

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

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

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

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/55108

Bijlage

Datum 5 maart 2014
Betreft Beantwoording vragen en opmerkingen uit verslag
schriftelijk overleg over de decentralisatie en
aanbesteding van de twee spoorlijnen in Limburg

Geachte voorzitter,

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 Herschikkingsrichtlijn 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.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/11994

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 (28165, 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/11994

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 (DZI). 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 IenM 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, bezie ik bij de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn 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 Herschikkingsrichtlijn dit al vrijwillig doen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/11994

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 voortdurende 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/11994

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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/11994

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.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld