

Vergaderjaar 2002–2003 Nr. 29

27 216¹

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

27 482

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

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 14 oktober 2002

Met belangstelling heeft de regering kennis genomen van het voorlopige verslag naar aanleiding van de beide wetsvoorstellen, waarin de vaste kamercommissie zoals zij het zegt in aansluiting op de uitvoerige behandeling in de Tweede Kamer nog een aantal vragen en opmerkingen heeft geformuleerd. Alvorens hierop puntsgewijs in te gaan, wil de regering een algemene lijn uitzetten in het licht waarvan zij de beantwoording zou willen plaatsen. Als gevolg van deze wijze van beantwoording komt in een enkel geval een zelfde antwoord op meerdere plaatsen terug.

Het denken over de institutionele vormgeving van het spoor heeft zich op basis van leerervaring ontwikkeld. De historie van het wetsvoorstel laat zien dat verschillende mogelijkheden zijn overwogen en uitgetoetst (verzelfstandiging, uitplaatsing, concurrentie op of om het spoor, enz.). De elkaar opvolgende veranderingen hebben niet bijgedragen tot stabiliteit in de spoorsector.

Het denken is de afgelopen jaren voortdurend geëvolueerd, zowel in Nederland als in Europa. In de nota Derde eeuw spoor werd bijvoorbeeld nog uitgegaan van aparte organisaties voor verkeersleiding en capaciteitsmanagement en een bedrijf voor beheer en instandhouding. Met voorliggende wetsvoorstellen worden die taken in één organisatie ondergebracht. Dat iedereen zoekt naar de beste verhouding is ook internationaal breed zichtbaar. De interpretatie van de Europese regelgeving is nog in beweging in het proces van implementatie dat de vijftien lidstaten simultaan doormaken. Er is dus geen sprake van een statische situatie. De wetsvoorstellen regelen wat nu geregeld moet worden en zijn flexibel naar de toekomst.

Op dit moment is er vooral behoefte aan duidelijkheid, rust en herstel voor de sector. De prioriteit ligt bij het scheppen van voorwaarden voor een stabiele omgeving, waarin de vervoerder treinen schoon en op tijd laat rijden, de infrastructuurbeheerder de infrastructuur op orde heeft en daarover treinen kunnen rijden. De minister wordt op tijd geïnformeerd

¹ Het eerder verschenen stuk inzake deze wetsvoorstellen is gedrukt onder EK nr. 321a, vergaderjaar 2001–2002.

wanneer het misgaat en heeft het instrumentarium om in te grijpen. De voorgestelde wetgeving regelt een drietal zaken:

- Het actualiseren en moderniseren van de bestaande regels, die deels nog uit de negentiende eeuw stammen.
- Het codificeren van de bestaande situatie en van aanvaarde beleidsvoornemens, bijvoorbeeld het uitplaatsen van de eigendomsrechten en taakorganisaties uit de NS-holding en het samenvoegen van drie taakorganisaties in een infrabeheersorganisatie.
- Het beleidsneutraal implementeren van de Europese regelgeving, bijvoorbeeld het daarin opgenomen mechanisme van capaciteitsverdeling tussen personen- en goederenvervoerders. Verder gaat het om het in de wet verankeren van onafhankelijk toezicht, hetgeen dwingend door de Europese regelgeving wordt voorgeschreven.

De Europese richtlijnen beogen de transparante, non-discriminatoire toegang voor het internationale goederenvervoer en voor het internationale personenvervoer zeker te stellen.

De wetsvoorstellen bieden een integraal wettelijk instrumentarium, waarin de overheid belangrijke spoorfuncties aanstuurt. Het gaat daarbij om vervoer, nieuwbouw, beheer van infrastructuur, capaciteitsverdeling en verkeersleiding. Hiermee wordt de relatie tussen de overheid, de railinfrastructuurbeheerder en de spoorwegbedrijven wettelijk verankerd. In die relatie zaten lacunes waardoor publieke belangen niet voldoende konden worden gewaarborgd. Die lacunes worden nu ingevuld met de wetsvoorstellen. Voorstellen waarachter de spoorsector zich geschaard heeft.

Vertrekpunt voor de wetsvoorstellen is de huidige situatie en niet een theoretisch ideaalmodel. De Nederlandse Spoorwegen, waartoe de taakorganisaties tot voor kort behoorden, zijn sinds jaar en dag een privaatrechtelijke entiteit, namelijk een vennootschap in staatseigendom. De taakorganisaties zijn van de vervoerders gescheiden. Het aandelenbezit van Railinfratrust is per 1 juli 2002 rechtstreeks onder de Staat gebracht. Railinfratrust is de holding-BV van de drie taakorganisaties Railinfrabeheer, Railned en Railverkeersleiding; daar ligt de juridische eigendom van de infrastructuur. Krachtens de spoorwegwet komt de juridische eigendom direct bij de Staat.

De minister wordt verantwoordelijk voor vervoer en infrastructuur. De uitvoering ervan wordt door spoorbedrijven gedaan. Er wordt een publiekrechtelijk kader geboden waarbinnen verschillende vennootschappen – vervoerders en infrastructuurbeheerder – hun maatschappelijke rol kunnen vervullen. Door middel van concessies en algemene maatregel van bestuur wordt de basiskwaliteit van het personenvervoer en de basiskwaliteit van de railinfrastructuur vastgelegd. De infrastructuurbeheerder en de vervoerders moeten intensief samenwerken en maken in een gelijkwaardige relatie afspraken in kaderovereenkomsten en toegangsovereenkomsten. Op die relatie komt onafhankelijk toezicht, neergelegd bij de vervoerkamer van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa). Deze houdt toezicht op de capaciteitsverdeling en op de relatie tussen enerzijds de railinfrastructuurbeheerder en anderzijds de grote concessiehouder NS en de andere vervoerders.

In de wetsvoorstellen is opgenomen dat de minister de Staten-Generaal in 2006 verslag doet van de doeltreffendheid en de effecten van deze wetten in de praktijk. De wetsvoorstellen bieden naar de huidige verwachting voldoende flexibiliteit voor eventueel dan noodzakelijk geachte aanpassingen van de structuur en de verhoudingen met de uitvoerende bedrijven

en tussen die beide bedrijven, zonder dat nu onomkeerbare stappen worden gezet.

De vragen van de fractie van het CDA

Wat is de koppeling tussen het verlenen van een vervoersconcessie en het tegelijkertijd garantie geven voor voldoende infracapaciteit om die concessie te kunnen uitvoeren? Zal de reiziger niet elk jaar in onzekerheid verkeren over de continuering van de dienstregeling als gevolg van de capaciteitstoewijzingsprocedure?

De Staat kan, mag en zal in de vervoersconcessie geen eisen stellen aan de vervoerder die niet uitvoerbaar zijn als gevolg van het ontbreken van voldoende infrastructuur. Het mechanisme van capaciteitsverdeling is door de Europese richtlijn 2001/14/EG voorgeschreven en kent de mogelijkheid meerjarige capaciteitsrechten via kaderovereenkomsten af te spreken.

*Brengt het niet verplicht overnemen van het materieel door de nieuwe vervoerder – bij een eerste aanbesteding van een decentrale lijn – voor de zittende vervoerder geen grote financiële risico's met zich mee en minder prikkels om in nieuw materieel te investeren?
Hoe kan een «reparatie» van dit onderdeel plaatsvinden zonder dat e.e.a. tot vertraging zal leiden?*

In het geval van een zittende vervoerder *zonder* concessie schrijft de wet namelijk geen overgang van productiemiddelen voor, zodat het amendement-Hofstra hier niets aan verandert. Voor een zittende vervoerder *met* concessie voor een decentrale lijn heeft het amendement-Hofstra geen effect omdat het amendement betrekking heeft op een eerste concessieaanbesteding. Dit betreft uitsluitend toekomstige situaties. Het amendement heeft dan effect voor de concessiehouder voor het hoofd-railnet, voorzover delen daarvan alsnog gedecentraliseerd worden. Overigens verplicht het voorgestelde artikel 43a, vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000 in dat geval de concessieverlener ten behoeve van de voormalige concessiehouder de betaling van de waarde van de rechten en verplichtingen, zoals vastgelegd in de concessie, zeker te stellen, zodat het ook in dat geval voor de zittende vervoerder geen grote financiële risico's met zich meebrengt. De prijsbepaling van productiemiddelen wordt in de concessie vastgelegd. Wijziging van het geamendeerde onderdeel van de Concessiewet vergt een regulier wetgevingstraject dat enige tijd nodig heeft en dus niet zonder vertraging mogelijk is.

Gevraagd wordt om nadere informatie ten aanzien van het achterstallig onderhoud van de basiskwaliteit, waarbij wordt bedoeld op het opknappen van de infrastructuur als op het opwaarderen daarvan alsmede op het innoveren van het geluidbeleid en de financiering daarvan boven het MIT.

Vorige kabinetten hebben extra geld in het spoor gestoken. In het Strategisch Akkoord is afgesproken dat dit kabinet extra geld beschikbaar stelt voor onderhoud en benutting. De komende kabinetsperiode wordt hieraan fysiek het meest mogelijke gedaan, zonder de treindienst daarbij te veel te verstoren als gevolg van onderhoudswerkzaamheden. In de loop van dit begrotingsjaar zal duidelijk worden in welke richting de door het kabinet beschikbaar gestelde middelen zullen worden gespenseerd. In de afgelopen jaren (1999–2001) heeft Railinfrabeheer vol ingezet op het versneld vervangen van Nefitspoor en het tijdig vervangen van de bovenbouw die aan het eind van zijn levenscyclus zit. Het aantal verstoringen van de infrastructuur zal in 2006 met 30 tot 35 procent ten opzichte

van 2000 zijn afgenomen. Ten aanzien van geluidhinder is ingezet op bronbeleid met het Innovatieprogramma Geluid. Hiermee kan de geluidhinder verminderd worden, zonder daarvoor dure geluidsschermen te hoeven bouwen.

Hoe waarborgt de wet de incentives om te komen tot een optimale samenwerking tussen de privaatrechtelijke infrabeheerder en de vervoerder?

De incentives voor de vervoerder en de infrabeheerder om optimaal samen te werken liggen op verschillende vlakken.

Ten eerste zijn de infrabeheerder en de vervoerders van nature aan elkaar gebonden. Een vervoerder kan niet zonder infrastructuur, de infrabeheerder is er ten behoeve van de vervoerders. Zij moeten afspraken maken over capaciteit, de kwaliteit van de infrastructuur en de hoogte van de gebruiksvergoeding in de toegangsovereenkomst. Daarvoor heeft de beheerder reeds, na overleg met de vervoerders, de netverklaring gepubliceerd waarin de diverse functies en procedures staan met betrekking tot infrastructuur, capaciteit en gebruiksvergoeding, dit overeenkomstig de Europese richtlijn 2001/14/EG.

Ten tweede zijn conform de gestandaardiseerde systematiek van de Europese richtlijn (gebruikersbijdrage en subsidiëring) financiële prikkels aanwezig, en via de concessies en overeenkomsten uit te bouwen, om verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorwegnet te verbeteren.

In de derde plaats adviseert de infrastructuurbeheerder bij de verlening van vervoersconcessies en adviseert vervoerders bij de verlening van de beheersconcessie.

In de vierde plaats zal de publieke toezichthouder, de NMa, onafhankelijk toezicht houden op de mate van eerlijkheid en transparantie van het proces waarin overeenkomsten gesloten worden.

Ten slotte werken partijen nu gezamenlijk aan de totstandkoming van de concessies.

Wordt nu in de wet voldoende gewaarborgd dat de minister verantwoordelijk is voor de basiskwaliteit van de infrastructuur, zodat een storingsvrij spoor voor de reiziger gewaarborgd is, en ook verantwoordelijk is voor de financiering van kleine infra? Waar en hoe wordt in de wet geregeld dat een dienstregeling met verschillende treinsoorten zeker wordt gesteld?

Even zo goed als de minister verantwoordelijk is voor de basiskwaliteit van het vervoer is hij dat voor de basiskwaliteit van de infrastructuur. In de artikelen 5, 6, 16, 17 en 18 van de voorgestelde Spoorwegwet wordt gewaarborgd dat de kwaliteit van de infrastructuur op voldoende niveau is en blijft. In dat verband wordt met name gewezen op artikel 5: «Onze Minister draagt zorg voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur.» en op artikel 17, eerste lid: «Aan de concessie worden in elk geval voorschriften verbonden, onder meer houdende prestatie-indicatoren, verbonden om te waarborgen dat: a. de infrastructuur in goede staat verkeert en geschikt is voor het verkeer of ander gebruik waarvoor zij bestemd is;». De infrastructuurbeheerder krijgt het recht en de plicht om binnen de kaders van de Spoorwegwet en de Europese richtlijn 2001/14/EG vervoerders een gebruiksvergoeding in rekening te brengen. De gebruiksvergoeding kan strekken ter dekking van méér dan louter de marginale kosten. De richtlijn ziet de gebruiksvergoeding als een manier om de vervoerders te laten meebetalen aan het oplossen van capaciteitsknelpunten. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld over de maatstaven en nadere regels over de hoogte van de gebruiksvergoeding. In de wet

zelf wordt niet geregeld dat een dienstregeling met verschillende treonsoorten wordt zeker gesteld. Krachtens de wet kunnen in de concessie voorschriften worden opgenomen ten aanzien van verschillende soorten treindiensten.

De vragen van de fractie van de VVD

Is het uitgangspunt van de Concessiewet de organisatie van de concurrentie om het spoor?

Concurrentie van personenvervoer op of om het hoofdrailnet is geen uitgangspunt. Zodra op basis van de nieuwe wet aan NS Reizigers een concessie wordt verleend, krijgt NS Reizigers een monopolie voor het personenvervoer op het hoofdrailnet. Voor het goederenvervoer is sprake van concurrentie op het spoor.

Verengt de aanpak, waarbij onderneming, personeel, materiaal en concessie aan elkaar worden geklonken, de concurrentie niet tot concurrentie van managementteams?

De regeling van overgang van productiemiddelen en personeel is noodzakelijk om een aanbesteding mogelijk te maken. Zonder zekerheid over productiemiddelen en personeel bij afloop van de concessie zullen de productiemiddelen binnen de concessieperiode afgeschreven moeten worden met als gevolg dat de concessieverlener een te hoge prijs betaalt of dat het berekenen van de bieding niet mogelijk is.

Een managementaanbesteding is een aanbesteding van het recht op exploitatie van het rijden van treinen in Nederland, waarbij deelnemende partijen geen managementteams zijn, maar nationaal en internationaal opererende bedrijven, zoals Connexxion, National Express, Virgin, CGEA/Connex. Het gaat dus geheel niet om concurrentie tussen managementteams.

In hoeverre vervult het centrum vernieuwing openbaar vervoer een functie bij de ondersteuning van decentrale overheden?

Het CVOV vervult nu reeds een ondersteuningsfunctie voor decentrale overheden bij de voorbereiding van aanbestedingen. Deze ondersteuning betreft zowel het spoorvervoer als het overige openbaar vervoer. Onlangs heeft het CVOV, in verband met haar betrokkenheid bij het regionaal spoorvervoer, een kenniscentrum opgericht voor light-rail.

Hoe is de tenderprocedure ten behoeve van de chipkaart inmiddels verlopen en welk niveau van kaartintegratie zal met deze aanpak bereikt worden?

Het initiatief voor de invoering van de chipkaart ligt bij de belangrijkste OV-bedrijven. Deze bedrijven hebben de aanbestedingsprocedure gestart, waaraan thans nog drie consortia deelnemen. Nadat deze deelnemers hun plannen hebben toegespitst op de Nederlandse specificaties, zal naar verwachting aan het eind van dit jaar de winnende aanbieder een test van het systeem kunnen voorbereiden. Deze test zal minimaal twee vervoer-technieken en twee OV-bedrijven omvatten en is voorzien aan het einde van 2003. Als de resultaten hiervan naar wens zijn, kan de invoering op grotere schaal plaatsvinden. Het uiteindelijke doel is te komen tot een systeem dat in het gehele openbaar vervoer in ons land kan worden gebruikt.

Hoe wordt het begrip «in goede staat» verder geoperationaliseerd?

Door middel van een algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 6 en een concessie op grond van artikel 17 van de Spoorwegwet wordt het begrip «in goede staat» verder geoperationaliseerd. Daarbij gaat het met name om beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid. Betrokken partijen zijn gezamenlijk begonnen hieraan inhoud te geven.

In de beheerconcessie worden kennelijk output-afspraken opgenomen. Is er ook sprake van outcome-afspraken waarbij nauwkeurig omschreven is welk niveau van betrouwbaarheid gegarandeerd moet worden?

Het systeem beoogt daar naartoe te groeien. Artikel 17 biedt de mogelijkheid om dit in de beheerconcessie voor te schrijven.

Ten aanzien van de vervoerder wordt gesproken over percentages punctualiteit. Geldt een dergelijke gekwantificeerde resultaatsverplichting ook voor de beheersorganisatie?

Artikel 17 van de Spoorwegwet schrijft voor om onder meer prestatie-indicatoren in de concessie op te nemen.

Hoe staat het met de benodigde inhaalslag aan het onderhoud van de infrastructuur en wanneer wordt het vereiste kwaliteitsniveau bereikt, onder meer door vervanging van versleten bovenleidingen?

De verwachting is dat het Nefitspoor de komende jaren zal zijn vervangen. Het onderhoudsprogramma bovenleidingen ligt op schema. Problemen met de bovenleiding zijn overigens in veel gevallen gelegen in externe factoren, waarvan aanrijdingen door wegverkeer de belangrijkste zijn.

Hoe gaat de aansturing van de uitvoeringsorganisatie(s) vanuit het ministerie in de overgangsfase georganiseerd worden? Waarom duurt het nog tot 1-1-2005 voordat de publieke taakuitoefening door Railinfrabeheer, Railned en Railverkeersleiding vervalt?

Blijkens het gestelde in de memorie van toelichting is enige extra mankracht nodig ter zake van de vergunningverlening, invulling van het capaciteitsbeleid en de registratie van de mate van punctualiteit van de treindienst. Wordt hiermee bedoeld op de naleving door de concessiehouder/vervoerder van zijn afspraken met de concessieverlener? Zo ja, dan doet de vraag zich voor of dit wel een passende taak is voor de beheersorganisatie. Overigens blijkt uit de passage niet of, afgezien van de uitvoering van additionele taken, de formatie toereikend is.

De vragensteller lijkt hier te wijzen op de memorie van toelichting, 27 482 nr. 3, bij het wetsvoorstel zoals dat luidde voor de vierde nota van wijziging waarin onder andere gesproken wordt over overgangsrecht. Nu gekozen is voor het handhaven van de huidige status blijft de bestaande sturingsrelatie in stand tot de concessie van kracht wordt. Met de overdracht van de aandelen van NS naar de Staat per 1 juli 2002 is de BV Railinfratrust, waarin het eigendom van de railinfrastructuur en de drie taakorganisaties Railverkeersleiding, Railinfrabeheer en Railned zijn ondergebracht, uitgeplaatst uit NS.

Stationsgebouwen behoren niet tot de spoorweginfrastructuur, liften, (rol)trappen, tunnels, perrongebouwen en overkappingen behoren daar wel toe. Wordt door deze verdeling van eigendom en verantwoordelijkheden de integrale aansturing van de locatie niet nodeloos bemoeilijkt?

Zo'n verdeling maakt een integrale aansturing inderdaad ingewikkeld.

Naar de verdeling van verantwoordelijkheid wordt momenteel onderzoek verricht.

In 1995 zijn afspraken gemaakt over de verdeling van de eigendom van gronden over NS Vastgoed en Railinfratrust. In Railinfratrust zijn ondergebracht alle terreinen die direct te maken hebben met de railinfrastructuur en de terreinen die nodig zijn voor de voorzieningen die reizigers nodig hebben voor in-, uit- en overstappen. De terreinen waarop voorzieningen liggen die vervoerders inkopen (zoals loketten) en commerciële voorzieningen (winkels, kantoren, etc) zijn in NS Vastgoed gebleven. Stationsgebouwen, waarin vaak commerciële voorzieningen overheersen, zijn ook in NS Vastgoed gebleven.

Met deze verdeling is onderscheid beoogd tussen de publieke taak (vervoeren van reizigers) en de commerciële taak. In de praktijk blijkt dat deze scheiding mogelijk niet optimaal is. In de herbezinningbrief d.d. 7 september 2001 is daarom aangegeven dat de rijksoverheid samen met NS en Railinfrabeheer de mogelijkheden onderzoekt om tot nieuwe afspraken te komen die de synergie tussen infrastructuur, stations, vervoerexploitatie en vastgoedexploitatie verbeteren. De Tweede Kamer heeft bij motie Dijsselbloem gevraagd om ondermeer de (on)mogelijkheden in kaart te brengen van een overdracht van de juridische eigendom van nu nog bij NS in handen zijnde stations alsmede vastgoed en daarover medio 2003 te rapporteren. De structuur van de wet wordt door mogelijke nieuwe afspraken niet aangetast en zal niet aangepast hoeven te worden.

Voor NSR is er (vooralsnog) geen redelijk alternatief. Hetzelfde geldt in versterkte mate voor de nieuwe Spoorwegbeheersorganisatie. Bij tekortschietende prestaties kan dus, afgezien van de inzet van een aantal lichtere instrumenten, alleen het management naar huis gestuurd worden. Ook hier is concessieverlening dus in hoge mate vergelijkbaar met vormen van contractmanagement en/of managementaanbesteding. Graag een reactie van de minister op dit punt.

De regering deelt niet de mening dat er geen alternatief voor NS Reizigers zou zijn. Integendeel alle voormalige Europese staatsbedrijven en een groeiend aantal private ondernemingen zijn voor de hand liggende kandidaten. Voor de infrastructuurbeheerder is het aantal alternatieven inderdaad beperkter. Maar als gevolg van de richtlijn 2001/14/EG ontstaan 15 infrastructuurbeheerders in Europa, die op termijn kandidaat zouden kunnen worden.

Wat is de betekenis voor de nieuwe Spoorwegwet van de CUI-bijlage¹ bij de gewijzigde COTIF²?

Het onderhavige wetsvoorstel beoogt geen wijziging te brengen in het nationale aansprakelijkheidsstelsel en in de verhouding tussen nationale en internationale regels. Uitgangspunt van zowel het nationale recht als van CUI is dat tussen de infrastructuurbeheerder en de vervoerder een contractuele verhouding bestaat, die mede voor de aansprakelijkheid over en weer van belang is. Ingevolge artikel 5 van het CUI-aanhangsel moet inzake het gebruik van spoorweginfrastructuur voor internationaal vervoer, tussen de beheerder van de infrastructuur en de vervoerder een overeenkomst worden gesloten. Aanleiding voor deze verdragsbepaling was artikel 10, vijfde lid, van richtlijn 91/440/EEG zoals gewijzigd door richtlijn 2001/12/EG, dat een vergelijkbare eis stelt voor de specifieke internationale vervoersdiensten die onder de richtlijn vallen. Het wetsvoorstel voor een nieuwe Spoorwegwet geeft uitvoering aan beide bepalingen door middel van artikel 27, tweede lid, aanhef en onder d: «Geen toegang tot hoofdspoorwegen heeft een spoorwegonderneming (...) indien het recht op die toegang niet rechtstreeks voortvloeit uit een

¹ Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur («contrat d'utilisation de l'infrastructure») in het internationale spoorwegverkeer.

² «Convention relative aux transports internationaux ferroviaires». De COTIF is gewijzigd door het Protocol van 3 juni 1999 inzake de herziening van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980 (Protocol 1999); Vilnius, 3 juni 1999 (Trb. 2000, 70 en Trb. 2002, 25; zie ook Kamerstukken 28 432, nrs. 386 en 1).

toegangsovereenkomst als bedoeld in artikel 59». Verder beperkt de CUI zich tot het geven van een regeling betreffende de wederzijdse aansprakelijkheid van de vervoerder en de beheerder over het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor het internationale vervoer. Dit aspect, te weten de onderlinge aansprakelijkheid, wordt niet geregeld op grond van de Spoorwegwet, maar wordt voor het nationale vervoer beheerst door regels van Boek 6 BW.

CUI bevat geen regels voor de aansprakelijkheid van de infrastructuurbeheerder jegens derden. Die verhouding wordt aan het nationale recht overgelaten, in het bijzonder aan de nationale bepalingen betreffende onrechtmatige daad. Het nationale recht, waarvan het wetsvoorstel uitgaat, en de regeling van CUI lopen met elkaar in de pas.

De vragen van de fractie van de PvdA

Wil de regering, mede in het licht van ontwikkelingen in de Europese regelgeving, nog eens reflecteren over de ratio van de opdeling van de NS in een infrabeheer- en een exploitatiebedrijf? Zo zij die weg wil blijven bewandelen, waarom worden het vastgoed en de stations daarbij dan niet (in hun geheel) tot de infrastructuur gerekend?

Wil de regering in haar beschouwingen omtrent de genoemde opdeling ook ingaan op het gebruik dat zij denkt te maken van de in de vierde nota van wijziging op de Spoorwegwet gememoreerde mogelijkheid van «herstel» van een holdingsstructuur waarin het infrastructuurbeheer en de exploitatie van het spoorwegnet weer meer bijeen zijn gebracht? Zou, zo vroegen deze leden zich af, een dergelijke structuur geen betere mogelijkheden bieden om infrastructuur en exploitatie in onderling verband te optimaliseren in de vorm van een «missie-gestuurde publieke onderneming», op basis van heldere afspraken over procedures en streefwaarden?

De NS is in 1995 opgedeeld in een infrabeheer- en een vervoersbedrijf. De scheiding tussen vervoer en infrastructuur duurt tot op heden voort en blijft met deze wetsvoorstellen bestaan.

In de wetsvoorstellen wordt geen principiële keuze gemaakt voor scheiding van vervoer en infrastructuur. Er zijn nu twee missie-gestuurde publieke vennootschappen die in kader- en toegangsovereenkomsten heldere afspraken maken om onder andere infrastructuur en exploitatie te optimaliseren. Er wordt wel een principiële keuze gemaakt om op dit moment geen reorganisatie in te zetten. De sector heeft nu behoefte aan stabiliteit en niet aan weer een reorganisatie. De benodigde tijd en energie moeten worden besteed aan de kerntaken: enerzijds de zorg voor een maximaal beschikbare en benutte infrastructuur, en anderzijds een efficiënt en betrouwbaar personenvervoer. In hoeverre deze ontwikkeling zich doorgezet zal hebben in 2015 is niet met zekerheid te zeggen. Het is inderdaad niet uit te sluiten, zoals vragensteller lijkt te suggereren, dat er een ontwikkeling terug naar nationale geïntegreerde monopolies op gang komt. De bewegingsvrijheid van Nederland in dezen is overigens beperkt. Deze wet biedt voldoende flexibiliteit om met deze ontwikkelingen mee te gaan, omdat alsdan een vervoersconcessie en een beheersconcessie aan het geïntegreerde bedrijf kunnen worden verleend (artikel 16 lid 4). De EU-richtlijnen noodzaken niet tot van vervoerders onafhankelijk vastgoedbeheer, en zij noodzaken slechts ten dele tot onafhankelijk beheer van stations (met name wat de toegang tot perrons betreft)¹. Bij de voorbereiding van de overeenkomst van 29 juni 1995 met NS over de zogenoemde verzelfstandiging is uitvoerig de positie van stations en vastgoed besproken. Deze discussie heeft uiteindelijk geleid tot de conclusie dat de perrons een essentieel onderdeel van de publieke infrastructuur zijn, tezamen met de rails, inclusief de daarbij behorende grond. Wat de stationsgebouwen betreft en de grond die niet voor

¹ Zie de verwijzing in de omschrijving van het begrip «spoorweginfrastructuur» in artikel 3 van richtlijn 91/440/EEG en in artikel 1, onder c, van de voorgestelde Spoorwegwet naar bijlage 1, onderdeel A, van Verordening (EEG) nr. 2598/70 van de Europese Commissie van 18 december 1970 (PbEG L 278).

infrastructuur benodigd was, is toen afgesproken dat deze in eigendom van NS zouden blijven, gezien de commerciële mogelijkheden en het belang daarvan voor de rentabiliteit van NS. Voor de stationsgebouwen is dit wel gekoppeld aan voorwaarden om de belangen van de reiziger veilig te stellen.

Wat zijn de benodigde proces- en prestatie-indicatoren en, met name, de gemaakte voortgang bij het toerekenen van oorzaken van verstoringen van de treinenloop en bij het normeren van het onderhoud? Daar waar in het wetsontwerp sprake is van prestatie-indicatoren bleef onduidelijk of er bedoeld wordt op wat, in VBTB-termen, «output» heet (geïsoleerd resultaat op intermediaire doelstellingen), dan wel op «outcome» (beoogd effect). Welke normen gelden er voor de te leveren prestaties van railinfrabeheer? Moeten we daar naar streefcijfers voor wat betreft de uitval, en welke sancties denkt de regering dan toe te passen bij overschrijding?

Bij de beheersconcessie moeten prestatie-indicatoren in de voorschriften worden opgenomen. Het gaat daarbij onder andere om output-afspraken die voor de vervoerder relevant zijn voor het gebruik. De taakorganisaties, de vervoerders en het ministerie werken momenteel samen aan de totstandkoming van de concessies. Zij hebben onder andere verkend om welke indicatoren het gaat. Als belangrijkste vijf zijn voorlopig geïdentificeerd: de bruto beschikbaarheid van de infrastructuur (geplande beschikbaarheid voor toedeling aan vervoerders), de netto beschikbaarheid (ook wel genoemd betrouwbaarheid, zijnde de gerealiseerde beschikbaarheid waarbij ongeplande storingen van de bruto beschikbaarheid zijn afgehaald), de kwaliteit van de schoonmaak van stations, de kwaliteit van de bijsturing en de kwaliteit van de calamiteitenafhandeling.

Het systeem zoals de wetgeving dat beoogt maakt het mogelijk naar outcome-afspraken met vervoerder en infrastructuurbeheerder te groeien. Zodra zij daar organisatorisch op ingericht zijn, zullen ook over de outcome afspraken gemaakt worden.

Sancties bij het niet nakomen van (onderdelen van) de concessie zijn in het bestuursrechtelijke instrumentarium van de Algemene wet bestuursrecht vastgelegd. Sancties bij het niet nakomen van de afspraken tussen vervoerder en infrastructuurbeheerder worden contractueel onderling vastgelegd; te denken is aan financiële sancties.

Hoe ziet de regering de rol van de klant in de vraagbepaling en kwaliteitsbeoordeling?

In principe heeft de klant op deze punten alleen met de vervoerder te maken.

Zowel in de Concessiewet als in de concessie zijn prikkels opgenomen voor de vervoerder om te luisteren naar de wens van de reiziger. In de wet is bijvoorbeeld de plicht opgenomen om over diverse onderwerpen advies te vragen aan consumentenorganisaties.

In de concessie zullen voorschriften worden opgenomen over zaken die voor de reiziger belangrijk zijn, bijvoorbeeld punctualiteit, zitplaatskans en tarieven. Voordat een concessie wordt verleend of gewijzigd, vraagt de concessieverlener advies aan consumentenorganisaties. Aan de concessie worden voorschriften verbonden ten aanzien van de onderwerpen waarover en de wijze waarop de concessiehouder de consumentenorganisaties informeert.

Kan de infrabeheerder, die nu verantwoordelijk is voor de capaciteits-toewijzing (onder toezicht van de NMa), de afhandlungsstrategie bij verstoringen niet delegeren aan een spoorwegbedrijf? Hoe denkt NS daarover? Biedt dit een oplossing voor de praktische problemen waar de vierde nota van wijziging op p. 20 nog aan refereert en waar de Raad van State op bladzijde 4 van zijn tweede rapport aandacht voor vraagt, wijzend op het geringe aantal partijen dat van het Nederlandse net gebruik maakt?

Voor de afhandlungsstrategie bij verstoringen is een onpartijdige infrastructuurbeheerder die in voldoende mate los staat van een vervoerder, met name van NS Reizigers, essentieel in verband met een transparante behandeling van goederenvervoerders, internationale, nationale en regionale vervoerders. Om praktische problemen bij de afhandlung van verstoringen zoveel mogelijk te beperken, hebben NS Reizigers en Railverkeersleiding eind 2001 goede afspraken gemaakt over de coördinatie en de communicatie. Dit laat onverlet dat bepaalde activiteiten op het spoor uit praktische overwegingen beter door een vervoerder verricht kunnen worden. Dit is niet per definitie NS Reizigers. Op een rangeerterrein ligt het bijvoorbeeld meer voor de hand dat een goederenvervoerder bepaalde activiteiten verricht.

Hoe kan een evenwichtsprijs ontstaan bij overdracht van bedrijfsmiddelen bij een monopsonie van de nieuwe concessiehouder? Zullen de investeringen bij de bestaande concessiehouder niet wegvallen als gevolg van het amendement-Hofstra op stuk 33, ingevolge waarvan een nieuwe concessiehouder op een gedecentraliseerde lijn niet gehouden is materieel van zijn voorganger over te nemen?

Regeling van overgang van productiemiddelen en personeel is noodzakelijk om een aanbesteding mogelijk te maken. Zonder zekerheid over productiemiddelen en personeel, bij afloop van de concessie, is het bepalen van de prijs van de concessie niet mogelijk. De prijsbepaling van productiemiddelen wordt daarom in de concessie vastgelegd en komt niet in de markt tot stand. Het amendement-Hofstra heeft geen effect voor de bestaande concessiehouder, omdat het amendement betrekking heeft op een eerste concessieaanbesteding van een decentrale lijn. Het amendement heeft effect voor de concessiehouder van het hoofdrailnet, voorzover delen daarvan alsnog gedecentraliseerd worden. De regering heeft niet het voornemen tot een dergelijke decentralisatie over te gaan. Overigens verplicht artikel 43a, vierde lid, in dat geval de concessieverlener ten behoeve van de voormalige concessiehouder de betaling van de waarde van de rechten en verplichtingen, zoals vastgelegd in de concessie, zeker te stellen. Ook in dat geval brengt de overdracht voor de zittende vervoerder geen grote financiële risico's met zich mee.

Zou, onder verwijzing naar het amendement-Dijsselbloem/Eurlings op stuk 31, de overgang op een nieuwe concessiehouder niet aanzienlijk vereenvoudigd worden door een beperking tot een managementaanbesteding? Tegen deze achtergrond wordt de regering gevraagd te reflecteren over het gebruik van het nieuwe artikelonderdeel 69b en de daarbij te hanteren modaliteiten.

Met artikel 69b wordt de ordening van over te dragen mensen en productiemiddelen vereenvoudigd en transparant gemaakt door die in één bedrijf (NS) te laten en het exploitatierecht aan een ander bedrijf te geven. Het productiebedrijf heeft dan integriteit en blijft bestaan, terwijl de concessie kan overgaan naar nieuwe moederbedrijven. Tevens wordt hierdoor het belang van de Staat in NS niet uitgehold. De concessieverlening wordt transparanter en eenvoudiger, en de

concessie makkelijker te waarderen. Dat betekent betere biedingen en lagere transactiekosten, omdat bijvoorbeeld in één keer het exploitatierecht op het productiebedrijf van NS voor het hoofdrailnet wordt gegund in plaats van dat ieder individueel contract, zoals lease constructies, computerlicenties, personeelscontracten en dergelijke over moeten gaan naar de nieuwe partij.

De opstellers van de onderhavige wetsvoorstellen lijken in de veronderstelling te leven dat het marktmechanisme de enige «echte» manier is om doelcongruentie en doeltreffendheid te bereiken. De bedrijfskundige literatuur leert evenwel anders. Voor bedrijfsvergelijking en toetsing van doelbereik is een veelheid van technieken, oplossingen en alternatieve transactiemechanismen beschikbaar, waarbij onder meer gedacht kan worden aan het transparant maken van interne besluitvormingsprocessen, een onafhankelijk toezicht op het balansbeheer en periodieke bedrijfsvergelijkende visitaties door onafhankelijke internationale deskundigen. Hoe wil het kabinet met dit gedachtegoed omgaan om de spoorwegen weer op een wat rechter spoor te brengen? Ook tussen instellingen bieden transactiemechanismen een veelheid van coördinatiemodaliteiten.

Het wetsvoorstel zet niet in op een marktmechanisme, maar creëert voor het eerst een monopolie voor een personenvervoerder op het hoofdrailnet.

