

Vergaderjaar 2013–2014

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 547

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 september 2013

Op 8 juli 2013 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu mij verzocht om een reactie te geven op een brief van de Vlaams-Nederlandse werkgroep Grensverkeer van het Algemeen-Nederlands Verbond (ANV) dd. 2 juli 2013.

In deze brief pleit het ANV voor een goede kwaliteit van het grensoverschrijdend openbaar busvervoer. In zijn algemeenheid ondersteun ik dat pleidooi van harte. Maar de bevoegdheid om dit te realiseren ligt bij de decentrale overheden die de daartoe concessies verlenen. Voorts zijn er geen belemmeringen in de wetgeving voor hetgeen het ANV wil.

Hieronder ga ik kort in op de vijf maatregelen die volgens het ANV moeten leiden tot een kwaliteitsverhoging van grensoverschrijdend vervoer.

De eerste maatregel van het ANV betreft het tijdig aan de burens kenbaar maken van en overleggen over voornemens voor nieuw beleid dat het grensvervoer beïnvloedt. Deze aanbeveling is al voorgeschreven in de wet Personenvervoer 2000: concessieverleners moeten het openbaar vervoer tussen aangrenzende concessie-gebieden met elkaar afstemmen. Deze afstemming moet plaatsvinden voordat een concessie wordt verleend of gewijzigd. Mijns inziens behoort overleg met buitenlandse concessieverleners of vervoerders hier ook toe. Voor busdiensten die zich uitstrekken over de landsgrens dient overigens een vergunning internationaal geregeld vervoer te worden aangevraagd bij de vergunningverlenende instanties, conform de Europese verordening (EU) nr. 1073/2009. Voor afgifte daarvan is instemming nodig van de bevoegde instanties, waaronder de decentrale overheden. Gezien deze bepalingen lijkt me de 5^{de} maatregel die is voorgesteld door het ANV om in ieder grensgebied een onafhankelijke gezaghebbende adviseur aan te stellen die waar nodig actoren met elkaar verbindt niet aan de orde.

Het ANV suggereert om extra eisen te stellen in de aanbesteding om daarmee het grensoverschrijdend openbaar vervoer te stimuleren (tweede maatregel). Het gaat hierbij niet alleen om het opnemen van aanvullende bepalingen bij de aanbesteding over vergroting van het aanbod, betere aansluitingen en meer samenwerking aan weerszijden van de grens. Ook andere bepalingen worden voorgesteld, zoals verrekening van de kosten en baten tussen vervoerders van een grensoverschrijdende dienst, samenhang in de subsidieregeling voor grensoverschrijdende trajecten en in tarieven en kortingen, inclusief het gebruik van digitale tariefkaarten. Zoals al is aangegeven vallen al die zaken onder de bevoegdheid van de decentrale overheden. Dat geldt ook voor de besluitvorming over de vereiste kwaliteit.

Overigens is de hierboven genoemde EU-verordening gericht op een liberalisering van het grensvervoer (zie art. 25 lid 1) wat betreft de vergunningverlening en procedures. Daarbij past overleg gericht op samenwerking beter dan het stellen van meer eisen, zoals het ANV voorstelt.

De derde maatregel die het ANV voorstelt vraagt om gerichte EU-steun voor «interne markt vriendelijke» vervoerinitiatieven, bijvoorbeeld in de steunprogramma's en de TRENT-programma's. Het ANV suggereert om bij de beslissing tot steunverlening aan projecten stelselmatig te toetsen of deze de specifieke noden van grensoverschrijdend vervoer ten goede komen. Het ANV stelt tevens voor om, als met Europese steun infrastructuur of spoorprojecten worden aangelegd, hier als eis aan te verbinden de grenstoeslag voor grensoverschrijdend spoorvervoer af te schaffen. De verdeling van EU-geld valt onder de invloedssfeer van de Europese Unie. De brief is dan ook terecht ook naar de Europese Raad gestuurd.

Op dit moment wordt de Vlaamse vervoerder De Lijn als extern verzelfstandigd agentschap van publiek recht gecompenseerd via de begroting van het Vlaamse Gewest, ongeacht of het gaat om grensoverschrijdend vervoer of niet-grensoverschrijdend vervoer. In die zin lijkt het moeilijk om de subsidieregeling te harmoniseren.

De vierde suggestie betreft het verzoek om zeer snel overleg te starten over compatibiliteit en complementariteit van de aan weerszijden van de grens ontwikkelde digitale tariefkaarten. Binnen Nederland is sprake van regionale tariefverantwoordelijkheid, waarvoor het kader is gegeven in de Wet Personenvervoer. Deze regionale tariefvrijheid maakt het mogelijk voor de concessieverleners (de decentrale overheden) om maatwerk te bieden aan de reiziger en om in te kunnen spelen op de lokale/regionale behoefte van de reiziger. Het is technisch mogelijk om tot (meer) compatibiliteit en complementariteit van de aan weerszijden van de grens ontwikkelde tariefsystemen te komen. De decentrale overheden kunnen dus, vanuit hun verantwoordelijkheid hiervoor, complementariteit en compatibiliteit van aan weerszijden van de grens ontwikkelde digitale tariefkaarten organiseren. Ik heb begrepen dat in de Euregio Maas Rijn op dit moment onderzoek wordt gedaan om te kijken hoe, aan weerszijden van de grens opererende systemen te koppelen zijn. Een ontwikkeling waar ik uiteraard positief tegenover sta.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld