

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
12 mei 2004	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/u.04.0991	04/26/VW
Onderwerp	
Contractsectorlijnen	

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u de antwoorden op de door de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat gestelde vragen over contractsectorlijnen.

1. Welke uitgangspunten en criteria hanteert u ten aanzien van de decentralisatie van de spoorlijnen?
1. De contractsector is een aantal jaar na de verzelfstandiging van de N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS) in 1995 tot stand gekomen. Bij de verzelfstandiging van NS is besloten om de generieke exploitatiebijdrage van de Rijksoverheid aan NS voor het vervoer af te bouwen tot € 0 in het jaar 2000. In 1997 heeft NS aangegeven dat zij daardoor een aantal treindiensten niet meer rendabel kon exploiteren en dat zij diensten wilden afstoten. In 1998 heeft de Rijksoverheid besloten om contracten te sluiten met NS voor het rijden van deze treindiensten en hen een vergoeding te geven voor het vervoer op deze diensten. Dit zijn de contractsectordiensten.

Deze privaatrechtelijke contracten hebben in beginsel een looptijd van 1 jaar, worden jaarlijks stilzwijgend verlengd en kennen een wederzijdse opzegtermijn van 1 jaar, uiterlijk 12 maanden voor ingang van de nieuwe dienstregeling (december).

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

De contractering door het Rijk van deze treindiensten is altijd bedoeld geweest als een tijdelijke situatie. Verkeer en Waterstaat heeft in de Derde Eeuw Spoor (1999) aangegeven deze diensten te willen decentraliseren.<sup>1</sup> Dit proces zou eind 2003 afgerond zijn.

Eind 2003 heeft NS aan Verkeer en Waterstaat gemeld dat NS ondanks de overheidsbijdrage verlies blijft maken op de contractsectordiensten en dat NS deze diensten, nu de tijdelijke situatie langer duurt dan gepland, niet meer onder de bestaande voorwaarden kan blijven uitvoeren. NS en Verkeer en Waterstaat hebben daarom besloten voor alle contractsectordiensten gezamenlijk in kaart te brengen wat de financiële en vervoerkundige gegevens zijn. Op basis van deze gegevens zullen NS en Verkeer en Waterstaat bezien welke mogelijkheden er zijn om de resultaten van de diensten te verbeteren en welke consequenties dit heeft voor de contractvoorwaarden. Het onderzoek zal naar verwachting eind mei 2004 zijn afgerond. De uitkomst van dit proces moet een voor beide partijen acceptabele oplossing zijn.

Daarnaast is Verkeer en Waterstaat sinds eind 2003 ook samen met de decentrale overheden de feiten en cijfers in kaart aan het brengen in relatie tot de mogelijke decentralisatie van de contractsectordiensten. Op basis van de financiële en vervoerkundige gegevens zullen de betrokken decentrale overheden een afweging maken en aangeven of ze de verantwoordelijkheid over de contractsectordienst gedecentraliseerd willen krijgen. In dit proces wordt nadrukkelijk de potentie van de treindienst in relatie tot andere OV-modaliteiten (intermodaal) en de (toekomstige) ruimtelijke ordening meegenomen. Uiteindelijk neem ik een besluit over het decentraliseren van de afzonderlijke contractsectordiensten.

De feiten en cijfers uit het proces met NS enerzijds en het proces met de decentrale overheden anderzijds zijn voor mij input om te besluiten over de toekomst van de contractsectordiensten, zowel in het decentralisatieproces als in de concessieverlening aan NS voor deze diensten.

Zoals gezegd ben ik mij, op basis van de vervoerkundige- en financiële gegevens, een beeld aan het vormen. Oordeelsvorming en besluitvorming over de toekomst van de contractsectordiensten zijn nu nog niet aan de orde en is mede afhankelijk van de uitkomsten van de hierboven geschetste processen met NS en de decentrale overheden.

In de oordeelsvorming en besluitvorming zal het uitgangspunt een goed regionaal ov-product zijn dat past binnen de beleidsmatige- en financiële kaders en dat aansluit op de karakteristieken van de vervoersvraag. Ook het goederenvervoer per spoor zal bij de afweging over de toekomst van de contractsectordiensten worden meegewogen.

---

<sup>1</sup> Van de oorspronkelijke lijst contractsectordiensten, zijn er nu nog 14 over die in aanmerking komen voor decentralisatie

2. Kunt u aangeven wat de stand van zaken is rond de decentralisatie van de contract-sectorlijnen? Kunt u een overzicht geven van de lijnen die reeds zijn gedecentraliseerd en de lijnen die nog op de nominatie staan?
  
2. Sinds eind 2003 ben ik in gesprek met de betrokken decentrale overheden over de volgende 14 contractsectordiensten die in aanmerking komen voor decentralisatie:
  - Tiel-Arnhem
  - Leeuwarden-Groningen
  - Rotterdam CS- Hoek van Holland
  - Gouda-Alphen
  - Geldermalsen-Dordrecht
  - Roermond-Nijmegen
  - Maastricht-Kerkrade
  - Zwolle-Emmen
  - Zwolle-Kampen
  - Zwolle-Almelo
  - Hoorn-Uitgeest
  - Alkmaar-Den Helder
  - Haarlem-Uitgeest
  - Zandvoort-Haarlem

Over de volgende contractsectordiensten heb ik afspraken gemaakt over de decentralisatie:

- Zutphen-Apeldoorn (2004)
- Amersfoort-Ede/Wageningen (2005)
- Hofpleinlijn (2006)
- Zoetermeerlijn (2006)

De volgende contractsectordiensten zijn reeds gedecentraliseerd:

- Leeuwarden-Harlingen
- Leeuwarden-Stavoren
- Winterswijk-Doetinchem
- Winterswijk-Zutphen
- Arnhem-Doetinchem
- Groningen-Roodeschool
- Groningen-Delfzijl
- Groningen-Nieuweschans

Vier diensten worden opgenomen in het Hoofdrailnet, te weten:

- Utrecht-Baarn
- Utrecht-Rhenen
- Lelystad-Almere-Weesp
- Zaandam-Hoorn-Enkhuizen

3. Kunt u per lijn aangeven wanneer decentralisatie definitief moet hebben plaats gevonden?
3. In de nota Derde Eeuw Spoor (1999) is een planning opgenomen, die uitging van decentralisatie uiterlijk december 2003. Die termijn is voor de 14 overgebleven contractsectordiensten niet gehaald.

Ik heb alle betrokken decentrale overheden najaar 2003 uitgenodigd om met mij in gesprek te gaan over de nog voor decentralisatie in aanmerking komende contractsectordiensten. Gezamenlijk zijn wij een proces gestart dat op basis van een analyse van de vervoerkundige en financiële cijfers (inclusief de kosten voor het beheer en instandhouding van de infrastructuur), moet leiden tot een afweging van de betrokken decentrale overheden over de overname van de verantwoordelijkheid van de treindiensten.

Ik heb de decentrale overheden gevraagd mij in juli 2004 helderheid te verschaffen over hun mogelijke wens tot decentralisatie in de regio. Mede op basis daarvan zal ik mij in de zomer van 2004 een oordeel vormen over deze diensten. Vervolgens is besluitvorming aan de orde.

Mocht het tot decentralisatie van afzonderlijke contractsectordiensten komen, dan is er uiteraard tijd nodig om aanbestedingen voor te bereiden, uit te voeren en tot de keuze van een (nieuwe) vervoerder onder decentrale verantwoordelijkheid te komen. Ik hecht waarde aan een snelle besluitvorming, maar realiseer mij dat een verantwoorde afweging en keuze tijd vraagt. Evenals de voorbereiding en uitwerking van decentrale aanbestedingen tijd vragen.

4. Wat zijn de financiële en andere randvoorwaarden waaronder decentralisatie plaatsvindt?
4. Zie mijn antwoorden op vraag 1 en 2.
5. Overweegt u om bepaalde eisen en voorschriften over rollend materieel uit de Spoorwegwet te schrappen om zo een betere decentrale exploitatie mogelijk te maken?
5. Nee. Op dit moment ben ik niet voornemens om wijzigingen aan te brengen in de bepalingen over rollend materieel in de nieuwe Spoorweg- en Concessiewet. De nieuwe Spoorweg- en Concessiewet worden in 2006 geëvalueerd.

6. Wat gebeurt er met de lijnen waarover nog geen overeenstemming bereikt kan worden bereikt? Worden deze dan alsnog opgenomen in het Hoofdrailnet?
6. Zie mijn antwoorden op vraag 1 en 2.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs