

Vergaderjaar 2003–2004

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. 84

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 17 maart 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft bij brief van 19 februari 2004 een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over regionaal in de stedendriehoek Deventer, Zutphen en Apeldoorn, naar aanleiding van antwoorden op schriftelijke vragen van de leden Van Hijum en Bruls (Aanhangsel der Handelingen II, vergaderjaar 2003–2004, nr. 937).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 17 maart 2004.

Vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Hoopen

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Gent (GL), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (Christen-Unie), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Halsema (GroenLinks), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Hessels (CDA).

1

In hoeverre bent u van mening dat de monopoliepositie van de NS op het hoofdrailnet de tegemoetkoming aan de specifieke wensen van de regio (al dan niet in de vorm van lightrail) en daarmee een goede benutting van het spoortraject Apeldoorn-Deventer belemmert?

De monopoliepositie van NS belemmert de benutting van Apeldoorn-Deventer niet. In de Concessiewet personenvervoer per trein is bewust gekozen voor het verlenen van concessies voor het personenvervoer. Een van de voordelen daarvan is dat één vervoerder verantwoordelijk is voor het bedienen van een netwerk aan spoorvervoerdiensten. De voor- en nadelen van een dergelijk constructie zijn uitgebreid aan de orde geweest bij de behandeling van de wet. In algemene zin vindt ook overleg plaats met de regio's over extra openbaar personenvervoer op het hoofdrailnet en de knelpunten die dat mogelijk oplevert. Bij de behandeling van de vervoerconcessie hoofd-railnet met de Tweede Kamer zal ik daarop terug komen.

2

Welke stappen gaat u concreet zetten om, zoals u toezegt in uw antwoorden van 16 februari 2004 (Aanhangsel der Handelingen II vergaderjaar 2003–2004, nr. 937), «met de regio oplossingen te zoeken voor de knelpunten die de regio ervaart om extra regionaal vervoer in de stedendriehoek op het hoofdrailnet mogelijk te maken»?

In mijn brief van 16 februari 2004 heb ik reeds aangegeven dat er overleg heeft plaatsgevonden en dat op basis van dit overleg toezeggingen zijn gedaan door ProRail en NS over het aanleveren van nadere informatie aan de regio op een aantal specifieke punten. Het gaat hierbij om:

- het bezien door NS van de reductie van de exploitatiekosten door het niet inzetten van een vaste conducteur
- het door ProRail maken van een inschatting van de hoogte van de gebruiksvergoeding na invoering van de spoorwegwet,
- het door ProRail in kaart brengen van mogelijke capaciteitsproblemen op het station Apeldoorn door de aanlanding van de treindiensten Zutphen-Apeldoorn en Deventer-Apeldoorn).

Ik verwacht dat deze informatie een aantal, mogelijk alle, knelpunten zal oplossen. Zodra deze informatie verleend is, zal ik nader bezien of en zo ja welke vervolgstappen gewenst zijn.

3

Is het waar dat Europese richtlijnen de mogelijkheid bieden om af te zien van een gebruiksvergoeding voor startende infrastructuurprojecten? Zo ja, is deze mogelijkheid geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving en bent u bereid van deze mogelijkheid gebruik te maken voor regionaal vervoer in de stedendriehoek?

Artikel 9, lid 3, van richtlijn 2001/14/EG biedt de volgende mogelijkheid: «Infrastructuurbeheerders kunnen, voor gespecificeerde verkeersstromen, regelingen invoeren die voor alle gebruikers van de infrastructuur beschikbaar zijn en waarbij tijdelijke kortingen worden toegekend om de ontwikkeling van nieuwe spoordiensten te bevorderen, of kortingen waarmee het gebruik van sterk onderbenutte lijnen wordt gestimuleerd». Deze korting is alleen mogelijk met in achtneming van hetgeen gesteld is in lid 1 van hetzelfde artikel: «Onverminderd de artikelen 81, 82, 86, 87 van het Verdrag en niettegenstaande het bepaalde in artikel 7, lid 3, van deze richtlijn, dient elke door de infrastructuurbeheerder toegekende korting op de gebruiksrechten die, ongeacht de dienst, van een spoorweg-onderneming worden geheven, te voldoen aan de criteria van dit artikel». Artikel 7, lid 3, stelt dat voor het minimumtoegangspakket een heffing

wordt vastgesteld die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien.

De mogelijkheden die de richtlijn biedt, dus inclusief de kortingsmogelijkheid van artikel 9, lid 3, zijn geïmplementeerd in artikel 62, vierde lid, van de nog in werking te treden nieuwe Spoorwegwet.

Zoals de richtlijn aangeeft is het een korting die de infrastructuurbeheerder kan verlenen en niet de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

Tevens wil ik u er op wijzen dat artikel 9, lid 3, slechts de mogelijkheid geeft voor een tijdelijke korting. Met de regio zal, in lijn met hetgeen gesteld is in het antwoord op vraag 2 van uw vorige reeks vragen over de stedendriehoek, een set van kostendekkende afspraken gemaakt moeten worden.