

Koninklijk besluit hoofdrailnet

18 juni 2004

Besluit van ..., houdende vaststelling van het hoofdrailnet, bedoeld in artikel 69b, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000 (Besluit hoofdrailnet)

Ontwerp 18 juni 2004

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van (datum en nummer);

Gelet op artikel 69b, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1

Het hoofdrailnet bestaat uit de binnenlandse openbaar vervoerdiensten voor het personenvervoer per trein over de spoorwegverbindingen die zijn aangegeven op het kaartbeeld in bijlage 1.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking op bij koninklijk besluit te bepalen datum.

Artikel 3

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit hoofdrailnet.

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit dat met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage,

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
mw. drs. M. H. Schultz van Haegen

Bijlage 1, bedoeld in artikel 1



Nota van toelichting

Artikel 69b van de Wet personenvervoer 2000 bepaalt dat de aanwijzing van de spoorvervoerdiensten die het hoofdrailnet vormen bij koninklijk besluit dient plaats te vinden. In artikel 1 van dit besluit vindt deze aanwijzing plaats. De bedoelde spoorwegverbindingen zijn visueel weergegeven in de kaartbijlage. Het besluit vormt de basis voor de aan N.V. Nederlandse Spoorwegen, hierna te noemen NS, te verlenen vervoerconcessie.

Het uitgangspunt van de Concessiewet personenvervoer per trein is dat een concessiehouder het recht heeft om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten op het betreffende netwerk. Dit vloeit mede voort uit artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000. Dit uitgangspunt is eerder uiteengezet in de memorie van toelichting bij de Concessiewet personenvervoer per trein (Kamerstukken II, 1999-2000, 27 216 nr. 3).

De omschrijving van het hoofdrailnet in dit besluit berust op het beleid ten aanzien van de opsplitsing van de vervoerdiensten op het Nederlandse spoorwegnet in hoofdrailnet en contractsectordiensten, zoals die na de verzelfstandiging van NS heeft plaatsgevonden. Deze opsplitsing is uitvoerig beschreven in de nota "De derde eeuw spoor" (Kamerstukken II 1998-1999, 26 464, nr. 1). In het Overgangscontract II met NSR was in de bijlage ook het hoofdrailnet gedefinieerd. Het verschil ten opzichte van de beschrijving zoals die tot nu toe werd gehanteerd, betreft de toevoeging van de treindiensten Lelystad – Amsterdam, Enkhuizen – Amsterdam, Utrecht - Rhenen en Utrecht - Baarn. Deze treindiensten worden na aanvang van de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet niet meer gereden op een afzonderlijke, kortlopende concessie, zoals dat wel het geval is bij de contractsectordiensten. De vier diensten beschikken in aanzienlijke mate over samenloop en samenhang met de overige hoofdrailnetdiensten rond de stadsgewesten.

Voor de volledigheid zij erop gewezen, dat kortsluitingen zoals de Hemboog ook deel uitmaken van de spoorwegverbindingen van het hoofdrailnet.

Het Besluit hoofdrailnet brengt geen administratieve lasten voor ondernemingen met zich mee. De financiële aspecten van het vervoer over het hoofdrailnet komen aan de orde in het kader van de vervoerconcessie.

Over het ontwerp voor dit koninklijk besluit is overleg gevoerd met de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat. Deze overlegorganen hebben geen wijzigingen voorgesteld.

Op 18 juni 2004 is het ontwerp voor dit koninklijk besluit met toepassing van artikel 69b, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 zoals gewijzigd bij de Concessiewet personenvervoer per trein, aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal overgelegd.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

mw. drs. M. H. Schultz van Haegen