



Impact-analyse herziening Verordening (EU) 1073/2009

Eindrapport MuConsult



Impact-analyse herziening Verordening (EU) 1073/2009

Eindrapport MuConsult

Uitgebracht aan:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doel impact-analyse	4
1.3 Onderzoeksopzet	4
1.4 Leeswijzer	4
2. Huidige busvervoermarkt	7
2.1 Huidig wetgevend kader	7
2.1.1 Algemeen	7
2.1.2 Binnenlands en internationaal ongeregeld vervoer	7
2.1.3 Binnenlands geregeld personenvervoer	7
2.1.4 Internationaal geregeld personenvervoer	8
2.2 Kenmerken van de huidige busmarkt in Nederland	9
2.2.1 Geconcessioneerd openbaar vervoer	9
2.2.2 Langeafstandsbusvervoer	11
2.2.3 Ervaringen busterminalbeheerders met langeafstandsbusvervoer	19
3. Veranderingen ten opzichte van de huidige situatie	21
3.1 Instellen Europese vergunningprocedure m.b.t. toegang tot markt geregeld busvervoer	21
3.2 Afschaffen voorwaarden t.a.v. cabotage	22
3.3 Economische evenwichtstoets	22
3.4 Niet-discriminerende toegang tot busterminals	22
3.5 Afschaffen reisblad als controledocument in ongeregeld vervoer	24
4. Economische evenwichtstoets	25
4.1 Doel	25
4.2 Criteria	26
4.3 Positie toezichthouder	26

4.4	Procedure	27
4.5	Bestaande vormen van economische evenwichtstoetsen	27
4.6	Aanbevelingen	30
5.	Mogelijke gevolgen van het herzieningsvoorstel	33
5.1	Gevolgen voor internationale touringcarsector	33
5.2	Gevolgen voor reizigers/duurzaamheid	34
5.3	Gevolgen voor werknemers in de bussector	35
5.4	Gevolgen voor concessiehouders	37
5.5	Gevolgen voor concessiestelsel	37
5.6	Gevolgen voor terminalbeheerders	38
5.7	Gevolgen van afschaffen reisblad	42
6.	Conclusies	43
6.1	Aanleiding en opzet impact-analyse	43
6.2	Huidige busmarkt in Nederland	44
6.3	Economische evenwichtstoets	45
6.4	Mogelijke gevolgen	46
7.	Bijlagen	51
7.1	Geïnterviewde partijen	51
7.2	CBS-indeling stadsgewesten en grootstedelijke agglomeraties	52
7.3	Huidige langeafstandsbusverbindingen	53
7.4	Huidige halteplaatsen langeafstandsbusvervoer	56
7.5	Busstations Nederland vanaf 600m ²	58

Inleiding

1.1 Aanleiding

Volgens de Europese Commissie beperkt een lappendeken van regels de toegang tot de nationale markten voor touringcar- en autobusdiensten. Dit beperkt de mogelijkheden voor vervoerders om pan-Europese netwerken te ontwikkelen en een geïntegreerd aanbod met andere busdiensten en vervoerswijzen op te zetten. Bevordering van het lange afstandsbusvervoer als concurrerende mobiliteitsvorm komt volgens de Commissie het milieu, de economie en de samenleving ten goede en bevordert de bereikbaarheid van alle regio's voor grote groepen mensen. De Commissie stelt daarom voor de markten voor busvervoer verder open te stellen door de huidige Verordening 1073/2009 op de volgende punten te wijzigen:

1. Instellen van een Europese vergunningprocedure die de toegang regelt tot zowel de internationale als de nationale markten voor geregeld busvervoer, waarbij de volgende vier situaties worden onderscheiden:
 - a. Vergunningsprocedure voor internationaal personenvervoer over afstanden van 100 km of meer (hemelsbreed),
 - b. Vergunningsprocedure voor internationaal personenvervoer over afstanden van minder dan 100 km (hemelsbreed),
 - c. Vergunningsprocedure voor binnenlands geregeld vervoer over afstanden van 100 km of meer (hemelsbreed), en
 - d. Vergunningsprocedure voor binnenlands geregeld vervoer over afstanden van minder dan 100 km (hemelsbreed).
2. De lidstaten kunnen het recht op toegang voor de situaties beschreven onder b. en d. beperken als de vervoerdienst waarvoor een vergunning wordt aangevraagd het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang kan brengen (= economische evenwichtstoets);
3. Afschaffen van de voorwaarden in de huidige Verordening 1073/2009 ten aanzien van cabotage (binnenlands vervoer in een ander land);
4. Regels voor een niet-discriminerende toegang van busvervoerders tot busterminals van minimaal 600 m²;
5. Aanwijzen door lidstaat van een onafhankelijke toezichhoudende instantie die de economische evenwichtstoets als bedoeld onder 2. uitvoert en eventuele conflicten bij de toegang tot busterminals als bedoeld onder 4. beslecht;
6. Afschaffen reisblad voor ongeregelde vervoer als controledocument.

Nederland staat in beginsel positief tegenover Europese voorstellen die bijdragen aan de ontwikkeling van het lange afstandsbusvervoer. Omdat de kern van het voorstel van de

Commissie over de toegang tot de binnenlandse markt voor busvervoer gaat, vergt dit een zorgvuldige behandeling van het voorstel vanwege de mogelijke betekenis voor de inrichting van het (openbaar) vervoerstelsel in Nederland.

1.2 Doel impact-analyse

Om een onderbouwd oordeel te kunnen vormen en met het oog op de onderhandelingspositie van Nederland heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat MuConsult gevraagd een aantal mogelijke effecten van het voorstel van de Commissie in kaart te brengen. De hoofdvraag van deze impact-analyse is drieledig en luidt als volgt:

1. Wat verandert het voorstel ten opzichte van de huidige situatie?
2. Biedt een economische evenwichtstoets voldoende ruimte voor een nationale afweging?
3. Welke kansen en bedreigingen brengt het met zich mee voor Nederland?

1.3 Onderzoeksopzet

Om de eventuele effecten van het voorstel van de Commissie om de markten voor busvervoer verder open te stellen in kaart te brengen, hebben wij gebruik gemaakt van:

- deskresearch: onderzoek op basis van openbare rapporten en databestanden alsmede van gegevens die door geconsulteerde deskundigen/belanghebbenden beschikbaar zijn gesteld. Hierbij merken wij op dat wij geen bronnen hebben gevonden die systematisch en gecentraliseerd statistieken publiceren over het aantal LAB-verbindingen en het gebruik daarvan in Nederland. Met de nodige speurwerk hebben wij een zo goed mogelijk beeld gepresenteerd van het huidige aanbod van langeafstandsbusvervoer. Het is niet bekend hoeveel reizigers hiervan gebruik maken;
- interviews: persoonlijke, semi-gestructureerde gesprekken met deskundigen en belanghebbenden met als doel onderbouwde feiten over eventuele effecten boven tafel te krijgen, waarbij we zoveel mogelijk de te berde gebrachte feiten hebben gescheiden van de meningen van onze gesprekspartners. Bijlage 7.1 bevat een lijst met geïnterviewde partijen.

1.4 Leeswijzer

Dit rapport is verder als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 staat de huidige situatie rond het (geregelde) busvervoer centraal. Het hoofdstuk start met een beschrijving van het huidige wetgevende kader met betrekking tot busvervoer en eindigt met een analyse van de

busvervoermarkt in Nederland. In hoofdstuk 3 beschrijven wij de door de Europese Commissie voorgestelde wijzigingen van de Verordening 1073/2009 ten opzichte van het vigerende wetgevend kader. In hoofdstuk 4 staat de economische evenwichtstoets centraal. Wij schenken veel aandacht aan de economische evenwichtstoets omdat de uitwerking daarvan zeer bepalend is voor de impact van het herzieningsvoorstel. Wij beschrijven wat tot nu toe bekend is over doel en uitwerking van de toets en doen vervolgens aanbevelingen voor de verdere invulling van de toets. Hoofdstuk 5 bevat een analyse van de mogelijke gevolgen van het herzieningsvoorstel. In het afsluitende hoofdstuk zetten wij de conclusies van de impactanalyse op een rijtje.

2. Huidige busvervoermarkt

WIJ STARTEN DIT HOOFDSTUK MET EEN BESCHRIJVING VAN HET WETGEVEND KADER DAT MOMENTEEL VAN TOEPASSING IS OP HET BUSVERVOER. IN HET TWEEDE GEDEELTE ANALYSEREN WIJ DE MARKT VOOR BUSVERVOER IN NEDERLAND.

2.1 Huidig wetgevend kader

2.1.1 Algemeen

De Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000) vormt het wetgevend kader voor het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer in Nederland. Wij beperken ons hier tot het busvervoer en laten taxivervoer buiten beschouwing. In de Wp2000 wordt een onderscheid gemaakt tussen toegang tot het beroep van busvervoerder en toegang tot de markt. De toegang tot het beroep wordt geregeld via een vergunning. Een ondernemer die internationaal en/of nationaal personenvervoer met bussen of touringcars aanbiedt, moet aan bepaalde voorwaarden voldoen. Een vereiste is een communautaire vergunning, het bewijs dat de Nederlandse vervoerder is toegelaten tot het beroep van wegvervoerondernemer. Om een vergunning te verkrijgen moet een vervoerder voldoen aan eisen omtrent vakbekwaamheid, betrouwbaarheid en kredietwaardigheid. IWA geeft onder mandaat van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in Nederland de vergunningen af. Een vergunning is maximaal vijf jaar geldig.

2.1.2 Binnenlands en internationaal ongeregeld vervoer

Ongeregeld vervoer, of ook wel besloten busvervoer genoemd, is busvervoer zonder een dienstregeling. Voorbeelden zijn touringcarvervoer voor (eenmalige) dagtripjes, excursies of reizen naar buitenlandse vakantiebestemmingen. Hier geldt een vrije markt: elke vervoerder met een vergunning mag de markt betreden. Omdat de voorgestelde herziening van Verordening 1073/2009 beperkte gevolgen heeft voor het ongeregeld busvervoer, laten wij deze categorie in de impactanalyse buiten beschouwing, behalve als het gaat om het voorstel om het reisblad af te schaffen.

2.1.3 Binnenlands geregeld personenvervoer

Belangrijk kenmerk van de Wp2000 voor binnenlands geregeld personenvervoer (ook wel openbaar vervoer genoemd) is de concessiesystematiek. Een concessie is een (tijdelijk) exclusief recht om openbaar vervoer te verrichten in een bepaald gebied. Provincies en vervoerregio's zijn bevoegd om concessies te verlenen voor het regionale openbaar vervoer.

Het betekent dat het verboden is om zonder een concessie openbaar vervoer te verrichten. Het hebben van een vergunning is, anders dan bij het besloten busvervoer, niet voldoende om de OV-markt te betreden. Andere busvervoerders kunnen alleen na ontheffing op dit verbod toegang krijgen. Dit kunnen zowel binnenlandse als buitenlandse busvervoerders zijn. De ontheffing wordt aangevraagd bij de betreffende concessieverlener.

De wettelijke basis voor deze ontheffing is artikel 29 van de Wp2000. De ontheffingsmogelijkheid is in de wet opgenomen om innovaties vanuit de markt mogelijk te maken. Bij het in behandeling nemen van een ontheffingsverzoek zal de concessieverlener tegelijkertijd moeten toetsen of de concessie niet wordt uitgehold doordat de andere vervoerder de 'krenten uit de pap' van de concessie haalt (letterlijke wetstekst: *'een zodanige gelijkens vertoont met openbaar vervoer waarvoor een concessie is verleend voor het gebied, dat daarmee een onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de exploitatie van die concessie'*). De concessieverlener zal deze belangen (bevorderen innovaties versus de rechten van de concessiehouder) zorgvuldig moeten afwegen.

2.1.4 Internationaal geregeld personenvervoer

Het wettelijke kader wordt gevormd door huidige Verordening (EU) nr. 1073/2009. Kiwa Register B.V. (hierna: Kiwa) voert de Verordening uit in opdracht van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Voor internationaal geregeld vervoer, het zogenaamde 'lijndienstvervoer', is een aparte vergunning internationaal geregeld vervoer verplicht, naast de communautaire vergunning. De vergunningsaanvraag dient onder andere een dienstregeling en een tarievenregeling te bevatten. De aanvraag kan worden gedaan door een in Nederland gevestigde busvervoerder of door een in de EU gevestigde busvervoerder als het begin of eindpunt van de geregelde dienst (lijndienst) in Nederland ligt. Kiwa stuurt de aanvraag voor advies naar alle vergunningverlenende autoriteiten van de doorreislanden van de lijndienst.

Cabotage

De huidige Verordening 1073/2009 maakt ook toegang voor buitenlandse busvervoerders tot de Nederlandse markt mogelijk (cabotage), mits het busvervoer onderdeel is van een internationale lijnverbinding (hoofddoel) en buiten stedelijke centra, agglomeratie en omliggende gebieden plaatsvindt. Kiwa hanteert hiervoor de door CBS opgestelde indeling (zie bijlage 7.2). De Verordening beschouwt het busvervoer in een stedelijk centrum of agglomeratie en het busvervoer tussen dat centrum of agglomeratie en de omliggende gebieden als stads- en streekvervoer. Een exploitant van een internationale lijnverbinding mag dus geen reizigers vervoeren (d.w.z. laten instappen én uitstappen) binnen een stedelijke agglomeratie en de omliggende gebieden.

Alle vergunningaanvragen voor internationaal vervoer, met of zonder cabotage, worden door Kiwa getoetst en beoordeeld. Indien sprake is van cabotage, dan dient Kiwa te onderzoeken of de levensvatbaarheid van vergelijkbaar openbaar vervoer op de betrokken verbinding

ernstig in het gedrang komt. In dit onderzoek wordt de impact op geconcessioneerd *spoorvervoer* niet in beschouwing genomen.¹

2.2 Kenmerken van de huidige busmarkt in Nederland

2.2.1 Geconcessioneerd openbaar vervoer

Concessiesystematiek

Via de concessie kunnen concessieverleners eisen stellen op het vlak van dienstverlening zoals punctualiteit, lijnvoering, frequentie, tarifiering, abonnementen, informatievoorziening, toegankelijkheid en duurzaamheid. Een recente ontwikkeling zijn de eisen voor stroomaansluitingen voor mobiele telefoons en Wi-Fi in de bussen.

Het Nederlandse openbaar vervoer vormt een landsdekkend, relatief fijnmazig en kwalitatief hoogwaardig netwerk van buslijnen en spoorverbindingen. Het Nederlandse stads- en streekvervoer kent 34 concessiegebieden, waarvan twee exclusief betrekking hebben op metro en tram (Rotterdam en Den Haag) en vijf multimodaal (bus en spoor) zijn. Daarnaast zijn er meerdere lijnconcessies die vooral betrekking hebben op spoorvervoer, met uitzondering van de HOV-concessie Groningen Drenthe en de Parkshuttle Rivium. De meeste concessies worden openbaar aanbesteed. De aanbestedingen hebben eraan bijgedragen dat het openbaar vervoer op efficiënte wijze wordt uitgevoerd.

De concessies zijn zo georganiseerd dat deze een samenhangend regionaal netwerk vormen. Er zijn daarnaast verschillende concessie-overstijgende verbindingen. Vaak beperkt dit zich tot een streeklijn die net de concessiegrens kruist om op een knooppunt aan te sluiten.

Geconcessioneerde langeafstandsbusverbindingen

In 1994 werd het zogenaamde Interliner-netwerk opgezet om de 'missing-links' in het Nederlandse spoorwegnet af te dekken met hoogwaardige interregionale busverbindingen over afstanden die in de Nederlandse context zijn te beschouwen als langeafstand. Na de decentralisatie van het openbaar vervoer zijn deze Interliner-verbindingen grotendeels verdwenen, maar de restanten van het Interliner-netwerk zijn terug te zien in tabel 2.1, dat een overzicht bevat van de bestaande geconcessioneerde langeafstandsverbindingen. Merk op dat deze verbindingen verschillende tussenstops maken. De gemiddelde halteafstand ligt naar schatting iets boven de 10 kilometer. Deze tussenstops zijn noodzakelijk om de verbindingen rendabel te kunnen exploiteren, omdat de vervoersvraag tussen alleen de begin- en eindhalte meestal onvoldoende is. Dit zogenaamde dakpanvervoer is een essentieel kenmerk voor de exploitatie van (langeafstands-) busverbindingen.

¹ Artikel 8 lid 4 van de huidige Verordening 1073/2009 gaat alleen uit van vergelijkbaar vervoer over de weg.

Tabel 2.1 *Huidige langeafstandsverbindingen gereden met een concessie*

Lijn	Traject	Concessie	Lijnlengte
350	Alkmaar – Leeuwarden	Noord- en Zuidwest-Fryslân en Schiermonnikoog	118 km
324	Emmeloord – Drachten – Groningen	HOV Groningen-Drenthe	107 km
315	Emmeloord – Groningen	Noord- en Zuidwest-Fryslân en Schiermonnikoog	104 km
19	Hulst – Antwerpen - Breda	Zeeland	90 km
401	Breda – Utrecht	West-Brabant	73 km
400	Oosterhout – Utrecht	West-Brabant	65 km
388	Dordrecht – Utrecht	DAV	62 km
300	Klazienaveen – Emmen – Groningen	Groningen-Drenthe	59 km
310	Rotterdam – Bergen op Zoom	West-Brabant	59 km
437	Rotterdam – Ouddorp	Hoeksche Waard – Goeree-Overflakkee	55 km

Gemiddeld hebben concessiegebieden in Nederland een oppervlakte van 1.100 km², wat neerkomt op een gebied van circa 33 bij 33 kilometer. Het oppervlakte van concessies varieert van 70 km² (kleinste concessie is Lelystad; 7 km bij 10 km) tot 5.000 km² (grootste concessie is Groningen-Drenthe; 50 km bij 100 km). De concessies zijn opgebouwd uit samenhangende geografische entiteiten.

Kenmerken van het geconcessioneerd OV

Bij de meeste concessies is er sprake van subsidiëring door de decentrale overheden. Deze subsidie wordt afgestemd op de vervoersvraag en aanbod dat wordt verwacht. Hiermee wordt er vanuit gegaan dat rendabele lijnen onrendabele lijnen ondersteunen. Op die manier kunnen buslijnen met een lage bezetting toch geëxploiteerd worden voor een laag tarief.

Een belangrijk onderdeel van de opbrengsten van het reguliere openbaar vervoer komt voort uit het gebruik van de Studenten-OV-jaarkaart. Deze OV-jaarkaart geeft studenten van het middelbaar beroepsonderwijs, hoger beroepsonderwijs en het wetenschappelijk onderwijs het recht om voor de duur van hun opleiding gratis te reizen met het openbaar vervoer doordeweeks of in het weekend. Het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap heeft een contract afgesloten met de vereniging van vervoerders die een ov-concessie exploiteren waarmee zij de financiering van de Studenten-OV-jaarkaart heeft vastgelegd.

In de Wp2000 worden eisen gesteld over het hanteren van een uniform betaalsysteem. Voor het overgrote deel van het openbaar vervoer is de OV-chipkaart het gangbare betaalmiddel.

OV-vervoerders zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van de reizigers in het openbaar vervoer. Er zijn in 2012 door de decentrale overheden via het Convenant Sociale Veiligheid afspraken gemaakt over sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Hierin is afgesproken dat er niet geconcurrereerd mag worden op het vlak van sociale veiligheid, maar dat iedere vervoerder aandacht moet hebben voor sociale veiligheid. Dit is uitgewerkt in sociale veiligheidsplannen en het beschikbaar stellen van budget. Het geconcessioneerde openbaar

vervoer heeft in de voertuigen cameratoezicht. Daarnaast wordt er ook personeel ingezet die bevoegd zijn om te handhaven. Dit heeft twee doelen: het voorkomen van zwartrijden en het creëren van een veiligheidsgevoel onder de reizigers.

2.2.2 Langeafstandsbusvervoer

Kenmerken

Langeafstandsbusvervoer (LAB-vervoer) heeft pas recent aandacht gekregen door de marketingcampagne van Flixbus bij de betreding van de Nederlandse markt. Het wordt in de markt gezet als duurzaam alternatief voor het overbruggen van lange afstanden. De opkomst in Nederland is mede een gevolg van het openstellen van de markt voor langeafstandsbusvervoer in Duitsland. Voor de toetreding van Flixbus tot de Nederlandse markt bestond er al internationaal lijndienst vervoer, zoals verbindingen van Eurolines.

Het LAB-vervoer is commercieel vervoer dat zonder subsidie rijdt. Hierachter zitten verschillende bedrijfsmodellen en eigendomsconstructies, zie tabel 2.2. Waar Flixbus een zelfstandig opererende organisatie is, zijn andere LAB-bedrijven onderdeel van grote internationale vervoersbedrijven vaak gerelateerd aan nationale spoorvervoerders. De netwerkontwikkeling vindt vaak plaats in eigen beheer van de vervoerder, terwijl de uitvoering in handen is van andere dochterondernemingen zoals Keolis of Arriva of bij lokale touringcarbedrijven. ASLA doet alles in eigen beheer, met uitzondering van halte/terminalbeheer buiten Spanje. Het is niet bekend of de winst of verlies van dochterbedrijven wordt vereffend met de moederbedrijven.

Tabel 2.2: Verdeling van verantwoordelijkheden bij LAB-vervoer

	Flixbus	Ouibus	ICbus	Eurolines/Isilines	ALSA
Moederbedrijf	- (Flixmobility)	SNCF	Deutsche Bahn	Transdev	National Express
Netwerkontwikkeling	Eigen beheer	Eigen beheer	Eigen beheer	Nationale uitbater	Eigen beheer
Busvervoer	Onderaannemers	Ouibus/Keolis	Arriva Touring (DB)	Nationale uitbater	Eigen beheer
Terminalbeheer	Wegbeheerder	Wegbeheerder	Wegbeheerder	Wegbeheerder	Eigen beheer

De ontwikkeling van het netwerk van lijndiensten doen de LAB-bedrijven zelf. Concessieverleners kunnen beperkte invloed uitoefenen op de uitvoering van deze lijndiensten, door voorwaarden te stellen bij het verlenen van een ontheffing voor de concessieplicht.

Het binnenlands LAB-vervoer en een klein deel van de internationale lijndiensten van Flixbus worden weergegeven in de reisplanners van 9292. Andere LAB-vervoerders komen niet voor in deze reisplanner. De reisplanner van Google Maps laat wel meerdere vervoerders zien

waaronder ALSA, DB Fernverkehr, Flixbus en Ouibus. Andere reisplanners zijn speciaal gericht op het boeken van reizen met LAB-vervoer, zoals Goeuro.fr, checkmybus.nl en busbud.com. De websites hebben diverse gelijkenissen met websites voor het plannen en boeken van vliegreizen. De ticketprijzen zijn dynamisch, op basis van populariteit en tijd tot vertrekmoment variëren de prijzen. De LAB-vervoerders doen de ticketverkoop nog in eigen beheer. Op diverse LAB-diensten is het mogelijk om bij de chauffeur op het laatste moment een ticket te kopen. De LAB-vervoerders hanteren een lageprijzenstrategie.

Aantal vergunningen en lijndiensten

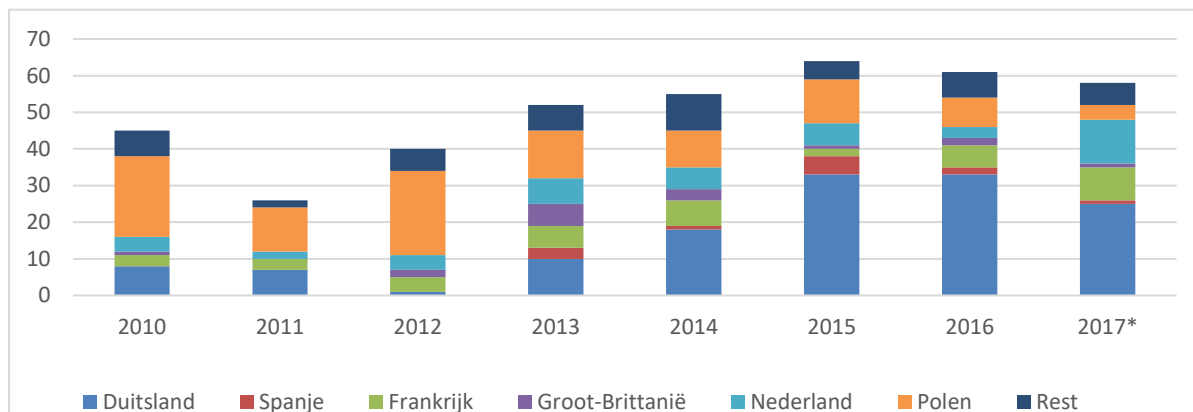
In augustus 2017 waren er circa 250 geldige lijndienstvergunningen.² Voor het grootste deel van deze vergunningen is geen ontheffing van de concessieplicht benodigd doordat het internationale lijndiensten betreft zonder cabotage. In 2016 waren er voor 29 lijndiensten ontheffingen van de concessieplicht bij de concessieverleners. Het betreft 3 binnenlandse lijndiensten, 11 internationale lijndiensten zonder cabotage en 15 internationale lijndiensten met cabotage.

Het aantal aangevraagde (en afgegeven) lijndienstvergunningen per jaar per land die betrekking hebben op een Nederlands deel is vooral gedaan door ondernemers uit zes landen, een klein aantal verbindingen is vergund voor ondernemers uit andere Europese landen, in zeven jaar tijd zijn circa 400 vergunningen verleend. Lijndienstvergunningen worden afgegeven voor een periode van 5 jaar.

Een vergunning geeft niet aan of er ook daadwerkelijk en hoe vaak er gereden wordt. De meeste binnenlandse verbindingen zijn onderdeel van een internationale verbinding. Doordat LAB-bedrijven niet gebonden zijn aan verplichtingen vanuit een opdrachtgever voor uitvoering van de dienst kunnen zij onrendabele lijnen snel wijzigen of opheffen. Het aantal afgegeven lijndienstvergunningen geeft dan ook niet noodzakelijkerwijs een actueel beeld van het aantal LAB-verbindingen. Er zijn ons geen bronnen bekend die systematisch en gecentraliseerd statistieken publiceren over het aantal LAB-verbindingen en het gebruik daarvan. Een op het oog compleet en actueel overzicht van het aanbod van LAB-vervoer hebben wij gevonden op de (commerciële) zoek- en boekingsite checkmybus.nl. Het is onbekend hoeveel reizigers gebruik maken van langeafstandsbusvervoer.

² Bron: Kiwa Lijst van lijndienstvergunningen per 01-08-2017

Figuur 2.1 Aantal afgegeven lijndienstvergunningen naar jaartal en vestigingsland van vergunningaanvrager van lijndiensten die Nederland aandoen



*peildatum: 01-08-2017, 2017 is daarmee nog niet volledig

Bron: Kiwa

Op basis van informatie van checkmybus.nl over de daadwerkelijk aangeboden lijndiensten is in tabel 2.3 een overzicht weergegeven van binnenlandse en buitenlandse halteplaatsen en het aantal lijndiensten. Te zien is dat de meeste lijnen Amsterdam aan doen. Vanuit Amsterdam zijn ook de meeste bestemmingen te bereiken.

Tabel 2.3: Aantal lijndiensten per halteplaats en aantal vervoerders

No.Plaats	Aantal vergunde lijnen¹⁾	Aantal bestemmingen volgens checkmybus.nl²⁾	Aantal LAB-vervoerders volgens checkmybus.nl²⁾
1 Amsterdam	240	90	10
2 Rotterdam	173	87	9
3 Utrecht	143	62	6
4 Den Haag	133	51	7
5 Breda	127	62	4
6 Eindhoven	110	65	4
7 Venlo*	66	9	1
8 Arnhem	62	42	4
9 Maastricht	39	44	4
10 Groningen	37	48	3
11 Hengelo	36	11	2
12 Tilburg	27	18	1
13 Apeldoorn	23	14	1
14 Enschede	20	51	4
15 Nijmegen	16	20	2
16 Roermond*	11	20	2
17 Schiphol	9	32	2
18 Vaals*	8	Onbekend ³⁾	Onbekend
19 Zwolle	7	Onbekend	Onbekend
20 Dordrecht	6	21	3

1) Kiwa (01-08-2017)

2) Checkmybus.nl (20-09-2018)

3) Betekent dat betreffende bestemming/vervoerder niet voorkomt in checkmybus.nl.

* Deze plaatsen kennen regionaal grensoverschrijdend openbaar vervoer. Ook hiervoor moet een internationale vergunning aangevraagd worden en is ontheffing van de concessieplicht benodigd.

De meeste lijndiensten gaan richting België, gevolgd door Berlijn en Parijs, zie tabel 2.4. Het aantal lijnen en vervoerders lijken erg hoog. Dit heeft te maken met het feit dat deze gegevens gebaseerd zijn op het aantal afgegeven vergunningen. Niet alle vergunningen zijn daadwerkelijk in gebruik. Ook bij het LAB-vervoer geldt dat de verbindingen vaak meerdere tussenstops kennen. Hierdoor kunnen LAB-vervoerders een groter aantal bestemmingen aanbieden.

Tabel 2.4: Aantal aan Nederland gerelateerde internationale lijnen per halteplaats en aantal aanbieders

No.	Plaats	Aantal vergunde lijnen ¹⁾	Aantal LAB-vervoerders volgens checkmybus.nl ²⁾
1	Brussel	180	13
2	Antwerpen	168	11
3	Berlijn	108	10
4	Parijs	91	10
5	Lille	75	Onbekend ³⁾
6	Londen	90	Onbekend
7	Frankfurt	68	9
8	Düsseldorf	52	Onbekend
9	Keulen	48	Onbekend
10	Luik	47	Onbekend
11	Gent	47	Onbekend
12	Hamburg	37	5
13	Bremen	34	Onbekend
14	Bonn	24	Onbekend
15	Warschau	23	9
16	Lyon	12	6
17	Brugge	12	Onbekend
18	Oberhausen	10	Onbekend
19	Paris	9	Onbekend
20	Praag	7	7
21	München	6	6

1) Kiwa (01-08-2017)

2) Checkmybus.nl (20-09-2018)

3) Betekent dat betreffende vervoerder niet voorkomt in checkmybus.nl.

Marktpositie ten opzichte van de trein

Wij hebben een kwalitatieve inschatting gemaakt van het marktpotentieel van langeafstandsbusvervoer. Het marktpotentieel bepaalt voor een deel de ontwikkelkansen voor het langeafstandsvervoer. Dit hebben wij gedaan door voor een aantal binnenlandse en internationale verbindingen de kenmerken van het bestaande openbaar vervoer (per spoor) te vergelijken met de (te verwachten) kenmerken van toekomstig langeafstandsbusvervoer. Op lange afstanden is de trein namelijk een belangrijk alternatief vervoermiddel voor LAB-vervoer. In deze vergelijking zijn de volgende aspecten meegenomen:

- (verwachte) Reistijd
- (verwachte) directheid (aantal overstappen)
- (verwachte) frequentie
- (verwachte) tarieven

Wanneer LAB-vervoer op meerdere van bovengenoemde criteria aantrekkelijker is dan het reguliere OV is dat een aanwijzing dat er kansen liggen voor LAB-vervoer.

De kenmerken van het toekomstige langeafstandsbusvervoer zijn nu uiteraard nog niet bekend. Daarom is het nodig om hierover enkele aannames te doen die afgeleid zijn van de

kenmerken van het huidige langeafstandsbusvervoer. Verondersteld is dat LAB-vervoerders op de verbindingen net als nu een aantal ritten per dag aanbieden. Aangenomen is dat er voor (nog niet-bestaande) binnenlandse reizen met LAB een uniform tarief is van €7,00 is en voor internationaal LAB-vervoer €14,00. De busrijtijden zijn bepaald met behulp van Google Maps op basis van een autorijtijd maal 1,3³. Reistijden voor zowel bus als trein zijn bepaald op basis van de meest directe verbinding naar een plaats en niet naar dezelfde haltelocatie. Verder is aangenomen dat LAB-vervoerders een directe verbinding bieden, waarbij reizigers dus niet hoeven over te stappen.

Als LAB gunstiger scoort dan de trein dan krijgt het voor betreffende criterium een '1'. In tabel 2.5 is dit over de vier criteria gesommeerd. Dit betekent dat als LAB op de betreffende relatie op alle vier aspecten beter scoort dan de trein, er een '4' staat.

Binnenlands langeafstandsbusvervoer

Uit tabel 2.5 komt naar voren dat het potentieel van LAB-vervoer om te concurreren met het bestaande treinproduct beperkt is. De trein is op alle relaties sneller en frequenter, maar is wel (vrijwel) altijd duurder. Om deze reden komt de score '1' in de tabel het meeste voor: LAB-vervoer scoort dan alleen op het criterium prijs beter dan de trein. Op sommige relaties kan LAB met een directe verbinding een overstap per trein uitsparen. Een voorbeeld daarvan is de reisrelatie Rotterdam – Arnhem, waar treinreizigers nu moeten overstappen op Utrecht. Een rechtstreekse LAB-verbinding op deze relatie zou op het criterium directheid beter scoren dan de trein. LAB kan aantrekkelijk zijn voor reizigers die weinig willen of kunnen besteden en die een langere reistijd voor lief nemen. Waarschijnlijk is dit een beperkte doelgroep, zeker omdat Nederlandse studenten met de OV-Studentenkaart al gratis of tegen gereduceerd tarief gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer. Op verbindingen van, naar en in de Randstad (met de grootste reizigersstromen) lijkt LAB niet veel potentie te hebben. Wel is er wellicht enige potentie op verbindingen van 'periferie' naar 'periferie' (bijvoorbeeld Emmen – Breda), maar op deze verbinding is er weinig vervoervraag.

³ De maximumsnelheid voor auto's ligt in Nederland op 130 km/h. Voor LAB-diensten worden bussen gebruikt met een maximumsnelheid van 100km/h. Dit zorgt voor een rijtijdverhouding van 100 staat tot 130, of te wel 1,3.

Tabel 2.5: Potentiematrix voor binnenlands LAB-vervoer

Potentie LAB	Amsterdam	Rotterdam	Den Haag	Utrecht	Eindhoven	Maastricht	Breda	Arnhem	Enschede	Zwolle	Groningen	Leeuwarden	Emmen
Amsterdam	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Rotterdam	1	0	0	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1
Den Haag	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Utrecht	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1
Eindhoven	1	1	1	0	0	1	1	2	2	1	2	1	2
Maastricht	1	2	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	2
Breda	1	1	1	0	1	1	0	1	2	1	1	1	2
Arnhem	1	2	1	1	2	2	1	0	2	1	2	1	2
Enschede	1	1	1	1	1	1	2	2	0	1	2	1	2
Zwolle	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1
Groningen	1	1	1	1	2	1	1	2	2	1	0	1	1
Leeuwarden	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1
Emmen	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	0

Op een aantal relaties kan het marktpotentieel van LAB-vervoer in de toekomst verder ingeperkt worden als uit de economische evenwichtstoets blijkt dat bestaande concessies worden geraakt. Dit kan het geval zijn waar de hemelsbrede afstand tussen de herkomst en bestemming (van halte tot halte zonder tussenstops) minder dan 100 kilometer is. Onderstaande tabel geeft hiervan een indruk.

Tabel 2.6 Afstandenmatrix (hemelsbreed)

	Amsterdam	Rotterdam	Den Haag	Utrecht	Eindhoven	Maastricht	Breda	Arnhem	Enschede	Zwolle	Groningen	Leeuwarden	Emmen
Afstanden													
Amsterdam	0	58	49	38	114	181	89	86	141	86	148	110	146
Rotterdam	58	0	20	58	88	147	42	99	169	128	202	168	191
Den Haag	49	20	0	53	106	167	62	108	176	129	197	159	192
Utrecht	38	58	53	0	76	144	59	56	123	81	159	132	144
Eindhoven	114	88	106	76	0	68	51	67	130	125	210	196	178
Maastricht	181	147	167	144	68	0	105	127	173	186	269	261	231
Breda	89	42	62	59	51	105	0	88	160	135	216	191	196
Arnhem	86	99	108	56	67	127	88	0	73	59	144	135	112
Enschede	141	169	176	123	130	173	160	73	0	63	112	131	63
Zwolle	86	128	129	81	125	186	135	59	63	0	85	80	63
Groningen	148	202	197	159	210	269	216	144	112	85	0	51	52
Leeuwarden	110	168	159	132	196	261	191	135	131	80	51	0	87
Emmen	146	191	192	144	178	231	196	112	63	63	52	87	0

Internationaal langeafstandsbusvervoer

Voor het internationaal busvervoer is de potentie ingeschat op basis van dezelfde criteria. Wij hebben ons beperkt tot verbindingen tot maximaal 150 kilometer vanuit Nederland. Als ook verbindingen over afstanden langer dan 150 kilometer zouden worden meegenomen, is te verwachten dat trein en LAB-vervoer competitiever worden. Tabel 2.7 toont de potentie van internationaal langeafstandsbusvervoer in relatie tot het huidige spoorproduct. Het aanbod van internationale spoorvervoer is beperkt. Daardoor hebben LAB-diensten een relatief hoge potentie. Op bestaande corridors is zichtbaar dat de potentie lager ligt.

Tabel 2.7: Potentiematrix voor internationaal LAB-vervoer

	Goes	Rotterdam	Breda	Eindhoven	Maastricht	Venlo	Arnhem	Enschede	Emmen	Groningen
Potentie LAB										
De Panne	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brugge	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-
Gent	3	2	2	2	2	-	-	-	-	-
Antwerpen	2	0	0	1	2	-	-	-	-	-
Brussel	3	1	0	2	2	-	-	-	-	-
Neerpelt	-	-	-	3	3	3	-	-	-	-
Hasselt	-	-	2	3	1	3	-	-	-	-
Luik	-	-	2	1	0	1	-	-	-	-
Aken	-	-	-	2	1	1	-	-	-	-
Dusseldorf	-	-	-	2	3	1	1	-	-	-
Keulen	-	-	-	2	2	2	2	-	-	-
Bonn	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-
Luxemburg	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
Oberhausen	-	-	-	3	2	2	1	-	-	-
Emmerich	-	-	-	2	2	2	1	3	-	-
Munster	-	-	-	2	-	2	2	1	-	-
Rheine	-	-	-	-	-	-	2	1	3	-
Osnabrück	-	-	-	-	-	-	-	2	3	-
Bielefeld	-	-	-	-	-	-	-	2	3	-
Meppen	-	-	-	-	-	-	-	2	0	-
Leer	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1
Oldenburg	-	-	-	-	-	-	-	2	3	2
Bremen	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2

* Verbindingen waar - staat zijn niet onderzocht, doordat afstand boven de toetsingsgrens van 120 kilometer ligt.

Data over het bestaande treinaanbod is verzameld via NSinternational.nl; Oebb.at op basis van boekingstijd 3,5 week voor reis.

Het LAB-vervoer kan concurrerend zijn met het reguliere ov en internationale treinverbindingen. De reistijd, ritprijs en directheid is voor het LAB-vervoer aantrekkelijker waardoor de trein het alleen wint op frequentie.

Buitenlandse ervaringen met liberalisering van LAB-vervoer

Binnen de lidstaten van de Europese Unie verschilt de organisatie van het busvervoer. In stedelijke gebieden is sprake van een uitgebreid openbaar vervoer netwerk. De randen van de stedelijke gebieden en het platteland kennen beperkt of geen openbaar vervoer. De LAB-markten zijn met name ontwikkeld in Oost-Europese landen. In deze landen is het spoorwegnetwerk minder ontwikkeld en grofmazig.

Sinds de openstelling van de Duitse markt voor LAB-verbindingen boven de 50 kilometer is LAB-vervoer sterk toegenomen, vooral door de komst van nieuwe LAB-verbindingen. Uit Duitse onderzoeken blijkt dat klanten van Flixbus voor een belangrijk deel nieuwe reizigers zijn die voorheen de verplaatsing niet maakten. Dit zijn vooral mensen die door de lagere bustarieven nu wel de mogelijkheid hebben om te reizen.

In Frankrijk is de markt voor LAB-vervoer boven de 100 kilometer geliberaliseerd, in Zweden ligt deze grens op 200 kilometer en in Groot-Brittannië op 25 kilometer.

Er zijn binnen Europa verschillende toelatingsregimes voor LAB-lijndiensten. In Frankrijk hoeft maar op één plaats per regio gestopt te worden en internationale lijndiensten mogen niet meer dan 50% binnenlandse reizigers hebben. In Spanje worden interregionale lijndiensten geconcessioneerd. In Tsjechië mogen binnenlandse commerciële lijndiensten niet parallel lopen aan geconcessioneerde bus- en treindiensten.

2.2.3 Ervaringen busterminalbeheerders met langeafstandsbusvervoer

Algemeen

In Nederland zijn de meeste busterminals in handen van gemeenten en zijn daarmee te beschouwen als busterminalbeheerders. Het regionale stads- en streekvervoer is de primaire gebruiker van de busterminals. De capaciteit van busstations is gebaseerd op de behoefte van stads- en streekvervoerders. Veel busterminals worden door meerdere stads- en streekvervoerders gebruikt, bijvoorbeeld uit aangrenzende concessiegebieden. Vaak is de concessiehouder van de betreffende concessie operationeel beheerder van het busstation. Deze stemt het ruimtegebruik en capaciteit af met andere vervoerders.

Busterminalbeheerders hebben meestal geen gebruiksvoorwaarden voor het gebruik van busterminals. Busterminals bij treinstations worden ook gebruikt door het treindienstvervangende busvervoer. Dit levert op sommige momenten (bij grote buitendienststellingen of onverwachte calamiteiten op het spoor) capaciteitsproblemen op en beïnvloedt de uitvoering van het stads- en streekvervoer.

Gebruik busterminals door LAB-vervoerders

Veel gemeenten hebben nu al te maken met verzoeken van LAB-vervoerders die een halteplaats willen in de gemeente. Voor de gemeenten is dit een nieuw fenomeen, waar, op een enkele uitzondering na,⁴ geen beleid /regelgeving voor is gemaakt. Gemeenten zien de komst van LAB-vervoer als positief omdat het meer reismogelijkheden biedt voor haar inwoners en de bereikbaarheid van de gemeente verbetert. Bij afwezigheid van specifiek beleid proberen gemeenten op een pragmatische manier LAB-vervoer zo goed mogelijk te faciliteren. Momenteel zijn er bijna 40 halteplaatsen waar langeafstandsbussen halteren, zie bijlage 7.4.

Op de reguliere busstations is vanwege capaciteitstekort vaak geen ruimte voor LAB-vervoerders. Soms is het gebruik door LAB-vervoerders niet gewenst/mogelijk, namelijk als op het betreffende busstation dynamische haltetoewijzing wordt toegepast. LAB-bussen hebben meestal niet de apparatuur aan boord die nodig is voor de communicatie met dit systeem.

In samenspraak met LAB-vervoerders wijzen gemeenten daarom meestal een alternatieve haltelocatie dichtbij het treinstation/busstation aan. Partijen gaan daarbij pragmatisch te werk. Volgens de LAB-vervoerders zijn de toegewezen haltelocaties goed werkbaar, maar door de onbekendheid van gemeenten met het fenomeen duurt het lang voordat er duidelijkheid is over een locatie. Gemeenten geven aan dat het voor hen lastig is inzicht te krijgen in de LAB-vervoerders die hun gemeente aandoen of willen aandoen. Dit heeft voor een deel te maken met het feit dat zij niet betrokken worden bij het verleningsproces van een vergunning internationaal geregeld vervoer. In het huidige vergunningsverleningsproces is er geen aandacht voor de mogelijke impact van een nieuwe LAB-verbinding op de beschikbare haltevoorzieningen.

Sommige gemeenten hebben wel aparte faciliteiten voor LAB-vervoer gerealiseerd. Gemeente Amsterdam heeft bij station Sloterdijk een plek aangewezen als opstappunt voor internationale langeafstandsbussen. De gemeente Breda heeft bij het busstation aparte haltes en speciale wachtruimten voor LAB-vervoer gerealiseerd.

Buitenlandse ervaringen

In verschillende landen zijn door de opkomst van het langeafstandsbusvervoer knelpunten ontstaan op de grote busstations. Dit is onder meer het geval in Stockholm, Londen en diverse locaties in Duitsland en Kroatië. In diverse landen worden vervoerders geweerd van busstations. Er is geen eenduidige definitie van een terminal of busstation binnen Europa. LAB-diensten zijn zeer flexibel en vereisen geen speciale route of terminal infrastructuur. Daardoor kan LAB-vervoer zich relatief eenvoudig aanpassen aan beperkingen, bijvoorbeeld wanneer halteren buiten een bushalte is toegestaan.

⁴ Amsterdam bijvoorbeeld heeft te maken met (overlast van) toeristisch busvervoer in de binnenstad en heeft daarvoor beleid ontwikkeld. Zie Gemeente Amsterdam (2012) Notitie Touringcarbeleid Amsterdam 2012-2020.

3. Veranderingen ten opzichte van de huidige situatie

IN DIT HOOFDSTUK BESCHRIJVEN WIJ DE DOOR DE EUROPESE COMMISSIE VOORGESTELDE WIJZIGINGEN VAN VERORDENING 1073/2009 TEN OPZICHTE VAN DE HUIDIGE SITUATIE. WIJ GEVEN HIERMEE ANTWOORD OP DE EERSTE ONDERZOEKSVRAAG.

3.1 Instellen Europese vergunningprocedure m.b.t. toegang tot markt geregeld busvervoer

De Commissie stelt voor de markten voor busvervoer verder open te stellen door:

1. Instellen van een Europese vergunningprocedure die de toegang regelt tot zowel de internationale als de nationale markten voor geregeld busvervoer, waarbij de volgende vier situaties worden onderscheiden:
 - a. Vergunningsprocedure voor internationaal personenvervoer over afstanden van 100 km of meer (hemelsbreed),
 - b. Vergunningsprocedure voor internationaal personenvervoer over afstanden van minder dan 100 km (hemelsbreed),
 - c. Vergunningsprocedure voor binnenlands geregeld vervoer over afstanden van 100 km of meer (hemelsbreed), en
 - d. Vergunningsprocedure voor binnenlands geregeld vervoer over afstanden van minder dan 100 km (hemelsbreed).

De lidstaten kunnen het recht op toegang voor de situaties beschreven onder b. en d. beperken als de vervoerdienst waarvoor een vergunning wordt aangevraagd het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang kan brengen (= economische evenwichtstoets, zie paragraaf 3.3).

100 kilometergrens

Om rekening te houden met de verschillende manieren waarop de lidstaten het openbaar vervoer op hun grondgebied organiseren en de verschillende geografische situatie, kan de minimumafstand worden verhoogd tot maximaal 120 kilometer. Dit is het geval wanneer de voorgestelde nieuwe dienst een plaats van vertrek en bestemming bedient die reeds onderdeel uitmaakt van meer dan één openbaredienstcontract.

3.2 Afschaffen voorwaarden t.a.v. cabotage

Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven, hebben buitenlandse (d.w.z. niet-ingezetenen) busvervoerders die geregelde diensten aanbieden toegang tot de Nederlandse markt (cabotage), mits het busvervoer onderdeel is van een internationale lijnverbinding (hoofddoel) en buiten stedelijke centra, agglomeratie en omliggende gebieden plaatsvindt.

De Europese Commissie wil de voorwaarden in de huidige Verordening 1073/2009 ten aanzien van cabotage afschaffen. De Commissie schrapt de eis dat geregeld vervoer deel moet uitmaken van geregeld internationaal vervoer en schrapt het verbod op cabotagevervoer door geregeld vervoer dat los van ander geregeld vervoer wordt verricht. Dit betekent dat buitenlandse busvervoerders binnenlands geregeld vervoer mogen verrichten zonder dat dit vervoer onderdeel uitmaakt van een grensoverschrijdende verbinding (een en ander binnen de voorwaarden beschreven in paragraaf 3.1).

3.3 Economische evenwichtstoets

Om te waarborgen dat openbare dienstcontracten (concessies in het geval van Nederland) niet in gevaar komen, introduceert de Commissie de economische evenwichtstoets. Die toets biedt de mogelijkheid om vergunningaanvragen *door niet-ingezeten vervoerders* voor geregeld vervoer beneden de 100 km te weigeren als het economisch evenwicht van de betreffende concessie geraakt wordt. Vergunningaanvragen voor vervoer boven de 100 kilometer kunnen niet worden geweigerd met een beroep op de evenwichtstoets. Lidstaten dienen een onafhankelijke toezichthoudende instantie aan te wijzen die de economische evenwichtstoets uitvoert. Hoofdstuk 4 gaat dieper in op de economische evenwichtstoets.

Voor binnenlandse (d.w.z. ingezetenen) vervoerders die geregeld vervoer zonder concessie willen verrichten, blijft artikel 29 van de Wp2000 van kracht, waarbij de betreffende concessieverlener beoordeelt of een ontheffing wordt verleend. Uitzondering zijn verbindingen boven de 100 kilometer, waarvoor geen ontheffing meer nodig is..

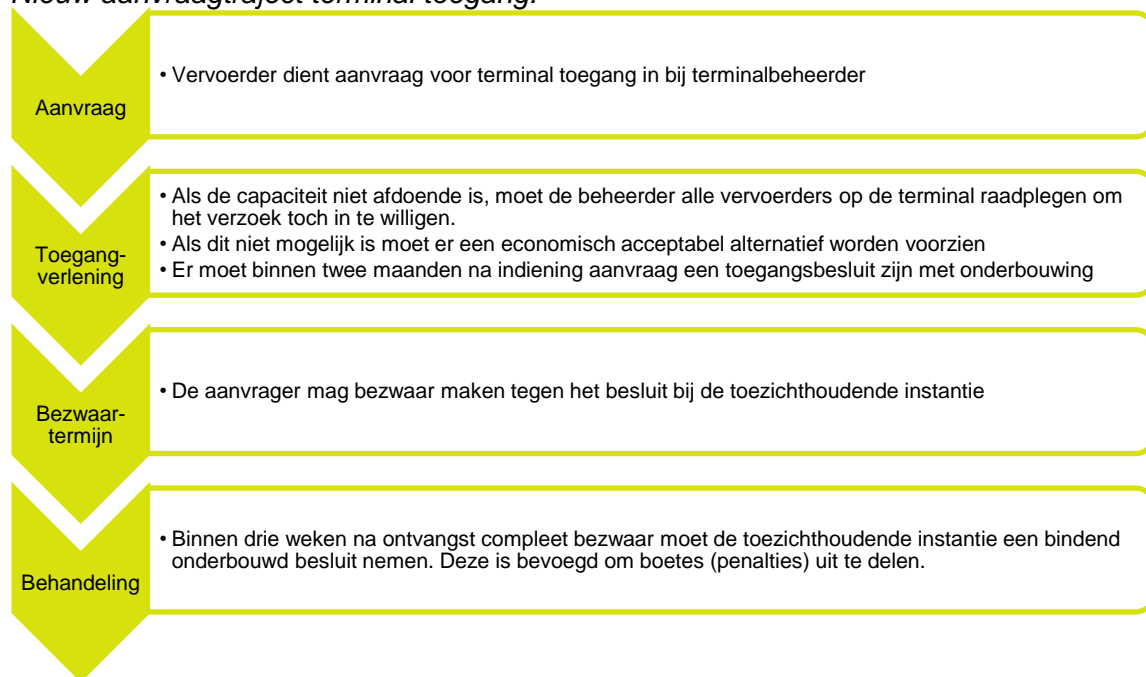
3.4 Niet-discriminerende toegang tot busterminals

Een (voor Nederland) nieuw element is dat de Commissie de niet-discriminerende toegang van vervoerders die geregeld vervoer uitvoeren tot busterminals via de Verordening 1073/2009 wil afdwingen. Het begrip 'terminal' wordt in het herzieningsvoorstel als volgt gedefinieerd: een faciliteit met een oppervlakte van minstens 600 m² met een parkeerplaats waar bussen en touringcars passagiers opnemen of afzetten.

Terminalexploitanten⁵ moeten elke vervoerder voor de exploitatie van geregeld vervoer die daarom vraagt toegang verlenen tot de terminal met inbegrip van alle in die terminal verleende faciliteiten of diensten onder eerlijke, gelijke, non-discriminatoire en transparante voorwaarden. De terminalexploitant heeft een inspanningsverplichting om te zorgen dat alle vervoerders optimaal gebruik kunnen maken van de terminal. Het weigeren van de toegang tot een terminal kan alleen wanneer er geen capaciteit is. De terminalexploitant moet in dat geval ook een 'haalbaar alternatief' voorstellen. Een haalbaar alternatief definieert de Commissie als: een andere terminal die vanuit economisch oogpunt aanvaardbaar is voor de vervoerder en die hem in staat stelt de betrokken vervoersdienst uit te voeren.

Terminalexploitanten moeten in twee of meer Europese talen informatie delen over de aangeboden voorzieningen en eventuele gebruiksvergoedingen, regels voor het verdelen van de terminalcapaciteit en de huidige dienstregeling en capaciteitsverdeling. Deze up-to-date informatie moet op aanvraag gratis online aangeboden worden door zowel de terminalexploitant als de toezichthoudende instantie. Busvervoerders kunnen bij de toezichthoudende instantie bezwaar maken tegen een besluit van de terminalexploitant.

Nieuw aanvraagtraject terminal toegang:



⁵ Onder terminalexploitant wordt verstaan een entiteit die verantwoordelijk is voor het verlenen van toegang tot een terminal.

3.5 Afschaffen reisblad als controledocument in ongeregeld vervoer

De Commissie stelt voor om het reisblad als controledocument voor ongeregeld vervoer te schrappen. Dit moet een einde maken aan onnodige administratieve lasten.

4. Economische evenwichtstoets

IN DIT HOOFDSTUK GAAN WIJ DIEPER IN OP DE ECONOMISCHE EVENWICHTSTOETS. WIJ SCHENKEN IN EEN APART HOOFDSTUK AANDACHT AAN DE ECONOMISCHE EVENWICHTSTOETS OMDAT DE UITWERKING DAARVAN ZEER BEPALEND IS VOOR DE IMPACT VAN HET HERZIENINGSVOORSTEL. WIJ BESCHRIJVEN WAT DE COMMISSIE BEKEND HEEFT GEMAAKT OVER DOEL EN UITWERKING VAN DE TOETS. MEDE OP BASIS VAN EEN INVENTARISATIE VAN BESTAANDE VERGELIJKBARE TOETSINGSINSTRUMENTEN DOEN WIJ AANBEVELINGEN VOOR DE VERDERE INVULLING VAN DE ECONOMISCHE EVENWICHTSTOETS.

4.1 Doel

In Considerans (4) van het wijzigingsvoorstel is beschreven dat: *‘commercieel geregeld vervoer het economisch evenwicht van bestaande openbaredienstcontracten niet in het gedrang mag brengen. Daarom moet de toezichthoudende instantie een objectieve economische analyse kunnen uitvoeren om zich ervan te vergewissen dat dit niet het geval is.’*

De economische evenwichtstoets is volgens de Commissie bedoeld om de bestaande concessies te beschermen.

Considerans (8) stelt verder dat: *‘Er een minimumafstand moet worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat commercieel geregeld vervoer het economisch evenwicht van bestaande openbaredienstcontracten niet in het gedrang brengt.’*

Uit de tekst van considerans (8) blijkt dat de Europese Commissie veronderstelt dat commercieel geregeld vervoer over een afstand van meer dan 100 kilometer het economisch evenwicht van bestaande concessies per definitie niet in het gedrang kan brengen. De vraag is of dat in de praktijk zo is. In hoofdstuk 2 hebben wij geanalyseerd in hoeverre bestaande Nederlandse concessies geraakt kunnen worden door commercieel geregeld vervoer over afstanden langer dan 100 kilometer. Wij verwachten dat bestaande busconcessies niet of nauwelijks geraakt zullen worden vanwege de beperkte regionale schaal waarop het busvervoer in Nederland plaatsvindt. De Nederlandse spoorconcessies zouden wellicht wel geraakt kunnen worden.

4.2 Criteria

Het herzieningsvoorstel bevat geen informatie over de criteria die moeten worden toegepast om te bepalen of een voorgestelde commerciële busdienst het economisch evenwicht van een openbardienstcontract in het gedrang brengt. De Commissie wil deze criteria in een later stadium zelf ontwikkelen en een voorstel daarvoor voorleggen aan de Raad en het Europees Parlement door middel van een zogenaamde gedelegeerde handeling. Deze werkwijze impliceert dat er uniforme criteria komen voor de economische evenwichtstoets en dat lidstaten waarschijnlijk geen eigen invulling kunnen geven aan de toetsingscriteria.

Het gegeven dat de criteria van de economische evenwichtstoets nu nog niet bekend zijn, legt beperkingen op aan deze impactanalyse, omdat deze criteria heel bepalend zijn voor het realiseren van het beoogde doel van de economische evenwichtstoets, namelijk het beschermen van bestaande concessies. In paragraaf 4.5 bespreken wij een aantal bestaande economisch evenwichtstoetsen en de gehanteerde criteria.

4.3 Positie toezichthouder

Elke lidstaat wijst een nationale toezichthoudende instantie aan. Deze instantie dient organisatorisch, functioneel, hiërarchisch en wat de besluitvorming betreft, juridisch gescheiden en onafhankelijk te zijn van elke andere publieke of privaatrechtelijke entiteit. Zij moet onafhankelijk zijn van alle bevoegde autoriteiten die bij de gunning van openbardienstcontracten zijn betrokken. De eis van onafhankelijkheid moet volgens de Commissie belangenconflicten vermijden bij het verrichten van een economische evenwichtstoets.

Deze eis betekent een verandering van de positie en bevoegdheden van de concessieverleners in Nederland. Waar momenteel concessieverleners zelf kunnen besluiten over ontheffingsverzoeken op grond van artikel 29 van de Wp2000 (het verrichten van openbaar vervoer zonder concessie), zullen concessieverleners in de nieuwe situatie bij de toezichthoudende instantie moeten verzoeken om een economische evenwichtstoets uit te voeren. Afhankelijk van hoe de toezichthouder het consultatieproces gaat inrichten, zullen concessieverleners waarschijnlijk een zienswijze kunnen indienen. Daarnaast hebben zij bezwaar- en beroepsmogelijkheden tegen een besluit van de toezichthouder. Concessieverleners zullen een deel van hun bevoegdheden moeten afstaan aan de onafhankelijke toezichthouder. .

4.4 Procedure

Concessieverleners en/of concessiehouders die geraakt (kunnen) worden door de nieuwe vervoersdienst, kunnen de toezichthoudende instantie verzoeken te toetsen of het economisch evenwicht van de concessie al dan niet in het geding komt. De toezichthoudende instantie onderzoekt het verzoek en beslist de toets al dan niet uit te voeren. Onduidelijk in het herzieningsvoorstel is op basis van welke criteria de toezichthoudende instantie besluit om de toets al dan niet uit te voeren. De toezichthoudende instantie kan besluiten dat een vergunning a) moet worden verleend; b) moet worden verleend onder voorwaarden, of c) moet worden geweigerd. Lidstaten dienen te waarborgen dat de besluiten van de toezichthoudende instantie openstaan voor rechterlijke toetsing. Het besluit is, bezwaar en beroep daargelaten, bindend voor de vergunningverlenende instanties.

4.5 Bestaande vormen van economische evenwichtstoetsen

Er is reeds een aantal toetsingsinstrumenten ontwikkeld om de impact van commerciële geregelde vervoerdiensten op concessievervoer in kaart te brengen. Wij bespreken er hier drie.

Concept uitwerking criteria Economische Evenwichtstoets Spoorvervoer

De Europese Commissie heeft begin 2018 in het kader van het Vierde Spoorwegpakket een voorstel gepubliceerd voor de verdere uitwerking van de procedure en criteria voor een economische evenwichtstoets ter bescherming van openbardienstcontracten op het spoor.⁶ Bij positieve besluitvorming zal dit voorstel per 1 januari 2019 in werking treden.

Het voorstel werkt de procedure van de economische evenwichtstoets uit, waaronder de wijze van notificatie, de aan te leveren informatie, de termijnen en de omgang met commercieel vertrouwelijke informatie

In dit voorstel worden de volgende elementen meegenomen om te bepalen of het economische evenwicht van de concessie in het geding is:

- a. De winstgevendheid van de spoordiensten die onderdeel uitmaken van de concessie;
- b. De netto kosten van de concessieverlener.

In deze (financiële) toets moet gekeken worden naar:

- Het effect op de concessie als geheel (dus niet individuele verbindingen binnen de concessie) en over de gehele looptijd van de concessie;

⁶ Draft implementing regulation - Ares(2018)2106355.

- Variatie in de kosten van de concessiehouder, waaronder mogelijkheden tot kostenbesparingen;
- Positieve financiële effecten van de commerciële dienst (bijvoorbeeld reizigers van de commerciële dienst die overstappen op aansluitende diensten van de concessiehouder)
- Mogelijke commerciële respons van de concessiehouder op de komst van de commerciële dienst;
- Impact op de investeringen van de concessiehouder en concessieverlener;
- Monetaire waarde van het exclusieve concessierecht.

Daarnaast dient de dienst de volgende, meer kwalitatieve, elementen mee te nemen:

- Het netto voordeel voor reizigers;
- Impact op uitvoeringskwaliteit en kwaliteit van het concessievervoer;
- Impact op de dienstregelingplanning.

Wat opvalt aan het voorstel is het grote aantal elementen dat in de economische evenwichtstoets moet worden betrokken. Dit kan de toepassing erg complex maken en ertoe leiden dat de toets niet resulteert in een eenduidige uitkomst. Het voorstel van de Commissie bevat bovendien een aantal kwalitatieve criteria, zoals netto voordeel voor reizigers, die waarschijnlijk lastig door de toezichthouder objectief zijn vast te stellen. De toets wordt daardoor minder transparant en daarmee vatbaar voor juridische bezwaren. Ook is de mogelijke respons van de concessiehouder op de komst van een concurrerende commerciële dienst waarschijnlijk moeilijk vooraf door de toezichthouder te bepalen. Verder is het lastig om de monetaire waarde van een exclusief recht te bepalen.

Beleidsregel internationale passagiersvervoerdienst

De Autoriteit Consument en Markt (ACM) heeft (op grond van artikel 19a lid 2 van de Wp2000) o.a. de taak om vast te stellen of een voorgenomen internationale passagiersvervoerdienst per spoor het economisch evenwicht van één of meer concessies van een spoorwegonderneming in het gedrang brengt. De ACM heeft daarvoor een beleidsregel opgesteld.⁷

De beleidsregel gaat onder meer in op de meldings- en aanvraagprocedure, de door ACM op te vragen informatie bij zowel de aanbieder van de voorgenomen vervoerdienst als de concessiehouder en de omgang met commercieel vertrouwelijke gegevens. De besluiten van ACM zijn vatbaar voor bezwaar en beroep.

In de economische analyse beoordeelt ACM de verhouding van het aantal passagiers dat de betrokken concessiehouder verliest en de wegvallende omzet als gevolg van de voorgenomen internationale passagiersvervoerdienst, ten opzichte van het totaal aantal passagiers en omzet in de concessie. Als uit deze analyse een vermindering van omzet of passagiersaantallen volgt van meer dan 1,7 procent per jaar gedurende de resterende looptijd van de concessie, beschouwt ACM dat als indicatie dat er mogelijk sprake is van een

⁷ ACM Beleidsregel internationale passagiersvervoerdienst

significant negatieve impact op de rendabiliteit of op de netto kosten voor de concessieverlener. Indien sprake is van meerdere aanvragen voor internationale passagiersvervoerdiensten, houdt ACM in haar beoordeling rekening met het totaal effect van die verschillende nieuwe internationale diensten tezamen.

In de toelichting op de methodiek geeft ACM aan dat zij ervan uit gaat dat de concessiehouder het verlies aan omzet kan compenseren door de productiecapaciteit aan te passen aan het lagere vervoersvolume. De snelheid van de aanpassing van de productiecapaciteit wordt bepaald door de economische levensduur van investeringen en de mogelijkheid om personele capaciteit te verminderen. Op basis hiervan is de drempelwaarde van 1,7 procent afgeleid, die overigens geldt voor spoorvervoer. Toepassing van deze methodiek zou voor busvervoer waarschijnlijk resulteren in een andere waarde, in verband met mogelijke verschillen tussen spoorvervoer en busvervoer in afschrijvingstermijnen van materieel en personeelsverloop.

De beleidsregel is in 2016 in werking getreden. De ACM heeft de beleidsregel nog niet toegepast omdat er zich geen nieuwe aanbieders van internationale passagiersvervoerdiensten hebben gemeld. Vergeleken met het Commissievoorstel voor de economische evenwichtstoets spoorvervoer hanteert ACM een beperkte set aan (financiële) beoordelingscriteria. De toets is daarmee waarschijnlijk eenvoudiger toe te passen, maar de scope van de impactanalyse is ook vrij beperkt. Zo neemt ACM niet mee dat concessiehouders via de concessie vaak langjarige verplichtingen zijn aangegaan, zoals het bieden van een bepaald voorzieningenniveau (bijvoorbeeld minimum frequenties op bepaalde trajecten). Ook al zou een concessiehouder een omzetsdaling door middel van kostenreducties kunnen opvangen, dan heeft hij vaak nog te maken met concessieverplichtingen waar hij zonder medewerking van de betreffende concessieverlener niet zomaar vanaf kan.

Handvatten voor de beoordeling van ontheffingsaanvragen van langeafstand-busvervoer voor OV-concessieplicht

Als gevolg van de komst sinds 2015 van aanbieders van binnenlands LAB-vervoer op de Nederlands markt hebben concessieverleners te maken gekregen met een flinke stijging van het aantal ontheffingsaanvragen (ontheffing van het verbod om zonder concessie openbaar vervoer te verrichten op grond van artikel 29 van de Wp2000, kortweg: ontheffing van de concessieplicht). In opdracht van IPO en CROW heeft Ecorys een toetsingskader ontwikkeld voor de beoordeling van ontheffingsaanvragen door concessieverleners.⁸

Het toetsingskader onderscheidt een aantal stappen om de impact van een aanvraag voor langeafstand-busvervoer op het concessievervoer te beoordelen. Een van de stappen gaat in op het vaststellen van de gelijkenis met het bestaande geconcessioneerde vervoer en stelt

⁸ Ecorys (2016) Ontheffing OV-concessieplicht langeafstand-busvervoer. Handvatten voor de beoordeling van ontheffingsaanvragen. In opdracht van CROW en IPO. Rotterdam 2016.

dat nieuw voorgestelde diensten niet alleen gelijkenis kunnen vertonen met bestaande parallelle OV-verbindingen, maar ook met indirecte verbindingen (via een overstap).

Om de impact op de concessie te bepalen gaat het toetsingskader uit van het aantal reizigers dat uit de concessie onttrokken wordt als gevolg van de nieuwe dienst als criterium. Om voor ontheffing in aanmerking te komen zou dit onder een bepaalde drempelwaarde moeten blijven. Het toetsingskader geeft aan dat hiervoor (nog) geen maximale norm beschikbaar is.

In hoofdstuk 2 is aangegeven dat concessieverleners bij het beoordelen van ontheffingsaanvragen twee belangen moeten afwegen, namelijk het bevorderen van innovaties versus de rechten van de concessiehouder. Wat opvalt aan het door IPO en CROW uitgewerkte toetsingskader is dat het geen aandacht schenkt aan het eerste beoordelingsaspect.

4.6 Aanbevelingen

In dit hoofdstuk is geconstateerd dat de economische evenwichtstoets op een aantal belangrijke onderdelen nog niet is uitgewerkt door de Commissie. Bij de vormgeving zijn wat ons betreft de volgende zaken van belang:

Juridische vormgeving

In de toekomstige economische evenwichtstoets voor het LAB-vervoer dient ervoor gezorgd worden dat:

- Er duidelijkheid is over de criteria op grond waarvan de toezichthoudende instantie besluit om een economische evenwichtstoets uit te voeren.
- Er rechtszekerheid is voor vervoerders, zowel commerciële LAB-vervoerders als concessiehouders;
- De belangen van bestaande concessies goed worden beschermd;
- Concessieverleners en -houders de mogelijkheid krijgen om gevraagd en ongevraagd een zienswijze in te dienen;
- Er een procedure is die borgt dat zorgvuldig omgegaan wordt met bedrijfs- en privacygevoelige informatie;
- Er een bezwaar- en beroepsmogelijkheid is;
- Bevoegdheden om besluiten te controleren en te handhaven goed belegd zijn, bijvoorbeeld in het geval dat er voorwaarden worden gesteld aan de vergunning.

In paragraaf 4.5 zijn enkele bestaande toetsingsinstrumenten beschreven waarin bovenstaande zaken op een goede manier zijn geregeld. Deze kunnen als voorbeeld dienen voor de nog verder uit te werken economische evenwichtstoets voor het LAB-vervoer.

Een speciaal aandachtspunt betreft het verschil in behandeling tussen ingezeten en niet-ingezeten vervoerder. Niet-ingezeten vervoerders die binnenlands vervoer willen gaan verrichten krijgen te maken met de economische evenwichtstoets van een onafhankelijke toezichthouder, terwijl voor een ingezeten vervoerder die precies hetzelfde vervoer wil gaan uitvoeren het ontheffingsregime van de Wp2000 blijft gelden, met de beoordeling door de betreffende concessieverlener(s). Loket en beoordelingssystematiek kunnen verschillen. Hierdoor kan het risico van rechtsongelijkheid ontstaan, omdat de kans bestaat dat ingezetenen en niet-ingezetenen in vergelijkbare gevallen ongelijk behandeld worden.

Inhoudelijke toets

Inhoudelijk gezien zou de economische evenwichtstoets:

- Gebaseerd moeten zijn op een beperkt aantal objectiveerbare en meetbare variabelen, teneinde complexiteit, subjectiviteit en daarmee rechtsongelijkheid te vermijden;
- In geval van gebiedsconcessies niet alleen naar het effect op parallelle verbindingen moeten kijken, maar ook de (indirecte) impact op verbindingen elders in het netwerk in beschouwing moeten nemen;
- Naar de effecten over de hele looptijd van de concessie te kijken;
- Naast de impact op bestaande concessies ook te kijken naar het voordeel voor de reiziger;
- Ruimte moeten bieden om rekening te kunnen houden met bijzondere (concessiespecifieke) omstandigheden;
- Zich niet moeten beperken tot de impact op bestaande busconcessies, maar ook andere vormen van geconcessioneerd vervoer in de analyse betrekken, zoals treinconcessies.

5. Mogelijke gevolgen van het herzieningsvoorstel

IN DIT HOOFDSTUK BESCHRIJVEN WIJ DE MOGELIJKE GEVOLGEN VAN HET HERZIENINGSVOORSTEL. DE KERNELEMENTEN ZIJN IN HOOFDSTUK 3 BESCHREVEN, NAMELIJK DE EUROPESE VERGUNNINGSPROCEDURE, HET AFSCHAFFEN VAN DE CABOTAGEVOORWAARDEN, DE ECONOMISCHE EVENWICHTSTOETS, DE TOEGANG TOT BUSTERMINALS EN HET AFSCHAFFEN VAN HET REISBLAD. IN HOOFDSTUK 4 IS GECONSTATEERD DAT DE ECONOMISCHE EVENWICHTSTOETS NOG NADER MOET WORDEN UITGEWERKT DOOR DE COMMISSIE. OMDAT DE UITEINDELIJKE VORMGEVING VAN DE ECONOMISCHE EVENWICHTSTOETS ZEER BEPALEND IS VOOR DE IMPACT VAN HET HERZIENINGSVOORSTEL, IS IN DEZE FASE EIGENLIJK NOG GEEN VOLLEDIGE IMPACTANALYSE TE MAKEN. OM TOCH DE MOGELIJKE GEVOLGEN IN KAART TE BRENGEN HANTEREN WIJ HET UITGANGSPUNT DAT ER EEN ZODANIGE ECONOMISCHE EVENWICHTSTOETS KOMT DAT HET BEOOGDE DOEL DAARVAN, BESCHERMING VAN BESTAANDE CONCESSIONS, WORDT GEREALISEERD.

5.1 Gevolgen voor internationale touringcarsector

Volgens statistieken van KNV (Koninklijk Nederlands Vervoer) waren er in 2017 zo'n 450 touringcarondernemingen in Nederland.⁹ Na een gestage jarenlange daling van het aantal ondernemingen is de sector vanaf 2017 weer gegroeid. KNV verklaart deze stijging onder meer door de toename in lijndienstvervoer en inkomend toerisme. De Nederlandse touringcarsector heeft geprofiteerd van de opkomst van het LAB-vervoer, omdat veel internationale LAB-vervoerders werken met lokale onderaannemers die het voertuig en het personeel leveren. Als LAB-vervoerders dit businessmodel in de toekomst blijven hanteren zal een verdere groei van het LAB-vervoer waarschijnlijk een positief effect hebben op de Nederlandse touringcarsector.

Als het herzieningsvoorstel in zijn huidige vorm wordt ingevoerd, kunnen Nederlandse-touringcarbedrijven straks ook zelfstandig binnenlands vervoer in andere lidstaten verrichten. Nu kan dat alleen als opdrachtnemer van een in de betreffende lidstaat gevestigde opdrachtgever. Het voorstel biedt dus kansen voor de Nederlandse touringcarsector voor internationale expansie. Tegelijkertijd kan de sector te maken krijgen met (extra) toetreding van buitenlandse bedrijven op de Nederlandse markt (in aanvulling op de huidige toetreders, zie hoofdstuk 2). Er zijn ons geen plannen bekend dat Nederlandse of buitenlandse marktpartijen nu al anticiperen op de mogelijke verdere openstelling van de LAB-markt ten gevolge van het herzieningsvoorstel.

⁹ Panteia (2018) Kerncijfers 2017 van het Nederlandse touringcarvervoer.

5.2 Gevolgen voor reizigers/duurzaamheid

Reizigers

In hoofdstuk 2 is geconcludeerd dat het openbaar vervoernetwerk van bussen en treinen in Nederland relatief fijnmazig en kwalitatief hoogwaardig is. In hoofdstuk 2 is ook weergegeven op welke relaties LAB-vervoer een toegevoegde waarde kan hebben en daarmee voor reizigers een nieuwe of aanvullende reismogelijkheid biedt. Het gaat op de binnenlandse markt waarschijnlijk om een beperkt aantal verbindingen, met name waar de trein momenteel geen directe verbinding biedt. Reizigers krijgen met de verdere ontwikkeling van LAB-vervoer dus wellicht wat meer reismogelijkheden in aanvulling op het bestaande netwerk, waarschijnlijk tegen gunstige tarieven.

De impactanalyse die de Europese Commissie voor de Unie als geheel heeft opgesteld ondersteunt deze conclusie.¹⁰ De Commissie schat in dat het maatregelenpakket uit het herzieningsvoorstel in de Unie als geheel zal leiden tot 430 miljoen extra busreizen in 2030 en een groei van het aantal reizigerskilometers met 11%. De Commissie verwacht dat de groei in Nederland veel lager is omdat de Nederlandse markt al goed ontwikkeld is. De sterke groei van (met name grensoverschrijdend) LAB-vervoer van de afgelopen jaren laat zien dat deze vorm van vervoer van toegevoegde waarde is en voorziet in een behoefte van reizigers. In algemene zin zullen reizigers baat hebben bij een verdere liberalisering van de LAB-markt, met name als het gaat om internationale verbindingen.

Duurzaamheid/andere kwaliteitsaspecten

De voorwaarden voor wat betreft duurzaamheid, toegankelijkheid, uitvoeringskwaliteit (punctualiteit, rituitval, aansluitingen), betaalsystemen, etc. aan het openbaar vervoer worden gesteld, worden veelal decentraal per concessie geregeld.

Het Nederlandse openbaar vervoer (bus en trein) is in hoge mate toegankelijk door onder meer de introductie van lage vloermaterieel, de realisatie van een gelijke instap tussen materieel en perron en de uitbreiding van de assistentieverlening op stations. Het LAB-vervoer moet voldoen aan de passagiersrechten op grond van Verordening (EU) nr. 181/2011. LAB-bussen hebben vanwege het grotere comfort op lange afstanden doorgaans een hoge vloer. In een beperkt aantal gevallen is er een rolstoellift. Veel bushaltes in Nederland, en zeker de meest gebruikte, zijn niet geschikt voor hoge vloermaterieel, waardoor de in- en uitstap bij dit type materieel bemoeilijkt wordt. Rolstoelgebruikers dienen ruime tijd¹¹ voorafgaand aan hun reis contact op te nemen met de LAB-vervoerder om te bekijken of zij vervoerd kunnen worden. LAB-vervoer is daarmee over het algemeen minder toegankelijk voor rolstoelgebruikers dan het Nederlandse openbaar vervoer.

¹⁰ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT IMPACT ASSESSMENT. Accompanying the document Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1073/2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services

¹¹ Bij Flixbus twee weken van tevoren.

De concessieverleners in Nederland hebben in 2016 samen met het Rijk afspraken gemaakt over het verder verduurzamen van het busvervoer. Het doel is dat alle OV-bussen uiterlijk in 2030 emissievrij aan de uitlaat zijn.¹² LAB-vervoerders zijn geen partij in dit akkoord en zijn niet gebonden aan deze afspraak. De bussen die LAB-vervoerders inzetten maken over het algemeen veel kilometers. Dit vormt een prikkel voor vervoerders om relatief nieuwe en energiezuinige voertuigen in te zetten die bovendien relatief schoon zijn (vaak Euro-6). De verwachting is dat LAB-vervoerders voorlopig gebruik blijven maken van dieselbussen, omdat de inzet van emissievrije voertuigen op lange afstanden nu nog te complex en kostbaar is.

Op lokaal niveau kunnen individuele gemeenten via het instellen van een milieuzone regels stellen aan de voertuigen die in een bepaald gebied zijn toegestaan. Dit geeft wel risico van een lappendeken van lokale regels indien gemeenten onderling afwijkende regels gaan stellen. Een zekere coördinatie en afstemming tussen gemeenten is daarom gewenst.

5.3 Gevolgen voor werknemers in de bussector

Werknemers concessievervoer

De meeste werknemers in het stads- en streekvervoer vallen onder de bedrijfstak CAO Openbaar Vervoer of de CAO Multimodaal Vervoer (bij multimodale concessies van bus- en spoorvervoer). De werknemers van de stadsvervoerders HTM, GVB en RET hebben een eigen ondernemings-CAO. Op grond van de Wp2000 geldt een wettelijke overnameplicht van personeel (inclusief de bijbehorende arbeidsvoorwaarden) in geval van een overgang van een concessie naar een andere vervoerder. Er van uitgaande dat de toekomstige economische evenwichtstoets zodanig functioneert dat het bestaande concessievervoer goed wordt beschermd, zal het herzieningsvoorstel geen of zeer beperkte gevolgen hebben voor de omvang van het concessievervoer en daarmee de werkpakketten van werknemers in het stads- en streekvervoer. Het ligt dan ook niet in de rede dat er concurrentie op arbeidsvoorwaarden zal gaan plaatsvinden.

Werkgevers in het stads- en streekvervoer zijn in staat om enige fluctuaties in de omvang van werkpakketten op te vangen door middel van natuurlijk personeelsverloop. De concessiehouders hebben momenteel moeite om voldoende personeel te vinden en de verwachting is dat de personeelstekorten in de toekomst verder zullen toenemen omdat veel buschauffeurs tegen hun pensionering aanzitten.¹³ Vervoerders zitten te springen om personeel en zullen overtollig personeel niet snel laten gaan.

¹² Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus.

¹³ UWV (2018) Moeilijk vervulbare vacatures. Landelijk overzicht van beroepen. 26 juni 2018

De conclusie is dat de gevolgen voor werknemers in het geconcessioneerde busvervoer naar verwachting zeer beperkt zullen zijn.

Een aandachtspunt is het effect op werknemers in het geconcessioneerde spoorvervoer. In hoofdstuk 2 hebben wij geconcludeerd dat de marktpositie van het binnenlandse spoorvervoer ten opzichte van LAB-vervoer over het algemeen sterk is, maar dat de liberalisering van de LAB-markt boven 100 kilometer op specifieke verbindingen wellicht gevolgen heeft voor geconcessioneerde spoorvervoer. Mocht de liberalisering van de LAB-markt boven 100 kilometer daadwerkelijk resulteren in een substantiële vermindering van de omvang van werkpakketten en minder behoefte aan spoorpersoneel, dan zal onderzocht moeten worden hoe spoorvervoerders hiermee omgaan.

Werknemers touringcarsector

De Europese Commissie verwacht dat er op niveau van de Unie in 2030 85.000 extra banen in de sector bijkomen als gevolg van het herzieningsvoorstel. De Europese Commissie verwacht dat toenemende concurrentie wellicht druk geeft op arbeidsomstandigheden, maar dat er geen *direct* effect van het herzieningsvoorstel is op de arbeidsomstandigheden in de touringcarsector.

Werknemers in de touringcarsector vallen onder de CAO Besloten busvervoer. Veel (internationale) LAB-vervoerders laten de uitvoering van het vervoer zelf over aan lokale (Nederlandse) onderaannemers. Deze onderaannemers leveren het voertuig en de chauffeur. De verwachte toekomstige groei van het LAB-vervoer leidt tot meer vraag naar Nederlandse chauffeurs, onder de veronderstelling dat LAB-vervoerders het huidige model van uitbesteding van het vervoer aan lokale onderaannemers blijven hanteren. Ook touringcarbedrijven hebben momenteel moeite om voldoende personeel te vinden.¹⁴ In een krappe arbeidsmarkt verbetert de onderhandelingspositie van werknemers om betere arbeidsvoorwaarden af te dwingen.

Op verbindingen naar Europese landen met lagere lonen (bijvoorbeeld Oost-Europese landen) kan het voor LAB-vervoerders gunstig zijn om chauffeurs uit die landen in te zetten. Ook zouden Nederlandse bussen kunnen 'uitvlaggen' naar buitenlandse bedrijven, met name in Oost Europa, om op die manier met chauffeurs te kunnen werken die volgens Oost Europese CAO's worden betaald. Een alternatief hiervoor is het inhuren van Oost Europese onderaannemers. Dergelijke praktijken vinden nu al plaats, maar de omvang daarvan is niet bekend

De huidige markt van LAB-vervoer naar Oost-Europa is echter relatief klein (zie hoofdstuk 2) en zal in de toekomst waarschijnlijk niet erg groeien. De interessantere LAB-verbindingen vanuit Nederland gaan vooral naar West-Europese landen (Duitsland, België, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk) en daar liggen lonen en arbeidsvoorwaarden op vergelijkbaar niveau als in Nederland.

¹⁴ Idem.

Onze conclusie is dat het herzieningsvoorstel waarschijnlijk gunstig is voor werkgelegenheid in touringcarsector. Concurrentie van buitenlandse chauffeurs is op specifieke verbindingen wellicht mogelijk, maar de impact daarvan is naar verwachting beperkt. Om concurrentie op arbeidsvoorwaarden verder te voorkomen kan het ministerie van I&W nader onderzoeken welke mogelijkheden daartoe bestaan.

5.4 Gevolgen voor concessiehouders

In hoofdstuk 2 is aangegeven wat het marktpotentieel is van LAB-vervoer. Momenteel bestaan er in Nederland geen geconcessioneerde busverbindingen over afstanden langer dan 100 kilometer, d.w.z. halteafstanden groter dan 100 kilometer (hemelsbreed). Het open stellen van LAB-vervoer over afstanden langer dan 100 kilometer (hemelsbreed) heeft daarmee niet of nauwelijks effect op geconcessioneerde busvervoer. Geconcessioneerde spoorvervoer vindt over langere afstanden plaats en zou daarmee wel geraakt kunnen worden, maar het huidige spoorvervoer is vanwege de snellere reistijd, hoge frequenties en grote vervoercapaciteit op veel verbindingen concurrerend. LAB-vervoer zou voor sommige bestaande en nieuwe reizigers aantrekkelijk kunnen zijn vanwege de lage tarieven.

Voor wat betreft de LAB-markt over afstanden korter dan 100 kilometer is het uitgangspunt dat een goed functionerende economische evenwichtstoets voldoende waarborgen biedt om het bestaande concessievervoer te beschermen. Wij verwachten daarom geen of zeer beperkte gevolgen voor het concessievervoer. Een toename van het (grensoverschrijdend) LAB-vervoer zou wellicht wel indirect impact kunnen hebben op de doorstroming en punctualiteit van het concessievervoer.

5.5 Gevolgen voor concessiestelsel

Los van de praktische impact van het herzieningsvoorstel op het concessievervoer, zullen bestaande en nieuwe concessies de mogelijkheid van LAB-vervoer over meer dan 100 kilometer (hemelsbreed) juridisch moeten toestaan. Voor de meeste concessies zal het gaan om het toestaan van inkomend of uitgaand LAB-vervoer over meer dan 100 kilometer (d.w.z. de opstaphalte of de uitstaphalte ligt in de concessie, maar niet beiden). Grote concessiegebieden kunnen in theorie echter ook te maken krijgen met LAB-vervoer over meer dan 100 kilometer binnen het concessiegebied, waarbij opstap- en uitstaphalte in de concessie liggen. De Wp2000 zou aangepast moeten worden door op te nemen dat de exclusiviteit van de concessie niet het LAB-vervoer betreft voor zover voldaan wordt aan de criteria in de herziene verordening. Het alternatief is dat concessievoorwaarden daarop

worden aangepast, door rekening te houden met LAB-vervoer over afstanden van meer dan 100 kilometer.

Voor binnenlands geregeld vervoer ontstaan er twee regimes: voor een binnenlandse onderneming geldt art. 29 van de Wp2000. Voor een niet-ingezeten vervoerder is de Europese Verordening van toepassing. De introductie van een economische evenwichtstoets door een onafhankelijke landelijke instantie betekent dat het huidige ontheffingsartikel (artikel 29) uit de Wp2000 moet worden aangepast. Deze geeft concessieverleners momenteel de bevoegdheid om te beslissen over ontheffingsaanvragen. Deze verantwoordelijkheid verschuift voor wat betreft aanvragen voor LAB-vervoer door niet-ingezeten vervoerders in de toekomst naar een landelijke instantie. Artikel 29 van de Wp2000 behoudt een functie in verband met mogelijke ontheffingsverzoeken voor LAB-vervoer door ingezeten vervoerders en voor andere vormen van vervoer niet zijnde LAB-vervoer, zoals bijvoorbeeld kleinschalig bedrijfsvervoer.

Omdat de opkomst van het LAB-vervoer van vrij recente datum is, houden de huidige concessies over het algemeen geen rekening met dit fenomeen. Bij nieuw uit te geven concessies zullen concessieverleners moeten nadenken over hoe het LAB-vervoer (naast andere vormen van commercieel busvervoer) zich verhoudt tot het openbaar vervoer in de concessie. De uitkomst daarvan bepaalt de afbakening van het exclusieve recht van de concessie en de vraag of het wenselijk is om in concessies op voorhand rekening te houden met LAB-vervoer. De herziening verplicht om in ieder geval het LAB-vervoer van 100 km of meer te gedogen.

5.6 Gevolgen voor terminalbeheerders

Definitie busterminal

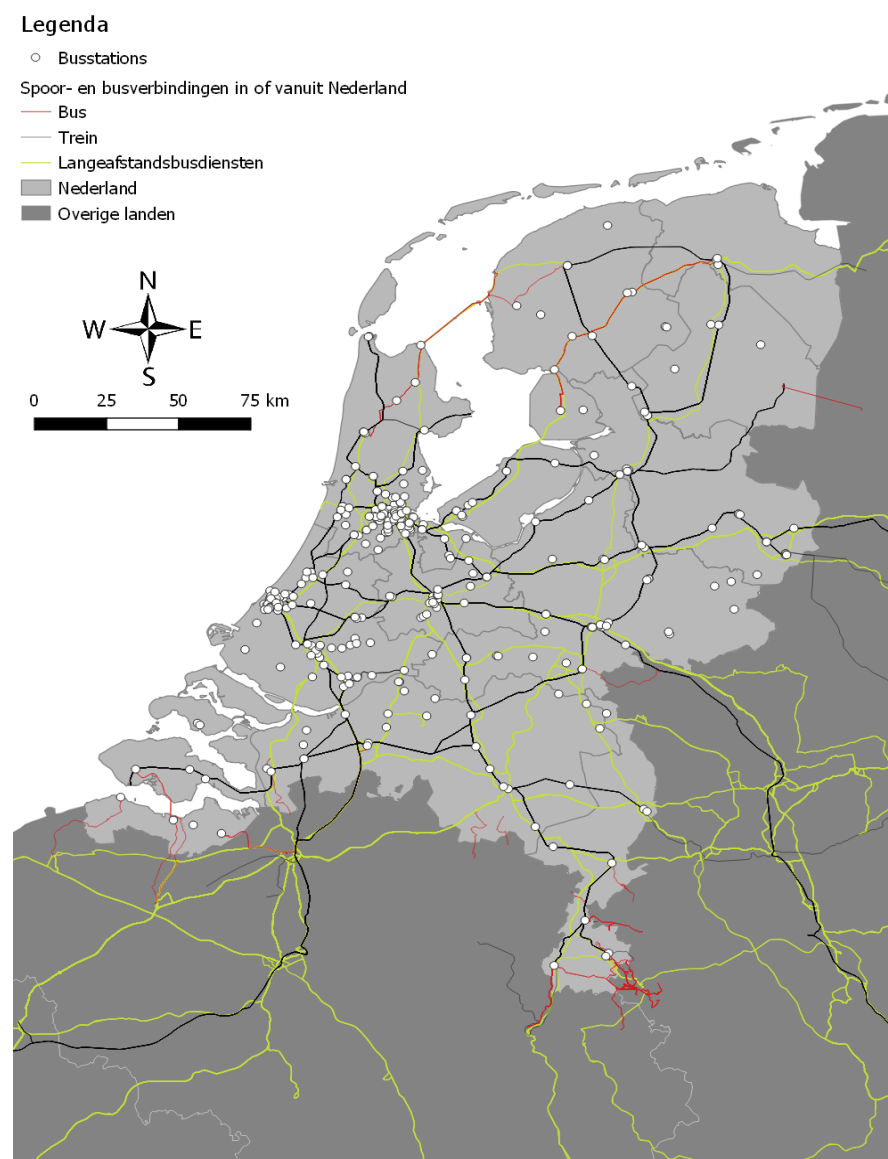
In het herzieningsvoorstel is een busterminal gedefinieerd als een faciliteit met een oppervlakte van minstens 600 m² met een parkeerplaats waar bussen en touringcars passagiers opnemen of afzetten.

Het is uit het herzieningsvoorstel niet op te maken of het begrip busterminal gelijk gesteld moet worden met wat in de passagiersrechten Verordening (181/2011) wordt verstaan onder 'terminal'. Een terminal is in Verordening 181 een 'bemande terminal waar zich volgens de vastgestelde reisweg van een geregelde vervoersdienst een in- en uitstapplaats voor passagiers, evenals voorzieningen zoals incheckbalie, wachtruimte, of balie voor kaartverkoop bevinden'. Verordening 181 definieert verder 'bushalte' als elke andere plaats dan een terminal, waar zich volgens de vastgestelde reisweg van een geregelde vervoersdienst een in- en uitstapplaats voor passagiers bevindt. Volgens Verordening 181 kunnen terminals aangewezen worden door lidstaten waar minder valide reizigers recht hebben op bijstand. In Nederland is één terminal als zodanig aangewezen, namelijk station Amsterdam Sloterdijk.

De definitie van 'busterminal' in het herzieningsvoorstel lijkt dus meer aan te sluiten bij het begrip 'bushalte' uit Verordening 181, met toevoeging van een oppervlaktemaat. Een oppervlakte van 600 m² is ongeveer 25 meter bij 25 meter. Om in te schatten welke busterminals in Nederland onder deze definitie vallen, dient deze oppervlaktemaat verder geoperationaliseerd te worden. Maar dat levert de nodige onduidelijkheden op. De vraag is namelijk wat meegenomen moet worden in het oppervlakte. Betreft dit alleen het perronoppervlak van de haltes, of moeten ook de rijbaan, wachtruimtes, personeelsvoorzieningen, verkooploketten, het voorplein etc. in de oppervlaktemaat worden meegerekend? De Europese Commissie zou moeten verhelderen hoe zij de oppervlaktemaat denkt te operationaliseren.

Ten behoeve van deze impactstudie hebben wij de oppervlaktemaat van 600 m² geoperationaliseerd als een locatie waar zich meer dan vier bushaltes bij elkaar bevinden. Deze halteplaatsen bestaan uit de opstelplaats voor de bus met bijbehorende haltevoorzieningen in de vorm van een trottoir met een haltebord met basisreisinformatie. Wij hanteren daarmee een vrij beperkte definitie, waardoor relatief veel haltelocaties onder de definitie zullen vallen. Uitgaande van deze definitie zijn er in Nederland 330 locaties die als een busterminal zijn te kwalificeren. Dit zijn veel meer locaties dan de huidige 38 halteplaatsen waar LAB-vervoerders momenteel gebruik van maken (zie bijlage 7.4). Figuur 5.1 geeft een indruk waar deze busterminals zich bevinden.

Figuur 5.1 *Busterminals met minstens 4 haltes*



Bron: NDOV-loket, Imergis spoorlijnen en bushaltes

Op basis van deze definitie hebben veel steden in Nederland een busterminal binnen hun grenzen en veel steden hebben zelfs meerdere busterminals. Het gaat niet alleen om de traditionele busstations bij (grotere) treinstations, ook minder grote haltelocaties zijn aan te merken als busterminal. Dit betekent dat veel gemeenten, in Nederland doorgaans de beheerder van busstations, er rekening mee moeten houden dat zij hiermee te maken krijgen en daarop beleid moeten ontwikkelen, ook al lijkt het niet aannemelijk dat hun busterminal door LAB-vervoer zal worden aangedaan. Dit kan leiden tot extra administratieve lasten bij gemeenten.

Het is niet aannemelijk dat al deze busterminals commercieel interessante halteplaatsen zullen zijn voor LAB-vervoer. Aanvullende criteria kunnen helpen om te komen tot een selectie van busterminals waar de kans groter is dat er in de toekomst een LAB-bus stopt. Hierbij kan gedacht worden aan criteria als nabijheid van een stroomweg (snelweg of autoweg) of de omvang (inwoners) van de plaats waar de busterminal ligt.

Mogelijke gevolgen

Om de toekomstige groei van LAB-vervoer te faciliteren en invulling te geven aan de plicht als terminalbeheerder om toegang te verlenen tot busterminals zullen gemeenten moeten investeren in nieuwe haltevoorzieningen. Dit kan op bestaande busterminals, dan wel op alternatieve locaties.

De fysieke toegang tot busterminals door bussen is in Nederland op diverse manieren geregeld. In veel gevallen is het busstation bereikbaar voor alle weggebruikers. Er zijn ook busstations die enkel bereikbaar zijn via een busbaan, verkeerslicht voor bussen of afgesloten zijn met een slagboom. Bij de geautomatiseerde toegang dienen bussen een systeem (vaak KAR, VETAG of VECOM) in de bus te hebben waarmee het verkeerslicht of de slagboom bediend kan worden. LAB-voertuigen hebben dergelijke systemen meestal niet. Indien busvervoerders recht krijgen op toegang tot busterminals, moet er een werkwijze gevonden worden waarmee voertuigen die niet de juiste systemen bezitten wel herkend worden. Tenzij de terminalbeheerder eisen mag stellen aan de apparatuur waarover de LAB-bussen minimaal moeten beschikken.

Een hieraan verwant thema is dat LAB-vervoer wettelijk gezien te beschouwen is als openbaar vervoer c.q. een lijnbus. Dit betekent vanuit het RVV (Reglement Verkeersborden en Verkeerstekens) dat LAB-vervoer gebruik mag maken van alle bushaltes en de busbanen. Dit kan leiden tot praktische problemen omdat LAB-vervoer geen apparatuur heeft om verkeerslichten te beïnvloeden, waardoor doorstroming van andere bussen op busbanen kan worden belemmerd. Daarnaast is de halteringstijd van LAB-vervoer vaak langer (onder andere vanwege het laden en lossen van bagage), wat eveneens de doorstroming van andere bussen kan belemmeren.

Functies busterminalbeheerder

Op veel busstations in Nederland zijn functies bij verschillende partijen belegd en niet persé bij de partij die in strikte zin de beheerder van het busstation zelf is (bushaltes en plein). Op sommige busstations bevinden de pauzeruimten voor buschauffeurs zich in het treinstation, evenals het loket voor verkoop en reisinformatie. De busterminalbeheerder is hier niet verantwoordelijk voor. Omdat functies en diensten over verschillende partijen verspreid kunnen zijn, kan er niet één busterminalbeheerder aangewezen worden die de regie voert over alle voorzieningen.

Conclusies

Partijen gaan momenteel pragmatisch te werk als het gaat om het vinden van geschikte haltelocaties voor langeafstandsbusvervoer. Er zijn geen signalen dat de toegang tot haltelocaties een belemmering vormt voor langeafstandsbusvervoer. Sommige gemeenten ervaren door de snelle groei van het langeafstandsbusvervoer wel problemen met het faciliteren ervan. Zij hebben het gevoel weinig grip te hebben op deze vorm van vervoer. Deels komt dit doordat gemeenten geen informatie hebben over het aanbod van langeafstandsbusvervoer in hun gemeente.

Gemeenten verwachten wel een probleem met het vinden van geschikte haltelocaties als het langeafstandsbusvervoer in de toekomst blijft groeien. De huidige haltelocaties zullen dan qua capaciteit onvoldoende zijn.

5.7 Gevolgen van afschaffen reisblad

Voor internationaal ongeregeld personenvervoer, zoals bijvoorbeeld groepsreizen naar vakantiebestemmingen, zijn reisbladen momenteel verplicht. Het reisblad is een gestandaardiseerd format, die vervoerders moeten kopen bij het Kiwa. Het reisblad dient vóór de aanvang van elke reis in tweevoud te worden ingevuld door de vervoerder of door de chauffeur. Het originele reisblad dient zich tijdens de gehele reis waarop het betrekking heeft in het voertuig te bevinden. Het voldoen aan de verplichtingen rond het reisblad zorgen bij vervoerders voor veel administratieve handelingen en kosten bovendien geld. Deze reisbladen bevatten o.a. informatie over bestemming, route en het aantal passagiers. Omdat deze informatie al beschikbaar is via onder andere de tachograaf, is dit reisblad als controlemiddel niet meer nodig. Aandachtspunt is dat het mogelijk moet blijven om de zogenaamde 12-dagenregeling uit artikel 29 van Verordening 1073/2009 te controleren.

6. Conclusies

6.1 Aanleiding en opzet impact-analyse

De Europese Commissie stelt voor de markten voor busvervoer verder open te stellen door de huidige Verordening 1073/2009 op de volgende punten te wijzigen:

1. Instellen van een Europese vergunningprocedure die de toegang regelt tot zowel de internationale als de nationale markten voor geregeld busvervoer, waarbij de volgende vier situaties worden onderscheiden:
 - a. Vergunningsprocedure voor internationaal personenvervoer over afstanden van 100 km of meer (hemelsbreed),
 - b. Vergunningsprocedure voor internationaal personenvervoer over afstanden van minder dan 100 km (hemelsbreed),
 - c. Vergunningsprocedure voor binnenlands geregeld vervoer over afstanden van 100 km of meer (hemelsbreed), en
 - d. Vergunningsprocedure voor binnenlands geregeld vervoer over afstanden van minder dan 100 km (hemelsbreed).
2. De lidstaten kunnen het recht op toegang voor de situaties beschreven onder b. en d. beperken als de vervoerdienst waarvoor een vergunning wordt aangevraagd het economisch evenwicht van een openbaardienstcontract in het gedrang kan brengen (= economische evenwichtstoets);
3. Afschaffen van de voorwaarden in de huidige Verordening 1073/2009 ten aanzien van cabotage (binnenlands vervoer in een ander land);
4. Regels voor een niet-discriminerende toegang van busvervoerders tot busterminals van minimaal 600 m²;
5. Aanwijzen door lidstaat van een onafhankelijke toezichthoudende instantie die de economische evenwichtstoets als bedoeld onder 2. uitvoert en eventuele conflicten bij de toegang tot busterminals als bedoeld onder 4. beslecht;
6. Afschaffen reisblad voor ongeregelde vervoer als controledocument.

In dit rapport zijn de mogelijke effecten van het voorstel van de Commissie om de markten voor busvervoer verder open te stellen in kaart gebracht. Wij hebben daarbij gebruik gemaakt van deskresearch van openbare rapporten en databestanden alsmede van gegevens die door geconsulteerde deskundigen/belanghebbenden beschikbaar zijn gesteld. Hierbij merken wij op dat wij geen bronnen hebben gevonden die systematisch en gecentraliseerd statistieken publiceren over het aantal langeafstandsbus (LAB)-verbindingen en het gebruik daarvan in Nederland. Met de nodige speurwerk hebben wij een zo goed mogelijk beeld gepresenteerd van het huidige aanbod van langeafstandsbusvervoer. Het is niet bekend hoeveel reizigers hiervan gebruik maken. Daarnaast hebben wij via persoonlijke,

semi-gestructureerde gesprekken met deskundigen en belanghebbenden onderbouwde feiten over eventuele effecten in kaart gebracht.

6.2 Huidige busmarkt in Nederland

De Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000) vormt het wetgevend kader voor het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer in Nederland. Belangrijk kenmerk van de Wp2000 voor binnenlands geregeld personenvervoer (ook wel openbaar vervoer genoemd) is de concessiesystematiek. Een concessie is een (tijdelijk) exclusief recht om openbaar vervoer te verrichten in een bepaald gebied.

Het Nederlandse openbaar vervoer vormt een landsdekkend, relatief fijnmazig en kwalitatief hoogwaardig netwerk van buslijnen en spoorverbindingen. De meeste concessies worden openbaar aanbesteed. De aanbestedingen hebben eraan bijgedragen dat het openbaar vervoer op efficiënte wijze wordt uitgevoerd. De concessies zijn zo georganiseerd dat deze een samenhangend regionaal netwerk vormen. Er zijn daarnaast verschillende concessie-overstijgende verbindingen. Vaak beperkt dit zich tot een streeklijn die net de concessiegrens kruist om op een knooppunt aan te sluiten. Er zijn momenteel een beperkt aantal geconcessioneerde interregionale busverbindingen die in de Nederlandse context zijn te beschouwen als langeafstand.

Het commerciële (grensoverschrijdende) LAB-vervoer is de afgelopen jaren sterk toegenomen. In toenemende mate bieden LAB-vervoerders binnenlandse verbindingen aan, als onderdeel van internationale verbindingen. Afhankelijk van de situatie is daarvoor een ontheffing van de concessieplicht nodig.

In Nederland zijn de meeste busterminals in handen van gemeenten en zijn daarmee te beschouwen als busterminalbeheerders. Het regionale stads- en streekvervoer is de primaire gebruiker van de busterminals. De capaciteit van busstations is gebaseerd op de behoefte van stads- en streekvervoerders. Veel gemeenten hebben nu al te maken met verzoeken van LAB-vervoerders die een halteplaats willen in de gemeente. Voor de gemeenten is dit een nieuw fenomeen, waar, op een enkele uitzondering na geen beleid /regelgeving voor is gemaakt. Gemeenten zien de komst van LAB-vervoer als positief omdat het meer reismogelijkheden biedt voor haar inwoners en de bereikbaarheid van de gemeente verbetert. Bij afwezigheid van specifiek beleid proberen gemeenten op een pragmatische manier LAB-vervoer zo goed mogelijk te faciliteren. Momenteel zijn er bijna 40 halteplaatsen waar langeafstandsbussen halteren. Op de reguliere busstations is vanwege capaciteitstekort vaak geen ruimte voor LAB-vervoer, of is toegang praktisch gezien niet mogelijk of ongewenst. In samenspraak met LAB-vervoerders wijzen gemeenten daarom meestal een alternatieve haltelocatie dichtbij het treinstation/busstation aan.

6.3 Economische evenwichtstoets

De economische evenwichtstoets is volgens de Europese Commissie bedoeld om de bestaande concessies te beschermen. De uitwerking van deze toets is daarom zeer bepalend voor de mogelijke impact van het herzieningsvoorstel. Het herzieningsvoorstel bevat echter geen informatie over de criteria die moeten worden toegepast om te bepalen of een voorgestelde commerciële busdienst het economisch evenwicht van een concessie in het gedrang brengt. De Commissie wil deze criteria in een later stadium zelf ontwikkelen en een voorstel daarvoor voorleggen aan de Raad en het Europees Parlement door middel van een zogenaamde gedelegeerde handeling.

Wij bevelen aan dat Nederland het voorstel van de Commissie niet afwacht en zelf met ideeën komt voor de vormgeving van de economische evenwichtstoets. Wenselijk is dat betrokken partijen hier tijdig bij betrokken worden. In de toekomstige economische evenwichtstoets voor het LAB-vervoer dient er wat ons betreft voor gezorgd worden dat:

- Er duidelijkheid is over de criteria op grond waarvan de toezichthoudende instantie besluit om een economische evenwichtstoets uit te voeren.
- Er rechtszekerheid is voor vervoerders, zowel commerciële LAB-vervoerders als concessiehouders;
- De belangen van bestaande concessies goed worden beschermd;
- Concessieverleners en -houders de mogelijkheid krijgen om gevraagd en ongevraagd een zienswijze in te dienen;
- Er een procedure is die borgt dat zorgvuldig omgegaan wordt met bedrijfs- en privacygevoelige informatie;
- Er een bezwaar- en beroepsmogelijkheid is;
- Bevoegdheden om besluiten te controleren en te handhaven goed belegd zijn, bijvoorbeeld in het geval dat er voorwaarden worden gesteld aan de vergunning.

Een speciaal aandachtspunt betreft het verschil in behandeling tussen ingezet en niet-ingezet vervoerder. Niet-ingezet vervoerders die binnenlands vervoer willen gaan verrichten krijgen te maken met de economische evenwichtstoets van een onafhankelijke toezichthouder, terwijl voor een ingezet vervoerder die precies hetzelfde vervoer wil gaan uitvoeren het ontheffingsregime van de Wp2000 blijft gelden, met de beoordeling door de betreffende concessieverlener(s). Loket en beoordelingssystematiek kunnen verschillen. Hierdoor kan het risico van rechtsongelijkheid ontstaan, omdat de kans bestaat dat ingezetenen en niet-ingezetenen in vergelijkbare gevallen ongelijk behandeld worden.

Inhoudelijk gezien zou de economische evenwichtstoets:

- Gebaseerd moeten zijn op een beperkt aantal objectiveerbare en meetbare variabelen, teneinde complexiteit, subjectiviteit en daarmee rechtsongelijkheid te vermijden;

- In geval van gebiedsconcessies niet alleen naar het effect op parallelle verbindingen moeten kijken, maar ook de (indirecte) impact op verbindingen elders in het netwerk in beschouwing moeten nemen;
- Naar de effecten over de hele looptijd van de concessie moeten kijken;
- Naast de impact op bestaande concessies ook het voordeel voor de reiziger in beschouwing moeten nemen;
- Ruimte moeten bieden om rekening te kunnen houden met bijzondere (concessiespecifieke) omstandigheden;
- Zich niet moeten beperken tot de impact op bestaande busconcessies, maar ook andere vormen van geconcessioneerd vervoer in de analyse betrekken, zoals treinconcessies.

6.4 Mogelijke gevolgen

Gevolgen vervoer over meer dan 100 kilometer

In Nederland is de markt voor busvervoer over afstanden (van halte naar halte) van meer dan 100 kilometer zeer beperkt. Momenteel zijn er geen geconcessioneerde busverbindingen over deze afstanden. Het liberaliseren van deze markt zal naar verwachting geen gevolgen hebben voor het geconcessioneerde busvervoer. LAB-verbindingen over meer dan 100 kilometer zouden wel kunnen gaan concurreren met geconcessioneerde spoorverbindingen. Het potentieel van LAB-verbindingen ten opzichte van het treinproduct lijkt echter beperkt omdat de trein op de meeste relaties sneller en frequenter is. LAB-vervoer zal voor wat betreft prijs wel concurrerend zijn en op sommige relaties met een rechtstreekse verbinding een overstap kunnen uitsparen. LAB-vervoer kan aantrekkelijk zijn voor reizigers die weinig willen of kunnen besteden en die een langere reistijd voor lief nemen. Waarschijnlijk is dat een beperkte doelgroep, zeker omdat Nederlandse studenten met de OV-Studentenkaart al gratis of tegen gereduceerd tarief gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer.

Gevolgen vervoer over afstanden korter dan 100 kilometer

Omdat de (nog onbekende) vormgeving van de economische evenwichtstoets zeer bepalend is voor de impact van het herzieningsvoorstel op de vervoermarkt onder 100 kilometer, is in deze fase eigenlijk nog geen volledige impactanalyse te maken. Om toch de mogelijke gevolgen in kaart te brengen hanteren wij het uitgangspunt dat er een zodanige economische evenwichtstoets komt dat het beoogde doel daarvan, bescherming van bestaande concessies, wordt gerealiseerd. Wij bevelen aan om deze impactanalyse te actualiseren op het moment dat de economische evenwichtstoets meer is uitgewerkt.

Gevolgen voor internationale touringcarsector

De Nederlandse touringcarsector heeft geprofiteerd van de opkomst van het LAB-vervoer, omdat veel internationale LAB-vervoerders werken met lokale onderaannemers die het

voertuig en het personeel leveren. Als LAB-vervoerders dit businessmodel in de toekomst blijven hanteren zal een verdere groei van het LAB-vervoer waarschijnlijk een positief effect hebben op de Nederlandse touringcarsector.

Gevolgen voor reizigers

Het openbaar vervoernetwerk van bussen en treinen in Nederland is relatief fijnmazig en kwalitatief hoogwaardig is. Op een beperkt aantal relaties kan LAB-vervoer voor reizigers een nieuwe of aanvullende reismogelijkheid bieden. Het gaat op de binnenlandse markt waarschijnlijk om een beperkt aantal verbindingen, met name waar de trein momenteel geen directe verbinding biedt. Reizigers krijgen met de verdere ontwikkeling van LAB-vervoer dus wellicht wat meer reismogelijkheden in aanvulling op het bestaande netwerk, waarschijnlijk tegen gunstige tarieven.

De sterke groei van (met name grensoverschrijdend) LAB-vervoer van de afgelopen jaren laat zien dat deze vorm van vervoer van toegevoegde waarde is en voorziet in een behoefte van reizigers. In algemene zin zullen reizigers baat hebben bij een verdere liberalisering van de LAB-markt, met name als het gaat om internationale verbindingen.

Gevolgen voor werknemers in de bussector

Er van uitgaande dat de toekomstige economische evenwichtstoets zodanig functioneert dat het bestaande concessieevervoer goed wordt beschermd, zal het herzieningsvoorstel geen of zeer beperkte gevolgen hebben voor de omvang van het concessieevervoer en daarmee de werkpakketten van werknemers in het geconcessioneerde stads- en streekvervoer. Het ligt dan ook niet in de rede dat er concurrentie op arbeidsvoorwaarden zal gaan plaatsvinden.

De voorziene toename van het (grensoverschrijdend) LAB-vervoer als gevolg van het herzieningsvoorstel zal waarschijnlijk gunstig zijn voor de werkgelegenheid in de touringcarsector. Concurrentie van buitenlandse chauffeurs is op specifieke verbindingen wellicht mogelijk, maar de impact daarvan is naar verwachting beperkt. Om concurrentie op arbeidsvoorwaarden verder te voorkomen kan het ministerie van I&W nader onderzoeken welke mogelijkheden daartoe bestaan. Verder zijn controles op het voldoen aan rij- en rusttijden een blijvend aandachtspunt.

Gevolgen voor concessieevervoer

Momenteel bestaan er in Nederland geen geconcessioneerde busverbindingen over afstanden langer dan 100 kilometer, d.w.z. halteafstanden groter dan 100 kilometer (hemelsbreed). Het open stellen van LAB-vervoer over afstanden langer dan 100 kilometer (hemelsbreed) heeft daarmee niet of nauwelijks effect op geconcessioneerde busvervoer. Geconcessioneerde spoorvervoer vindt over langere afstanden plaats en zou daarmee wel geraakt kunnen worden, maar het huidige spoorvervoer is vanwege de snellere reistijd, hoge frequenties en grote vervoercapaciteit op veel verbindingen concurrerend. LAB-vervoer zou voor sommige bestaande en nieuwe reizigers aantrekkelijk kunnen zijn vanwege de lage tarieven.

Voor wat betreft de LAB-markt over afstanden korter dan 100 kilometer is het uitgangspunt dat een goed functionerende economische evenwichtstoets voldoende waarborgen biedt om het bestaande concessievervoer te beschermen. Wij verwachten daarom geen of zeer beperkte gevolgen voor het concessievervoer.

Gevolgen voor concessiestelsel

Als LAB-vervoer over meer dan 100 kilometer geliberaliseerd wordt, zal de Wp2000 hierop aangepast moeten worden door op te nemen dat de exclusiviteit van de concessie niet het LAB-vervoer betreft voor zover voldaan wordt aan de criteria in de herziene verordening. Het alternatief is dat concessievoorwaarden daarop worden aangepast, door rekening te houden met LAB-vervoer over afstanden van meer dan 100 kilometer.

Voor binnenlands geregeld vervoer ontstaan er twee regimes: voor een binnenlandse onderneming geldt art. 29 van de Wp2000. Voor een niet-ingezeten vervoerder is de Europese Verordening van toepassing. De introductie van een economische evenwichtstoets door een onafhankelijke landelijke instantie betekent dat het huidige ontheffingsartikel (artikel 29) uit de Wp2000 moet worden aangepast. Deze geeft concessieverleners momenteel de bevoegdheid om te beslissen over ontheffingsaanvragen. Deze verantwoordelijkheid verschuift voor wat betreft aanvragen voor LAB-vervoer door niet-ingezeten vervoerders in de toekomst naar een landelijke instantie. Artikel 29 van de Wp2000 behoudt een functie in verband met mogelijke ontheffingsverzoeken voor LAB-vervoer door ingezeten vervoerders en voor andere vormen van vervoer niet zijnde LAB-vervoer, zoals bijvoorbeeld kleinschalig bedrijfsvervoer.

Via de concessies worden allerlei kwaliteitseisen gesteld aan het geconcessioneerde vervoer, onder andere op het gebied van toegankelijkheid, reisinformatie, betaalmiddelen, aansluitingen, etc. Dit is er mede op gericht om in het Nederlandse openbaar vervoer een zeker uniform basiskwaliteitsniveau te bewerkstelligen, zodat de reiziger het openbaar vervoer ervaart als een samenhangend geheel. Het LAB-vervoer hoeft niet te voldoen aan deze eisen. Het is daarom niet gegarandeerd dat het LAB-vervoer aansluiting kan vinden bij het geconcessioneerde openbaar vervoer. Wanneer LAB-vervoer wordt gezien als een waardevolle aanvulling op het bestaande openbaar vervoer en een versterking van de ketenmobiliteit, zou overwogen kunnen worden om aan het (binnenlandse) LAB-vervoer zekere kwaliteitseisen te stellen die gericht zijn op een betere aansluiting van LAB-vervoer op geconcessioneerde vervoer. Te denken valt aan het bieden van een vergelijkbaar toegankelijkheidsniveau, het onderling uitwisselen van reisinformatie, het accepteren van elkaars betaalmiddelen en het geven van aansluitingen.

Gevolgen voor busterminalbeheerders

In het herzieningsvoorstel is een busterminal gedefinieerd als een faciliteit met een oppervlakte van minstens 600 m² met een parkeerplaats waar bussen en touringcars passagiers opnemen of afzetten. Het is uit het herzieningsvoorstel niet op te maken of het

begrip busterminal gelijk gesteld moet worden met wat in de passagiersrechten Verordening (181/2011) wordt verstaan onder 'terminal'. De definitie van 'busterminal' in het herzieningsvoorstel lijkt meer aan te sluiten bij het begrip 'bushalte' uit Verordening 181, met toevoeging van een oppervlaktemaat.

Het oppervlaktecriterium van 600 m² uit het herzieningsvoorstel bevat nog de nodige onduidelijkheden. De vraag is namelijk wat meegenomen moet worden in het oppervlakte. Betreft dit alleen het perronoppervlak van de haltes, of moeten ook de rijbaan, wachtruimtes, personeelsvoorzieningen, verkooploketten, het voorplein etc. in de oppervlaktemaat worden meegerekend? De Europese Commissie zou moeten verhelderen wat zij verstaat onder een busterminal en hoe zij de oppervlaktemaat denkt te operationaliseren.

Uitgaande van de genoemde oppervlaktemaat zijn er in Nederland 330 locaties die als een busterminal zijn te kwalificeren. Dit zijn veel meer locaties dan de huidige 38 halteplaatsen waar LAB-vervoerders momenteel gebruik van maken. Dit betekent dat veel gemeenten, in Nederland doorgaans de beheerder van busstations, er rekening mee moeten houden dat zij hiermee te maken krijgen en daarop beleid moeten ontwikkelen, ook al lijkt het niet aannemelijk dat hun busterminal door LAB-vervoer zal worden aangedaan. Dit kan leiden tot extra administratieve lasten bij gemeenten.

Het is niet aannemelijk dat al deze busterminals commercieel interessante halteplaatsen zullen zijn voor LAB-vervoer. Aanvullende criteria kunnen helpen om te komen tot een selectie van busterminals waar de kans groter is dat er in de toekomst een LAB-bus stopt. Hierbij kan gedacht worden aan criteria als nabijheid van een stroomweg (snelweg of autoweg) of de omvang (inwoners) van de plaats waar de busterminal ligt. Ook zou het mogelijk moeten zijn dat gemeenten (al dan niet in regionaal verband) een bepaalde terminal aanwijzen als LAB-terminal met de nodige voorzieningen en LAB-vervoerders kunnen verplichten om alleen van deze faciliteit gebruik te maken. Het is wenselijk dat gemeenten (en andere terminalbeheerders) betrokken worden bij de uitwerking van criteria.

Om de toekomstige groei van LAB-vervoer te faciliteren en invulling te geven aan de plicht als terminalbeheerder om toegang te verlenen tot busterminals zullen gemeenten moeten investeren in nieuwe haltevoorzieningen. Dit kan op bestaande busterminals, dan wel op alternatieve locaties.

LAB-voertuigen beschikken momenteel meestal niet over systemen die nodig zijn om bijvoorbeeld toegang tot busterminals te verkrijgen of een halte toegewezen te krijgen. Ook hebben zij meestal geen apparatuur aan boord waarmee verkeerslichten kunnen worden beïnvloed, waardoor het gebruik van busbanen effect kan hebben op de doorstroming van andere bussen. Overheden zouden moeten nadenken of, en zo ja, welke (het liefst uniforme) eisen zij stellen aan de apparatuur waarover de LAB-bussen minimaal moeten beschikken.

Gemeenten verwachten mogelijk een probleem met het vinden van geschikte haltelocaties als het langeafstandsbusvervoer in de toekomst blijft groeien. De huidige haltelocaties zullen dan qua capaciteit onvoldoende zijn. Een landelijk vast te stellen uniform afwegingskader voor de capaciteitsverdeling van busterminals zou kunnen helpen om op een goede manier om te gaan met schaarse capaciteit.

Gevolgen van afschaffen reisblad

Het voldoen aan de huidige verplichtingen rond het reisblad zorgen bij vervoerders die internationaal ongeregeld vervoer aanbieden voor veel administratieve handelingen en kosten bovendien geld. Deze reisbladen bevatten o.a. informatie over bestemming, route en het aantal passagiers. Omdat deze informatie al beschikbaar is via onder andere de tachograaf, is dit reisblad als controlemiddel niet meer nodig. Aandachtspunt is dat het mogelijk moet blijven om de zogenaamde 12-dagenregeling te controleren.

7. Bijlagen

7.1 Geïnterviewde partijen

- Autoriteit Consument en Markt (ACM)
- CNV (schriftelijke input)
- Flixbus Benelux
- FNV
- Gemeente Amersfoort
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Alkmaar
- Gemeente Almelo (schriftelijke input)
- Gemeente Almere (schriftelijke input)
- Gemeente Breda
- Gemeente Eindhoven (schriftelijke input)
- Gemeente Enschede
- Gemeente Haarlem
- Gemeente Hengelo
- Gemeente Maastricht (schriftelijke input)
- Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI)
- Hermes
- Interprovinciaal Overleg (IPO)
- KNV Besloten vervoer
- KNV Openbaar vervoer
- 1 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Nederlandse Spoorwegen
- OV-bureau Groningen-Drenthe
- Provincie Noord-Brabant
- Rover
- Vervoerregio Amsterdam

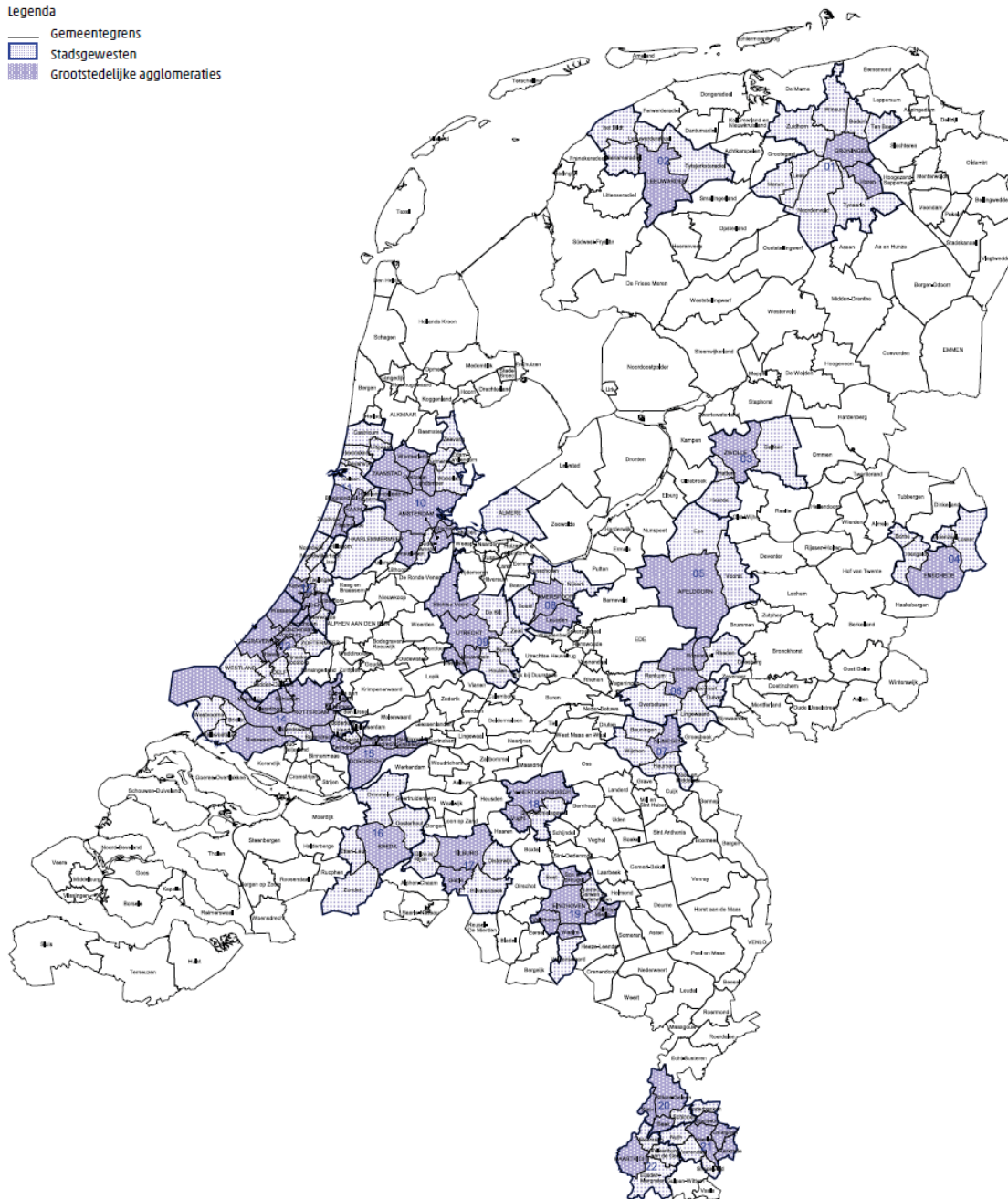
7.2 CBS-indeling stadsgewesten en grootstedelijke agglomeraties

Indeling van Nederland in 22 grootstedelijke agglomeraties en stadsgewesten

Gemeentelijke indeling van Nederland op 1 januari 2015

Legenda

- Gemeentegrens
- Stadsgewesten
- Grootstedelijke agglomeraties



7.3 Huidige langeafstandsbusverbindingen

Tabel: *Huidige busverbindingen van drie grootste vervoerders*

Vervoerder	Route
FlixBus	Amsterdam-Köln-Freiburg-Konstanz
FlixBus	Amsterdam / Wilhelmshaven / Essen - München
FlixBus	Sauerland - Amsterdam
FlixBus	Leipzig - Hannover - Rotterdam
FlixBus	(Prag) - Bayreuth - Amsterdam
FlixBus	Rotterdam - Amsterdam - Hamburg
FlixBus	Frankfurt - Rotterdam
FlixBus	Leipzig - Marburg - Düsseldorf - Amsterdam
FlixBus	München - Aachen - Maastricht
FlixBus	Berlin - Meppen - Groningen
FlixBus	Hannover - AMS - Rotterdam
FlixBus	Düsseldorf - Maastricht - Liège
FlixBus	Bucharest - Amsterdam
FlixBus	Amsterdam-Aachen-Trier-Basel
FlixBus	Groningen/Münster - Stuttgart Airport/Karlsruhe
FlixBus	Berlin - Bremen - Groningen
FlixBus	Den Haag - Düsseldorf - Frankfurt
FlixBus	Amsterdam - Paris
FlixBus	Amsterdam - Ghent - Lille - Paris
FlixBus	The Hague - Paris
FlixBus	Leeuwarden - Lille
FlixBus	Amsterdam - Brussels/Lille - Paris
FlixBus	Amsterdam - Brussels
FlixBus	Almere - Brussels
FlixBus	The Hague - Brussels
FlixBus	London - Amsterdam
FlixBus	Amsterdam Schiphol - Brussels (- Lille)
FlixBus	Amsterdam - Brussels - Charleroi
FlixBus	Amsterdam - Brussels - Bruges
FlixBus	Paris - Charleroi - Liège - Maastricht/Venlo/Cologne
FlixBus	Groningen - Eindhoven - Brussels - Orly
FlixBus	Amsterdam-Lux
FlixBus	Amsterdam - EDV - Aachen
FlixBus	Wiesbaden - Amsterdam
FlixBus	Berlin SXF-Zandvoort
FlixBus	Amsterdam - Krakow (Before: Essen - Krakow)
FlixBus	Amsterdam - Köln - Mainz - Konstanz - Zürich - Milano
FlixBus	Berlin - Hannover - Amsterdam
FlixBus	Prag-Dresden-Leipzig-Hannover-Niederlande-Lille-Paris

FlixBus	Berlin - Hamburg - Amsterdam
FlixBus	Amsterdam - Köln/Bonn - Wien
FlixBus	Aarhus - Hamburg-Amsterdam
FlixBus	Prag - Amsterdam
FlixBus	Prag - Kassel - Amsterdam
FlixBus	Amsterdam - Berlin
FlixBus	Lyon - Amsterdam
FlixBus	Amsterdam - Paris
FlixBus	Alkmaar - Paris
FlixBus	Amsterdam - Paris
FlixBus	Amsterdam - Brussels - Paris
FlixBus	London - Amsterdam
FlixBus	Hamburg - Amsterdam - Charleroi
FlixBus	Amsterdam - Brussels - Bruges
FlixBus	Amsterdam - Liège - Luxembourg - Strasbourg - Basel SBB - Zürich
FlixBus	Amsterdam - Brussels - Luxembourg - Milan
FlixBus	Rotterdam – Amsterdam – Hamburg - Kopenhagen
FlixBus	Amsterdam - Rotterdam - Köln - München
FlixBus	Amsterdam - Utrecht - Mannheim - München
FlixBus	Berlin - Amsterdam
FlixBus	Mannheim - Amsterdam
FlixBus	Kiel-Amsterdam
Ouibus	Amsterdam centre - Sloterdijk - Lille - Paris centre - Bercy
Ouibus	Amsterdam centre - Sloterdijk - Rotterdam - Paris centre - Bercy
Ouibus	Amsterdam centre - Sloterdijk - Bruxelles centre - gare Midi - Lille - Paris Roissy - aéroport CDG - Paris centre - Bercy
Ouibus	Amsterdam centre - Sloterdijk - Bruxelles centre - gare Midi - Paris centre - Bercy
Ouibus	Amsterdam centre - Sloterdijk - Bruxelles centre - gare Midi - Londres
Ouibus	Amsterdam centre - Sloterdijk - Amsterdam - Schiphol aÉroport - Anvers - Bruxelles centre - gare Midi - Luxembourg
Ouibus	Amsterdam centre - Sloterdijk - Rotterdam - Bruxelles Schaerbeek - gare Nord - Paris centre - Bercy
Ouibus	Paris centre - Bercy - Lille - Amsterdam centre - Sloterdijk
Ouibus	Paris centre - Bercy - Lille - Bruxelles centre - gare Midi - Amsterdam centre - Sloterdijk
Ouibus	Paris centre - Bercy - Bruxelles Schaerbeek - gare Nord - Rotterdam - Amsterdam centre - Sloterdijk
Ouibus	Amsterdam centre - Sloterdijk - Paris centre - Bercy
Ouibus	Amsterdam centre - Sloterdijk - Amsterdam - Schiphol aeroport - Lille - Paris centre - Bercy
Ouibus	Amsterdam centre - Sloterdijk - Rotterdam - Anvers - Lille - Paris centre - Bercy
Ouibus	Amsterdam centre - Sloterdijk - Rotterdam - Anvers - Paris centre - Bercy

Ouibus	Amsterdam centre - Sloterdijk - Rotterdam - Bruxelles centre - gare Midi - Paris centre - Bercy
Ouibus	Amsterdam centre - Sloterdijk - Anvers - Lille - Paris centre - Bercy
Ouibus	Luxembourg - Bruxelles centre - gare Midi - Anvers - Amsterdam - Schiphol aeroport - Amsterdam centre - Sloterdijk
Ouibus	Amsterdam centre - Sloterdijk - Utrecht - Bruxelles Schaerbeek - gare Nord - Paris centre - Bercy
Ouibus	Paris centre - Bercy - Anvers - Rotterdam - Amsterdam centre - Sloterdijk
Ouibus	Paris centre - Bercy - Bruxelles Schaerbeek - gare Nord - Utrecht - Amsterdam centre - Sloterdijk
Ouibus	Amsterdam centre - Sloterdijk - La Haye - Lille - Paris centre - Bercy
Ouibus	Paris centre - Bercy - Lille - La Haye - Amsterdam centre - Sloterdijk
Ouibus	Hernani - Saint-Sebastien - Bayonne - Bordeaux Centre - Angoulame - Poitiers - Tours - Orleans - Paris Centre - Bercy - Bruxelles Centre - Gare Midi - Bruxelles Schaerbeek - Gare Nord - Anvers - BrÉda - Rotterdam - Amsterdam Centre - Sloterdijk
Ouibus	Amsterdam Centre - Sloterdijk - Rotterdam - Breda - Anvers - Bruxelles Schaerbeek - Gare Nord - Bruxelles Centre - Gare Midi - Paris Centre - Bercy - Orleans - Tours - Poitiers - AngoulÁme - Bordeaux Centre - Bayonne - Saint-Sebastien - Hernani
Ouibus	Amsterdam Centre - Sloterdijk - Utrecht - Anvers - Bruges - Londres
Ouibus	Londres - Bruges - Anvers - Utrecht - Amsterdam Centre - Sloterdijk
Ouibus	Londres - Douvres - Bruxelles Centre - Gare Midi - Rotterdam - La Haye - Amsterdam Centre - Sloterdijk
Ouibus	Londres - Bruxelles Centre - Gare Midi - Anvers - Utrecht - Amsterdam Centre - Sloterdijk
Ouibus	Amsterdam Centre - Sloterdijk - La Haye - Rotterdam - Douvres - Canterbury - Londres
Ouibus	Londres - Canterbury - Douvres - Rotterdam - La Haye - Amsterdam Centre - Sloterdijk
Ouibus	Bruxelles Centre - Gare Midi - Rotterdam - Amsterdam Centre - Sloterdijk
Ouibus	Amsterdam Centre - Sloterdijk - Rotterdam - Bruxelles Centre - Gare Midi
Ouibus	Paris Centre - Bercy - Bruxelles Centre - Gare Midi - Utrecht - Amsterdam Centre - Sloterdijk
Ouibus	Amsterdam Centre - Sloterdijk - Utrecht - Bruxelles Centre - Gare Midi - Paris Centre - Bercy
Ouibus	Saint-Sebastien - Bayonne - Bordeaux Centre - Niort - Tours - Paris Centre - Bercy - Bruxelles Schaerbeek - Gare Nord - Anvers - BrÉda - Rotterdam - Amsterdam Centre - Sloterdijk
Ouibus	Amsterdam Centre - Sloterdijk - Rotterdam - Breda - Anvers - Bruxelles Schaerbeek - Gare Nord - Paris Centre - Bercy - Tours - Niort - Bordeaux Centre - Bayonne - Donosti - Saint-Sebastien
Ouibus	Londres - Douvres - Rotterdam - La Haye - Amsterdam Centre - Sloterdijk

Ouibus	Saint-Sebastien - Bayonne - Bordeaux Centre - La Rochelle - Nantes - Rennes - Caen - Rouen Centre - Lille - Anvers - Breda - Rotterdam - Amsterdam Centre - Sloterdijk
Ouibus	Amsterdam Centre - Sloterdijk - Rotterdam - Breda - Anvers - Lille - Rouen Centre - Caen - Rennes - Nantes - La Rochelle - Bordeaux Centre - Bayonne - Donosti - Saint-Sebastien
Ouibus	Amsterdam Centre - Sloterdijk - Rotterdam - Breda - Anvers - Lille - Rouen Centre - Caen - Rennes - Nantes - La Rochelle - Bordeaux Centre - Bayonne - Saint-Sebastien - Hernani
Ouibus	Amsterdam Centre - Sloterdijk - Rotterdam - Breda - Anvers - Lille - Rouen Centre - Caen - Rennes - Nantes - La Rochelle - Bordeaux Centre - Bayonne - Hub Europe Alsa
Ouibus	Hub Europe Alsa - Saint-Sebastien - Bayonne - Bordeaux Centre - La Rochelle - Nantes - Rennes - Caen - Rouen Centre - Lille - Anvers - Breda - Rotterdam - Amsterdam Centre - Sloterdijk
DB ICbus	Hamburg - Bremen - Oldenburg - Leer - Groningen - Amsterdam
DB ICbus	Hamburg - Hannover - Utrecht - Amsterdam
DB ICbus	Düsseldorf - Roermond - Eindhoven - Antwerpen - Gent - Lille
DB ICbus	Düsseldorf - Maastricht - Liège

7.4 Huidige halteplaatsen langeafstandsbusvervoer

Tabel: Halteplaatsen Flixbus en Ouibus (o.b.v. NDOV-data, 2018)

Plaats	Adres
1 Alkmaar	Stationsweg 82, 1815 CE Alkmaar, Netherlands
2 Almere, Almere Centrum	P.J. Oudweg 4, 1314 CH Almere, Netherlands
3 Amersfoort	Stationsplein 147, 3818 LE Amersfoort, Netherlands
4 Amsterdam, Amsterdam Bijlmer	Hoogoorddreef, 1101 BA Amsterdam-Zuidoost, Netherlands
5 Amsterdam, Amsterdam Sloterdijk	Piarcoplein, 1043 DW Amsterdam, Netherlands
6 Amsterdam, Schiphol Airport	Evert van de Beekstraat, 1118 AX Schiphol, Netherlands
7 Apeldoorn	Stationsplein 4, 7311 NZ Apeldoorn, Netherlands
8 Arnhem	Amsterdamseweg 13, 6814 CM Arnhem, Netherlands
9 Breda, Breda CS	Stationslaan, 4815 Breda, Netherlands
10 Breda, Breda Prinsenbeek	Hoge Mosten, 4822 Breda, Netherlands
11 Delft	Stationsplein 1, 2611 BV Delft, Netherlands
12 Den Oever	Havenweg, 1779 Den Oever, Netherlands
13 Deventer	Deventerweg, 7214 DD Epse, Netherlands
14 Drachten	Ureterpvalaat, 9202 Drachten, Netherlands
15 Eindhoven	John F Kennedylaan 2, 5612 AB Eindhoven, Netherlands
16 Emmen	Stationsplein 7, 7811 Emmen, Netherlands
17 Enschede	Stationsplein 10, 7511 JD Enschede, Netherlands
18 Enschede, Enschede UT	Hengelosestraat 701, 7521 PA Enschede, Netherlands

19	Groningen	Stationsweg 1012, 9726 AZ Groningen, Netherlands
20	Groningen, Haren	Vondellaan, 9752 Haren, Netherlands
21	Haarlem	Koudenhorn, 2011JC Haarlem, Netherlands
22	Harlingen, Harlingen Station	Stationsweg, 8861 Harlingen, Netherlands
23	Hazeldonk - Pays Bas	Grens
24	Heerlen	Spoorsingel 46B, 6412AC Heerlen, Netherlands
25	Hengelo	Stationsplein 1, 7551 CN Hengelo, Netherlands
26	Kaatsheuvel (De Efteling)	Europalaan, 5171 Kaatsheuvel, Netherlands
27	Leeuwarden	Stationsplein, 8911 AC Leeuwarden, Netherlands
28	Leiden	Lammenschansweg, 2312 DL Leiden, Netherlands
29	Maastricht	Meerssenerweg, 6224 AJ Maastricht, Netherlands
30	Nijmegen	Tunnelweg (s102), 6512 Nijmegen, Netherlands
31	Roermond	Maashaven, 6041 TB Roermond, Netherlands
32	Rotterdam, Rotterdam CS	Conradstraat 52, 3013 Rotterdam, Netherlands
33	Rotterdam, Rotterdam Zuidplein	Gooilandsingel 21, 3083 Rotterdam, Netherlands
34	The Hague	Prins Bernhardviaduct, 2595 Den Haag, Netherlands
35	Utrecht	Westplein, 3521 AR Utrecht, Netherlands
36	Venlo, Venlo Station	Stationsplein 4, 5913 AA Venlo, Netherlands
37	Wieringerwerf	Rijksweg 7 (A7), 1771 AC Wieringerwerf, Netherlands
38	Zandvoort	Stationsplein, 2041 AA Zandvoort, Netherlands

7.5 Busstations Nederland vanaf 600m²

Gemeente	Aantal busstations
Aalsmeer	1
Alkmaar	2
Almelo	2
Almere	6
Almkerk	1
Alphen a/d Rijn	1
Amersfoort	1
Amstelveen	8
Amsterdam	65
Apeldoorn	2
Arnhem	7
Assen	2
Baarn	1
Barendrecht	1
Bergambacht	1
Bergen op Zoom	2
Berkenwoude	1
Best	1
Beuningen	1
Beverwijk	1
Biezelinge	1
Blaricum	1
Blerick	1
Bolsward	1
Borculo	1
Borger	1
Boxmeer	1
Boxtel	1
Breda	2
Breskens	1
Brielle	1
Bussum	1
Cuijk	1
De Hoek	1
De Vink	1
Den Haag	32
Den Helder	1
Den Oever	1
Deurne	1
Deventer	2
Diemen	2

Dieverbrug	1
Doetinchem	2
Dokkum	1
Dordrecht	6
Drachten	2
Driebergen	1
Dronten	1
Druten	1
Duivendrecht	1
Edam	1
Ede	1
Eindhoven	2
Emmeloord	1
Enschede	3
Fijnaart	1
Geldermalsen	1
Gennep	1
Goes	1
Gorinchem	1
Gouda	3
Grave	1
Groenlo	1
Groningen	3
Haaksbergen	1
Haarlem	4
Harde ('t)	1
Harderwijk	1
Hatter	1
Heemstede	1
Heerenveen	1
Heerlen	2
Heinenoord	1
Hengelo	1
Hertogenbosch	
('s)	1
Hilversum	2
Hoofddorp	2
Hoorn	1
Hulst	1
IJsselstein	2
IJpendam	1
Joure	1
Kampen	1
Krimpen a/d IJssel	1
Krimpen a/d Lek	1

Lage Zwaluwe	1
Leerdam	1
Leeuwarden	1
Leiden	3
Leiderdorp	1
Leidschendam	1
Lekkerkerk	2
Lelystad	1
Lemmer	1
Maarheeze	1
Maastricht	1
Marknesse	1
Meppel	3
Middelburg	1
Middenmeer	1
Muiden	1
Naaldwijk	1
Neede	1
Nieuwe Niedorp	1
Nieuwegein	2
Nijmegen	1
Oldenzaal	1
Oosterhout	1
Oosterwolde	2
Oud Gastel	1
Purmerend	1
Raamsdonksveer	1
Rijssen	1
Rijswijk	3
Roermond	1
Roosendaal	1
Rotterdam	8
Schiedam	1
Schiphol	2
Schouw	1
Sittard	1
Sleuwijk	2
Sliedrecht	1
Sneek	1
Soest	1
Soesterberg	1
Spijkenisse	1
Steenwijk	1
Terneuzen	1
Tiel	2

Uitgeest	1
Uithoorn	1
Utrecht	10
Velp	2
Venlo	1
Voorschoten	1
Waalwijk	1
Wageningen	1
Weert	1
Weesp	1
Wijk en Aalburg	1
Wittenberg	1
Woerden	2
Wormerveer	1
Woubrugge	1
Zaamslag	1
Zaandam	2
Zaltbommel	1
Zevenaar	1
Zierikzee	2
Zoetermeer	1
Zutphen	2
Zwijndrecht	1
Zwolle	4