Er is inderdaad naast het marktmechanisme een veelheid aan bruikbare transactiemechanismen beschikbaar. In het systeem van concessies kunnen (internationale) benchmarks en het transparant maken van interne processen gebruikt worden. Zo hebben bovendien zowel de beheerder als de vervoerder adviesmogelijkheden op elkaars concessies. De coördinatiemechanismen uit de aangehaalde literatuur (Institutionele economie) kunnen zowel binnen als tussen organisaties spelen. Met de wetsvoorstellen spelen de mechanismen – mutual adjustment, standardization of workprocesses, outputs skills and knowledge and norms of outputs – tussen vervoerder en infrastructuurbeheerder. Anders dan in het oorspronkelijk wetsvoorstel is conform de Europese richtlijn niet sprake van een gezagsverhouding maar een van gelijkwaardigheid. Slechts de «direct supervision» is voorbehouden aan de minister en Nederlandse Mededingingsautoriteit.

Waarom zou een ongedeelde NS geen integratie kunnen bereiken met andere vervoersmodaliteiten in de regio, of met collectief vraagafhankelijk vervoer?

De huidige en voorgestane situatie is dat NS is gesplitst in een infra- en vervoersbedrijf. Ook een ongedeeld NS zou integratie kunnen bereiken met andere vervoersmodaliteiten in de regio, maar dit is niet aan de orde.

Waarom wordt in de regio de coördinatie van vervoersmodaliteiten niet exclusief opgedragen aan de provincie, met delegatiemogelijkheden aan kaderwetgebieden en gemeenten, temeer daar het gehele openbaar vervoer als één markt wordt beschouwd?

De Concessiewet brengt het spoor onder bij de Wet personenvervoer. De systematiek van de Wet personenvervoer, waar voor deze vorm is gekozen, is dus voor de Concessiewet een gegeven.

De vragen van de fractie van GroenLinks

Wil de regering nog eens ten principale ingaan op de vraag of zij het eens is met het uitgangspunt dat de uitvoering van overheidstaken in principe publiekrechtelijk vormgegeven dient te worden en op welke principiële gronden zij meent te kunnen rechtvaardigen dat daar in de Spoorwegwet vanaf geweken moet worden?

De uitvoering van overheidstaken, zoals neergelegd in de Concessiewet en Spoorwegwet, is publiekrechtelijk vormgegeven. Het wetsvoorstel voor de Concessiewet bepaalt de publiekrechtelijke verhouding tussen concessieverlener en vervoerder. In het wetsvoorstel voor een nieuwe Spoorwegwet is dat gedaan ten aanzien van de infrastructuurbeheerder: zo bepaalt artikel 5 dat de Minister van Verkeer en Waterstaat zorgdraagt voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van hoofdspoorweginfrastructuur, bevatten de artikelen 16 tot en met 18 een publiekrechtelijke regeling voor de verlening en intrekking van een beheerconcessie met voorschriften, en voorziet het voorgestelde hoofdstuk 6 in publiekrechtelijke toezichts- en handhavinginstrumenten. Slechts de onderlinge verhouding tussen de infrastructuurbeheerder en de vervoerders is civielrechtelijk vormgegeven, maar ook die relatie wordt ingekaderd door publiekrechtelijke randvoorwaarden.

Goed spoorvervoer is van groot «publiek belang». Dat betekent niet dat de feitelijke uitvoering van dat belang geheel in handen zou moeten zijn van een overheidsorgaan. Het vervoeren van passagiers en goederen en het beheer van spoorwegen zijn beide naar hun aard bedrijfsmatige taken, die door bestaande vennootschappen goed moeten worden uitgevoerd, zoals die dat in het verleden ook deden. De publieke verantwoordelijkheid voor vervoer en infrastructuur betekent niet dat de feitelijke werkzaamheden ook door ambtenaren dienen plaats te vinden. De NS is geen overheidsdienst en is dat ook nooit geweest.

De figuur van de concessie is bij uitstek geschikt voor de situatie dat de overheid het wenselijk en belangrijk vindt dat, met inachtneming van een publiekrechtelijk kader, een activiteit wordt ondernomen, maar de feitelijke uitvoering wil overlaten aan één of meer ondernemingen. Zo'n situatie is hier naar de mening van de regering aan de orde, waar het gaat om het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Hetzelfde geldt voor het personenvervoer per spoor.

Wat heeft de minister bij een staats-NV in handen wat hij niet in handen heeft bij een ZBO?

Kan de minister zeggen waarom hij in een situatie waarin maatwerk gewenst is met een staats-NV beter dan met een ZBO kan afdwingen dat dit maatwerk wordt geleverd? Kan de regering alsnog met meerdere concrete voorbeelden en casuïstiek komen van gewenst beleid dat niet via een ZBO mogelijk is, en wel via een staats-NV? Betekent dit dat de politieke aansturing van een staats-NV in vergelijking met een ZBO naar de mening van de regering veel rechtstreekser en onmiddellijker is? Als dat zo is, zou het dan niet wenselijker en helderder zijn om analoog met Rijkswaterstaat te komen tot een soort agentschap Rijksspoorwegenstaat?

In de Nederlandse situatie, waarin NS en de railinfrastructuurbeheerder verreweg de belangrijkste actoren zijn, is het belangrijk dat de infrastructuurbeheerder en de vervoerders op basis van goede onderlinge afspraken intensief samenwerken.

Belangrijke overwegingen in de keuze voor de vormgeving van de infrastructuurbeheerder zijn het brengen van rust en herstel in de spoorsector en het versterken van de samenwerking tussen vervoerders en railinfrastructuurbeheerder. Dat is nodig om het publiek belang goed te

dienen. Bij de keuze voor een ZBO zouden nog eens jaren nodig zijn voor de vormgeving.

De juridische vormgeving kan op diverse manieren geschieden. De discussie rond het al dan niet instellen van een ZBO heeft laten zien dat er niet een eenduidig beste vorm is, wel dat er verschillende voorkeuren zijn. Echter evenmin als de keuze voor de juridische vorm van de vervoerder een principiële is, is die dat voor de infrastructuurbeheerder.

De concessie is een belangrijk instrument. Het verschil tussen aansturing van een ZBO en de concessierelatie met de railinfrastructuurbeheerder is de mate van gedetailleerdheid. De concessie grijpt aan op de overleg- en de informatieplicht, op het toezicht op de naleving van de concessie door de minister, op het toezicht op de veiligheid door de minister, op de last onder dwangsom en op de gehele of gedeeltelijke intrekking van de concessie, als ultimum remedium. Bij een ZBO is het aangrijpingspunt overlegplicht en informatieplicht, het geven van algemene aanwijzingen – dat is dus een groot verschil – benoeming en ontslag van bestuurders van het ZBO, aansturing via begroting en verantwoording van ZBO en wijzigen bij wet van taken van het ZBO.

De Europese richtlijn beoogt géén hiërarchische relatie, maar een samenwerkingsrelatie. Een horizontale relatie tussen beheerder en vervoerders met een onafhankelijk toezichthouder, biedt betere waarborgen om een dergelijke samenwerking te bereiken dan een gezagsrelatie, zoals bij een agentschap of ZBO het geval zou zijn. Het door de Europese richtlijn voorgeschreven onafhankelijk toezicht is met een ZBO niet goed geregeld. De voorgestelde toezichthouder NMa is eveneens een ZBO. Het is een zeer ongemakkelijke figuur als de ene ZBO de andere ZBO controleert, ook gezien de ministeriële verantwoordelijkheid.

De minister meldt in een brief aan de TK (d.d. 28 maart, 27 216 en 27 482, nr. 38) dat het eenvoudiger is om bijvoorbeeld additionele maatregelen ten aanzien van gevaarlijke stoffen via een concessiesystematiek door te voeren, dan via een ZBO. Kan de regering dat uitleggen? Geldt dat niet alleen als al bij voorbaat in de concessie is bepaald dat additionele maatregelen door de concessiehouder moeten worden geaccepteerd? Geldt dat ook als zo'n bepaling niet in de concessie is opgenomen? Waarom zou zo'n bepaling niet in de overeenkomst met een ZBO neer te leggen zijn?

De vraag zou zich kunnen voordoen of de beheerder wel het recht heeft om, naast de al geldende wetgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, jegens vervoerders aanvullende voorwaarden te stellen. In een ZBO-situatie, waarin de formele wet een vrij nauwkeurige afbakening bevat van de taken en bevoegdheden van de beheerder, leidt een dergelijke discussie eerder dan in een concessiesituatie tot de conclusie dat eerst de formele wet moet worden gewijzigd. Het wijzigen van een formele wet is tijdrovender dan het wijzigen van een concessie. Het is dus niet zo dat dit in een ZBO-situatie niet te realiseren zou zijn.

Wat bedoelt de minister met de opmerking dat de concessievoorwaarden op basis waarvan een staats-NV opereert «voortdurend gewijzigd kunnen worden», zoals zij tijdens de behandeling in de TK (Handelingen, TK 62, 4193) betoogde? Wat is de zin van een concessie als de inhoud daarvan «voortdurend gewijzigd kan worden»?

Indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven kan de concessie op relevante onderdelen worden aangepast. De wijzigingen kunnen plaatsvinden binnen de waarborgen die daartoe in een algemene maatregel van bestuur zullen worden geformuleerd. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld over het

verlenen of wijzigen van een concessie en over de aan een concessie te verbinden voorschriften (artikel 18, vijfde lid, voorstel Spoorwegwet).

*Kan de regering garanderen dat de gekozen privaatrechtelijke vormgeving voldoende overeenstemt met de Europese regelgeving?
In de Staatscourant van 17 maart wordt de kans niet denkbeeldig geacht dat Brussel de gekozen privaatrechtelijke vormgeving nietig zal verklaren.
Kan de regering daarop reageren?*

In het artikel in de Staatscourant wordt ten onrechte gesteld dat richtlijn 2001/14/EG een hiërarchische relatie voorschrijft tussen de capaciteitsverdelers en de vervoerders, en dat dus onderhandelingen en een privaatrechtelijke relatie niet toegestaan zouden zijn. De richtlijn bevat hierover geen voorschriften. Het artikel miskent dat de richtlijn de beheerder veeleer ziet als een dienstverlener, die capaciteit aan een spoorwegonderneming aanbiedt. De richtlijn beoogt juist géén hiërarchische relatie, maar een samenwerkingsrelatie¹. Wat de keuze betreft tussen een privaatrechtelijke of een publiekrechtelijke beheerder laat de richtlijn dat expliciet over aan de lidstaten². Vooruitlopend op de verplichte aanmelding van de wetsvoorstellen bij de Europese Commissie is in ambtelijk overleg meermalen door de Commissie meegedeeld dat de Spoorwegwet juist de beoogde vorm van de richtlijn heeft gevolgd.

Op welke wijze hebben andere Europese landen de scheiding tussen infrastructuur en vervoer hebben vormgegeven? Zijn er landen die voor een vergelijkbare privaatrechtelijke vorm hebben gekozen?

In alle Europese landen heeft een scheiding plaatsgevonden tussen vervoerder en capaciteitsverdelers/verkeersleiding. De juridische vormgeving verschilt echter van land tot land. De meeste lidstaten hebben voor een privaatrechtelijke vorm gekozen voor de verhouding infrastructuurbeheerder – vervoerder (o.a. Duitsland, Verenigd Koninkrijk). Voor (nog) geïntegreerde spoorwegbedrijven is er nog geen geformaliseerde verhouding tussen infrastructuurbeheerder en vervoerder. Er zijn geen lidstaten die hebben gekozen voor een publiekrechtelijke verhouding infrastructuurbeheerder – vervoerder. Uiteraard is een en ander ook afhankelijk van de systematiek van het nationale rechtssysteem. Dit zal duidelijker worden bij de verdere implementatie van de richtlijnen.

Wat is de betekenis van de Spoorwegwet voor de sociale veiligheid op stations? Uit een reportage in het weekblad De Groene Amsterdammer van 12 juni 2002 over de problemen op Station Lelylaan in Amsterdam blijkt dat onduidelijkheid over de verantwoordelijkheden tussen gemeente, vervoerder, politiek en stationbeheerder een belangrijke bijdrage levert aan het jarenlang voortduren van de problemen. Op welke manier draagt de inhoud van de beide wetten nu bij aan het bestrijden van dit probleem?

Is het zo dat het type problematiek van het station Lelylaan in Amsterdam onder het toekomstige regime van de Spoorwegwet effectiever aangepakt zal worden? Wie is verantwoordelijk voor de sociale veiligheid op de stations en wat gaat daar in concessies over geregeld worden?

In een aantal gevallen, zoals bij station Lelylaan, vervult het station andere functies naast het in- en uit laten stappen van treinreizigers. Zo fungeert station Lelylaan tevens als voetgangersbrug over een vierbaansweg en trambaan. Door het meervoudig gebruik van zo'n station is de verantwoordelijkheid niet eenduidig ergens neer te leggen. Ook de Spoorwegwet en Concessiewet leggen in dit soort situaties de verantwoordelijkheid voor de sociale veiligheid niet in één hand. De belangrijkste bepalingen in de Wet personenvervoer 2000 en de

¹ Zie met name de artikelen 20–26 van richtlijn 2001/14.

² Zie bijv. de artikelen 2, onder h, 19, eerste lid, en 30, derde lid, van richtlijn 2001/14/EG, artikel 10, vijfde lid, van richtlijn 91/440/EEG, en de toelichting bij de vierde nota van wijziging, Kamerstukken II 2001/02, 27 482, nr. 13, blz. 21–22.

Spoorwegwet die relevant zijn voor sociale veiligheid, zijn:

- aan een vervoerconcessie moeten in ieder geval voorschriften worden verbonden ten aanzien van het waarborgen van een verantwoorde mate van veiligheid ten behoeve van zowel de reizigers als het personeel binnen het openbaar vervoer;
- indien de veilige en adequate toegang van reizigers tot perrons en spoorvoertuigen in het gedrang komt of dreigt te komen, geeft de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de betrokken rechthebbende een bindende aanwijzing ter waarborging van die toegang;
- de Minister van Verkeer en Waterstaat kan de betrokken rechthebbende een bindende aanwijzing geven met betrekking tot fysieke voorzieningen ter bevordering van de sociale veiligheid op stations, zoals toegangssystemen en camera's

Wat ten aanzien van sociale veiligheid exact in de beheerconcessie zal worden vastgelegd is nog niet uitgekristalliseerd. De beheerconcessie zou voorschriften kunnen bevatten over cameratoezicht op stations en de normen voor schoonhouden.

Wat is de voortgang van de te decentraliseren en aan te besteden treindiensten? Hoever is het proces van de onafhankelijke audit naar de vraag of exploitatie van een stadsgewestelijk spoornetwerk naast het hoofdrailnet logistiek verantwoord is? Welke lijnen en treindiensten komen het eerst in aanmerking voor regionale aanbesteding? Wanneer verwacht de regering dat regionale aanbesteding conform de Concessiewet ook daadwerkelijk zal geschieden?

Van de 31 regionale treindiensten die oorspronkelijk deel uit maakten van de zogenoemde contractsector zijn er acht gedecentraliseerd: in Friesland (2), Gelderland (3) en Groningen (3). De drie diensten in Groningen zijn aanbesteed. Dat geldt overigens ook voor de treindienst Almelo–Mariënberg die geen deel heeft uitgemaakt van de contractsector, maar wel door Twente en Overijssel in 1998 is aanbesteed. Met de inwerking-treding van de Concessiewet komt er voor personenvervoer voor het hoofdrailnetvervoer geen concurrentie op of om het spoor. Intensivering van het stadsgewestelijk vervoer per trein zal in het kader van de concessie van het hoofdrailnet plaatsvinden. De regering is voornemens in de komende jaren vijftien andere treindiensten uit de contractsector te decentraliseren en zoveel mogelijk te laten aanbesteden. Dit zijn treindiensten op uitlopers en «losliggende delen» van het spoorwegnet. Het meest actueel zijn de voornemens tot decentralisatie en aanbesteding van de treindiensten Zutphen–Oldenzaal, Zutphen–Apeldoorn en Ede/Wageningen–Amersfoort. Daarnaast wordt de decentralisatie van de dienst Leeuwarden–Groningen voorbereid. Het is de bedoeling dat deze dienst voorlopig wordt gegund aan Noordned vanwege de sterke samenhang met de andere door Noordned geboden diensten. Zodra de lopende gunningen van Groningen en Friesland aan Noordned expireren, zal ook deze dienst in principe worden aanbesteed.

De decentrale overheden die betrokken zijn bij Regionet, zijn in april 2002 met NS en het ministerie van Verkeer en Waterstaat een proef gestart, waaronder een audit naar de mogelijkheid van afzonderlijke exploitatie van een stadsgewestelijk spoornetwerk naast het hoofdrailnetvervoer. Bij de proef is afgezien van het ervaring opdoen met het separaat aanvragen van spoorwegcapaciteit door de decentrale overheden. Het aanvragen van capaciteit blijft een taak van de vervoerder. De proef loopt tot eind 2004.

Artikel 61, lid 3 van de Wp 2000 biedt thans de mogelijkheid om aan gedeputeerde staten of aan het dagelijks bestuur van een regionaal openbaar lichaam of aan burgemeester en wethouders op basis van een aantal voorwaarden ontheffing te verlenen van de verplichting tot aanbesteden. Deze mogelijkheid biedt de Concessiewet echter niet als het gaat om het aanbesteden van regionale concessies met betrekking tot het personenvervoer per spoor. Dat oogt wetstechnisch bepaald niet consistent. Kan de regering haar argumentatie in dezen nog eens uiteenzetten? Wat gebeurt er als gedeputeerde staten of een openbaar lichaam of een college van B&W met een beroep op het belang van de reizigers niet tot openbare aanbesteding wenst over te gaan?

Voor het regionale personenvervoer per trein en het overige regionale vervoer bestaan parallelle regimes. Voor beide geldt in principe een aanbestedingsplicht (artikel 60a, eerste lid, respectievelijk artikelen 63 en 61, eerste lid), en voor beide bestaat de mogelijkheid om met toestemming van de overheid daarvan af te wijken (artikel 60a, tweede lid, respectievelijk artikel 61, tweede of derde lid). In die zin is sprake van wetstechnische consistentie. Die afwijkingmogelijkheid voor niet-spoorgebonden openbaar vervoer geldt tot 1 januari 2006; op dat moment kunnen de decentrale overheden geen concessie meer gunnen zonder voorafgaande aanbesteding.

Bij dit openbaar vervoer wordt al enige jaren gefaseerd naar deze volledige aanbestedingsplicht toegewerkt. Voor het treinvervoer is een dergelijke fasering niet nodig, omdat de minister overeenkomstig artikel 20, derde lid, bepaalt welke lijn op welk moment wordt gedecentraliseerd.

