

Vergaderjaar 2004–2005

27 482

Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet)

27 216

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

Nr. 113

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 december 2004

Hedenmiddag hebben meerdere fracties het voorstel ondersteund om de vervoer- en beheerconcessie per 1 januari 2005 te verlenen aan NS en ProRail, onder de voorwaarde dat de concessies kunnen worden gewijzigd indien de ontwerpen van het beheer- en vervoerplan voor het eerste jaar (de plannen voor 2005) aan uw Kamer daartoe aanleiding geeft.

Ik heb vanmiddag aangegeven dat ik mij eenmalig kan vinden in dit voorstel, binnen de systematiek van concessies en jaarlijkse plannen, maar dat ik dit juridisch zou toetsen.

Ik ben tot de conclusie gekomen dat het juridisch mogelijk is om in de vervoerconcessie te bepalen dat de concessie vervalt als NS een door mij voorgenomen wijziging van de concessie als gevolg van het debat met uw Kamer over het vervoerplan 2005 niet aanvaardt.

In de beheerconcessie kan een bepaling worden opgenomen dat de concessie kan worden gewijzigd (na aanvaarding van ProRail). Een ontbindende voorwaarde zoals hierboven beschreven voor de vervoerconcessie is niet mogelijk. Dit komt omdat er op grond van de nieuwe Spoorwegwet altijd een beheerder moet zijn aangewezen door middel van een beheerconcessie. Ik zal beide bepalingen in de respectievelijke concessies opnemen.

Ik heb tijdens het debat van vanmiddag aangegeven dat ik de analogie zal zoeken met de voorhangprocedure. Dat betekent dat ik de ontwerpen van het beheer- en vervoerplan 2005, waarmee ik voornemens ben in te stemmen, aan u zal voorleggen. Ik zal niet eerder instemmen met de prestaties in de plannen, dan vier weken nadat deze aan u zijn overgelegd.

Met het bovenstaande meen ik tegemoet te komen aan de wens van de Kamer en wil ik mijn erkenning uitspreken voor uw medewerking om de inwerkingtreding van de wetgeving en de concessies met ingang van 1 januari 2005 mogelijk te maken.

Overigens maak ik van de gelegenheid gebruik nog te reageren op een tweetal amendementen die vandaag door uw Kamer zijn ingediend.

Amendementen Hermans (29 800 XII, nr 44 en 29 800 A nr 38) waarin voorgesteld wordt om € 60 mln aan besparingen als gevolg van aanbestedingsresultaten nu te onttrekken aan het Infrastructuurfonds, om die vervolgens bij Voorjaarsnota weer toe te voegen aan het wegenartikel van het Infrastructuurfonds.

Gelet op de onzekerheid van de meevallers ben ik terughoudend met het nu al gebruiken van resterende meevallers (na aftrek voor de Spoortunnel Delft) als dekking voor nieuwe uitgaven. Zoals ik heb geschetst zullen deze meevallers zich met name in de latere jaren voordoen, terwijl ook eventuele intensiveringen in het wegenprogramma zich over meerdere jaren zullen uitstrekken. Het amendement laat echter door zijn methode ruimte om bij Voorjaarsnota 2005 en bij begrotingsvoorbereiding 2006 de timing nader te bezien. Ik laat het oordeel aan de Kamer.

Gewijzigd Amendement Dijkema en v.d. Ham inzake het ongedaan maken van het maximum aantal te bereizen kilometers in de Valys-regeling

De wijziging van dit amendement betreft de financiering van dit voorstel. Inhoudelijk blijf ik het amendement ontraden omdat het strijdig is met de beleidslijn van het Kabinet inzake het bovenregionale vervoer van gehandicapten (zie daarvoor ook mijn brief van 17 december 2004 (29 800 XII, nr. 46). Voor wat betreft de financiering (i.c. artikel 01.02 spoorwegen) betekent dit dat het ten koste zou gaan van aanleg, beheer en onderhoud spoor. Gegeven de eerdere discussies met uw Kamer, lijkt me dat een ongewenste situatie. Ik ontraad derhalve het amendement.

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