

# 1

---

Datum	23 februari 2010
Nummer	VENW/DGMO-2010/433
Onderwerp	Beleidsvoornemen onderhandse gunning vervoerconcessie 2015

---

## Overwegende dat

- de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet afloopt op 31 december 2014;
- omwille van duidelijkheid in de sector het wenselijk is dat vroegtijdig zekerheid wordt gecreëerd over de vervoerder op het hoofdrailnet vanaf 2015;
- NS gegeven de uitkomsten van de evaluatie van de spoorwetgeving, haar prestaties in de afgelopen jaren, en de invulling van haar rol als publieke dienstverlener heeft aangetoond een geschikte partij te zijn;
- een meerderheid van de Tweede Kamer op 12 oktober 2009 in het nota-overleg betreffende (het kabinetsstandpunt over) de evaluatie van de spoorwetgeving heeft aangegeven voor onderhandse gunning van de vervoerconcessie vanaf 2015 aan NS te zijn. Belangrijke voorwaarde voor de Kamer is het aanscherpen van de aansturing van NS;
- artikel 66, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000 bepaalt dat als eerste stap in het proces een beleidsvoornemen tot concessieverlening wordt opgesteld en dit beleidsvoornemen dient te bestaan uit:
  - Een beschrijving van de betrokken markt;
  - Een beschrijving van de maatregelen die worden getroffen om continuïteit van het betrokken personenvervoer te waarborgen;
  - Een schatting van de kosten die met concessieverlening zijn gemoeid en van de waarde van de concessie;
  - Een beschrijving van de procedure van concessieverlening; en
  - Of de minister voornemens is artikel 69b, tweede lid (lees: artikel 65, tweede lid), toe te passen;
- het conceptbeleidsvoornemen ter advies aan de consumentenorganisaties in het Locov is voorgelegd en zij hebben aangegeven in te stemmen met het voornemen onder de voorwaarde van stevig aangescherpte concessievoorwaarden;

ben ik voornemens de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet vanaf 2015 onderhands aan NS te gunnen. Hierbij zijn de verschillende, bovengenoemde elementen van het beleidsvoornemen relevant, deze behandel ik onderstaand.

Belangrijke randvoorwaarden voor daadwerkelijke instemming met onderhandse gunning/verlening van de concessie aan NS zijn de aanscherping van de huidige concessieafspraken (naar aanleiding van de evaluatie), goede focus van NS op de wensen en belangen van de reiziger en op haar maatschappelijke taak, een goed verlopen proces van concessieverlening inclusief goede concessieafspraken in de nieuwe concessie. Ultimo dient NS het voorgenomen besluit tot concessieverlening op grond van artikel 29a van de Wet personenvervoer 2000 te aanvaarden.

Overigens vind ik het -mede gelet op de uitkomsten van het overleg met de Tweede Kamer- zeer van belang dat NS de cultuurverandering voortzet, transparantie betracht en inzet op maximale prestaties.

**Datum**

-

**Nummer**

VENW/DGMO-2010/433

### **Betrokken markt**

Het begrip betrokken markt wordt onderstaand in twee delen behandeld. Dit betreft enerzijds de markt van aanbieders van het vervoer, anderzijds de vervoermarkt, zijnde het net/de vervoerdiensten waarop de concessie betrekking heeft.

#### *Markt van aanbieders van vervoer*

Door het voornemen tot onderhandse gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet, is het definiëren van de markt van potentiële aanbieders van het vervoer op het hoofdrailnet niet van toepassing.

Artikel 5 lid 6 van de PSO-verordening (Vo. 1370/2007) bevat de mogelijkheid voor onderhandse gunning van openbaredienstcontracten voor openbaar vervoer per trein. Het is hiervoor vereist dat de nationale wetgeving dit toestaat. De Wet personenvervoer 2000 maakt onderhandse gunning door de minister van Verkeer en Waterstaat van de concessies voor het openbaar vervoer per trein, dus ook voor een nieuwe concessie voor het hoofdrailnet, mogelijk.

#### *Vervoermarkt*

De concessie heeft betrekking op het vervoer op het hoofdrailnet. Het hoofdrailnet mag, conform artikel 5 lid 6 van de PSO-verordening, ook in de toekomst onderhands worden gegund (zie bovenstaand). De reikwijdte van het huidige hoofdrailnet is vastgelegd in het Besluit hoofdrailnet (van 12 december 2005). Dit hoofdrailnet vormt een vervoerkundig, commercieel en logistiek samenhangend net. Het kabinet heeft -ondanks de voordelen die het ziet in het huidige samenhangende net- een onderzoek naar alternatieve modellen voor de reikwijdte van dit hoofdrailnet aangekondigd. Dit om te bezien of aan de randen van het hoofdrailnet de grenzen goed zijn gelegd. Meer specifiek onderzoek ik wat de mogelijkheden en de effecten zijn van het afknippen van zogeheten 'uitlopers' van het hoofdrailnet en van het scheiden van de Sprinters van de Intercity's buiten de brede Randstad. Het hoofdrailnet waarop de concessie voor vanaf 2015 betrekking heeft, kent dan ook zijn precieze invulling na afronding van dit onderzoek. De uitkomsten van het onderzoek zend ik aan de Tweede Kamer, zodat deze samen met de vernieuwde afspraken met NS culmineren in een definitief besluit over de onderhandse gunning/concessieverlening.

### **Continuïteit vervoer**

Door een voortzetting van NS als vervoerder op het hoofdrailnet is de continuïteit van de vervoerdiensten na 31 december 2014 gewaarborgd. Daarnaast zal in de vervoerconcessie vanaf 2015, net als in de gewijzigde concessie tot 2015, de zogenaamde "redelijke regeling" worden opgenomen. Dit in lijn met artikel 30, vijfde lid, van de huidige vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Deze regeling waarborgt bij beëindiging van de concessie de beschikbaarstelling van de aan de vervoerconcessie gerelateerde productiemiddelen aan de opvolgende concessiehouder.

### **Kosten concessieverlening en waarde concessie**

De kosten van de concessieverlening zijn nihil.

In het *NS Jaarverslag 2008* is vermeld dat de opbrengsten van het hoofdrailnet in 2008 circa € 1.8 miljard bedroegen. Het resultaat van het hoofdrailnet bedroeg in 2008 € 174 mln (dit is exclusief de resultaten van overige activiteiten die aan het vervoer op het hoofdrailnet gerelateerd zijn). De verwachte ontwikkelingen voor de jaren 2015 en verder zullen in kaart moeten worden gebracht. Dit zal mede afhankelijk zijn van de gebruiksvergoeding, de concessieprijs en de omvang van het hoofdrailnet. Ook zijn de afspraken in de PSO-verordening van belang. De waarde van de concessie is daar mede van afhankelijk.

**Datum**

-

**Nummer**

VENW/DGMO-2010/433

### **Procedure tot concessieverlening**

De procedure van de voorgestelde onderhandse gunning aan NS volgt de procedure zoals vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000, waarbij de concessieverlening in algemene zin is beschreven in paragraaf 2 van hoofdstuk II en de onderhandse gunning voor het hoofdrailnet in paragraaf 5 van hoofdstuk III. Daarnaast zijn de bekendmakingsvereisten van de PSO-verordening op de onderhandse concessieverlening van toepassing.

Het proces begint met de vaststelling van onderhavig beleidsvoornemen. Dit is geregeld in artikel 66 van de Wet personenvervoer 2000. Voordat het beleidsvoornemen kan worden vastgesteld, is het voornemen ter advisering aan de consumentenorganisaties voorgelegd (conform artikel 66, derde lid). Het vastgestelde beleidsvoornemen leg ik vervolgens voor aan de Tweede Kamer (conform artikel 66, vierde lid). Artikel 66, vijfde lid, regelt dat indien binnen 30 dagen na deze voorlegging ten minste 30 leden te kennen geven nadere inlichtingen te willen ontvangen over de voorgenomen concessieverlening, de aanvang van de procedure tot concessieverlening niet eerder zal plaatsvinden dan dat veertien dagen zijn verstreken na het verstrekken van die inlichtingen.

Voorts zal ingevolge de PSO-verordening (nr. 1370/2007, artikel 7, tweede lid) in verband met de verlangde transparantie in het Publicatieblad van de Europese Unie informatie met betrekking tot de voorgenomen onderhandse gunning worden bekendgemaakt, onder meer over de diensten en de gebieden waarop de onderhandse gunning potentieel betrekking heeft.

De procedure voor concessieverlening vangt aan met het inwinnen van advies van de consumentenorganisaties over de aan de concessie te verbinden voorschriften (artikel 27 van de Wet personenvervoer 2000). Voordat de concessie wordt verleend dient ook de beheerder om advies te worden gevraagd (artikel 27a). Hierna wordt het ontwerp van de vervoerconcessie voor een periode van vier weken aan de beide Kamers voorgelegd (artikel 64, vierde lid). Na de voorlegging kan de concessie formeel worden verleend, indien NS niet binnen vier dagen na bekendmaking van het voorgenomen besluit te kennen heeft gegeven de concessie niet zonder voorbehoud te aanvaarden (artikel 29a).

Binnen een jaar na de concessieverlening publiceert de minister van Verkeer en Waterstaat de in de PSO-verordening vastgestelde informatie over de gunning, zoals bijvoorbeeld de looptijd van de concessie en de kwaliteitsdoelstellingen (EG, nr. 1370/2007, artikel 7, derde lid).

Naast dit formele proces zal ik met de decentrale overheden overleggen over de concessieopzet vanaf 2015.

**Gebruikmaking artikel 65, tweede lid**

Gelet op de keuze voor onderhandse gunning aan NS is toepassing van dit artikel niet nodig. NS maakt bij het uitvoeren van de concessie in elk geval gebruik van NS Reizigers BV en van andere vennootschappen die behoren tot het NS-concern en nodig zijn voor de uitvoering van deze concessie.

**Tot slot**

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

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

**Datum**

-

**Nummer**

VENW/DGMo-2010/433