

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3215

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de langeafstandsbus en de verdere mogelijkheden in Nederland* (ingezonden 11 augustus 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen, 31 augustus 2015)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Prijzige Franse trein krijgt concurrentie van autobus»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat particulier, ongesubsidieerd openbaar vervoer per bus over lange afstanden, zoals nu op basis van EG-Verordening 1073/2009² al plaatsvindt van Nederland naar bestemmingen in Frankrijk, Duitsland, Tsjechië en andere landen in Europa, een goede ontwikkeling is voor het bevorderen van grensoverschrijdend verkeer en toerisme? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Ja, indien ik in uw vraag particulier, ongesubsidieerd «openbaar vervoer» interpreteer als internationaal «geregeld vervoer», dan deel ik uw mening dat dit vervoer naar het buitenland positief bijdraagt aan de bevordering van grensoverschrijdend verkeer en toerisme.

Ik zal deze opmerking hier toelichten. De Europese Verordening (EG) nr. 1073/2009 maakt geen onderscheid in particulier of openbaar vervoer. Voor het internationale busvervoer wordt onderscheid gemaakt tussen «geregeld vervoer», «bijzondere vormen van geregeld vervoer», «ongeregeld vervoer» en «vervoer voor eigen rekening». «Geregeld vervoer» is vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg,

¹ Het Financieele Dagblad, 10 augustus 2015

² Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobUSDiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006, EU PB L 300/88, 14.11.2009

waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of afgezet. Daarmee komt dit begrip het dichtst in de buurt van «openbaar vervoer» zoals gedefinieerd in de Wet personenvervoer 2000 ook al is daarvoor een dienstregeling vereist.

Vraag 3

Wat zijn de mogelijkheden in Nederland voor het rijden van binnenlandse lange afstanden met een autobus naar voorbeeld Frankrijk en zijn er juridische belemmeringen die dergelijke initiatieven verhinderen? Kunt uw antwoord toelichten?

Antwoord 3

Volgens de EU-regelgeving mag een busvervoerder van een internationale lijn passagiers laten in en -uitstappen in Nederland. Dat is toegestaan volgens de EU, ook al is het openbaar vervoer in de gebieden tussen deze haltes vergund aan een of meer andere vervoerders via een of meer concessies in het kader van de Wet personenvervoer 2000. Elke busvervoerder kan een aanvraag indienen bij de bevoegde autoriteit KIWA Register B.V. Een vergunning hiervoor kan alleen aan de kant van de markt worden geweigerd indien het hoofddoel van het vervoer niet is om passagiers tussen haltes in verschillende lidstaten te vervoeren, of indien de voorgenomen buslijndienst de levensvatbaarheid van vergelijkbaar al bestaand openbaar vervoer op dezelfde routes of verbindingen in het gedrang brengt. In Nederland is tot nu toe nog geen aanvraag voor een vergunning internationaal geregeld vervoer geweigerd.

Vraag 4

Deelt u de mening dat goedkoop reizen met langeafstandsbussen een impuls kan geven aan de economie en meer mogelijkheden biedt aan mensen om te reizen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Ja, ik deel uw mening dat goedkoop reizen met langeafstandsbussen een impuls kan geven aan de economie en meer mogelijkheden biedt aan mensen om te reizen. Als we ongeregeld vervoer zoals de zon- en sneeuwvakantiereizen en dergelijke buiten beschouwing laten, is lange afstandsvervoer binnen Nederland te onderscheiden in «openbaar» vervoer of «besloten» vervoer of «geregeld» vervoer als onderdeel van een internationale reis. In de eerste twee gevallen zal genoemde impuls uitgaan naar Nederlandse steden; in het derde geval gaat het ook om de gevolgen voor het buitenland.

Vraag 5

Deelt u de mening dat het vrijgeven van de markt voor lange afstanden met de autobus de mobiliteit kan verhogen en een impuls kan geven aan de economie? Zo nee, waarom niet en waarom doen veel andere landen – waaronder Groot-Brittannië, Duitsland en nu ook Frankrijk – dit wel?

Antwoord 5

De markt voor binnenlands openbaar vervoer is in Nederland voorbehouden aan de provincies en metropoolregio's die concessies verlenen, ook als het om lange afstanden gaat. Op dit vervoer is de concessiesystematiek van de Wet personenvervoer 2000 van toepassing. Overschrijding van concessiegebieden vergt een concessiebesluit van alle betrokken concessieverleners. Volgens de Wet personenvervoer 2000 is het mogelijk een ontheffing te verkrijgen van het verbod om zonder concessie openbaar busvervoer te verrichten. Dit is geregeld in artikel 29 van de Wet personenvervoer 2000 om nichemarkten mogelijk te maken, zoals bijvoorbeeld lange afstandvervoer met een openbaar karakter.

Lange afstand busvervoer binnen Nederland zonder dienstregeling (besloten busvervoer in termen van de Wet personenvervoer 2000) valt net als internationaal geregeld vervoer onder de Europese verordening. Daarmee moet het aan dezelfde eisen voldoen als het lange afstandvervoer in de lidstaten van de Europese Unie. Deze markt is in Nederland net zo vrij als in de andere lidstaten van de Europese Unie.

Vraag 6

Deelt u de mening dat we in Nederland ons voordeel kunnen doen met ervaringen opgedaan in andere EU-landen? Zo ja, bent u bereid onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor een verdergaande vrijgave van het langeafstandsbusvervoer in Nederland? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Algemeen gesproken deel ik uw mening dat we in Nederland ons voordeel kunnen doen met ervaringen die zijn opgedaan in andere EU-landen. In dit geval gaat dit minder op.

De situatie wat betreft busvervoer is in bijvoorbeeld Duitsland en Frankrijk tot voor kort anders geweest dan in Nederland. In Duitsland en Frankrijk was het busondernemen tot 2013 wettelijk verboden om verbindingen aan te bieden op afstanden waar ook een treinverbinding bestaat. Inmiddels is de Duitse en Franse wetgeving op dit punt versoepeld als gevolg van de invoering van de EU-verordening 1073/2009. De concurrentiebescherming voor het spoor is komen te vervallen.

Het enige verschil met de Nederlandse situatie nu is dat deze landen strikte criteria hebben vastgesteld voor de vergunningverlening van binnenlands lange afstandsvervoer ter bescherming van het openbaar vervoer.

In Frankrijk is de nationale wetgeving gewijzigd om een alternatief te kunnen bieden voor de TGV. Ter voorkoming van concurrentie met regionale treinen zijn busreizen korter dan honderd kilometer niet opengesteld.

In Duitsland is in de nationale wetgeving een onderscheid gemaakt tussen lange afstandsvervoer en korte afstandsvervoer. Het openbaar vervoer wordt tegen lange afstandsvervoer beschermd door de bepaling dat de afstand tussen twee stopplaatsen van een lange afstandbuslijn meer dan 50 km moet bedragen of er geen spoorvervoer tussen twee halteplaatsen is met een reistijd van minder dan een uur.

In Nederland zijn dergelijke criteria niet in de nationale wetgeving ingevoerd en zijn er dus geen juridische drempels om lange afstandbussen in te zetten. Wel vergt het inzet van de ondernemers om een concessie of een ontheffing hiervan te verkrijgen, dan wel vervoer zonder dienstregeling te exploiteren al dan niet als onderdeel van een internationale buslijn dienst. Dat dit type vervoer in Nederland niet echt van de grond is gekomen, vergeleken met Duitsland en Frankrijk, kan te maken hebben met de geringe oppervlakte van Nederland en de dichtheid van het openbaar vervoernetwerk.

Vraag 7

Deelt u de mening dat langeafstandsbusvervoer in aanvulling op het reguliere openbaarvervoernetwerk kansen kan bieden tussen plaatsen waar op dit moment een slechte openbaarvervoerverbinding is en daarmee het openbaarvervoernetwerk als geheel aantrekkelijker kan maken?

Antwoord 7

Ik deel uw mening dat langeafstandsbusvervoer in aanvulling op het reguliere openbaar vervoernetwerk kansen kan bieden. Het is de vraag of dit ook geldt voor initiatieven tussen plaatsen waar op dit moment een slechte openbaarvervoerverbinding is, omdat lange afstandsvervoer waarmee snelheid wordt betracht en halteren bij kleine dorpen niet verenigbaar lijken. Maar indien daarmee het openbaar vervoernetwerk als geheel aantrekkelijker wordt, juich ik dit natuurlijk toe.