

Vergaderjaar 2009–2010

**31 987**

**Evaluatie spoorwetgeving**

**Nr. 5**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 februari 2010

Op 12 oktober 2009 (kamerstuk 31 987, nr. 3) hebben wij nota-overleg gevoerd over het kabinetsstandpunt inzake de evaluatie van de spoorwetgeving. Een meerderheid van de Kamer heeft in dat overleg de wens uitgesproken de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet ook vanaf 2015 onderhands aan NS te gunnen, mits de eisen aan NS worden aangescherpt. Met deze brief bied ik u aan het beleidsvoornemen tot onderhandse gunning dat conform artikel 66 van de Wet personenvervoer 2000 dient te worden opgesteld<sup>1</sup>. Dit beleidsvoornemen gaat vooraf aan de procedure tot concessieverlening en het daadwerkelijke besluit over de vervoerconcessie vanaf 2015.

In de formele procedure van concessieverlening zijn verschillende waarborgen ingebouwd die ervoor zorgen dat de concessieverplichtingen voor NS worden aangescherpt. De consumentenorganisaties worden betrokken bij de vormgeving van de aanscherping en worden om advies gevraagd over de aan de concessie te verbinden voorwaarden. Ook dient het ontwerp van de concessie aan beide Kamers der Staten Generaal te worden overgelegd. De omschrijving van de procedure van concessieverlening maakt (op grond van artikel 66 van de Wet personenvervoer 2000) onderdeel uit van het bijgevoegde beleidsvoornemen. Ook zal ik de decentrale overheden betrekken bij de opzet van de nieuwe concessie. Eerst na het doorlopen van al deze stappen, neem ik een besluit over de verlening van de vervoerconcessie.

Het hoofdrailnet waarop de vervoerconcessie vanaf 2015 betrekking heeft vormt nog onderwerp van onderzoek. Om te bezien of aan de randen van het hoofdrailnet de grenzen goed zijn gelegd, wordt in dit onderzoek naar alternatieve modellen voor de reikwijdte gekeken. Meer specifiek onderzoek ik wat de mogelijkheden en de effecten zijn van het afknippen en decentraliseren van losliggende delen van het hoofdrailnet en van het scheiden van de Sprinters van de Intercity's buiten de brede Randstad (zoals ook vermeld in mijn brief van 29 september 2009 (Tweede Kamer, 2009–2010, 31 987, nr. 2)). De uitkomsten van het onderzoek zend ik aan de

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Tweede Kamer, zodat deze samen met de vernieuwde afspraken in de concessie kunnen worden gezien en de basis vormen voor besluitvorming over de onderhandse gunning/concessieverlening.

Conform de Wet personenvervoer 2000 (artikel 66) heb ik de consumentenorganisaties in het Locov om advies over het beleidsvoornemen gevraagd. Zij hebben positief geadviseerd over het voornemen tot onderhandse gunning aan NS, onder de voorwaarde van het stevig aanscherpen van de concessievoorwaarden. De onderwerpen die de consumentenorganisaties voor de aanscherping benoemen, betrek ik in mijn afwegingen ten aanzien van de concessie. Het advies van de consumentenorganisaties treft u bijgevoegd aan<sup>1</sup>.

Tijdens de begrotingsbehandeling op 26 november 2009 (Handelingen der Kamer II, vergaderjaar 2009–2010, nr. 30, blz. 2797–2856) heb ik uw Kamer, naar aanleiding van vragen van het lid Mastwijk, toegezegd met een procedurevoorstel te komen over de vraag hoe het signaal tot onderhandse gunning aan NS zich verhoudt tot het behoud van prikkels, het afdwingen van marktconform werken en de brede heroverwegingen. In deze brief ga ik daar nader op in.

### *Prikkels*

Het signaal van uw Kamer als ook de consumentenorganisaties te komen tot het aanscherpen van de concessie, onderschrijf ik en vormt voor mij een belangrijke randvoorwaarde voor het nemen van het uiteindelijke besluit over de onderhandse gunning van de concessie aan NS. Het is mijn inzet in de nieuwe vervoerconcessie te regelen wat nodig is om de reizigers ook vanaf 2015 een kwalitatief en kwantitatief goed product te bieden. De publieke belangen moeten geborgd zijn, de afspraken moeten passen in de toekomstvisie die het kabinet voor het spoor heeft, en de juiste handhavingsinstrumenten en prikkels moeten onderdeel zijn van het systeem. Daarnaast vind ik de transparantie van NS naar partijen en een goede focus van NS op de wensen en belangen van de reiziger en op haar maatschappelijke taak belangrijke elementen.

Zoals bovenstaand vermeld, zijn ook in de procedure van concessieverlening waarborgen ingebouwd die ervoor zorgen dat de concessieverplichtingen voor NS worden aangescherpt.

### *Marktconformiteit en brede heroverwegingen*

De PSO-verordening (Vo. 1370/2007) kent bepalingen die gericht zijn op het voorkomen van overcompensatie bij openbare dienstcontracten. De compensatie mag niet hoger zijn dan het netto financiële effect van de som van de positieve of negatieve effecten van de nakoming van de verplichtingen op de kosten en ontvangsten van de exploitant. Vooraf dient op objectieve en transparante wijze te worden vastgesteld op basis van welke parameters de eventuele compensatie wordt berekend. Dit slaat neer in de financiële afspraken in de nieuwe concessie, zoals de afspraken over de concessieprijs. Dit loopt dan ook mee in de procedure van concessieverlening.

Besluitvorming naar aanleiding van de brede heroverwegingen kan invloed hebben op het beleid zoals in het beleidsvoornemen beschreven. Ik heb dit ook in het beleidsvoornemen aangeduid.

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

*Tot slot*

Vanwege de vereisten van transparantie wordt informatie over het voornemen tot onderhandse gunning ingevolge de PSO-verordening gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings