toegekend recht en dat de vraag moet worden gesteld waarop een concessie in dit geval nog recht geeft en wat, in aansluiting daarop, de betekenis is van de overgang van een concessie indien de daarbij behorende capaciteit niet mee over gaat. Kan de regering duidelijk maken hoe de voorgestelde ont koppeling tussen concessie en de garantie van beschikbaarheid van voldoende capaciteit zich verhoudt tot de noodzaak dat de aan vervoerder voldoende goede randvoorwaarden worden geboden om de afgesproken prestatieniveaus waar te kunnen maken? Is de regering bereid de genoemde koppeling te herstellen?

Vanuit de noodzaak dat ook de vervoerder zelf de benodigde investeringen pleegt, vragen de leden van de CDA-fractie hoe met het voorliggend voorstel de vervoerder zal worden geprikkeld tot noodzakelijke (lange termijn) investeringen in treinmaterieel. Kan deze leden worden verduidelijkt hoe met dit wetsvoorstel zal worden bereikt dat de in het Twijnstra & Gudde onderzoek geconstateerde inadequate investeringen door de NS zelf, tot het verleden zullen behoren? Dit temeer daar de nu voorgestelde overgangsregeling voor productiemiddelen, waarbij het onduidelijk is welke prijs een vervoerder aan het eind van zijn concessie voor deze middelen ontvangt, te voorzichtig investeringsgedrag verder in de hand zou kunnen werken.

De huidige problemen bij de NS zijn mede het gevolg van het te laat bestellen van treinmaterieel, onder andere door de onzekerheid over het wel of niet verkrijgen van de concessie (2001). Dit mag niet nog eens gebeuren, zo menen de leden van de fractie van D66.

Deze leden vragen hoe de overgangsregeling voor de productiemiddelen waarborgt, dat de vervoerder de lange termijninvesteringen in het materieel blijft doen, ook al hebben deze investeringen een langere afschrijvingstermijn dan de concessieduur. Zijn er naar het inzicht van de regering voldoende zekerheden en is er dus ook duidelijkheid voor de vervoerder in alle mogelijke scenario's?

De loskoppeling van concessieverwerving en infrastructuurcapaciteit is ongewenst. De leden van de fractie van D66 onderschrijven de kritische opmerkingen van de Raad van State hierover. Kan de regering duidelijker dan tot nu toe de argumentatie voor deze ontkoppeling aangeven? De prijs voor een concessie zal mede afhangen van de toegewezen capaciteit en moet dus bekend zijn.

Deze loskoppeling strookt niet met het streven van de minister rust en zekerheid binnen de NS te brengen. Voor een kwalitatief goed functionerend openbaar vervoer op het spoor is zekerheid voor meerdere jaren ook in de capaciteitstoewijzing een vereiste.

Dit is ook in het belang van de reiziger. Immers, bij loskoppeling wordt de vervoerder bepaald niet gestimuleerd c.q. wordt het hem onmogelijk gemaakt om een langjarige dienstregeling te plannen.

Concluderend stellen de leden van de fractie van D66 dat zij allerminst ervan overtuigd zijn dat het verlenen van een concessie voor het vervoer op het kernnet het beste resultaat voor de reiziger oplevert. Relatief korte concessieduur staat min of meer haaks op het belang van kwalitatief goed openbaar vervoer.

Volgens deze leden bestaan er nog grote onduidelijkheden over de inhoud van de wettelijke verplichting tot overdracht van de rechten en verplichtingen met betrekking tot de produktiemiddelen en ook betreffende het management.

Artikel 20 regelt het verlenen of intrekken van een concessie. Dit kan blijkbaar gebeuren, los van de verstrekking van infrastructuur of van duidelijkheid over de voorwaarden die de infrastructuurbeheerder kan gaan stellen aan het infrastructuurgebruik. Dit kan volgens de leden van de fractie van GroenLinks leiden tot de merkwaardige situatie dat een vervoerder een concessie verleent krijgt, tegen de bijbehorende prijs, en met overneming van personeel of materieel, maar dat de capaciteit voor de concessie onzeker is, danwel dat de voorwaarden voor het gebruik van de capaciteit dermate ongunstig zijn dat de vervoerder economisch dan wel praktisch niet in staat is hiervan gebruik te maken. Dit is inherent aan het model dat de minister heeft gekozen met (een) private infrastructuurbeheerder(s). De Raad van State uit deze kritiek eveneens. Deze leden betreuren het dat de regering nauwelijks op deze fundamentele kritiek van de Raad van State heeft gereageerd. Graag zien zij hier een uitgebreidere reactie tegemoet. Tegenover het verlenen van de concessie kan volgens het wetsvoorstel (artikel 24) een prijs staan, te betalen door de vervoerder, zo constateren de leden van de fractie van GroenLinks. De vervoerder betaalt echter ook al een infrastructuurheffing aan de infrastructuurbeheerder. Waar is deze prijs voor de concessie dan op gebaseerd? Welke kosten kan de overheid, naast de infrastructuurbeheerder verhalen op de concessiehouder? Hoe zal voorkomen worden dat overheid en infrastructuurbeheerder beiden een bedrag vragen dat tezamen niet dragelijk zal zijn?

De leden van de fractie van GroenLinks willen dat bepaalde zaken sowieso in een concessie geregeld worden. Zij denken hier in ieder geval aan de plicht om de vervoerscapaciteit af te stemmen op de vervoersvraag, afspraken over de zitplaatskans, afspraken over de punctualiteit en de plicht reisinformatie aan de daarvoor geselecteerde instantie aan te leveren, en wel met nadere afspraken over kwaliteit, actualiteit en format voor het gebruik van deze informatie. Artikel 32 biedt dergelijke waarborgen niet.

Naar de mening van de fractie van GroenLinks moet voor minder validen de toegankelijkheid van het gehele openbaar vervoer beter geregeld worden, doch met name in een situatie met meerdere, tijdelijke, en mogelijk private vervoerders. De bereidheid van tijdelijke vervoerders om bij investeringen in materieel te voldoen aan de langere termijn doelstellingen inzake de toegankelijkheid voor minder validen, zal gering zijn. De leden van deze fractie menen dat daarom de wet ook eisen moet stellen

aan nieuw materieel dat mogelijk overgaat op meerdere opeenvolgende concessies. Artikel 32, lid 3 voorziet hier naar de mening van de genoemde leden niet in. Zij verzoeken de regering hierop te reageren. Voorts vragen de leden van de fractie van GroenLinks op welke wijze de regering de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten in 2030 wil verwezenlijken, en tot welk niveau. Naar de mening van de leden van deze fractie is dit nu al een zeer zwakke doelstelling. Bovendien lijkt realisatie steeds problematischer te worden. Het nieuwe materieel van de NS zal immers ook dan wellicht deels nog rijden. Ook vragen deze leden wanneer er met een AMvB invulling gegeven zal worden aan artikel 32, lid 3.

De leden van de SP-fractie vrezen dat ondanks alle maatregelen die voorgesteld worden in dit wetsvoorstel er toch nog sprake zal zijn van achterblijvende investeringen. In het geval van een overgang van de concessie zal niet al het materieel overgenomen moeten worden. Hierdoor blijft er een risico verbonden aan het doen van investeringen, hetgeen kan resulteren in achterblijvende investeringen. Ziet de regering dit gevaar ook in? Beter zal het zijn als de nieuwe concessiehouder verplicht wordt om al het materieel over te nemen. Dit materieel moet dan overgenomen worden tegen een prijs die vastgesteld wordt op basis van de gedane afschrijvingen. Hierdoor zal er geen investeringsrisico zijn. Een andere mogelijkheid kan zijn dat het materieel gekoppeld wordt aan het spoor en niet aan de exploitant. Is de regering bereid dit alternatief te onderzoeken? Verder bestaan er bij de leden van de SP-fractie twijfels over de hoogte van de afschrijving van het materieel. Die zal in de eerste jaren enorm hoog zijn, omdat verkoop van materieel niet gegarandeerd is. Zonder deze verkoopgarantie zal de koper een lage prijs bieden en de verkoper noodgedwongen akkoord moeten gaan, want aan materieel zonder spoor heeft geen enkel bedrijf iets. Hoe denkt de regering dit probleem op te lossen? Een laatste twijfel willen de leden van de SP-fractie uiten over de overname van de kaartverkoopautomaten en overige stationsvoorzieningen. Deze overname wordt ook niet dwingend gesteld. In deze tijd van gebrekkige dienstverlening rondom het spoor dient de continuïteit van de kwaliteit van stationsvoorzieningen voor de reiziger gegarandeerd te worden. Het station en de daarbijbehorende treingerelateerde voorzieningen dienen dan ook in handen te zijn van de overheid. Is de regering bereid de wet aan te passen, zodat dit mogelijk is? Concluderend stellen de leden van de SP-fractie dat de wet goede bedoelingen heeft. Helaas zijn deze bedoelingen volgens deze leden nog niet voldoende uitgewerkt.

De verplichte overgang van het materieel naar de nieuwe concessiehouder vormt een belangrijk onderdeel van de nota van wijziging. In reactie op het advies van de Raad van State heeft de regering de werking van de regeling toegelicht in de verschillende denkbare situaties. De leden van de fractie van de ChristenUnie sluiten echter niet uit dat desondanks de voorgestelde regeling kan neerkomen op behoud van ellende. Biedt de mogelijkheid voor de oude en nieuwe concessiehouder om in onderlinge overeenstemming een andere regeling te treffen wat dat betreft voldoende soelaas?

De leden van de SGP-fractie constateren dat de concessieverlening wordt losgeknipt van het verlenen van de infracapaciteit. Waarop geeft een concessie nu precies recht en wat is de betekenis van de overgang van een concessie indien de daarbij behorende capaciteit niet mee overgaat? Is het voor de vervoerder niet van cruciaal belang welke capaciteit hem wordt toegekend vóórdat hij de concessieverlening kan aanvaarden? Verdient het geen aanbeveling een bepaling op te nemen waarin wordt gesteld, dat een concessie niet kan worden verleend, indien onvoldoende

capaciteit beschikbaar is voor een goede uitvoering van de concessieverplichtingen?

4. Overgang van management

Inmiddels is er ervaring opgedaan met de Wet Personenvervoer 2000. Er zijn een aantal busvervoerconcessies verleend. Kan de regering aangeven of het raadzaam is enige nuancering aan te brengen in de overgangsregelingen voor personeel? De leden van de VVD-fractie verwijzen hiermee naar uitspraken over niet goed functionerend personeel (de heer Noten, Buitenhof).

Naar aanleiding van het advies van Raad van State vragen de leden van de VVD-fractie of het niet eenvoudiger is het management aan te besteden in plaats van het aanbesteden van de concessie voor het personenvervoer, waarbij personeel, productiemiddelen en materieel moet worden overgenomen, met uitzondering van het strategisch managementteam. De minister heeft tijdens het algemeen overleg op 9 oktober 2001 over de hoofdlijnen van het spoordossier (27 465 nr. 5) gemeld dat zij een managementaanbesteding verder uit zou werken. Hoe is dat in deze wet verwerkt?

Voor de leden van de D66-fractie blijft onduidelijk wie nu bedoeld worden met het management c.q. feitelijk leidinggevend. Wordt hun wettelijke rechtspositie, hun bescherming niet op ongepaste wijze uitgehold en hoe wordt de vervanging geregeld?

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat de regering wil regelen dat bij overgang van de concessie naar een ander vervoerbedrijf het management in ieder geval niet mee gaat. Zoals vaker gesteld verwachten deze leden weinig verbetering van aanbesteding van het openbaar vervoer. Door de overgang van materieel en personeel is de kans klein dat er wezenlijk iets verandert. Deze leden zijn er wel voorstander van dat in extreme gevallen ingegrepen kan worden in de bedrijfsvoering. Dit kan ook de personele invulling van het management bevatten. Een dergelijke ingreep is mogelijk gezien de rol van de minister als aandeelhouder, zoals getoond is begin januari 2001. Om deze reden zijn deze leden geen voorstander van private partijen op monopolistische, essentiële maatschappelijke functies en dus ook tegen een privatisering van vervoerders en met name de NS als vervoerder op het hoofdrailnet. De wettelijke bepaling van artikel 32a lijkt daardoor enerzijds additioneel, doch is tegelijkertijd beperkt, daar het slechts om het ingrijpen in het management betreft. Voor de bijsturing van een private partij achten de leden van de fractie van GroenLinks de huidige wet onvoldoende. Een investeringsaanwijzing, bijvoorbeeld zoals geregeld in het wetsvoorstel van de Wet Luchtvaart inzake de privatisering van Schiphol, zou een goede aanvulling kunnen zijn. Is de regering van mening dat het huidige stelsel voldoende is voor de aansturing van ook private vervoerders om een hoofdrailnet? Waarom wordt er niet gekozen de bevoegdheden uit te breiden, bijvoorbeeld naar analogie van het wetsvoorstel voor een privaat Schiphol?

Voorts vragen deze leden wat onder de in artikel 32b genoemde «feitelijke leiding» precies verstaan wordt. Kan de regering met als voorbeeld de huidige NS aangeven welke functies zij daartoe zou rekenen?

Op grond van de voorgestelde regeling in artikel 32b, betreffende de overgang van management, wordt de concessionaris beschermd tegen falend management. Nu is de gedachte achter het betreffende artikel volgens de minister niet ingegeven door noties omtrent falen van management. Niettemin wordt dit in de toelichting wel expliciet als bijkomend effect genoemd. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen

daarom of een analoge regeling voor andere disfunctionerende personeelsleden van de oude concessiehouder niet voor de hand ligt. Moet uit de brief van de minister van 7 september 2001 overigens worden afgeleid dat artikel 32b het mogelijk maakt over te gaan tot management aanbesteding?

De leden van de SGP-fractie constateren dat het wetsvoorstel de mogelijkheid opent, dat een concessie de bepaling kan bevatten dat «feitelijk leidinggevend» niet als zodanig krachtens een arbeidsovereenkomst werkzaam zijn. Wat is dan wel de verhouding tussen de feitelijk leidinggevend en het vervoerbedrijf? Wie worden precies begrepen onder het begrip «feitelijk leidinggevend»?

5. Toelichting op afzonderlijke onderdelen

Artikel III

De leden van de CDA-fractie constateren dat ingevolge dit artikel een bestaand openbare dienstcontract (bijvoorbeeld het recent verlengde prestatiecontract) binnen drie maanden dient te worden omgezet in een concessie. Genoemde leden trekken hieruit de conclusie dat uiterlijk drie maanden na inwerkingtreding volledige overeenstemming dient te bestaan over de voor de concessie benodigde productiemiddelen (aanwijzing, rechten, waarderingsgronden etcetera). Kan de regering garanderen dat dit inderdaad zal lukken? Zo niet, zal zij dan opteren voor uitstel van de ingangsdatum van de concessie of zal de concessie worden aanvaard terwijl niet alles ondubbelzinnig en correct is geregeld?

Artikel 14

In artikel 14 betreffende de reisinformatie is voorwaarde voor een geïntegreerd informatiesysteem een gestandaardiseerde vorm van informatie-aanlevering. Dit is nog niet geregeld in dit artikel, zo merken de leden van de fractie van D66 op.

Artikel 32

De leden van de fractie van de ChristenUnie zijn er voorstander van zoveel mogelijk in de wet vast te leggen welke voorschriften aan concessies moeten worden verbonden. Zij informeren waarom daarvan is afgezien. In dit verband vragen zij om een reactie op de suggestie van de ANWB aan dit artikel voorschriften toe te voegen betreffende de afstemming van de vervoersvraag op de vervoerscapaciteit, de zitplaatskans, de punctualiteit van de dienstregeling en de sociale veiligheid (brief ANWB, d.d. 18 januari 2002).

Artikel 32a

De leden van de fractie van GroenLinks vinden dat kaartintegratie, zoals genoemd in artikel 32a, een harde voorwaarde moet zijn. Deze leden twijfelen of dit artikel dit afdoende kan regelen; er komen immers meerdere concessieverleners die elk eigen voorschriften zullen opnemen. Voorts betreuren deze leden het dat dit artikel beperkt blijft tot de trein, en niet de rest van het openbaar vervoer beslaat. Kan de regering op beide punten haar overwegingen toelichten?

Artikel 32b

De leden van de CDA-fractie constateren dat in dit artikel wordt bepaald dat een concessie voor openbaar vervoer per trein de bepaling kan

bevatten dat «feitelijk leidinggevend» niet als zodanig krachtens een arbeidsovereenkomst werkzaam zijn. Genoemde leden vragen zich af wat dan wel de verhouding tussen de feitelijk leidinggevende en het vervoerbedrijf is. Dit temeer daar ook een «detachering» zal worden gekwalificeerd als een arbeidsovereenkomst indien aan de wezenskenmerken daarvan is voldaan?

Kan deze leden worden verduidelijkt wat precies onder «leidinggevend» dient te worden verstaan?

Waarom, zo vragen genoemde leden zich af, is deze regeling niet tevens voorgesteld voor het (hogere) management van tram, bus en metro-bedrijven? Zal de regering ook ten aanzien van deze OV-bedrijven met een gelijkkluidend voorstel komen?

Artikel 43

Artikel 43 biedt, zo constateren de leden van de CDA-fractie, de mogelijkheid een concessie ook gedeeltelijk in te trekken. Hierbij wordt expliciet verwezen naar het hoofdrailnet. Daar waar deze leden in deze inbreng reeds opmerkten dat intrekking van de gehele concessie naar hun mening een verre van realistisch instrument is, lijkt ook het gedeeltelijk intrekken van de concessie grote haken en ogen te hebben. Hoe wenselijk acht de regering de situatie dat de vervoerder de meest rendabele lijnen zou verliezen, in combinatie met de verplichting het resterende, minder rendabele deel van de concessie dient te blijven uitvoeren? Dit terwijl de verlening en de daaropvolgende aanvaarding van de concessie door de concessiehouder voor dit hoofdrailnet was gebaseerd op de verwachte totaalinkomsten?

Artikel 43a

Kan de leden van de CDA-fractie worden duidelijk gemaakt wat precies wordt verstaan onder «productiemiddelen die nodig zijn voor de uitvoering»? Hoe denkt de regering bovendien in de praktijk te kunnen bereiken dat «persoonlijke rechten» waarmee met name rechten uit overeenkomsten als lease-, huur- & onderhoudscontracten etc. worden bedoeld, daadwerkelijk kunnen worden overgedragen? Dit met name vanwege het feit dat ook de wederpartij voor het overdragen van deze verplichtingen toestemming moet geven? De problemen op dit vlak lijken in versterkte mate te kunnen gelden ten aanzien van constructies van financial lease. Dit vanwege het feit dat het hier gaat om ingewikkelde en uitgebalancerde fiscaal-juridische constructies met langlopende overeenkomsten, veelal beheerst door vreemd recht. Indien de lessor niet bereid is tot medewerking kan een vervoerder klem komen te zitten tussen zijn wettelijke en contractuele verplichtingen. Kan de regering de leden van de CDA-fractie duidelijk maken op welke wijze met deze aspecten rekening is gehouden?

De leden van de fractie van GroenLinks zien de noodzaak van een regeling om de overgang van het materieel te regelen, zoals voorzien in artikelen 43a en b. In de huidige regelgeving zal in de concessie vastgelegd worden wat de rechten en verplichtingen ten aanzien van productiemiddelen zijn en via welke methode de reële waarde wordt vastgesteld (artikel 43a). Vanuit diverse bronnen, waaronder het eerder genoemde De Brauw Blackstone Westbroek NV wordt geteld dat dit een zeer tijdrovend proces is, dat eerder jaren dan maanden zal vergen. Kan de regering hier op ingaan?

De leden van de fractie van GroenLinks vrezen dat deze methodiek investeringen aan het einde van de concessieperiode ontmoedigt, door de

snelle waardevermindering in de beginperiode. Voorts vragen deze leden of besteld, doch niet afgeleverd materieel ook overgenomen zal moeten worden. Graag een reactie op deze zaken.

Voorts vragen deze leden of de regering nader kan ingaan op de omschrijving «productiemiddelen die nodig zijn voor de uitvoering» in artikel 43a?

De leden van de SGP-fractie informeren wat precies wordt verstaan onder «productiemiddelen die nodig zijn voor de uitvoering».

Artikel 43b

Kan de minister meer inzicht verschaffen in de boeteregeling in artikel 43b lid 6, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Artikel 44

Dit artikel bepaalt dat het advies van de consumentenorganisaties, indien deze is ingewonnen bij het programma van eisen, niet meer behoeft te worden ingewonnen bij de vertaling naar de concessie. De leden van de D66-fractie plaatsen hier vraagtekens bij en wel omdat zij vinden dat er sprake kan zijn van grote verschillen tussen het programma van eisen en de uiteindelijke concessie. Zij stellen dan ook voor om de «als, dan niet» bepaling los te laten.

Bij de bepalingen in hoofdstuk 4 voor de reizigers valt op dat er alleen gesproken wordt over verplichtingen en niet over de rechten van reizigers. Wellicht kan hier een betere balans gevonden worden.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen in hoeverre artikel 44 nog in deze vorm kan blijven staan nu de infrastructuur volgens de spoorwegwet los komt van de overheid. De concessieverlenende overheid gaat immers niet meer over de te benutten infrastructurele voorzieningen, zoals artikel 44 lid 2 e. noemt. Kan de minister hier op ingaan?

Artikel 61

In artikel 61 heeft de Kamer expliciet een uitzondering gemaakt op de aanbestedingsplicht. Aanbesteding kan immers nooit een doel op zich zijn; het proces zorgt immers voor onrust en brengt kosten met zich mee. Mochten er argumenten zijn voor aanbesteding, dan kan daartoe naar de mening van de leden van de fractie van GroenLinks door de betreffende concessieverlener besloten worden. De argumenten voor dit amendement gelden nog steeds, ook voor het vervoer per trein. Deze leden vragen zich derhalve af waarom de minister voor de trein nu toch weer met een aanbestedingsplicht komt.

Artikel 73

De leden van de CDA-fractie zijn er voorstander van dat de regering ervoor zorgt dat voor het in werking treden van de concessiewet de afzonderlijke strafbaarstelling van het niet tonen van een geldig vervoerbewijs als overtreding geldt. Sinds 1 januari 1998 is deze afzonderlijke strafbaarstelling door een wijziging van artikel 30 in de toenmalige Wet Personenvervoer komen te vervallen. De strafrechtelijke implicatie hiervan is dat nu bij geconstateerd zwartrijden het daadwerkelijk niet hebben van een geldig vervoersbewijs dient te worden bewezen. Dit is veel moeilijker (reizigers kunnen achteraf beweren wel een kaartje te hebben gehad, maar dit niet bij zich te hebben gedragen). De moeilijke bewijsbaarheid heeft intussen tot seponering van een aantal zaken geleid. Kan de regering de leden van de CDA-fractie toezeggen dat via aanpassing van artikel

70 Wet personenvervoer 2000 het niet tonen van een geldig vervoersbewijs wederom afzonderlijk strafbaar wordt gesteld?

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers