

Vergaderjaar 2009–2010

31 987

Evaluatie spoorwetgeving

Nr. 6

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 maart 2010

Op 4 maart (31 987-5/2010D11303) heeft uw vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat gevraagd om informatie over de consequenties die verbonden zijn aan het controversieel verklaren van het beleidsvoornemen en over de termijnen die verbonden zijn aan de procedure tot concessieverlening en het (tijdig) kunnen over gaan tot het daadwerkelijke besluit over de vervoerconcessie vanaf 2015.

In deze brief zal ik eerst ingaan op de termijnen die zijn verbonden aan de procedure van concessieverlening, waarbij ik een onderscheid maak naar de twee mogelijke inhoudelijke opties, te weten onderhandse gunning en aanbesteding. Eerst schets ik op hoofdlijnen het proces van onderhands gunnen. Hierna volgt een beschrijving van de hoofdlijnen van het proces van aanbesteden. Tenslotte ga ik in op de consequenties van het controversieel verklaren in relatie tot het reeds lopende proces van onderhandse gunning.

De procedure van onderhandse gunning

Het proces begint met de vaststelling van een beleidsvoornemen. Dit is geregeld in artikel 66 van de Wet personenvervoer 2000. Voordat het beleidsvoornemen kan worden vastgesteld, dient het voornemen ter advisering aan de consumentenorganisaties te worden voorgelegd (conform artikel 66, derde lid). Het vastgestelde beleidsvoornemen wordt vervolgens aan de Tweede Kamer voorgelegd (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.

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 Euro-

pese Unie worden bekendgemaakt. Dit betreft onder meer de diensten en de gebieden waarop de onderhandse gunning potentieel betrekking heeft.

Vervolgens vangt de procedure van concessieverlening aan met het inwinnen van advies van de consumentenorganisaties over de aan de concessie te verbinden voorschriften (artikel 27 van de Wet personenvervoer 2000). Ook zal de beheerder om advies worden gevraagd (artikel 27a). 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). 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).

Het proces van onderhandse gunning van beleidsvoornemen tot daadwerkelijke besluitvorming vergt een half jaar tot een jaar. De duur van het gehele proces is mede afhankelijk van hoe de inhoudelijke voortgang, de afstemming met betrokkenen en de (politieke) besluitvorming verlopen.

De procedure van aanbesteding

Ook voor een aanbesteding dient op grond van artikel 66 van de Wet personenvervoer 2000 een beleidsvoornemen tot aanbesteding aan de consumentenorganisaties en daarna uw Kamer te worden gezonden. Ook hier geldt artikel 66, vijfde lid ten aanzien van de termijn van dertig dagen voor inlichtingen (zie bovenstaand).

Voordat het programma van eisen van de aanbesteding wordt vastgesteld, wordt advies van de consumentenorganisaties gevraagd. Bij de aanbesteding is het van groot belang een level playing field te creëren, zodat niet alleen NS maar ook andere mogelijke bidders over afdoende informatie over het net beschikken.

De aanbesteding dient Europees te worden aangekondigd. Na aankondiging van de voorgenomen aanbesteding wordt de uitnodiging tot het doen van een bieding bekend gemaakt in het EU-publicatieblad. Op basis van de ontvangen biedingen vindt gunning plaats, indien ten minste één van de biedingen passend is. De minister van Verkeer en Waterstaat verleent vervolgens de concessie voor het hoofdrailnet aan de partij die met haar bieding de aanbestedingsprocedure heeft gewonnen. Alvorens de minister de concessie daadwerkelijk verleent, legt hij dit ter advies voor aan de beheerder en legt hij het ontwerp van de concessie voor een periode van vier weken aan beide Kamers der Staten-Generaal voor.

Op basis van de ervaringen met de HSL-Zuid kan worden geconcludeerd dat een dergelijk proces circa 3 tot 4 jaar duurt. Als voor aanbesteding wordt gekozen dan is het uit oogpunt van een zorgvuldige en kwalitatief juiste procedure, alsmede gezien de noodzakelijke doorlooptijden, van belang dat hier begin 2011 duidelijkheid over bestaat.

Consequenties

Conform de wens van de meerderheid van de Tweede Kamer in het nota-overleg op 12 oktober 2009 over de evaluatie van de spoorwetgeving, heb ik de onderhandse gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet vanaf 2015 aan NS in gang gezet. U heeft hiertoe op 23 februari jl. het beleidsvoornemen tot onderhandse gunning ontvangen. De Wet personenvervoer 2000 bepaalt dat na het toezenden van het beleidsvoornemen aan de Kamer de termijn voor inlichtingen (zie bovenstaand) ingaat. Consequentie van het controversieel verklaren is dat ik het beleidsvoor-

nemen zal moeten intrekken. Anders verstrijkt namelijk de juridisch vastgelegde reactietermijn van 30 dagen van uw Kamer, hetgeen zou inhouden dat u stilzwijgend instemt met het beleidsvoornemen. Intrekking van het beleidsvoornemen betekent dat een volgend kabinet het beleidsvoornemen opnieuw aan de Tweede Kamer zou moeten aanbieden. De termijn waarop dit kan plaatsvinden is dan afhankelijk van de voortgang van de kabinetsformatie.

De commissie Sorgdrager heeft in het kader van de evaluatie van de spoorwetgeving geconcludeerd dat het van belang is ruim voor 2015 duidelijkheid te verschaffen over de route die bewandeld gaat worden, zodat partijen in de sector weten waar ze aan toe zijn en zich adequaat kunnen voorbereiden. Dit sluit ook aan bij de wens van het personeel van NS en de vakbonden die hebben gepleit om snel duidelijkheid te verkrijgen.

De consequentie van het controversieel verklaren van het beleidsvoornemen betekent inhoudelijk dat de duidelijkheid in de spoorsector, met name ook bij NS, over de vervoerder op het hoofdrailnet vanaf 2015 langer uitblijft. Hierbij bestaat tevens de kans dat NS meer voorzichtigheid betracht bij investeringen in het spoorvervoer voor de toekomst.

Uw vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft besloten om aan de plenaire vergadering voor te stellen dit beleidsvoornemen controversieel te verklaren en uiteraard respecteer ik dat. Gegeven de bovenstaande consequenties wijs ik u er op dat er ook een alternatieve optie is.

Uitgangspunt hierbij is dat de finale besluitvorming over onderhandse gunning bij het nieuwe kabinet ligt, na voorhang van het ontwerp van de concessie in de Eerste Kamer en de nieuwe Tweede Kamer. Deze optie houdt in dat u het beleidsvoornemen zelf niet controversieel verklaart. Hierdoor kan verder worden gewerkt aan het voorbereiden van de onderhandse gunning en kan mijn ambtsopvolger zo spoedig mogelijk met de nieuwe Tweede Kamer overleggen. Het beleidsvoornemen is niet meer, maar ook niet minder dan een voornemen, waarbij definitieve besluitvorming plaatsvindt na voorhang van de ontwerpconcessie aan de beide Kamers. Er kan dan alsnog gekozen worden voor openbare aanbesteding. Gezien de benodigde doorlooptijd hiervoor moet hierover dan wel begin 2011 duidelijkheid bestaan (zie bovenstaand). Ik respecteer vanzelfsprekend de keuze die uw Kamer in deze zal maken.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings