

Vergaderjaar 2013–2014

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 470

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 6 maart 2014

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 10 februari 2014 inzake de stand van zaken omtrent het beschikbaar stellen van relevante informatie over de twee spoorlijnen in Limburg die voor decentralisatie en aanbesteding in aanmerking komen (Kamerstuk 29 984, nr. 463).

De vragen en opmerkingen zijn op 26 februari 2014 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 5 maart 2014 zijn deze door de Staatssecretaris beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

Adjunct-griffier van de commissie,
Opperhuizen

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

– Inleiding	2
– Concessie/gelijk speelveld	2
– Informatievoorziening	8
– Elektrificatie Maaslijn	8
– Traject Weert-Roermond	8

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de stand van zaken omtrent het beschikbaar stellen van relevante informatie over de twee spoorlijnen in Limburg die voor decentralisatie en aanbesteding in aanmerking komen. De leden van de VVD-fractie zijn voorstander van het decentraliseren en aanbesteden van regionale spoorlijnen omdat dat de kosten zal drukken en de kwaliteit voor de reiziger zal verhogen. De leden van deze fractie zien dan ook graag dat de decentralisatie en aanbesteding voortvarend wordt aangepakt en dat als basis een gelijk speelveld bestaat voor alle partijen die mee willen dingen. De leden van de VVD-fractie hebben nog een aantal vragen over deze stand van zaken.

De leden van de CDA-fractie hebben met interesse kennis genomen van de brief van 10 februari jl. van de Staatssecretaris. Daarin wordt gemeld dat de NS alle vereiste gegevens heeft verstrekt, conform regels en afspraken die daartoe in 2003 zouden zijn gemaakt. De leden van de CDA-fractie hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennis genomen van de brief van de Staatssecretaris met betrekking tot de decentralisatie en aanbesteding van de spoorlijnen Roermond – Maastricht Randwijck en Sittard – Heerlen in Limburg. Deze leden zijn van mening dat voor een goede aanbesteding een transparante procedure en een gelijk speelveld voor alle spelers een voorwaarde zijn. Een goed proces is nodig voor een goede uitkomst, en dat is in het belang van de reiziger. Zij wijzen er op dat goede marktwerking op en rond het spoor een actueel thema is, dat wordt uitgewerkt in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA), maar dat de aanbesteding in Limburg plaats vindt voordat de LTSA behandeld is. Dit mag in hun ogen niet betekenen dat geconstateerde knelpunten vooruit worden geschoven, maar dat die ook al in deze aanbesteding moeten worden aangepakt. Zij hebben daarom nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben er kennis van genomen dat de NS aan haar verplichting heeft voldaan en conform het informatieprofiel de gegevens over reizigersaantallen op de Limburgse stoptreinen heeft geleverd. Zij hebben hierover nog wel enkele vragen.

Concessie/gelijk speelveld

Met betrekking tot een gelijk speelveld vragen de leden van de VVD-fractie of de Staatssecretaris de mening van de VVD-fractie deelt dat dit bij aanvang van de aanbesteding essentieel is voor elke deelnemer om aan de aanbesteding deel te kunnen nemen. Hoe kan en gaat de Staatssecretaris het publieke belang van een gelijk speelveld borgen, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Deelt de Staatssecretaris de mening van de VVD-fractie dat borging van het gelijke speelveld een publiek belang is en tot haar verantwoordelijkheden behoort? Zo ja, dan vragen de leden van de VVD-fractie de staatssecretaris aan te geven hoe zij daar invulling aan

geeft in het kader van deze aanbesteding en welke rol de provincie daarin heeft? En zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie hebben de vraag hoe er van uit gegaan kan worden dat de concessievergoeding niet hoger uitvalt dan noodzakelijk, en de belastingbetaler dus niet meer betaalt dan nodig is. Wat is er in dit opzicht geleerd van de concessieverlening van de Hogesnelheidslijn (HSL) destijds, zo vragen de leden van de VVD-fractie. In het verlengde hiervan vragen de leden van de VVD-fractie hoe het vraagstuk van de kruissubsidiëring wordt aangepakt? Hoe wordt voorkomen dat door de mogelijkheid van kruissubsidiëring te laag wordt geboden op deze regionale lijnen?

Met betrekking tot stations vragen de leden van de VVD-fractie of de NS-stations op deze twee aan te besteden lijnen exploiteert en wat er met de stations gebeurt als deze lijnen worden gewonnen door een andere partij dan de NS? De leden van de VVD-fractie vragen of het mogelijk is de exploitatie van de stations mee te nemen in de aanbesteding? Zo nee, waarom zou dat niet kunnen? Deelt de Staatssecretaris de mening dat NS via het Meten in de Trein (MIDT)-systeem, maar ook via een rol als eigenaar van stations in staat is de kostenpositie en dus de aanbidding van andere aanbieders kan beïnvloeden, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Zo ja, hoe treedt zij daar tegen op en hoe wordt de Autoriteit Consument & Markt (ACM) daarbij betrokken?

Met betrekking tot het verstrekken van gegevens ten behoeve van de aanbesteding hebben de leden van de VVD-fractie de vraag of de Staatssecretaris bekend is met het feit dat het MIDT-systeem over de afgelopen jaren onderwerp van kritiek is geweest, zowel vanuit de sector als de ACM, omdat het niet voldoende transparantie zou bieden. Hoe staat de Staatssecretaris tegenover deze kritiek? Deelt de Staatssecretaris de mening dat een systeem dat uitsluitend onder beheer van één partij staat geen basis kan vormen voor een aanbesteding waarin iedere partij dezelfde kansen en uitgangspunten moet hebben? Is dat bij het MIDT-systeem het geval? Zo ja, hoe beoogt de Staatssecretaris de informatievoorsprong van in dit geval de NS, als beheerder van het systeem, op te lossen? En hoe zorgt de Staatssecretaris ervoor dat de juiste gegevens volledig en correct op de tafel van alle partijen in de aanbesteding komen te liggen, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Welke rollen zijn hier weggelegd voor het ministerie, de provincie en de ACM? Ten slotte hebben de leden van de VVD-fractie op dit punt de vraag of de regels uit 2003 nog wel toereikend zijn, gelet op het sindsdien veranderde speelveld en de sindsdien ontstane nieuwe inzichten waaronder die over het MIDT-systeem en de kritiek die daarop geuit is vanuit de sector en de ACM.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de provincie, nu de gegevens uit het informatieprofiel zijn verstrekt, over alle noodzakelijke informatie beschikt om de twee lijnen in de provinciale aanbesteding op te nemen. Klopt het, zo vragen deze leden, dat de provincie de volgende informatie nog niet heeft ontvangen:

- Informatie van uw ministerie over de hoogte van de exploitatiebijdrage;
- Een uitspraak van uw ministerie over de duur van de exploitatiebijdrage aangezien de concessie voor het Hoofd Railnet (HRN) loopt tot 2025 terwijl de Limburg concessie tot 2031 doorloopt;
- Zekerheid over eventuele transitiekosten voor het treinmaterieel.

Zo ja, waarom heeft de provincie, zo kort voor de aanbesteding, deze informatie nog niet ontvangen? Wat betreft de transitiekosten vragen genoemde leden of het klopt dat NS heeft gesteld dat de overdracht van

de twee treindiensten leidt tot versnelde afschrijvingskosten? Wat is het standpunt hierover van de Staatssecretaris? Wanneer worden de onderhandelingen over deze kosten afgerond? Kan de Staatssecretaris verzekeren dat deze onderhandelingen voor half maart zijn afgerond, gezien de deadline die de provincie heeft op 25 maart? De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Staatssecretaris aan te geven of NS het recht heeft om compensatie te vragen voor het materieel aangezien de Wet Personenvervoer 2000 geen plicht bevat om het oude materieel over te nemen.

Tenslotte hebben de leden van de VVD-fractie de vraag wanneer wordt begonnen met het nieuwe systeem om te komen tot de opbrengstenverdeling. Kunnen de lijnen in Limburg dienen als pilot waardoor ook andere vervoerders naast de NS kunnen beschikken over de meest complete informatie, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) schrijft dat de gegevens uit het MIDT-systeem gehaald zijn en dat de NS dat bevestigd heeft. Zij wijzen op de kritiek die ACM daar eerder op uitte en de onderzoeken waaruit blijkt dat het systeem niet betrouwbaar is, omdat de NS daarmee zichzelf structureel kan bevoordelen. Wat is de visie van de staatssecretaris daarop, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie vragen af of het juist is dat de NS door haar beheersfunctie over MIDT mogelijk in staat is, of zou kunnen zijn, om zichzelf of haar dochterbedrijven zoals HTM, QBuzz of Abellio bij de aanbesteding te bevoordelen omdat NS als enige speler de echte getallen en aantallen kent. Ook vragen de leden van de CDA-fractie of de staatssecretaris de ACM op dit punt om haar mening of om een onderzoek heeft gevraagd. Zo nee, is de staatssecretaris bereid om dat alsnog te doen en de schriftelijke reactie van ACM naar de Kamer te sturen, voor het algemeen overleg OV, OV-chipkaart en taxi van 6 maart 2014?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of de Staatssecretaris er mee bekend is dat het MIDT-systeem over de afgelopen jaren een flink aantal juridische procedures en claims veroorzaakt heeft tussen de NS en de regionale vervoerders, waarbij er over tientallen miljoenen euro's geprocedeerd wordt. Is de Staatssecretaris er voorts mee bekend dat de ACM het MIDT-systeem als onvoldoende transparant beoordeeld heeft en Pantanea het systeem als onbetrouwbaar heeft beoordeeld, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie willen graag vernemen of de Staatssecretaris de mening deelt dat een systeem dat dermate betwist wordt en waarvan de Staatssecretaris zelf al heeft besloten dat het vervangen zal worden door een onafhankelijk onderzoek, niet als basis voor een aanbesteding kan dienen als de NS zelf ook aan die aanbesteding deelneemt.

De leden van de CDA-fractie stellen vraagtekens bij de analyse dat als MIDT een te hoge opbrengst voor de NS laat zien uit de twee lijnen die de NS nu nog beheert, de door regionale vervoerders te vragen subsidie lager zal zijn dan noodzakelijk. Bovendien vragen zij of de Staatssecretaris de analyse deelt dat als MIDT een te lage opbrengst voor de NS laat zien voor diezelfde twee lijnen, de regionale vervoerders een hogere subsidie vragen dan noodzakelijk is, terwijl de NS als enige de juiste getallen kent en dus, de juiste subsidie kan vragen. Klopt het, zo vragen de leden van de CDA-fractie dat op die manier de regionale vervoerders «uitgespannen» kunnen worden? Welke maatregelen verbindt de Staatssecretaris daaraan en hoe verzekert zij dat die zullen helpen om een gelijk speelveld bij de aanbesteding tot stand te brengen. Zo nee, kan de

Staatssecretaris gedetailleerd aangeven waarom zij die analyses niet deelt en hoe zij het risico op uitspanning door de NS verzekert?

De leden van de CDA-fractie vragen of het juist is dat de resultaten uit de onafhankelijke meting van inkomsten te laat komen voor de start van de aanbesteding en het dus inmiddels te laat is om afspraken te maken tussen de NS, de regionale overheden en het Ministerie van I&M om dit punt op te lossen. Wat zijn daarvan de gevolgen voor de aanbesteding? Met andere woorden: Klopt het dat het onafhankelijk onderzoek naar de reizigersinkomsten niet gereed zal zijn voordat de aanbesteding in Limburg start, zo vragen zij.

De leden van CDA-fractie vragen hoe er vanuit gegaan kan worden dat de concessievergoeding niet hoger uitvalt dan noodzakelijk en de belastingbetaler niet meer betaalt dan nodig, als de NS in staat is om de kosten van concurrenten hoger te laten zijn of te laten lijken, met een hogere concessievergoeding tot gevolg.

De leden van de CDA-fractie vragen of de prijzen en voorwaarden van de NS voor het gebruik van de stations in Limburg openbaar en beschikbaar zijn voor andere inschrijvers. Zijn die gecontroleerd door de ACM? En zo ja, op welke punten is dat gebeurd: non-discriminatie, redelijkheid, inhoudelijke juistheid? Hoe luidde het oordeel van ACM en kan een kopie daarvan aan de Kamer worden toegezonden, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag van de Staatssecretaris of zij bereid is om de ACM te consulteren over de vraag of en in welke mate knelpunten bestaan bij deze aanbesteding en in welke mate die het gelijke speelveld tussen potentiële deelnemers kunnen verstoren? Is zij bereid om het schriftelijk oordeel van ACM aan de Kamer toe te sturen, voorafgaand aan het algemeen overleg van 6 maart? In het verlengde daarvan vragen de leden van de CDA-fractie of, als hierbij knelpunten geconstateerd worden, de Staatssecretaris kan garanderen dat zij, al dan niet samen met de provincie en de ACM, alles in het werk zal stellen om die op te lossen voordat de aanbesteding van start gaat. Zo nee, waarom niet en hoe zouden die problemen volgens de Staatssecretaris dan wel opgelost moeten worden?

De leden van de CDA-fractie vragen of en hoe de Staatssecretaris borgt dat de NS voorafgaand, tijdens of na afloop van de aanbesteding niet in staat is om zichzelf een betere aansluiting te gunnen dan zij aan andere aanbieders gunt. En als dat niet te borgen is, welke consequenties verbindt de Staatssecretaris daar dan aan?

De leden van de CDA-fractie vragen bovendien hoe de Staatssecretaris borgt dat de NS zich zal houden aan afspraken die zij maakt met de regionale vervoerders over dienstregelingen en hoe wordt voorkomen dat de NS zichzelf kan bevoordelen bij de Limburgse aanbesteding, door zichzelf of haar dochters betere kansen op betere aansluitingen te bieden dan andere vervoerders geboden krijgen.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris de mening deelt dat de beste aansluiting tussen het HRN en de regionale verbindingen per definitie in het belang van de reiziger is. Zo ja, welke rol ziet de Staatssecretaris daarbij weggelegd voor de ACM, bijvoorbeeld in het licht van het overleg door de sector of geschilbeslechting tussen de NS en de andere marktpelers?

De leden van de CDA-fractie vragen wat de concrete stand van zaken is bij het onderzoek naar kruissubsidiëring binnen de NS en de invloed daarvan op regionale aanbestedingen? Hoe en wanneer wordt de Kamer daarover geïnformeerd, zo vragen zij. De leden van de CDA-fractie vragen of de uitkomst van dat onderzoek niet onmisbaar is voor het garanderen van een gelijk speelveld bij de Limburgse aanbesteding. Zo ja, waarom duurt het onderzoek zo lang?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of het juist is dat de ACM tot nu toe niet in het onderzoek omtrent kruissubsidiëring betrokken is en zo ja, waarom dat niet gebeurd is? Is de Staatssecretaris bereid om de ACM daarin alsnog te betrekken, gelet op haar expertise op het vlak van onder meer kruissubsidiëring, concurrentievervalsing en aanbesteding? Wordt het Ministerie van Economische Zaken ook betrokken, vanwege haar beleidsrol in aanbestedingen en mededinging, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie vragen of de NS op dit moment een gescheiden boekhouding voert tussen haar verschillende activiteiten. Zo nee, waarom niet en hoe wordt kruissubsidiëring met concurrentievervalsing tot gevolg dan effectief uitgesloten? Welke rol speelt de ACM hierin en wordt die rol ex ante gespeeld, zo vragen zij.

Ook vragen de leden van de CDA-fractie hoe de Staatssecretaris voorkomt dat de NS of haar dochtermaatschappijen door kruissubsidiëring via bijvoorbeeld het HRN, de exploitatie van winkels en broodjeszaken of een lagere dividendafdracht in staat is om haar prijzen in Limburg te kruissubsidiëren en zo de laagste prijs neer te leggen. Is de Staatssecretaris bereid om de ACM te vragen hier onderzoek naar te doen voordat de aanbesteding start en het oordeel van de ACM spoedig naar de Kamer te sturen, zo vragen zij. De leden van de CDA-fractie vragen of de ACM op dit moment al effectief bevoegdheden heeft om ongewenste kruissubsidiëring ex ante aan te pakken en te voorkomen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag wanneer het onderzoek gereed is en of dat nog is voordat dat de aanbesteding van start gaat? Is er dan nog tijd om de aanbevelingen te implementeren voordat de aanbesteding start en daarop effectieve controle door de ACM te vragen?

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris de gedachte deelt dat het wellicht beter zou zijn dat de NS in het geheel niet meer deelneemt aan aanbestedingen van regionaal vervoer, maar zich in plaats daarvan uitsluitend richt op uitoefening van haar hoofdtaak, te weten exploitatie van de HRN-concessie en zich voor de regio beperkt tot een goede samenwerking met de regionale vervoerders.

Tenslotte vragen de leden van de CDA-fractie of de Staatssecretaris bereid is om de wenselijkheid van die scheiding te laten onderzoeken in het licht van de HRN-concessie en de uitkomst van dat onderzoek met de Kamer te delen, voordat de conceptconcessie in het algemeen overleg van 23 april aanstaande besproken zal worden. Zo nee, waarom niet, zo vragen zij.

De leden van de D66-fractie lezen dat er in 2003 afspraken zijn gemaakt tussen decentrale overheden, de NS en het ministerie over de gegevens die beschikbaar moeten worden gesteld. Kan de Staatssecretaris aangeven om welke gegevens dit gaat? Zijn de gemaakte afspraken openbaar en zijn deze afspraken recent geëvalueerd, of gaat dat nog gebeuren? Wie ziet toe op correcte naleving van de afspraken uit 2003?

De leden van de D66-fractie wijzen er op dat de ACM recent een aantal knelpunten heeft gesignaleerd bij decentrale aanbestedingen. Heeft de ACM ook gekeken naar deze aanbesteding in Limburg? Zo nee, kan de Staatssecretaris advies vragen over of er sprake is van een gelijk speelveld bij deze aanbesteding? Kan de Staatssecretaris ook ingaan op de zorgen van decentrale vervoerders dat de reizigersgegevens uit de «Meten in de Trein-systematiek» niet volledig representatief zijn? Kan zij aangeven wat het proces is rondom de onafhankelijke verdeling van de reizigersinkomsten? Komt dit nog op tijd voor de Limburgse aanbesteding? Deze leden vragen ook of de voorwaarden en tarieven ten behoeve van de exploitatie van stations reeds openbaar zijn, en zo niet, of dit wel ruim op tijd voor de aanbesteding openbaar zal worden.

De leden van de D66-fractie vragen of het onderzoek naar kruissubsidiëring voor de aanbesteding van de Limburgse spoorlijnen zal zijn afgerond. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij garandeert dat de NS niet door kruissubsidiëring via bijvoorbeeld de onderhandse gunning van het hoofdrailnet, haar vastgoed of winkels in staat zal zijn de prijs voor de bieding te verlagen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wanneer de aanbesteding in Limburg start en hoe de rolverdeling in dit proces is tussen Staat, aanbestedende overheid (provincie Limburg) en toezichthouders, zoals ACM en Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT)? Is het decentralisatiebesluit van de twee betreffende stoptreindiensten inmiddels genomen? Deelt de Staatssecretaris het standpunt dat een gelijk speelveld bij aanvang van de aanbesteding essentieel is voor elke deelnemer om aan de aanbesteding te kunnen deelnemen? Zo ja, kan de Staatssecretaris toelichten hoe zij dit borgt en welke rol de provincie daarin speelt?

De leden van de ChristenUnie-fractie vernemen graag of het klopt dat er vanuit de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) klachten zijn over het gelijke speelveld zoals verwoord in een brief van 21 februari jl. aan de Staatssecretaris? Welke problemen op het vlak van gelijke concurrentie tussen inschrijvers spelen er bij deze aanbesteding en hoe worden die volgens de Staatssecretaris opgelost?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat de stand van zaken is rondom het «Meten In De Trein»-dossier en de verdeling van inkomsten? Klopt het dat de gegevens die aan de provincie zijn verstrekt over het aantal reizigers en de reizigersopbrengsten zijn gebaseerd op het MIDT-systeem? Klopt het dat uit onderzoek van Pantaneij/NEA is gebleken dat het systeem niet betrouwbaar is en tot structurele bevoordeling van de NS kan leiden? Klopt het dat ook de ACM dit systeem als «niet transparant en ongewenst» ziet omdat er geen garantie is dat deze gegevens juist en volledig zijn? En dat deze gegevens ook niet onafhankelijk zijn vastgesteld en dat de ACM melding heeft gemaakt dat de NS de aanbesteding van de Limburg concessie via MIDT beslissend kan beïnvloeden? Hoe beoordeelt u dit in het licht van dat de NS zelf aan de aanbesteding wil deelnemen?

De leden van de ChristenUnie-fractie willen weten hoe wordt uitgesloten dat de NS door mogelijke kruissubsidiëring bij de Limburgse aanbesteding te laag inschrijft of met verlies aanbiedt, waarna de verliezen goedge maakt moeten worden uit duurdere treinkaartjes of een lager dividend dat de belastingbetaler ontvangt? Welke voorzorgsmaatregelen worden daartoe getroffen, hoe zijn die te controleren voor concurrerende bedrijven en hoe zijn die te controleren voor de aanbestedende dienst, voor de aandeelhouder en voor de ACM?

Informatievoorziening

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoe de afspraken luiden waarin in de brief van 10 februari van de Staatssecretaris gerefereerd wordt. Kan de Staatssecretaris een kopie van de regeling naar de Kamer toesturen? De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of deze afspraken en regels openbaar zijn voor iedereen. Zo nee, hoe kunnen andere vervoerders dan de NS dan controleren of de gegevens die nodig zijn om een aanbieding te doen, ook inderdaad aangeleverd zijn en conform de regelgeving is?

De leden van de CDA-fractie vragen waarom in de brief van 10 februari jl. geen informatie is gegeven over bijvoorbeeld de herkomst van de getallen, de betrokkenheid van het MIDT-systeem bij bepaling van die getallen en gegevens, de ontstane vertraging in vervanging van dat systeem. Ook informatie gemist over een door een onafhankelijke meting en de afspraken die daarover blijkbaar kort daarvoor, op 4 februari jl., zijn gemaakt tussen het ministerie en de sector.

Elektrificatie Maaslijn

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen informatie over de laatste stand van zaken over de gesprekken over elektrificatie van de Maaslijn. Klopt het dat hierover in verband met de aanbesteding ook uiterlijk 25 maart duidelijkheid moet zijn inclusief de financiële participatie van zowel regionale overheden als van het Rijk? Klopt het dat de regio bereid is 50% van de investeringskosten voor elektrificatie te dragen? Bent u van mening dat het vanuit zowel het perspectief van de reiziger (reistijd), concessieverlener en vervoerder (exploitatie-, beheer-, en onderhoudskosten) als het milieu (geluid, luchtkwaliteit) onwenselijk is als er nog eens 15 jaar dieseltreinen gaan rijden op de Maaslijn? Wilt u voor 2031 elektrificatie van de Maaslijn? Bent u bereid bij de beantwoording in dit schriftelijk overleg en in ieder geval voor 25 maart hiertoe een besluit te nemen en uitsluitsel te geven en bent u bereid tot cofinanciering van de elektrificatie, inclusief een financieringsvoorstel?

Traject Weert-Roermond

Voorts vragen de leden van de ChristenUnie-fractie naar de stand van zaken van de stoptrein Weert-Roermond. Klopt het dat uit onderzoek blijkt, dat als deze stoptrein zou worden opgenomen worden in de regionale Limburg concessie, dit de NS per saldo extra reizigers oplevert vanwege de extra reizigers uit Haelen en Baexem die overstappen op een NS-intercity en deze stoptrein dus niet ten koste gaat van de exploitatie van het hoofdrailnet? Bent u bereid voor 25 maart een uitspraak te doen of u de NS in de nieuwe hoofdrailnetconcessie gaat verplichten op dit traject met een stoptrein te rijden zodra de stations Haelen en Baexem zijn gerealiseerd of dat u de regio de ruimte biedt deze stoptrein op te nemen in de regionale concessie? Klopt het dat vanwege de verschillende exploitatiemodellen (doorrijden naar Eindhoven door NS of doorrijden naar Zuid-Limburg in de regioconcessie) de kosten van een bediening van de nieuwe stations Haelen en Baexem door NS hoger liggen dan bij opname in de regionale concessie? Bent u bereid, indien u kiest voor een bediening door de NS, de hiervoor genoemde meerkosten van bediening door de NS niet door de regio te laten dragen?

II Reactie van de Minister

Hierbij bied ik u mijn reactie aan op de vragen en opmerkingen van de fracties uit het verslag van het schriftelijk overleg over de twee spoorlijnen in Limburg die voor decentralisatie en aanbesteding in aanmerking komen.

In de vragen en opmerkingen onderscheid ik een viertal hoofdonderwerpen:

1. Gelijk speelveld;
2. Benodigde informatie ten behoeve van de aanbesteding;
3. Informatievoorziening aan parlement
4. Specifieke vragen naar andere spoorlijnen in Limburg.

Alvorens ik per hoofdonderwerp inga op uw vragen en opmerkingen, plaats ik mijn antwoorden graag in de bredere context van mijn systeemverantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer en spoor in Nederland. We hebben te maken met decentralisatie en marktwerking op een deel van het spoornetwerk. Het gevolg daarvan is dat meerdere opdrachtgevers en meerdere vervoerders verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit van het openbaar vervoer in Nederland. Dit vraagt enerzijds om samenwerking en anderzijds om gelijke kansen voor vervoerders in geval van aanbestedingen.

In het NOVB werk ik, samen met de decentrale overheden en vervoerders en met advies van de consumentenorganisaties, aan landelijke of concessiegrens overstijgende vraagstukken. Dit met als doel het openbaar vervoer voor de reiziger te verbeteren. Ik werk aan een versterking van de toezichtrol van ACM, onder andere via de implementatie van de Herschikingsrichtlijn en de wijziging van Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000). De wijziging van de Wp2000 maakt het bovendien mogelijk om regels te stellen aan de beschikbaarheid van OV-data. Dit alles doe ik mede tegen de achtergrond van de aanbevelingen uit de «Quick Scan Personenvervoer 2013» die ik door ACM heb laten uitvoeren.

1. Gelijk speelveld

De leden van de VVD-, CDA-, D66- en ChristenUnie-fractie stellen vragen over de borging van het gelijke speelveld bij de aanbesteding van de spoorlijnen in Limburg die voor decentralisatie en aanbesteding in aanmerking komen. Daarbij vragen zij naar de rol van de Staatssecretaris, de provincie Limburg en de ACM. Alle fracties verwijzen hierbij naar de uitkomsten van de Quick Scan ACM. Specifiek wordt gevraagd naar hoe het vraagstuk van kruissubsidiëring wordt aangepakt, hoe de exploitatie van de stations in de aanbesteding meespeelt en hoe een gelijk speelveld geborgd wordt voor het afstemmen van de dienstregelingen.

Gelijk speelveld en rolverdeling

Als systeemverantwoordelijke en medewetgever zet ik mij zoveel mogelijk in om de randvoorwaarden voor een gelijk speelveld te scheppen, en zo een effectieve en transparante aanbesteding van het regionale spoor te begunstigen. Ik zie er als concessieverlener voor het hoofdrailnet op toe dat NS aan hun verplichtingen voldoet, hun verantwoordelijkheid neemt en waar mogelijk aan die belangen tegemoetkomt. Vanuit de concessie hou ik NS aan de afspraken die wij gemaakt hebben rond de concessie. Daarbij hou ik ook scherp in het oog of NS de regels respecteert om een gelijk speelveld te behouden.

Voor de specifieke regionale spoorlijnen die in het schriftelijk overleg centraal staan, is de provincie Limburg de aanbestedende dienst. Ik ben hierin geen partij en kan dat ook niet zijn.

In een aanbesteding moet het speelveld voor iedere deelnemer gelijk zijn. Dit is een van de uitgangspunten van de Europese PSO-verordening (public service obligations), de aanbestedingsrichtlijnen en vastgelegd in de Aanbestedingswet 2012. Op basis daarvan kan NS niet worden uitgesloten van de aanbestedingsprocedure voor het regionale treinvervoer in Limburg.

Het is aan de aanbestedende dienst (in dit geval dus de provincie Limburg) om de aanbestedingsregels in acht te nemen, en aan Provinciale Staten om hierop toe te zien. De provincie is daarmee verantwoordelijk om te beoordelen of de informatie voldoende is om de aanbesteding uit te schrijven. Ook is het aan de provincie om ervoor te zorgen dat aan alle (potentiële) inschrijvers dezelfde en volledige informatie beschikbaar wordt gesteld om te kunnen komen tot een volwaardige inschrijving. In de betreffende juridische kaders zijn procedures opgenomen die partijen kunnen doorlopen als ze menen dat er geen sprake is van een gelijk speelveld of anderszins sprake is van benadeling. Zo kan een aanbestedende dienst nader onderzoek doen naar inschrijvers als hun prijsbieding onverklaarbaar is op basis van de omvang of eisen van het contract dat wordt aanbesteed. Overigens kan een opdracht ook worden aanbesteed op kwaliteit, of een combinatie van prijs en kwaliteit.

De aanbesteding van de twee Limburgse spoorlijnen maakt overigens onderdeel uit van het gehele regionale openbaar vervoer in Limburg.

De Quick Scan ACM waaraan uw Kamer refereert, richt zich op het systeem en geeft adequaat inzicht in de problemen die door regionale vervoerders worden ervaren en geeft aan welke maatregelen volgens de ACM mogelijk zouden zijn ter verbetering van de werking van de markt voor het personenvervoer per spoor. In mijn brief van 11 november 2013 heb ik u laten weten hoe ik met de aanbevelingen van de ACM omga. De ACM houdt vanuit haar taakomschrijving geen toezicht op aanbestedingen door overheden.

Kruissubsidiëring

Naar aanleiding van de aangenomen motie Koolmees c.s. op 3 december 2013 (28 165, nr. 167) voert de Minister van Financiën op dit moment een onderzoek uit naar mogelijke kruissubsidiëring tussen de activiteiten van de NS-groep, en de daartoe behorende dochterondernemingen, zoals stations en andere commerciële activiteiten, en de dochters die bieden op de concessies. In het notaoverleg over deelnemingenbeleid op 3 februari jl. heeft uw Kamer met de Minister van Financiën hierover gesproken. Daarin heeft hij aangegeven dat hij het onderzoek vanuit zijn rol als aandeelhouder heeft ingezet. De ACM is daarbij niet betrokken. De resultaten van het onderzoek worden voor het zomerreces verwacht.

NS stations

NS heeft het recht op commerciële exploitatie van de stations conform de afspraken die zijn gemaakt ten tijde van de verzelfstandiging van NS in 1995, vastgelegd in de Definitie en Zeggenschap Infrastructuur (DZ1). Enerzijds betreft dit het recht op commerciële exploitatie van de gemengde ruimte (waaronder het stationsgebouw), anderzijds het recht op commerciële exploitatie van de RVVI (perrons en tunnels).

In 2009 heeft lenM afspraken gemaakt met NS waarbij is overeengekomen dat NS voor de 101 stations langs de decentrale lijnen waar NS niet halteert, decentrale overheden in de gelegenheid stelt zelfstandig

commerciële activiteiten op de RVVI te (laten) uitvoeren. Het is aan de decentrale overheid om te bepalen of ze dit door de regionale vervoerder laat uitvoeren of door een andere commerciële partij. De decentrale overheid dient dit gebruik vervolgens wel vast te leggen met NS en ProRail.

In het werkdocument voor de operationele uitwerking van de LTSA, zoals ook uw Kamer toegezonden, hebben NS en ProRail aangegeven voornoemde afspraak te willen uitbreiden van 101 naar de 125 stations waar NS inmiddels niet meer halteert. Dit indachtig het streven om decentrale overheden en regionale vervoerders ook op de aanvullende 24 stations in gelegenheid te stellen zelfstandig commerciële activiteiten te kunnen laten uitvoeren. Ik heb als onderdeel van de beoordeling van dit werkdocument NS gevraagd om mij te bevestigen dat deze insteek logischerwijs ook gaat gelden voor de stations die straks vallen onder de te decentraliseren lijnen in Limburg waar uitsluitend de «winnende» vervoerder halteert, voorzover een andere vervoerder dan NS de aanbesteding wint. Ik ben nog in afwachting van een antwoord hierop. Indien dit het geval is, staat het ook hier de decentrale overheid vrij om zelf of anders een regionale vervoerder zelfstandig commerciële activiteiten op de RVVI uit te voeren.

Daarnaast geldt dat de mogelijkheden voor treinvervoerders om noodzakelijke voorzieningen en diensten op de stations te gebruiken die nodig zijn voor het adequaat kunnen voeren van een treindienst niet discriminatoir mogen zijn op grond van de huidige Spoorwegwet. In het licht van de implementatie van de Herschikkingrichtlijn wordt dit nog verder aangescherpt. Dit staat in principe los van de vraag wie de stations in eigendom en/of exploitatie heeft. Zoals aangegeven in mijn brief van november naar aanleiding van de Quick Scan van de ACM, zie ik bij de implementatie van de Herschikkingrichtlijn tevens de mogelijkheid om de ACM vooraf de tariefstructuur en voorwaarden te laten toetsen als het gaat om de toegang tot diensten en voorzieningen op stations. Daarnaast zal NS worden verplicht via de Netverklaring zichtbaar te maken welke tarieven en voorwaarden worden gehanteerd per station voor de diensten en voorzieningen. NS zal vooruitlopend op de implementatie van de Herschikkingrichtlijn dit al vrijwillig doen.

Zoals aangegeven in het AO van 27 november bekijk ik in het kader van de lange termijn Spooragenda nog of de samenwerking en de taakverdeling op en rond stations verder aangepast moet worden.

Afstemming van de dienstregeling

In de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet (HRN-concessie) zijn bepalingen voorzien over de aansluiting van de dienstregeling op die van andere vervoerders, ook specifiek voor situaties waar sprake is van samenloop. In de concessievoorwaarden wordt verder geborgd dat NS zich ervoor inzet om goede operationele afspraken te maken met de regionale vervoerders over het organiseren van deze samenloop. Dit in het belang van een goede dienstverlening aan de reiziger in de OV-keten. Middels het Besluit capaciteitsverdeling en het verlenen van Netverklaringen bewaakt infrastructuurbeheerder ProRail de non-discriminatoire toedeling van capaciteit.

2. Benodigde informatie ten behoeve van de aanbesteding

De leden van de VVD-, CDA-, D66- en ChristenUnie-fractie stellen vragen over de beschikbare informatie voor de aanbesteding van de twee Limburgse stoptreindiensten. Hierbij wordt specifiek ingegaan op de

methodiek «Meten in de trein» (MITD). Gevraagd wordt of de informatie die met deze methodiek is vergaard wel gebruikt kan worden voor de aanbesteding. Ook wordt gevraagd of het onderzoek naar onafhankelijke verdeling van de reizigersinkomsten op tijd gereed zal zijn voor de aanbesteding in Limburg. Daarnaast worden er vragen gesteld over mogelijke concurrentievoordelen van NS.

Sinds 2003 wordt bij decentralisaties een informatieprofiel gebruikt dat in overleg tussen de decentrale overheden, NS en mijn ministerie tot stand is gekomen. Dit informatieprofiel bevat afspraken over te leveren gegevens door NS bij een decentralisatie van treindiensten. Dit gezamenlijk overeengekomen informatieprofiel wordt niet alleen door de provincie Limburg gebruikt, maar is ook door andere decentrale overheden (succesvol) benut voor aanbestedingen. Ik ben ervan op de hoogte dat de vervoergegevens gebaseerd zijn op Meten in de Trein, en dat dit een methode is waar kritiek op wordt geuit. Inmiddels zijn er afspraken gemaakt om te komen tot een gedragen alternatief voor Meten in de Trein.

In het bestuurlijk NOVB van 4 februari jl. is gesproken over dit alternatief; zowel over het nieuwe opbrengstverdelingsmodel voor de OV-chipkaart (Eindbeeld Opbrengstverdeling Spoorvervoerders, EOS) als over het beslechten van de discussie over de opbrengstverdeling van papieren treinkaartjes. De vervoerders hebben het NOVB laten weten dat er overeenstemming is bereikt over het nieuwe opbrengstverdelingsmodel EOS voor de OV-chipkaart. Ik heb begrepen dat alle betrokken spoorvervoerders de bijbehorende overeenkomst inmiddels hebben getekend. Deze overeenkomst bevat afspraken over de inhoud van het model, de rekenregels en over het zo spoedig mogelijk beleggen van de opbrengstverdeling van de inkomsten uit de OV-chipkaart bij een onafhankelijke organisatie. Dit zie ik als een belangrijke stap in deze al jaren voortduurende discussie. Juist met het oog op de aanbesteding in Limburg is een aanvullende afspraak gemaakt over het in beeld brengen van de gegevens van de twee te decentraliseren stoptreindiensten via EOS. Naar ik begrepen heb, loopt het daarvoor benodigde onderzoek. Ik heb geen reden om aan te nemen dat partijen zich niet aan de hierover gemaakte afspraken houden. Ik vertrouw er dan ook op dat deze informatie indien nodig beschikbaar is voor de provincie Limburg. Het is vervolgens aan de provincie om te besluiten of die gegevens beschikbaar worden gesteld voor de aanbesteding.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het klopt dat de provincie informatie over de hoogte van de exploitatiebijdrage, een uitspraak over de duur van de exploitatiebijdrage en zekerheid over eventuele transitiekosten voor het treinmaterieel nog niet gekregen heeft.

De provincie heeft alle benodigde informatie van NS ontvangen. De informatie over de totale exploitatiebijdrage (inclusief eventuele transitiekosten) zal op korte termijn aangeleverd worden door mijn ministerie. Met de provincie Limburg is besproken dat de exploitatiebijdrage van het Rijk gekoppeld is aan de duur van de HRN-concessie (tot 2025). Omdat de door de provincie te verlenen concessie langer doorloopt (tot 2031), zal tijdig voor 2025 opnieuw overleg plaatsvinden over de periode na 2025.

3. Informatievoorziening aan parlement

De leden van de CDA-fractie vragen naar het afgesproken informatieprofiel uit 2003 en of dit openbaar is. Daarnaast vragen zij waarom in de brief van 10 februari 2014 geen informatie is gegeven over de herkomst van de getallen, de betrokkenheid van het MIDT-systeem bij bepaling van

die getallen en gegevens, de ontstane vertraging in vervanging van dat systeem en onafhankelijke meting en de afspraken daarover.

Het informatieprofiel uit 2003 is afgesproken tussen het ministerie, de decentrale overheden en NS. Afspraak hierbij is dat NS de gegevens aan de decentrale overheid levert. De decentrale overheid gebruikt de gegevens voor het bestek ten behoeve van de openbare aanbesteding. Het is aan de aanbestedende partij om ervoor te zorgen dat ze goede en volledige informatie aanbiedt aan iedere inschrijver. Indien potentiële inschrijvers bij een aanbesteding vragen hebben met betrekking tot het bestek, dan wenden zij zich tot de aanbestedende overheid.

In de brief van 10 februari 2014 ben ik niet ingegaan op de herkomst van de gegevens en het gebruik van MIDT daarbij. De gegevens en ook het gebruik van MIDT is immers de reguliere methode. Het wijkt daarmee niet af van de reguliere lijn en de wijze waarop ook eerdere aanbestedingsinformatie is opgesteld. Op dit moment is er nog geen alternatief voor het MIDT voorhanden. Zoals hiervoor reeds aangegeven zijn in het NOVB afspraken gemaakt over de vervanging van het systeem en een onafhankelijke meting. Specifiek met betrekking tot de aanbesteding in Limburg zijn aanvullende afspraken gemaakt, zodat de aanvullende gegevens in het kader van EOS door de provincie bij NS kunnen worden opgevraagd.

4. Specifieke vragen naar andere spoorlijnen in Limburg

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen informatie over de laatste stand van zaken over elektrificatie van de Maaslijn. Specifiek wordt gevraagd of de Staatssecretaris voor 2031 elektrificatie van de Maaslijn wil en of ze bereid is tot cofinanciering. De leden van de ChristenUnie-fractie hebben vragen over de stand van zaken stoptrein Weert-Roermond.

De inzet van materieel en eventuele elektrificatie is een afweging die de regionale overheden – in het geval van de Maaslijn de provincies Limburg, Gelderland en Noord-Brabant en de stadsregio Arnhem-Nijmegen – kunnen maken bij de concessie voor het rijden van personenvervoer, mede op basis van de overwegingen die u in uw vraag noemt. Ik sta in beginsel positief tegenover elektrificatie, maar de Maaslijn is niet het enige traject dat geëlektrificeerd kan worden en elektrificatie is kostbaar. Ik hecht grote waarde aan een integrale afweging tussen de verschillende trajecten die voor elektrificatie in aanmerking komen. Eerder heb ik de Kamer toegezegd samen met decentrale overheden, regionale vervoerders en bedrijfsleven de mogelijkheden voor elektrificatie van de diesellijnen in kaart te zullen brengen. Daartoe heb ik in overleg met decentrale overheden en regionale vervoerders opdracht gegeven businesscases te maken voor de elektrificatie van de niet-geëlektrificeerde spoorlijnen. Ik verwacht dit voorjaar duidelijkheid over de businesscases, hetgeen noodzakelijke informatie is om een integrale afweging te kunnen maken. Een besluit voor 25 maart 2014 over elektrificatie van de Maaslijn is daarmee niet haalbaar.

Ik weet dat de provincie ambities heeft om twee nieuwe stations te openen tussen Weert en Roermond, gepaard gaande met een nieuwe stoptreindienst tussen Roermond en Weert naast het bestaande (intensieve) intercityverkeer op dit traject. Voor de opening van nieuwe stations zullen partijen het spelregelkader voor nieuwe stations moeten volgen, zodat onder meer duidelijk wordt welke aantallen reizigers te verwachten zijn op deze beoogde nieuwe stations en wat de effecten zijn voor andere reizigers. Tevens kan de provincie als initiatiefnemer door ProRail laten nagaan welke eventuele infrastructurele consequenties aan de orde zijn. Ook kan de provincie met NS nagaan welke exploitatie-effecten er aan de

orde zijn gezien de ligging van deze nieuwe stations op het hoofdrailnet deel Weert-Roermond. Ik heb begrepen dat er tussen de provincie en NS inmiddels eerste afspraken zijn gemaakt. Het betreft een optie waarbij er geen sprake is van een nieuwe samenloop of decentralisatie, maar bediening van de beoogde twee nieuwe stations door treinen van het hoofdrailnet.

Gezien de nog benodigde inzichten is het aan de provincie om initiatief te nemen, maar ik begrijp dat de provincie er wel vaart mee wil maken.