Hoe wordt voorkomen dat de Nederlandse Spoorwegen op de op termijn te decentraliseren regionale treindiensten haar slechtste materieel inzet, zodat de nieuwe concessiehouder opgezadeld wordt met de verplichting materieel over te nemen dat al bij voorbaat een adequate bedrijfsvoering en optimale dienstverlening voor de reizigers in de weg staat?

De Concessiewet zelf regelt niet de overdracht van productiemiddelen van een vervoerder die nog niet beschikt over een concessie. Een verplichte overdracht moet in de concessie worden vastgelegd. Momenteel heeft NS Reizigers contracten met de overheid, waarin over de overdracht van productiemiddelen niets is afgesproken. Decentralisatie op zich heeft dus geen effect op de inzet van productiemiddelen.

In hoeverre is de reikwijdte van de klachtenregeling, de consumentenbescherming en de consumenteninvloed versterkt, nu met de Concessiewet het drieluik van WP 2000 wordt afgerond? Is de concessiehouder in het kader van de Wp 2000 verplicht om de klachten en de afhandeling daarvan openbaar te maken en daarover jaarlijks te rapporteren aan de concessieverlener?

Met de artikelen 27 en 31 wordt het adviesrecht van de consumenten nog verder versterkt. Artikel 32 heeft de consumentenbescherming versterkt door de aan de concessie te verbinden voorschriften uit te breiden met punctualiteit, een procentuele beschikbaarheidsgarantie van zitplaatsen en het zowel op stations als in de trein aan reizigers geboden service-niveau.

Het wettelijke systeem schrijft niet voor dat klachten openbaar gemaakt worden. Over het rapporteren over klachten wordt gesproken in het Landelijk Overleg Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer op initiatief van de deelnemers.

Deelt de regering de mening om de wettelijke bepaling over verdragingschade in het BW aan te passen? Op welk moment en onder welke condities acht de regering de tijd rijp om de mogelijkheid te openen dat reizigers vervoerders aansprakelijk kunnen stellen voor aantoonbaar geleden schade? Is de regering voornemens om de aanbevelingen uit het rapport van prof. Nieuwenhuis over te nemen?

Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer is toegezegd dat er vóór het komende Kerstreces een notitie zal worden gepresenteerd waarin de diverse aspecten worden verkend. Die notitie zal nader ingaan op de materie en op het rapport van prof. Nieuwenhuis.

Welke inspanningen zijn van de regering te verwachten om een laagdrempelig reisinformatiesysteem ook daadwerkelijk naderbij te brengen?

Het landelijke en integrale systeem voor reisinformatie OVR9292 bestaat reeds bijna tien jaar. De reizigers kunnen dit gratis via internet en tegen een vergoeding telefonisch raadplegen. Het systeem functioneert reeds twee jaar zonder overheidssubsidie. Het wordt gefinancierd door de vervoerbedrijven en de opbrengsten van de aanvragen. De regering heeft niet de intentie om in deze situatie verandering te brengen.

Wat zijn de vorderingen met de chipkaart en wat gaat de regering doen om de invoering van deze kaart nu eindelijk in de praktijk te brengen?

Het initiatief voor de invoering van de chipkaart ligt momenteel bij de belangrijkste openbaar vervoerbedrijven. Deze bedrijven hebben de aanbestedingsprocedure in gang gezet, waaraan thans nog drie consortia deelnemen. Nadat deze deelnemers hun plannen hebben toegespitst op de Nederlandse specificaties, zal naar verwachting eind dit jaar de winnende aanbieder een test van het systeem kunnen voorbereiden. Deze test zal minimaal twee vervoertechnieken en twee openbaarvervoerbedrijven omvatten en is voorzien aan het einde van 2003. Als de resultaten hiervan naar wens zijn dan kan de invoering op grotere schaal plaatsvinden. De rol van de overheid ligt in het tot stand komen van de benodigde wet- of regelgeving. Het uiteindelijke doel is te komen tot een systeem dat in het gehele openbaar vervoer in het land kan worden gebruikt. De betrokken artikelen in het wetsvoorstel bieden de mogelijkheid om, mocht dat nodig blijken, zaken juridisch nader uit te werken. Openbaarvervoerconcessies moeten op grond van het voorgestelde artikel 32a van de Wet personenvervoer 2000 voorschiften tot regeling van de integratie van vervoerbewijzen bevatten.

De vragen van de fractie van D66

Is het denkbaar dat een concessie voor het hoofdrailnet wordt ingetrokken? Hoe zou in zo'n geval de continuïteit van het vervoer per spoor worden gegarandeerd? In art. 69c, 2b, staat dat er een beschrijving zal zijn van de maatregelen die er toe strekken dat de continuïteit van het betrokken personenvervoer wordt gewaarborgd. Betekent dit in de praktijk dat er een nieuwe exploitant komt, die weinig bewegingsvrijheid heeft als het gaat om personeel en materieel van het bestaande bedrijf? Zou het vooral gaan om de leiding van het bedrijf? Zo ja, is het dan niet praktischer als de minister de bevoegdheid zou hebben om in voorkomend geval de leiding van de exploitatie van de spoorwegen te vervangen?

De concessie kan worden ingetrokken. De continuïteit zal voor zo'n geval in de concessie geregeld moeten zijn. De meest algemene en interna-

tionaal gebruikelijke oplossing is dat de concessieverlener voor de benodigde overgangperiode het management overneemt om de continuïteit te waarborgen tot de nieuwe concessie en het zogenoemde step-in right zijn verleend.

Artikel 69c heeft betrekking op het herverlenen van de hoofd railnetconcessie, met name voor de in 2015 aflopende concessie. Het artikel beoogt zeker te stellen dat zorgvuldige afweging plaatsvindt en een procedure inclusief controle door de Tweede Kamer daaraan vooraf wordt doorlopen. Het is qua structuur vergelijkbaar met de procedure van artikel 29 van de Comptabiliteitswet aangaande het verrichten van privaatrechtelijke rechtshandelingen en het privaatrechtelijke beheer van het Rijk. Dus moet de afweging tussen aanbesteden, uit de hand gunnen of NS-concessie verlengen altijd expliciet en zorgvuldig gebeuren met een belangrijke rol voor de Tweede Kamer. Dit betekent op geen enkele manier iets voor de bewegingsvrijheid van de nieuwe concessiehouder. De bevoegdheid tot benoeming, ontslag of wijziging van de directie krijgt de Staat als aandeelhouder na de voorgenomen wijziging van boek 2 van het Burgerlijk Wetboek. Los van wettelijk structuur is er ook een beleidsmatige inhoud. Om tot een aanbesteding te besluiten moet aan drie voorwaarden zijn voldaan: er is een reële markt, dat wil zeggen er zijn meerdere aanbieders/potentiële bidders en een voldoende level playing field, de transactiekosten zijn verwaarloosbaar ten opzichte van het te behalen aanbestedingsvoordeel en de overdracht moet soepel kunnen gaan na concessieoverdracht. Tijdens de aanbesteding die minstens twee jaar duurt moeten personeel en management hun werk blijven doen en ook niet met hun aandacht bij de heraanbesteding zijn. Zijn deze voorwaarden niet geborgd dan is aanbesteding niet verstandig. De danmalige concessieverlener moet hier dus uitzicht op geven, opdat aanbesteding niet lichtvaardig kan gebeuren.

Hoe zou, moet of mag een geheel nieuwe concessiehouder, op grond van het wetsvoorstel, omgaan met het bestaande materieel en met de duizenden personeelsleden? Met andere woorden, is de tijdelijkheid van de concessie vooral een theoretisch model, of heeft het een reëler praktische betekenis, die een wezenlijke stimulans zal zijn voor een optimale bedrijfsvoering?

Een nieuwe concessiehouder heeft na overname van materieel en personeel de rechten van een bedrijf dat een ander bedrijf overneemt. Te denken valt aan het vervangen van verouderd materieel of verouderde systemen en ontslag bij disfunctioneren. Het risico dat de overheid een concessie laat beëindigen is een wettelijke dreiging die een directie zal willen voorkomen. Naast de imagoschade heeft dit financiële consequenties.

Kan een vervoerder de verantwoordelijkheid nemen voor een vertraging waaraan verschillende oorzaken in het spoorsysteem ten grondslag kunnen liggen? Is het niet realistischer om reizigers te laten weten dat een aankomsttijd nooit kan worden gegarandeerd, al doet het bedrijf het uiterste om zo goed mogelijk op tijd te rijden? Rust het overheidsbeleid niet op het intrekken van een concessie, het geven van boetes, het vastnagelen van verwachte prestaties, maar op het toezien op een optimale bedrijfsleiding, en het vervangen van die leiding als de prestaties onvoldoende zijn? Graag de opvatting van de minister hierover.

Het is nodig bij de vormgeving van concessies te zorgen dat de concessiepartijen verantwoordelijk worden gemaakt voor die zaken, waarvoor zij verantwoordelijkheid kunnen dragen. Aan Railverkeersleiding is opdracht gegeven een systeem te ontwikkelen dat het beter mogelijk maakt de oorzaak, veroorzaker en gevolg van verstoringen te registreren en te

monitoren, zodat elke partij in de sector kan worden gestuurd en aangesproken op haar bijdrage aan de totale performance. De concessiehouder wordt bestuurlijk aangestuurd met het volledige instrumentarium dat de overheid onder het bestuursrecht ter beschikking staat. Concessies kunnen periodiek worden aanbesteed. Individueel slecht functioneren van een directeur moet niet verward worden met het door middel van een concessie aansturen van het functioneren van een bedrijf. Het vervangen van de bedrijfsleiding is een arbeidsrechtelijk ingreep in het persoonlijk functioneren van een individu, waarop het vennootschapsrecht van boek 2 van het Burgerlijk Wetboek ziet.

De vragen van de fractie van SGP en Christenunie

Waarom is het de bedoeling om (kleine) aanpassingen in de infrastructuur door een vervoerder te laten betalen, terwijl die vervoerder ook al een gebruiksheffing betaalt?

Het is een misverstand dat de vervoerder buiten de gebruiksvergoeding om zou moeten meebetalen aan de infrastructuur. Ten aanzien van de financiering van kleine infrastructuur maakt de wetgeving het mogelijk dat aanpassing via de gebruiksvergoeding kan worden gefinancierd. Die bepaling vloeit rechtstreeks voort uit de EU-richtlijn 2001/14/EG. Hiermee is het mogelijk dat voor een capaciteitsgebrek van gespecificeerde infrastructuursegmenten tijdens periodes van overbelasting de gebruiksvergoeding wordt verhoogd om het capaciteitsgebrek op te lossen. Dit is een regulerende schaarsteheffing die kan worden ingezet voor oplossing van het capaciteitsprobleem.

Ligt het niet in de bedoeling door het verlenen van een private status aan de infrastructuur het publieke karakter van de railinfrastructuur zelf aan te tasten?

De uitvoering van overheidstaken, zoals neergelegd in de Concessiewet en Spoorwegwet, zijn publiekrechtelijk vormgegeven. Artikel 5 van de voorgestelde Spoorwegwet bepaalt dat de minister van Verkeer en Waterstaat zorgdraagt voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van hoofdspoorweginfrastructuur. Voorts bevatten de voorgestelde artikelen 16 tot en met 18 een publiekrechtelijke regeling voor de verlening en intrekking van een beheerconcessie met voorschriften, en voorziet het voorgestelde hoofdstuk 6 in publiekrechtelijke toezichts- en handhavingsinstrumenten. Slechts de onderlinge verhouding tussen de infrastructuurbeheerder en de vervoerders is civielrechtelijk vormgegeven, maar ook die relatie wordt ingekaderd door publiekrechtelijk gestelde randvoorwaarden.

Deelt de minister de zienswijze dat door op lange termijn zekerheid te bieden over kwantiteit en kwaliteit van de beschikbare railinfrastructuur, een potentiële concessiehouder (vervoerder) prestatieafspraken voor de lange termijn kan maken? Hoe wordt dit uitgewerkt? Lopen vervoerders die meedingen naar een concessie geen grote financiële risico's bij onduidelijkheid over de te verkrijgen capaciteit van railinfrastructuur?

De Staat kan, mag en zal in de vervoersconcessie geen eisen stellen aan de vervoerder die niet uitvoerbaar zijn als gevolg van het ontbreken van voldoende infrastructuur. Het mechanisme van capaciteitsverdeling is door de Europese richtlijn 2001/14/EG voorgeschreven en kent de mogelijkheid meerjarige capaciteitsrechten via kaderovereenkomsten af te spreken. Door de NS, de taakorganisaties en de Staat worden de concessies gezamenlijk voorbereid.

De vragen van de fractie van de OSF

Is de conceptuele variant overwogen waarbij concessies/concurrentie niet plaats heeft om het spoor of op het spoor, maar «op de trein zelf», d.w.z. dat de onderbouw van het rollende materieel alsmede tractie(personeel) tot de infrastructuur en dus tot de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid (ZBO) wordt gerekend? Zo nee, waarom niet?

De vragensteller heeft met deze variant mogelijk het oog op een situatie waarin de personenvervoerder krachtens de aan hem verleende vervoersconcessie uitsluitend zorgdraagt voor de benodigde conducteurs, en wellicht tevens voor het opstellen van de door hem gewenste dienstregeling, en dat alle overige werkzaamheden (beheer van de infrastructuur inclusief capaciteitsverdeling en verkeersleiding, alsmede levering van materieel en machinisten) worden verricht door een zelfstandig bestuursorgaan. Een dergelijke variant is niet overwogen. Die zou in twee opzichten in strijd zijn met de EU-richtlijnen 91/440/EEG en 2001/14/EG, die een scheiding voorschrijven tussen de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen (vervoerders). De instantie of onderneming die de infracapaciteit verdeelt en de hoogte van de gebruiksvergoeding vaststelt, mag zelf geen vervoer verrichten, en dat zou zij – uitgaande van het begrippenkader van de richtlijnen – wél doen wanneer zij het materieel en de machinisten zou leveren. Op grond van artikel 3 van de richtlijn 91/440/EEG moet de spoorwegonderneming voor de benodigde tractie zorgen.

Is er geen sprake van grote verstoringen door ontwikkelingen in het particulier autoverkeer, zoals plannen voor wegeaanleg, «Fortuynteruggave» wegenbelasting?

In hoeverre spelen deze invloeden inhoudelijk mee bij het verlenen van een concessie?

Zullen deze invloeden de aanbieders van vervoer per spoor niet «defensief» kunnen maken, en afremmen bij het investeren in de kwaliteit van hun voorzieningen?

Kortom is de o.v.-markt niet ernstig verstoord?

In het algemeen zal het prijsniveau invloed hebben op het mobiliteitsgedrag van reizigers. Overigens blijkt uit de bestaande modellen dat stijging van de treintarieven in het algemeen beperkte effecten heeft ten aanzien van de toename van de totale autokilometers. En ook dat ten aanzien van de treinkilometers het effect minder groot is voor abonneementhouders en spitsreizigers dan voor respectievelijk incidentele en dalreizigers. Het effect van dergelijke ontwikkelingen op onderdelen van de concessies, zoals aantallen reizigers, prijzen van treinkaartjes en dergelijke, moet in de concessie worden meegenomen. Een onderscheid kan daarbij gemaakt worden tussen autonome effecten, door de vervoerder te beïnvloeden effecten en effecten die voor iedereen gelden (bijv. BTW-verhoging). Het gaat bij dergelijke afspraken altijd over risico's en de mate waarin zij verdeeld worden over partijen.

In hoeverre zal het, vergeleken met de huidige situatie, eenvoudiger mogelijk worden om bepaalde lijnen, ook indien dit bestuurlijk als onwenselijk wordt gezien, uit de dienstregeling te schrappen, of van een minder frequent treinaanbod te voorzien?

Dit is afhankelijk van de inhoud van de concessie. Deze is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van het betrokken bestuur: bij de concessieverlening kan de betrokken overheid binnen daartoe gestelde financiële kaders ieder gewenst niveau van dienstverlening, voorzover uitvoerbaar, in de concessievoorschriften voorschrijven. Het voorstel voor

de Concessiewet geeft een juridische basis voor concessieverlening. Het voorstel bepaalt dat een concessieverlener voorschriften aan een concessie moet verbinden over wijzigingen in de dienstregeling. In de huidige situatie staat het NS Reizigers vrij voor het hoofdrailnet het gedeelte van de dienstregeling boven het afgesproken minimumniveau van bediening te schrappen. Voor de toekomst wordt dit in een concessie vastgelegd.

Is de kwaliteit van het regionaal vervoer en contractsector wel gegarandeerd, aangezien het mogelijk is dat voor sommige trajecten zich geen aanbieders of slechts aanbieders die niet aan de kwaliteitseisen kunnen voldoen, zullen melden?

Allereerst valt er te wijzen op de positieve ervaringen die tot nu toe met de aanbesteding van het regionale spoorvervoer zijn opgedaan. De situatie dat geen enkele aanbieder zich heeft gemeld, heeft zich nog niet voorgedaan. De praktijk heeft bovendien laten zien dat de kwaliteit van het openbaar vervoer is verbeterd of minimaal gelijk gebleven. De kwantiteit van de dienstverlening is in enkele gevallen aanmerkelijk uitgebreid. Het lijkt er dus op dat er voldoende aanbieders zijn op de markt voor regionaal spoorvervoer. Verder moet er op gewezen worden dat alle regionale spoorlijnen in meer of mindere mate worden gesubsidieerd. Mocht geen enkele aanbieder ingaan op een aanbesteding, dan heeft de betreffende overheid altijd de mogelijkheid om door middel van meer subsidie het aanbod aantrekkelijker te maken.

Is het de bedoeling dat de concessies ook de plicht tot het vervoer van fietsen, vouwfietsen en bagagekarren gaan bevatten? In hoeverre wordt over dit soort praktische vervoerszaken een goede afstemming tussen verschillende concessiehouders (op hoofd- en regionaal net) gegarandeerd?

Over het vervoer van (vouw)fietsen wordt gesproken tussen concessieverleners en vervoerders in het kader van het overleg in aanloop naar de inwerkingtreding van het wetsvoorstel Concessiewet. De concessie wordt voor advies aan de consumentenorganisaties voorgelegd. Diverse zaken zullen daarbij moeten worden afgewogen, zoals de beschikbare ruimte in de treinen en de kosten van dit vervoer. De resultaten van dit overleg moeten worden meegenomen in de algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 32, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000. Voor het vervoer van fietsen wordt de afstemming gegarandeerd via genoemde algemene maatregel van bestuur. Daarnaast moeten concessieverleners op grond van artikel 26 van deze wet overleg plegen met concessieverleners in aangrenzende gebieden en advies inwinnen bij consumentenorganisaties.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer