



Aan:  
Mevrouw A.Poppe

In afschrift aan:  
Provinciale Staten van Utrecht

DATUM	27-11-2018	DOMEIN	Mobiliteit
NUMMER	81DEFD94	REFERENTIE	A.K.Dekker
UW BRIEF VAN	29-10-2018	DOORKIESNUMMER	+31 30 258 2067
UW NUMMER	81DEF943	E-MAILADRES	arjen.dekker@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	Geen	ONDERWERP BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN	
			betreffende Ontheffing voor Eurolines Nederland BV

Geachte Mevrouw Poppe,

**Toelichting:**

Op 29 oktober heeft u vragen gesteld betreffende de ontheffing verbod verrichting openbaar vervoer. Door middel van deze brief beantwoorden wij uw vragen.

1. Waarom is alleen Qbus om een reactie gevraagd terwijl op dit traject ook Syntus rijdt? NL. lijn 120 van Utrecht Centraal naar Amsterdam Bijlmer. In 1 uur en 20 minuten. Van daaruit is het een halte met metro of sprinter om in Duivendrecht te komen.

**Antwoord:**

Een concessie is een geografisch afgebakend gebied (concessiedomein) waarin een exclusief recht om openbaar vervoer te exploiteren vergeven is aan de concessiehouder. Het is andere partijen dan de concessiehouder verboden openbaar vervoer (OV) te verrichten binnen het concessiedomein. Op dit verbod is een ontheffing mogelijk. Deze ontheffing is verbonden aan het concessiedomein. Utrecht Centraal ligt in het concessiedomein U-OV en de toetsing heeft dus betrekking op de concessie Tram en Bus Regio Utrecht (U-OV), waarbinnen het exclusieve recht om OV te verrichten aan Qbuzz is vergeven. De door de Eurolines aangevraagde verbinding rijdt weliswaar ook door de concessie Provincie Utrecht 2016-2023 (Syntus), maar er wordt in deze concessie niet gehalteerd. Dat is toegestaan zonder ontheffing.

2. Is GS onder de wet Personen vervoer verplicht om de ontheffing te verlenen? Zo nee, welke meerwaarde ziet GS in het verlenen van een ontheffing voor dit traject?

**Antwoord:**

Wij hebben volgens de wet één mogelijke weigeringsgrond: als de vervoersvoorziening waarvoor ontheffing wordt aangevraagd onevenredige schade toebrengt aan de concessie. Er zijn geen andere weigeringsgronden. Hierbij dienen wij te toetsen op gelijkenis van de aangeboden verbinding aan verbindingen van de concessiehouder. Wel kunnen wij een voorwaardelijke ontheffing afgeven waarbij



eisen gesteld kunnen worden om schade aan de concessie te voorkomen. Wij zijn voorstander van commercieel aangeboden verbindingen bovenop het reeds aangeboden netwerk. De reiziger krijgt hierdoor toegang tot nieuwe verbindingen, waardoor het OV in zijn totaal aantrekkelijker kan worden, zonder dat dit gemeenschapsgeld kost.

3. Werken de buschauffeurs van Eurolines onder een Nederlandse cao? Krijgen zij een vaste aanstelling?

**Antwoord:**

Voor het enige toetsingscriterium (schade aan de concessie) zijn de interne bedrijfsprocessen van de aanvrager (waaronder de relatie werkgever – werknemer) niet van belang. Deze relatie is bij ons dan ook niet bekend. Eurolines dient zich (net zoals alle andere vervoerders) aan de landelijke wetgeving te houden op dit gebied.

4. Wat wordt de dienstregeling van Eurolines en hoeveel gaat een kaartje kosten? Komt dit geld ook ten goede aan minder drukke buslijnen, zoals dat wel het geval is bij concessiehouders Syntus en Qbuzz?

**Antwoord:**

Eurolines gaat 4 dagelijkse ritten rijden, en daarbovenop op vrijdag t/m zondag nog 1 extra rit. Het gaat hier om al bestaande internationale diensten waarop binnenlandse vervoersdiensten worden aangeboden. Minimumprijs vanuit Utrecht naar alle binnenlandse bestemmingen is 4 euro. Dit kan bij veel vraag verhoogd worden. Er vinden geen financiële vereffeningen plaats van deze diensten naar minder drukke buslijnen.

5. Voldoen de bussen aan de eisen die de provincie ook stelt aan de concessiehouders? En zo niet waarom niet? Het lijkt ons heel vreemd dat deze bussen andere milieu eisen zouden krijgen want dan is er volgens ons, sowieso sprake van oneerlijke concurrentie. Wat heeft de gedeputeerde voor beeld hierbij?

**Antwoord:**

Gezien het enige wettelijke toetsingscriterium (schade aan de concessie) is het mogelijk rijden met meer milieuvriendelijke bussen dan de concessiehouder geen weigeringsgrond voor een ontheffing. Wel dient de vervoerder een vergunning te hebben van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om vervoersdiensten te mogen aanbieden. Daar wordt getoetst of de voertuigen voldoen aan de wettelijke eisen. Gezien het (inter)nationale karakter van deze dienst dient het stellen van eisen bij voorkeur landelijk of zelfs Europees afgestemd te worden. Wel kan een wegbeheerder eisen stellen aan de milieuklasse van de voertuigen. Gemeente Utrecht stelt aanvullende eisen aan auto's en vrachtwagens binnen de zogenaamde milieuzone, maar zij stelt geen eisen aan bussen. Gezien de, in vergelijking met het geconcessioneerde vervoer, zeer beperkte vervoersdienst die door Eurolines aangeboden wordt is de milieuwinst die hier te boeken is overigens beperkt.

Hoogachtend,  
Gedeputeerde staten van Utrecht,

Voorzitter,

Secretaris,