

Vergaderjaar 2010–2011

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 264

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 mei 2011

In het algemeen overleg Spoor van 16 en 17 maart jongstleden (kamerstukken 29 984, nrs. 262 en 263) heeft uw vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu gevraagd naar het tijdpad inzake de gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. U treft onderstaand de procedure van concessieverlening aan.

Gelet op de van toepassing zijnde (Europese) wet- en regelgeving is het mogelijk de concessieverlening voor het hoofdrailnet plaats te laten vinden door middel van een onderhandse gunning. Daarnaast kan volgens deze wet- en regelgeving gekozen worden deze concessie te verlenen via een aanbesteding. Omdat de procedures verschillen qua stappen en doorlooptijd beschrijf ik deze later in deze brief separaat.

Beide procedures van concessieverlening beginnen met de vaststelling van een beleidsvoornemen tot concessieverlening, dat ik voorleg aan de Tweede Kamer. De Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) schrijft voor dat ik hierin onder meer aangeef wat de door mij voorgenomen procedure van concessieverlening (de wijze van gunnen) en de betrokken markt zijn.

Naar aanleiding van uw verzoek om bij een onderhandse gunning in het beleidsvoornemen een programma van eisen op te nemen, zal ik bij een keuze voor een onderhandse gunning in het voornemen duidelijk maken wat mijn uitgangspunten zijn en de onderwerpen die ik afweeg in de nieuwe vervoerconcessie. Dit wil ik op hoofdlijnen doen, zodat de beleidskaders duidelijk zijn en wij daarover voorafgaand aan het gunningsproces het gesprek kunnen voeren. De detaillering naar de specifieke eisen binnen de financiële ruimte en kaders vindt plaats tijdens het gunningsproces.

Voordat ik het conceptbeleidsvoornemen formuleer, wil ik een aantal trajecten afronden.

- Om te beginnen betreft dit het voorstel van NS en ProRail voor de efficiency-opgave uit het Regeerakkoord. Zoals ik uw Kamer heb

aangegeven in het AO Spoor, heb ik een conceptvoorstel voor invulling van de taakstelling van € 160 mln ontvangen. Hierover ben ik op dit moment in gesprek met NS en ProRail. Eerder heb ik met uw Kamer besproken dat, indien er een goed voorstel ligt, ik mij in principe kan voorstellen over te gaan tot een onderhandse gunning van de vervoerconcessie aan NS. Hierbij vind ik het van belang dat de efficiency-opgave de kwaliteit voor de reiziger niet aantast en het voorstel van NS en ProRail de ruimte biedt in de komende concessieperiode voor een verbetering van de kwaliteit en van een toename van het aanbod voor de reizigers conform de ambities voor het spoor uit het Regeerakkoord. De efficiency-opgave mag financieel niet op de reiziger worden afgewenteld.

- Daarnaast rond ik het onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet af. Dit onderzoek is een van de maatregelen uit het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving. Het onderzoek geeft inzichten in de effecten van het veranderen van de reikwijdte van het hoofdrailnet. Daarbij worden twee modellen onderzocht: het afknippen van uitlopers/losliggende delen (zo die er nog zijn) en het afsplitsen van de stoptreinen buiten de brede Randstad. Deze scope is schriftelijk met uw Kamer gecommuniceerd in het kader van bovengenoemde evaluatie. Vanwege de relatie met het opdrachtgeverschap van decentrale overheden, wil ik de resultaten van het onderzoek en mijn keuze ten aanzien van de reikwijdte bestuurlijk afstemmen met de decentrale overheden.

Ik verwacht deze trajecten voor de zomer af te ronden en de resultaten daarvan te betrekking in de formulering van het conceptbeleidsvoornemen.

In het algemeen overleg van 16 en 17 maart jongstleden heeft u mij gevraagd te reageren op *Het Nieuwe Spoorplan* van FMN voor 1 mei en voordat keuzen over gunningswijze en reikwijdte worden gemaakt in het voornemen. Het plan van FMN is zeer op hoofdlijnen en FMN heeft aangeboden een nadere onderbouwing te leveren. FMN heeft mij laten weten dit in de tweede helft van mei te kunnen leveren. Daarna zal ik uw Kamer mijn reactie op *Het Nieuwe Spoorplan* doen toekomen.

Gezien de planning van bovengenoemde trajecten en mijn adviesaanvraag over het conceptbeleidsvoornemen aan de consumentenorganisaties in het Locov (4 tot 6 weken adviestermijn), verwacht ik u aan het einde van de zomer het beleidsvoornemen te kunnen toesturen. Met het beleidsvoornemen informeer ik u ook over het voorstel van NS en ProRail en mijn beoordeling daarvan en over het onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet.

De procedure van onderhandse gunning

Artikel 66, vijfde lid van de Wp2000 regelt dat indien binnen 30 dagen na de voorlegging van het beleidsvoornemen ten minste 30 leden van uw Kamer 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.

Hiernaast moet ingevolge verordening 1370/2007/EG (PSO-verordening) in verband met de verlangde transparantie informatie met betrekking tot de voorgenomen onderhandse gunning in het Publicatieblad van de Europese Unie worden bekendgemaakt. Dit betreft onder meer de diensten en de gebieden waarop de onderhandse gunning potentieel betrekking heeft. De PSO-verordening stelt dat de periode tussen de

bekendmaking in het Publicatieblad en daadwerkelijke gunning minstens één jaar dient te zijn.

Hierna volgt een fase van uitwerken van de concessie. Er zal advies van de consumentenorganisaties worden gevraagd over de aan de concessie te verbinden voorschriften (artikel 27 Wp2000). Ook zal de beheerder om advies worden gevraagd (artikel 27a Wp2000). Hierna wordt het ontwerp van de vervoerconcessie voor een periode van vier weken aan de beide Kamers der Staten-Generaal voorgelegd (artikel 64, vierde lid, Wp2000). Na de voorlegging kan de concessie formeel worden verleend, indien de vervoerder niet binnen vier dagen na bekendmaking van het voorgenomen besluit te kennen heeft gegeven de concessie niet zonder voorbehoud te aanvaarden (artikel 29a, Wp2000).

Bovenstaande betekent dat het proces van onderhandse gunning, vanaf het moment van het opstellen van het beleidsvoornemen tot het moment van de daadwerkelijke verlening van de concessie, circa 1,5 jaar vergt. De duur van het gehele proces is bovendien afhankelijk van hoe de inhoudelijke voortgang, de afstemming met betrokkenen en de (politieke) besluitvorming zal verlopen.

De procedure van aanbesteding

Voor een aanbesteding geldt dat keuzen moeten worden gemaakt over wat aanbesteed wordt en welke procedure van toepassing wordt verklaard.

Ook voor een aanbesteding dient op grond van artikel 66 van de Wp2000 een beleidsvoornemen tot aanbesteding aan de consumentenorganisaties en daarna uw Kamer te worden gezonden (zie bovenstaand).

De aanbesteding dient op grond van de PSO-verordening te worden aangekondigd in het EU-publicatieblad. Tussen deze publicatie en de aanvang van de aanbestedingsprocedure vergt de PSO-verordening ten minste één jaar.

Voordat het programma van eisen van de aanbesteding wordt vastgesteld, wordt advies van de consumentenorganisaties gevraagd. Hoewel de wet dit niet vergt, zal ik de Kamer ook voorafgaand aan de aanbesteding over de eisen informeren.

De aanbesteding start met een aankondiging van de aanbesteding in het EU-publicatieblad. Daarna, eventueel na het doorlopen van een selectiefase, doen gegadigden een inschrijving. Op basis van de ontvangen inschrijvingen vindt gunning plaats, indien ten minste één van de inschrijvingen voldoet aan de eisen. De concessie voor het hoofdrailnet wordt vervolgens verleend aan de inschrijver die met haar inschrijving de aanbestedingsprocedure heeft gewonnen. Alvorens de concessie daadwerkelijk wordt verleend, wordt deze ter advies voorgelegd aan de beheerder en ligt het ontwerp van de concessie voor een periode van vier weken aan beide Kamers der Staten-Generaal voor.

De verwachting is dat dit proces circa 3 tot 4 jaar duurt. Dit is onder meer afhankelijk van het verloop van de benodigde voorbereiding, de gekozen aanbestedingsprocedure, de (politieke) besluitvorming en eventuele rechtszaken en transitie. Indien de route van een aanbesteding wordt gevolgd, dan zal ik mij inspannen om dit voor 2015 af te ronden. Als er in de praktijk meer tijd nodig blijkt te zijn, dan zal ik in het belang van de reiziger continuïteit van het vervoer borgen door een kortlopende tussentijdse oplossing met de huidige vervoerder te creëren.

Tot slot

Ik hoop met bovenstaande informatie uw Kamer inzicht te hebben gegeven in het proces van concessieverlening. Hierbij vind ik het van belang dat u op basis van het beleidsvoornemen betrokken bent bij de keuzen voor de gunningswijze, de reikwijdte en de uitgangspunten en onderwerpen die ik afweeg voor de nieuwe concessie. U kunt dan ook de onderwerpen die u belangrijk vindt kenbaar maken.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus