Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2000–2001

27 216 Aanvulling van de Wet personenvervoer 2000, strekkende tot invoering van een concessiestelsel voor het personenvervoer per trein (Concessiewet personenvervoer per trein)

Nr. 9 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 maart 2001

Zoals aangegeven bij brief van 22 februari 2001 heb ik bij nota van wijziging de samenvoeging van het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein met het wetsvoorstel Spoorwegwet ongedaan gemaakt.
Ik heb in die brief aangegeven dat ik uw Kamer zal informeren over de gevolgen van de vertraging van de behandeling van de Concessiewet voor de concessieverlening met betrekking tot het hoofdrailnetvervoer, het HSL-Z-vervoer en de decentralisatie van het regionaal openbaar vervoer per trein.
Hieronder ga ik op deze gevolgen in.
Bij deze gevolgen ga ik ervan uit dat uw Kamer de verdere behandeling van de Concessiewet daadwerkelijk zal willen aanhouden totdat het Onderzoek Concessie Hoofdrailnet door uw Kamer is afgerond, dus tot na het komende zomerreces (dit in tegenstelling tot het wetsvoorstel Spoorwegwet dat u wel voor het zomerreces wilt behandelen).

Hoofdrailnetvervoer

Het Overgangscontract II met betrekking tot het hoofdrailnetvervoer loopt tot 1 juli 2001 en kan als de Concessiewet niet tijdig (vóór 1 juli 2001) in werking is getreden worden omgezet in een prestatiecontract tot aan het moment van inwerkingtreding van de Concessiewet. De partijen bij het Overgangscontract II (de staat en NS Reizigers B.v. (NSR)) kunnen besluiten tot verlenging van Overgangscontract II voor maximaal een half jaar (artikel 3, eerste lid, van Overgangscontract II).
Vóór 1 juli 2001 moeten de partijen derhalve besluiten tot òf verlengen van Overgangscontract II tot eind 2001 òf het afsluiten van een prestatiecontract.
Uw Kamer heeft in de AO van 18 januari 2001 aangegeven in de gelegenheid te worden gesteld zich uit te spreken over een toekomstig prestatiecontract c.q. concessie voor het hoofdrailnetvervoer en daarbij de resultaten van het Onderzoek Concessie Hoofdrailnet te betrekken.
Uitgaande van een vlotte behandeling van de Concessiewet door de beide Kamers van de Staten-Generaal leidend tot een afronding door uw Kamer

KST51781
ISSN 0921 - 7371
Sdu Uitgevers
's-Gravenhage 2001

in de herfst, lijkt het onvermijdelijk dat de Concessiewet pas na 1 januari 2002 in werking kan treden.
Concessies, dus ook die voor het hoofdrailnetvervoer, dienen binnen zes maanden na inwerkingtreding van de (desbetreffende bepalingen van de) concessiewet te worden verleend.
Eén en ander betekent dat een concessie voor het hoofdrailnetvervoer op basis van de Concessiewet pas op zijn vroegst in de periode april 2002 – november 2002 verleend kan worden en in werking kan treden.
Om te voorkomen dat er vanaf 1 juli 2001 een vacuüm ontstaat is actie nodig.
Een voor de hand liggende optie is niet alleen verlenging van Overgangscontract II van 1 juli tot 1 januari 2002 maar ook een verdere verlenging nà 1 januari 2002 tot maximaal zes maanden na inwerkingtreding van de Concessiewet. Omdat het Overgangscontract II verlenging slechts tot 1 januari 2002 mogelijk maakt is voor een verlenging na die datum wederzijds goedvinden van beide contractspartijen (de staat en NSR) vereist. Over deze optie zal nog met NSR moeten worden gesproken.
Mijn voorkeur gaat uit naar een andere optie waarbij uw Kamer de bereidheid zou hebben op een zeer korte termijn na het zomerreces van dit jaar het sluiten van een prestatiecontract voor het hoofdrailnetvervoer te agenderen, gericht op de totstandkoming van een prestatiecontract vóór 31 december 2001, zodat dit contract het Overgangscontract II kan vervangen. Na de inwerkingtreding van de Concessiewet zou vervolgens een concessie kunnen worden verleend van gelijke strekking als dit contract. Bij deze optie zal overgangscontract II in ieder geval tot 1 januari 2002 moeten worden verlengd.

Als gevolg van de vertraging van de behandeling van de Concessiewet zal pas later duidelijkheid komen over de positie van NSR voor de verdere toekomst, zullen andere vervoerders (CGEA als opvolger van Lovers) nog van hun rechten gebruik kunnen maken en zullen het NSR-personeel en de reizigers pas later weten waar ze voor de lange termijn aan toe zijn.

HSL-Z-vervoer

Het op dit moment in uitvoering zijnde aanbestedingsproces met betrekking tot de exploitatierechten van de HSL-Z kan gewoon doorgang vinden. Er is sprake van het aanbesteden van een privaatrechtelijk contract en niet van een concessie op basis van de Concessiewet. De vertraging van de behandeling van de Concessiewet heeft dan ook geen invloed op het op dit moment in uitvoering zijnde aanbestedingsproces. Na de inwerkingtreding van de Concessiewet zal een concessie worden verleend van gelijke strekking als het contract. Dit dient uiterlijk voor de start van de operatie, dus voor 1 juni 2005, zijn beslag te hebben gehad. Bieders moeten de zekerheid hebben en houden dat vóór de start van de operatie de concessie zal zijn verleend. Hoe eerder, hoe beter. Het beste is als de Concessiewet voorafgaand aan het sluiten van het contract van kracht is, zodat na onderhandelingen een concessie kan worden verleend en een contract niet nodig is.

Decentralisatie van het regionaal openbaar vervoer per trein

Contractsectordiensten

Er zijn in Noord-Nederland en de Achterhoek treindiensten gedecentraliseerd als experiment om deze treindiensten in nauwe samenhang met het overige openbaar vervoer te laten uitgroeien tot optimaal geïntegreerde openbaar vervoerdiensten. Er zij op gewezen dat *niet* sprake is van een *volledige* decentralisatie van bevoegdheden zoals meestal gangbaar is bij decentralisatie, maar dat sprake is van een toestemming door het rijk aan

de betrokken lagere overheden om onder bepaalde voorwaarden het exploitatierecht met bepaalde treindiensten aan te besteden of te gunnen. Het rijk blijft de exploitatievergunning aan de betrokken vervoerder afgeven. In dit verband geldt de regeling experimenten regionale treindiensten. Zij strekt ertoe een grondslag te bieden voor het verlenen van een financiële bijdrage voor de exploitatie van treindiensten die zich naar het oordeel van de minister lenen voor experimenten. De financiële middelen met de daarbij behorende verantwoordelijkheden worden overgedragen aan de betrokken decentrale overheden. Deze experimentenregeling is thans gebaseerd op het experimenteerartikel uit de Wet personenvervoer 2000 (artikel 3).
De Concessiewet brengt een *verdere* verschuiving van bevoegdheden teweeg dan het geval is bij de uitvoering van de experimenten op grond van het experimenteerartikel. Er kan dan worden overgegaan van experimenten naar een bestendige basis.
Er vindt momenteel overleg plaats tussen NSR, de betrokken decentrale overheden en mijn departement over decentralisatie en aanbesteding van een enkele contractsectordienst. Ik zal uw Kamer informeren zodra er een concreet voornemen tot start van nieuwe experimenten bestaat.

Vertraging van de behandeling van de Concessiewet heeft tot gevolg dat decentralisatie van treindiensten vooralsnog in beperkte vorm en op basis van een experiment kan plaatshebben. De volledige decentralisatie van de contractsectordiensten zal nog verder gaan achterlopen op de planning met betrekking tot deze decentralisatie zoals die is vermeld in de nota De derde eeuw spoor.

Stadsgewestelijke netten

Artikel 26, zevende lid, van het Overgangscontract II bepaalt dat de partijen (de staat en NSR) vanaf 2001 in een casus leer- en praktijkervaring kunnen opdoen met de (voorbereiding van) decentralisatie van het opdrachtgeverschap voor stadsgewestelijke treindiensten. Het gaat hierbij met name om ervaring op te doen met organisatorische verbijzondering bij NSR, vergroting van de betrokkenheid van de decentrale overheid en separaat spoorwegcapaciteit aanvragen.
Ik ben in vergevorderd overleg over de voorbereiding van de casus. Ik zal uw Kamer hierover binnenkort informeren. Gelet op de beperking in de reikwijdte van de casus ga ik ervan uit dat de vertraging van de behandeling van de Concessiewet voor deze casus geen gevolgen heeft.

Concluderend merk ik op dat de vertraging van de behandeling van de Concessiewet de totstandkoming van de juridische basis voor de concessieverlening helaas vertraagt. Ik span me in om te voorkomen dat een vacuüm met betrekking tot de exploitatierechten voor het hoofdrailnetvervoer ontstaat. De tender voor de exploitatie van de HSL-Z-exploitatierechten kan gewoon doorgang vinden. Decentralisatieontwikkelingen zullen voorshands in een beperkte opzet en met behulp van de bestaande experimentenregeling hun beslag kunnen krijgen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos