

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan:
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
4 februari 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/BGB/u.03.00110	2020305870
Onderwerp	
Vragen van mevr. Gerkens (SP) over marktwerking bij het spoorvervoer in de Achterhoek	

Geachte voorzitter,

Hieronder volgen de antwoorden op de vragen van mevrouw Gerkens (SP) over de marktwerking bij het spoorvervoer in de Achterhoek.

1. Wat is uw mening over het bericht "NS blokkeert marktwerking in de Achterhoek"?
1. Ik heb kennis genomen van het bericht in de NRC van 15 januari 2003. Ik beschouw dit bericht als een beschrijving van een conflict binnen Syntus tussen de ondernemingsraad en de Raad van Commissarissen.
2. Kunt u aangeven wat volgens u de positieve en negatieve factoren van Syntus zijn ? In hoeverre heeft dit te maken met de aanbesteding? En in hoeverre is dit te danken aan de aanschaf van nieuwe treinstellen, betere aansluiting op het streekvervoer, bezuiniging op personeel en introductie van light-rail? Hoe komt het dat de NS deze maatregelen wel heeft willen treffen in een samenwerkingsverband, maar dat niet voor de aanbesteding heeft gedaan? Kunt u uw antwoord toelichten?
2. De positieve factoren c.q. punten van Syntus zijn dat Syntus een integraal, goed op elkaar afgestemd openbaar vervoer-product met onder andere nieuw spoormaterieel aan de reizigers aanbiedt met goed gemotiveerd personeel. Het is bovendien een relatief kleine organisatie met korte lijnen.
Mij zijn tot op heden geen negatieve punten van Syntus bekend.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

Het opereren van Syntus tot op heden heeft noch in negatieve, noch in positieve zin iets te maken met de aanbesteding van regionaal spoorvervoer. De diensten die Syntus tot op heden exploiteert zijn haar gegund, en alleen de exploitatie van de dienst Zutphen-Oldenzaal heeft Syntus vrij recent via een aanbesteding verworven. Syntus start de exploitatie van deze dienst per 14 december 2003. De hiervoor geschetste opzet van Syntus als vervoerder die zowel bus- als spoorvervoer aanbiedt vanuit één organisatie is één van de succesfactoren van Syntus. Dat Syntus dat doet met nieuw, lichter spooormaterieel draagt ook bij aan de positieve beeldvorming. De door en bij Syntus gekozen opzet maakte exploitatieve keuzes mogelijk die binnen de oorspronkelijke moederbedrijven moeilijker te realiseren zouden zijn geweest.

3. Deelt u de mening dat een succes van Syntus de ketenmobiliteit is en dit een aanwijzing is dat het belangrijk is om de verantwoordelijkheid voor streekvervoer en treinvervoer in dezelfde handen te leggen? Bent u bereid dit model ook landelijk in te voeren, door al het vervoer weer onder overheidsverantwoordelijkheid te laten vallen?

3. Ik onderschrijf dat de door Syntus aangeboden ketenmobiliteit een succes is. Mijn beleid is er op gericht om daar, waar dat op een verantwoorde manier mogelijk is, de verantwoordelijkheid voor het regionale openbaar vervoer zoveel mogelijk in één hand te leggen en te laten aanbesteden. Het vragen en aanbieden van een intermodaal openbaar vervoersconcept behoort daarbij zeker tot de mogelijkheden. De verantwoordelijkheid voor het stads- en streekvervoer is al vanaf 1998 gedecentraliseerd en sinds 1999 zijn een aantal experimenten gestart met decentralisatie van regionale treindiensten. Mede daardoor is de toepassing van het vervoersconcept, zoals dat door Syntus wordt geboden, mogelijk gemaakt. Gelet op de overwegend positieve ervaringen met deze experimenten tot op heden ben ik voornemens het beleid met betrekking tot de decentralisatie en aanbesteding van de regionale treindiensten zoveel mogelijk voort te zetten. Van een landelijk dekkende toepassing zal echter geen sprake zijn, omdat het met name op grond van logistieke, exploitatieve redenen niet verantwoord is om de verantwoordelijkheid voor het hoofdrailnet te decentraliseren en te laten aanbesteden. De bestuurlijke verantwoordelijkheid voor het hoofdrailnet ligt echter ook bij een overheid, namelijk de nationale overheid.

4. Deelt u de mening van de ondernemingsraad van Syntus dat Syntus is tegengewerkt door de NS? Zo ja, wat voor tegenmaatregelen gaat u hiertegen nemen? Zo nee, kunt u dit toelichten?

4. Er zijn mij geen feiten bekend waaruit blijkt dat Syntus is tegengewerkt door de NS. Indien Syntus of een andere vervoerder van oordeel zou zijn dat er bij een aanbesteding op een oneerlijke wijze wordt geconcurrereerd, staat de weg naar de rechter open. In het geval van handelen dat mogelijkerwijs in strijd is met de Mededingingswet of met de Spoorwegwet (op die terreinen waarvoor de Nederlandse Mededingings Autoriteit (NMa) in die wet bevoegd is verklaard) kan men zich ook wenden tot de NMa.

5. Vindt u het goed dat verschillende commissarissen van Syntus ook hoge functies in het openbaar vervoer vervullen? Zo nee, wat voor maatregelen gaat u hiertegen nemen? Zo ja, bent u niet bang voor belangenverstrengeling?
5. Syntus is een B.V. Het is bij een B.V. aan de aandeelhouders om desgewenst een Raad van Commissarissen in te stellen en de leden van de Raad van Commissarissen te benoemen. Het kan voordelen hebben als de leden van de Raad van Commissarissen een gedegen kennis hebben van het openbaar vervoer en goed ingevoerd zijn in die wereld.
De leden van de Raad van Commissarissen van een B.V. dienen het belang van de desbetreffende onderneming voorop te stellen. Mij is tot nu toe bij Syntus niet gebleken van een als onwenselijk te kwalificeren belangenverstrengeling.
6. Bent u van mening dat er sprake is van eerlijke concurrentie op het spoornet als blijkt dat er belangenverstrengeling is? Kunt u uw antwoord toelichten?
6. Tot op heden heb ik niet geconstateerd dat er sprake is van oneerlijke concurrentie ten nadele van Syntus door belangenverstrengeling op het deel van het spoornet, waar de aanbestedingen hebben plaatsgevonden.
7. Deelt u de mening dat er in Nederland te weinig marktpartijen aanwezig zijn voor echte concurrentie? Kunt u uw antwoord toelichten?
7. Ik deel deze mening niet. De ervaring tot op heden is dat er zowel bij de aanbesteding van regionale treindiensten als van het busvervoer voldoende marktpartijen geïnteresseerd zijn om een concurrerende offerte uit te brengen. Bij een aantal aanbestedingen is het een nek-aan-nek-race geweest wie de beste offerte heeft uitgebracht en in enkele gevallen is er ook sprake geweest van wisseling van vervoerder.
8. Bent u bereid de aanbestedingen te stoppen nu blijkt dat er geen sprake is van eerlijke concurrentie? Zo ja, wat voor maatregelen gaat u nemen? Zo nee, waarom niet?
8. Ik ga er bij de beantwoording van deze vraag vanuit dat u met name doelt op de aanbesteding van regionale treindiensten. Een dergelijke aanbesteding heeft tot nu toe alleen nog maar plaatsgevonden in Twente en Groningen. De ervaringen met de aanbesteding van regionaal spoorvervoer zijn tot op heden overwegend positief. Dit geeft mij geen aanleiding de aanbesteding van regionaal spoorvervoer te stoppen.
Ten aanzien van uw opmerking over oneerlijke concurrentie en het eventueel nemen

van maatregelen verwijs ik u ook naar mijn antwoord op vraag 4.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer