

**24 042**

## **Aanpassing van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer aan Richtlijn nr. 91/440 EEG en Verordening (EEG) nr. 1893/91**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 2 mei 1996

De leden van de commissie wensen allereerst te vernemen of het bevorderen van onderlinge concurrentie in het personenvervoer per spoor, gezien de zeer dichte bezetting van het spoorweganet, moeilijk te verwezenlijken zal zijn. Daarnaast vragen zij naar enkele concrete voorbeelden van een zodanige concurrentie en van de voordelen hiervan.

Voor de duidelijkheid dient eerst een onderscheid te worden gemaakt tussen datgene waartoe de Europese regelgeving, in concreto richtlijn nr. 91/440/EEG en verordening (EEG) nr. 1893/91, verplicht en de beleidsdoelstellingen met betrekking tot de verzelfstandiging van de N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS). Als gevolg van deze richtlijn en verordening wordt door middel van het onderhavige wetsvoorstel de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer aangepast. In deze richtlijn is er onder andere sprake van toegangs- en doorvoerrechten voor internationale samenwerkingsverbanden en spoorwegmaatschappijen die internationaal gecombineerd vervoer verrichten.

Het bevorderen van onderlinge concurrentie in het binnenlands vervoer per spoor is daarentegen een van de beleidsdoelstellingen die is neergelegd in het kabinetsstandpunt over het advies van de Commissie Wijffels. In zijn algemeenheid geldt dat concurrentie de creativiteit en innovatie bij de bedrijven stimuleert, de klantgerichtheid verhoogt en kan leiden tot een betere prijs/kwaliteitverhouding. Ik verwacht dat deze voordelen van concurrentie ook voor het vervoer per spoor zullen gelden en dat de reiziger/verlader dus een beter produkt voor een betere prijs zal krijgen als er sprake is van meer dan een spoorvervoerder.

De drempels om toe te treden tot de markt voor spoorvervoer zijn echter groot. In dit verband kan verwezen worden naar de relatief grote investeringen die moeten worden gedaan in materieel. Ook de bezettingsgraad van het huidige spoorweganet kan een drempel vormen, maar bedacht dient te worden dat de schaarste aan infrastructuurcapaciteit zich vooral in de spitsuren voordoet op bepaalde trajecten.

Wanneer andere vervoerders dan NS-Reizigers of NS-Cargo tot de markt willen toetreden en daarvoor infrastructuurcapaciteit vragen, dan zullen de verschillende capaciteitsclaims door de beheerder van de

capaciteit van de infrastructuur, te weten NS-Railned, tegen elkaar afgewogen moeten worden. Het streven is om de ingediende capaciteitsclaims zoveel mogelijk te honoreren. Wanneer er sprake is van conflicterende claims kan NS-Railned in overleg treden met de betrokken vervoerders om gezamenlijk tot een oplossing te komen.

Ten behoeve van de inhoudelijke aansturing van NS-Railned zal ik een beleidskader toedeling spoorweginfrastructuur vaststellen. De Tweede Kamer heb ik toegezegd dat zij deze zomer dit beleidskader en de uitwerking daarvan in concrete toedelingsregels en -instrumenten zal ontvangen.

Ten aanzien van de toetreding van andere vervoerders op het spoorweganet kan tenslotte nog opgemerkt worden, dat hiernaar een eerste verkennend onderzoek is gedaan. Hieruit is gebleken dat op de korte termijn met name in het regionaal reizigersvervoer en in het goederenvervoer nieuwe vervoerders zijn te verwachten. In het internationaal reizigersvervoer zal voorslugs de huidige situatie van samenwerking tussen de spoorwegmaatschappijen gecontinueerd worden.

Daarnaast heeft NS-Railned in het afgelopen jaar diverse verzoeken om informatie gekregen van potentiële vervoerders voor goederen- en reizigersvervoer (onder andere openbaar). Deze verzoeken hebben nog niet geleid tot een daadwerkelijke toetreding van nieuwe vervoerders, maar illustreren wel dat er belangstelling is voor het exploiteren van spoorvervoer.

Vervolgens stellen de leden de vraag of ik de opvatting onderschrijf dat het personenvervoer (mede) een openbare taak is, hetzij via wetsaanduiding, hetzij via te sluiten overeenkomsten.

Deze opvatting kan ik slechts ten dele onderschrijven. Uitgangspunt van vorengenoemde richtlijn is dat de spoorwegmaatschappijen onafhankelijke volgens commerciële beginselen functionerende ondernemingen worden die zich richten naar de behoefte van de markt. Een blijvende eenzijdige overheidsbemoeyenis met de bedrijfsvoering van de spoorwegondernemingen is hiermee onverenigbaar.

Dit betekent dan ook dat de NS en eventuele andere exploitanten van spoorvervoer in principe vrijheid krijgen ten aanzien van onder andere de tarieven en het voorzieningsniveau.

Wel opent de verordening de mogelijkheid om openbare-dienstcontracten te sluiten teneinde toereikende vervoervoorzieningen te garanderen. Deze laatste mogelijkheid zal benut worden om die vervoerdiensten zeker te stellen die niet door de markt worden geboden, maar niettemin uit maatschappelijk oogpunt wenselijk worden geacht.

De kwestie van de ontoereikende vervoervoorziening vormt namelijk een onderdeel van het totale pakket «Over de wissel» dat in eerste instantie beleidsmatig zal worden uitgewerkt en vervolgens in wetgeving zal worden vastgelegd. Bij deze beleidsmatige uitwerking zullen dan ook nadere criteria worden ontwikkeld, teneinde vast te kunnen stellen wanneer er sprake is van ontoereikende vervoervoorzieningen.

Samengevat komt het erop neer dat uitsluitend het voorzien in vervoervoorzieningen, die niet door de markt worden geboden, maar uit maatschappelijk oogpunt gewenst zijn, een onderwerp van (blijvende) overheidsbemoeyenis zal zijn. De spelregels voor het afsluiten van openbare-dienstcontracten voor deze vervoervoorzieningen zullen te zijner tijd wettelijk worden geregeld.

Tenslotte vragen de leden naar het bedrag aan investeringen dat nodig zal zijn om het spoorwegnet open te stellen voor ander concurrerend vervoer en hoe het staat met de kosten-batenverhouding.

In het onderzoeksrapport «Scenario-studie Rail 21» dat NS op 17 mei 1994 heeft uitgebracht, zijn verschillende mogelijke produktscenario's ontwikkeld. In deze studie wordt aangegeven dat de toekomstige dienstregeling, mede door de openstelling van het spoorwegnet voor derden, minder nauwkeurig is te voorspellen. In de studie is derhalve op basis van geprognoseerd vervoer en (dienstregeling-)normen een inschatting van de behoefte aan infrastructuur gemaakt. Hierbij is uitgegaan van nevensgeschiktheid van treinsoorten (reizigers- en goederentreinen en snelle en langzame treinen), ook in de spitsuren. Er is in de studie van uitgegaan dat ook nieuwe vervoerders op het net geen genoegen hoeven te nemen met ondergeschiktheid. In de studie wordt globaal geschat dat de benodigde grotere flexibiliteit als gevolg van de scheiding van infrastructuur en exploitatie op lange termijn in een maximale variant circa f 4,5 mrd extra zou kunnen kosten.

Of deze aannames uit de studie realistisch zijn, is op dit moment niet aan te geven. Hierbij zijn twee aspecten van belang. Ten eerste is nog niet duidelijk hoeveel concurrenten voor NS Reizigers en NS Cargo zich zullen aandienen en wanneer. En ten tweede is er in het kader van de besluitvorming over de Betuweroute en het Tweede Tactisch Pakket spoorweginfrastructuur niet voor gekozen uit te gaan van een volledige nevensgeschiktheid van reizigers- en goederenvervoer. In de spitsen zal het aantal reizigerstreinen niet worden gereduceerd ten gunste van het goederenvervoer per rail. Buiten de spitsen kan deze reductie zich wel voordoen, indien de groei van het aantal goederentreinen daartoe aanleiding zou geven.

Een en ander betekent dat een antwoord op de vraag over de kosten-batenverhouding op dit moment niet kan worden gegeven.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink