

Vergaderjaar 2018–2019

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 860

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 25 juli 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 15 mei 2019 inzake planning van de besluitvorming over de ordening op het spoor na 2024 en de update van de quickscan personenvervoer van de Autoriteit Consument & Markt (Kamerstuk 29 984, nr. 849).

De vragen en opmerkingen zijn op 19 juni 2019 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 24 juli 2019 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

Inleiding

Ik heb met interesse kennisgenomen van de vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van de VVD, PVV, het CDA, D66, GroenLinks, de SP en de PvdA. Ik beantwoord de vragen zoveel mogelijk in de volgorde waarin uw Kamer ze gesteld heeft. Gelijkluidende of in elkaars verlengde liggende vragen beantwoord ik tezamen.

Update quickscan personenvervoer door de ACM

De leden van de VVD-fractie hebben mij verzocht mijn inhoudelijke reactie op de update van de quickscan personenvervoer op het spoor van ACM nog in september van dit jaar te sturen. In mijn brief van 15 mei 2019 heb ik toegezegd dat ik belanghebbenden uit de sector zal consulteren over de aanvullende beheersmaatregelen uit de ACM-update waaraan ik opvolging wil geven. Ik vind het belangrijk dit zorgvuldig te doen. De vragen die over de update gesteld zijn door de fracties van de VVD, PVV, GroenLinks, SP en PvdA beantwoord ik daarom in mijn reactie die ik in het najaar aan uw Kamer stuur.

Open toegang

De leden van de D66-fractie en de VVD-fractie vragen mij op welke manier de optie voor meer marktopening richting 2025 wordt meegenomen in de verdere uitwerking.

Meer marktopening betekent dat ik naar verschillende aspecten kijk die uiteindelijk meer ruimte kunnen geven aan andere en/of meer vervoerders op de spoormarkt. Op basis van het onafhankelijke rapport *Kiezen voor een goed spoor*¹ zijn scenario's voor de spoorordening uitgewerkt waarin wordt gevarieerd met de mate van marktwerking en de omvang van het hoofdrailnet (HRN). Dat rapport geeft een goed inzicht in de gevolgen van meer (of minder) marktopening en vormt voor mij het uitgangspunt. Ik werk nu onder andere verschillende bouwstenen met dit rapport als basis uit om verdere invulling te geven aan het regeerakkoord om de optie voor meer marktopening open te houden. Zo kijk ik met het onderzoek naar de kansen en bedreigingen van open toegang welke beleidsinstrumenten ik kan inzetten om de markt meer open te zetten voor nieuwe vervoerders. Een tweede bouwsteen is dat ik onderzoek wat het betekent om de vervoerconcessie voor het HRN openbaar aan te besteden of onderhands te gunnen. Aanbesteden van de HRN-concessie zou de meest vergaande vorm van marktopening bieden omdat dan al het spoorvervoer in Nederland in concurrentie wordt gegund. Een derde bouwsteen is de positie van de HSL-Zuid. Ik kijk naar mogelijkheden voor open toegang voor het internationale vervoer, voor het combineren dan wel splitsen van binnenlands en internationaal vervoer en de mogelijkheden om voor het internationale vervoer voldoende capaciteit op de HSL-Zuid te bieden. Een vierde bouwsteen waar ik concreet op lijnniveau meer marktopening onderzoek is de decentralisatie van de vier lijnen uit het regeerakkoord.

Op basis van de resultaten van de bouwstenen wil ik in het voorjaar van 2020 een integraal besluit over meer marktopening op het spoor. Ik wil dat zorgvuldig en afgewogen doen waarbij ik goed in kaart heb welke effecten meer (of minder) marktopening voor de reiziger heeft. Daarbij benadruk ik dat meer marktopening geen doel maar een middel is: de reiziger moet erop vooruit gaan zonder dat de belastingbetaler vergeten wordt.

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 713, d.d. 7 april 2017.

Decentralisatie sprinterdiensten

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer ik verwacht uitsluitsel te kunnen geven over het verloop van de gesprekken over de decentralisatie van de sprinterdiensten.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd welke stappen ik concreet ga zetten op het punt van de decentralisatie van de sprinterdiensten uit het regeerakkoord en willen weten wanneer precies in 2020 ik van plan om dit besluit te nemen. Het CDA wil ook weten hoe ik los van de genoemde vier lijnen in het regeerakkoord ga komen tot meetbare en/of toetsbare criteria samen met regionale partners over de vraag welke lijnen al of niet gedecentraliseerd kunnen worden.

Het besluit om al dan niet tot decentralisatie van één of meerdere lijnen uit het regeerakkoord over te gaan vormt onderdeel van het integrale besluit over de ordening en sturing op het spoor in het voorjaar van 2020. Ik heb samen met de betrokken provincies afspraken gemaakt over de stappen die we gezamenlijk zetten om voorafgaand aan de integrale besluitvorming een principe-afpraak te hebben over het al dan niet decentraliseren van de sprinterdiensten. Het belangrijkste criterium is of een mogelijke decentralisatie leidt tot een beter geïntegreerd regionaal vervoer voor de reiziger. Ik werk dit samen met de provincies en de vervoerders uit. Daarbij bekijk ik ook of deze lijnen op een goede wijze aan regionale OV-concessies kunnen worden toegevoegd. Daarnaast is een belangrijke vraag onder welke (financiële) voorwaarden decentralisatie zou kunnen plaatsvinden. Ook deze criteria werk ik samen met de betrokken provincies uit, zodat er tijdig een gezamenlijk beeld ontstaat.

Onderhands gunnen of aanbesteden vervoerconcessie hoofd-railnet

De leden van de VVD-fractie willen weten of er een afwegingskader wordt gemaakt voor het onderzoek onderhands gunnen of aanbesteden van de vervoerconcessie van het hoofdrailnet en of de Kamer deze kan ontvangen. Zij vragen ook hoe de Kamer kan nagaan of en tot welke verbetering aanbesteden leidt, en op welke manier de continuïteit in de spoorsector en wat daaronder verstaan wordt. Tevens vraagt de VVD op welke manier een gelijk speelveld gegarandeerd kan worden.

Het onderzoek naar onderhands aanbesteden of openbaar aanbesteden moet inzichtelijk maken wat ervoor nodig is om het HRN aan te kunnen besteden, dan wel onderhands te gunnen in overeenstemming met de Europese regels waarbij de lidstaat goed moet onderbouwen waarom voor onderhandse gunning wordt gekozen. Voor aanbesteden moet onder andere uitgewerkt worden wat dit betekent voor de (mogelijke) overgang van personeel en voor de overgang van materieel als een aanbesteding door een ander dan NS wordt gewonnen. Dat betekent mogelijk ook wat voor de continuïteit op het spoor en daar wil ik inzicht in krijgen. De reiziger wil er immers op kunnen blijven vertrouwen dat hij snel en comfortabel van deur tot deur kan blijven reizen, ook als dat met een andere vervoerder is. Het creëren van een gelijk speelveld is van belang om een succesvolle aanbesteding te kunnen uitvoeren. Het onderzoek geeft mij meer inzicht in de voor- en nadelen van aanbesteden dan wel onderhands gunnen van het hoofdrailnet en helpt mij in mijn afweging om te komen tot een juiste keuze daarin.

Overwegende dat het bij onderhands gunnen of aanbesteden van belang is te weten wat voor waarde de concessie voor het hoofdrailnet vertegenwoordigt, vraagt de VVD of ik bereid ben de financiële waarde van het intercitynetwerk in kaart te laten brengen en of ik bereid ben die

waardering bij andere (spoor)vervoerders te laten toetsen om vast te stellen of ook zij deze waarde als marktconform beschouwen.

De huidige HRN-vervoerconcessie is een samenstelling van rendabele en onrendabele spoorvervoerdiensten van zowel sprinters als intercity's. De vervoerconcessie voor het HRN vertegenwoordigt een bepaalde waarde voor het geheel van deze diensten, resulterend in de concessievergoeding die NS jaarlijks betaalt. Afhankelijk van het integrale besluit wordt bij het vormgeven van de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet bepaald wat de financiële waarde wordt van de nieuw beoogde concessie. Ik ga daar niet op vooruitlopen. De marktconformiteit van deze nieuwe concessie wordt onderworpen aan een marktconformiteitstoets, net zoals bij de totstandkoming van de huidige concessie is gebeurd.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn geen voorstander van verdere versnippering van het spoor, zeker niet van het hoofdrailnet en zijn tevreden dat dit niet het vooropgezette doel van de spoorordering lijkt te zijn en dat onderhands gunnen binnen de Europese regels mogelijk blijft. GroenLinks vraagt mij te bevestigen dat in de afweging tussen alle mogelijkheden voor de spoorordering, de betrouwbaarheid en zekerheid voor de reiziger, die veelal afhankelijk is van het goed functioneren van het spoor, de hoogste prioriteit heeft.

Mijn uitgangspunt bij het nemen van een besluit over de ordening op het spoor na 2024 is het belang van de reiziger. Die moet snel, comfortabel en veilig van A naar B kunnen reizen. De belangen van de reiziger moeten voorop staan waarbij hij er inderdaad op moet kunnen vertrouwen dat het spoor goed functioneert. Financiële aspecten en dus de belangen van de belastingbetaler spelen eveneens een rol en kunnen in dit kader niet over het hoofd worden gezien. In overeenstemming met mijn reactie² op het rapport *Kiezen voor een goed spoor* wil ik het besluit over de ordening op het spoor om die reden zorgvuldig opbouwen met een lerende aanpak om de transitierisico's en kosten voor de belastingbetaler te kunnen beperken. Daarom werk ik bouwstenen uit zodat ik in 2020 een integraal besluit kan nemen dat weloverwogen en goed onderbouwd is.

Effecten openbaar aanbesteden openbaar vervoer

In het kader van het onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer vragen de leden van de D66-fractie en de leden van de GroenLinks-fractie of voor de trein een goede vergelijking gemaakt tussen «wel aanbesteed» (een gedecentraliseerde lijn) en «onderhandse gunning onder voorwaarden» (het hoofdrailnet) en hoe geborgd wordt dat effecten die zich autonoom op het gehele Nederlandse spoor hebben voorgedaan.

De leden van de VVD-fractie willen weten of er een vergelijking zal komen van voor en na eventuele aanbesteding van de verbindingen om na te kunnen gaan hoe aanbesteden van invloed is op de prestaties, en op welke wijze dit wordt vormgeven, zodat alle aspecten, van reizigerstevredenheid tot afstemming op andere modaliteiten, zullen worden meegenomen.

De onderzoeksopzet is in nauwe samenwerking en na bespreking met uw Kamer tot stand gekomen. Met het onderzoek effecten van openbaar aanbesteden van het openbaar vervoer wil ik in kaart brengen welke effecten zijn opgetreden als gevolg van het openbaar aanbesteden van het openbaar vervoer. Gegeven de methodologische beperkingen, waaronder met name het ontbreken van een zogenaamde controlegroep, wil ik

² Kamerstuk 29 984, nr. 733, d.d. 28 november 2017.

inzicht krijgen in de vraag in hoeverre die effecten aan marktwerking toe te schrijven zijn, of dat (ook) andere zaken een rol spelen zoals decentralisatie (en daarmee een andere aansturing), investeringen en innovaties. Daarbij worden ook verschillende landsdelen vergeleken die qua structuur vergelijkbaar zijn maar waar het ov anders is geregeld, bijvoorbeeld omdat in het ene landsdeel wel is gedecentraliseerd en in het andere het spoorvervoer onder het hoofdrailnet valt. Een voorbeeld dat ik in de onderzoeksopzet noem is het aanbod van het ov in de kop van Noord-Holland (HRN) te vergelijken met het aanbod in Noord-Nederland (gedecentraliseerd). Om een goede vergelijking te maken tussen «wel aanbesteed» en «onderhandse gunning onder voorwaarden» gaat het onderzoeksbureau werken met casussen. Op basis van casuïstiek vormt zich een beeld van de effecten die het openbaar aanbesteden heeft op het openbaar vervoer. Het onderzoeksbureau zal bij elke casus ook oog hebben voor autonome ontwikkelingen die van invloed zijn (geweest) op het ov.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of in het onderzoek wordt meegenomen hoe in een regio alle mobiliteitsopties zich hebben ontwikkeld, zoals het tegelijkertijd verbeteren of verslechteren (files) van de opties voor het wegverkeer of het verminderen van dubbelingen tussen bus en spoor en of dit wordt losgekoppeld van voor- en nadelen van decentrale lijnen.

Het onderzoek richt zich op tal van aspecten maar primair om de effecten van openbaar aanbesteden van het ov (trein, bus, metro en tram) en het in kaart brengen van de ontwikkeling als gevolg daarvan voor de reiziger en het personeel. Duidelijk moet worden wat er is veranderd sinds de invoering van openbaar aanbesteden van ov voor de reiziger en wat het effect daarop is geweest op zijn reisbeleving en in hoeverre de reizigersvraag daardoor is toegenomen. Het onderzoeksbureau brengt de effecten onder andere door middel van casussen in kaart waarbij ook een vergelijking wordt gemaakt met ov dat wordt inbesteed (G3) of onderhands wordt gegund (HRN). Ik heb uw Kamer over deze aanpak geïnformeerd en daarover met uw Kamer van gedachten gewisseld. Het onderzoek richt zich daarom niet op de ontwikkeling van het ov in vergelijking met de weg.

De leden van de SP-fractie willen weten hoe er precies onderzocht gaat worden wat de effecten op de arbeidsvoorwaarden zijn en of ook de chauffeurs op de werkvloer gehoord worden.

Aan het onderzoeksbureau is gevraagd de effecten van aanbestedingen voor het ov-personeel (zoals op de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden, bij concessiewisselingen, rijden van telkens dezelfde trajecten, sociale veiligheid) in kaart te brengen. Voor de vervoerders die hun concessies in openbare aanbesteding hebben gewonnen geldt een andere cao dan voor de stadsvervoerders of NS. Om een goede vergelijking te maken worden de verschillende cao's (o.a. CAO NS, CAO Multimodaal, CAO Openbaar Vervoer, etc.) in het openbaar vervoer op hoofdlijnen vergeleken, inclusief (voor zover relevant) de afspraken die individuele bedrijven op basis van de cao maken en eventuele arbeidsomstandigheden die niet bij cao geregeld zijn. Onderzocht wordt wat de verschillen tussen deze cao's zijn en hoe die zich verhouden tot cao's van vergelijkbare beroepstakken zoals voor vrachtwagenchauffeurs, taxi en het besloten vervoer.

Ik heb het onderzoeksbureau gevraagd bij het in kaart brengen van de effecten van aanbestedingen voor het ov-personeel onder meer te

beantwoorden met inbreng van werknemers van vervoerders (o.a. via het afnemen van interviews).

De leden van de SP-fractie willen weten op welke wijze de kosten van het aanbesteden worden meegenomen in het onderzoek (bijvoorbeeld de kosten van het oprichten van een ambtelijk orgaan bij de nieuw verantwoordelijke overheidslaag of het inhuren van expertise op het gebied van aanbesteden) en welke overheidskosten van het decentraal aanbesteden van ov in de regio zijn gemaakt.

De kosten die decentrale overheden maken als gevolg van het openbaar aanbesteden van het ov zijn geen onderdeel van het onderzoek. Elke overheid die vervoerconcessie voor het ov gunt maakt kosten om een vervoerconcessie te gunnen en daarna te beheren. Daarvoor is kennis en expertise nodig, en zijn dus kosten aan verbonden. Zowel bij openbaar aanbesteden als onderhands gunnen moet de overheid vooraf goed bedenken welke eisen en voorwaarden zij wil stellen in de concessie zowel aan het vervoer als aan de vervoerder. Dat vormt het programma van eisen. Het proces van gunning loopt daarna uiteen tot het moment van gunning van de vervoerconcessie. Een decentrale overheid die een concessie aanbesteed brengt die eisen bijeen in een aanbestedingsdocument en zet de opdracht in de markt waarop vervoerders kunnen inschrijven. Indien het Rijk onderhands gunt dan wordt er een beleidsvoornemen en een programma van eisen opgesteld, en daarna start de onderhandeling met de vervoerder.

Als de vervoerconcessie gegund wordt door de overheid zal die overheid de concessie moeten beheren. De kosten die een overheid daarvoor maakt zijn mede afhankelijk van de keuze die de overheid maakt in de wijze van sturing (meer op afstand of juist meer sturend).³

Exploitatie stations

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het onderzoek naar de verschillende opties voor het eigendom en de exploitatie van stations eruitziet. Zij willen weten op basis van welke vraag/ vragen wordt gewerkt, op welke manier hierover wordt overlegd met belanghebbenden en welke partijen hierbij zijn betrokken, bijvoorbeeld de ACM.

In het regeerakkoord heeft het kabinet afgesproken om in de tussentijdse evaluatie van de concessie van NS ook verschillende opties voor het eigendom en de exploitatie van stations na 2024 te bekijken. Ik kijk daarbij naar vier alternatieve opties voor stations⁴:

- 1) optie waarbij ProRail het gehele beheer krijgt over de stations;
- 2) optie waarbij NS het gehele beheer krijgt over de stations;
- 3) optie waarin ProRail- en NS Stations in één stationsorganisatie de stations integraal aansturen en op meer afstand van de beide moederbedrijven staan;
- 4) optie waarbij de rol en taakverdeling tussen de NS en ProRail op stations verhelderd wordt waardoor exploitatie en beheer in de dagelijkse operatie soepeler verloopt tegen lagere (maatschappelijke) kosten.

³ Zie het deelonderzoek Sturing bij vervoerconcessies op het spoor, MuConsult, 2017 dat onderdeel is van het rapport Kiezen voor een goed spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 713, d.d. 7 april 2017).

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 768 d.d. 30 mei 2018. In het Algemeen Overleg Spoorordering van 6 december 2018 heb ik uw Kamer toegezegd de optie waarbij NS het gehele beheer krijgt over de stations en de mogelijke rol van de pensioenfondsen ook te onderzoeken.

Bij het uitwerken van de opties wordt ook de mogelijke rol van pensioenfondsen onderzocht.

Voor het uitwerken van de vier opties voor stations is een onderzoeksbureau inmiddels aan de slag gegaan met beantwoording van de volgende hoofdvragen:

- Hoe gaat het op dit moment op stations? Waarbij wordt gekeken naar de huidige situatie op stations, eventuele knelpunten worden geïdentificeerd en gezien wordt in welke mate deze volgen uit de huidige ordening.
- Wat zijn de voor- en nadelen van de vier opties voor de ordening voor stations? Waarbij wordt gezien in welke mate de vier opties bijdragen aan het verhelpen van knelpunten en aan optimalisaties.

Het onderzoeksbureau betreft belanghebbenden door middel van interviews. Het bureau spreekt onder andere met vertegenwoordigers van ROVER, FMN, gemeenten, DOVA, NS, ProRail, ACM en de pensioenfondsen. Daarnaast hebben belanghebbenden een uitnodiging ontvangen voor een klankbordgroep.

Vervoerconcessie hoofdrailnet

De leden van de PVV-fractie vragen of ik kan bevestigen dat ik breder kijk naar sturing- en sanctioneringsmechanismen dan alleen op basis van de huidige resultaten van de midterm review (MTR) van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet en, zo ja, welke stappen ik daartoe zet.

Met de midterm review beoordeel ik de werking van het sturings- en sanctioneringsregime van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Mede ten behoeve van het vormgeven van de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet kijk ik daarbij – in lijn met de moties Ziengs⁵ en Amhaouch⁶ op dit onderwerp – inderdaad breder dan alleen op basis van de resultaten van de huidige concessie. Ik verwacht de resultaten van de midterm review in het voorjaar van 2020 aan uw Kamer te sturen.

De leden van de PVV-fractie vragen of ik kan nagaan of binnen mijn eigen ministerie voldoende ervaring, kennis en kunde aanwezig zijn om als een volwaardige gesprekspartner en contractbeheerder te opereren tegenover de exploitant van het hoofdrailnet.

Voldoende kennis, kunde en ervaring zijn altijd een voorwaarde om een goede gesprekspartner en concessieverlener te zijn. Dat is ook niet nieuw. Mijn ministerie is immers al geruime tijd concessieverlener voor het hoofdrailnet. Het is daarbij niet te voorkomen dat er in de verhouding tussen concessieverlener en concessiehouder enige mate van informatie-asymmetrie is. NS voert immers de vervoerconcessie uit en moet om die reden veel kennis en kunde in huis hebben. Als concessieverlener is het noodzakelijk dat ik NS kan controleren op het nakomen van de gemaakte afspraken. De aanwezigheid van voldoende kennis en kunde bij de concessieverlener is wel een aspect dat ik meeneem in het kader van mijn integrale besluit over de marktordening op het spoor na 2024. In het onderzoek naar wat het betekent om het HRN aan te besteden of onderhands te gunnen onder de strengere Europese vraag ik welke kennis en kunde ik als concessieverlener nodig heb om de wijze van gunning en het contractbeheer daarna goed uit te kunnen voeren. In een andere bouwsteen, namelijk het onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer, is de vraag opgenomen in hoeverre

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 749, d.d. 20 februari 2018.

⁶ Kamerstuk 34 914, nr. 15, d.d. 4 oktober 2018.

concessieverlenende overheden en het Rijk als stelselverantwoordelijke voor het ov beschikken over voldoende kennis en data om hun taken goed uit te kunnen voeren. Aandachtspunt hierbij is de ontwikkeling van het lerend vermogen en kennisuitwisseling door concessieverleners door de tijd heen. De definitieve onderzoeksopzet is met uw Kamer op 15 mei jl. gedeeld.

De leden van de PVV-fractie vragen of ik nauwgezet kan toelichten hoe de huidige concessievergoeding is bepaald en hoe verzekerd is dat aan de eis uit de PSO-verordening is voldaan. De PVV vraagt zich tevens af hoe is verzekerd dat de waarde van de huidige hoofdrailnetconcessie niet lager is dan NS eigenlijk zou moeten betalen en vragen of ik de onderliggende berekening aan de Kamer kan toesturen.

De huidige concessievergoeding is vastgesteld in het 2011 gesloten onderhandelakkoord ter voorkoming van het faillissement van de High Speed Alliance (HSA). Met dit akkoord is onder meer afgesproken dat NS volledig garant zou staan voor HSA in ruil voor het onderhands gunnen van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2015–2025 en het onderbrengen van de HSL-Zuid daarin. Uw Kamer is daar op 18 november 2011 uitgebreid over geïnformeerd.⁷ Aangezien het bereikte akkoord geen ongeoorloofde voordelen aan NS of HSA mocht inhouden en het op zakelijke overwegingen moest zijn gebaseerd is het akkoord destijds aan een onafhankelijke marktconformiteitstoets onderworpen. Deze toets is uitgevoerd door het gespecialiseerde Britse onderzoeksbureau Oxera. Uw Kamer is op 1 maart 2012 over de resultaten hiervan geïnformeerd.⁸ Na het wegvallen van het Fyra/V250-materieel zijn in 2013 met NS en NMBS afspraken gemaakt over een alternatief bedieningspatroon op de HSL-Zuid. De financiële gevolgen van deze afspraken zijn wederom aan een marktconformiteitstoets onderworpen. Uw Kamer is daar op 27 september 2013 over geïnformeerd.⁹ In die brief is tevens aangegeven dat de volledige rapportage met de hoofdconclusies van de marktconformiteitstoets destijds vertrouwelijk aan uw Kamer ter beschikking is gesteld.

De leden van de PVV-fractie vragen hoe is verzekerd dat de concessievergoeding die NS voldoet ten tijde van de midterm review nog steeds de juiste vergoeding bedraagt en of deze zo nodig wordt aangepast als de waarde per 2020 te laag blijkt. De leden vragen tevens of ik expliciet kan uitsluiten dat als de door NS betaalde vergoeding voor exploitatie van het hoofdrailnet te laag blijkt of lager ligt dan marktconform, aanpassing van die vergoeding niet afhankelijk is van de medewerking van NS.

Op basis van artikel 27, vierde lid, van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet wordt tijdens de midterm review een evaluatie van de financiële balans van de concessie uitgevoerd. Hierbij wordt ook de hoogte van de concessievergoeding betrokken. In de concessie is vastgelegd dat ik met NS in overleg treed indien blijkt dat de financiële balans van de concessie verstoord is. Dit overleg is gericht op het op zodanige wijze aanpassen van de voorwaarden van de concessie dat de oorspronkelijke balans tussen enerzijds de concessieverplichtingen en anderzijds de financiële kaders wordt hersteld. Hierbij worden alle gewijzigde omstandigheden, zowel gunstige als ongunstige, meegenomen. Het staat daarbij voorop dat de concessievergoeding ook na de midterm review marktconform moet zijn. Indien nodig wordt hier een

⁷ Kamerstuk 22 026, nr. 343, d.d. 18 november 2011.

⁸ Kamerstuk 22 026, nr. 355, d.d. 1 maart 2012.

⁹ Kamerstuk 22 026, nr. 430, d.d. 27 september 2013.

marktconformiteitstoets voor uitgevoerd. Daar is geen instemming van NS voor nodig.

De leden van de CDA-fractie hebben gelezen dat de 1-meting van de gedecentraliseerde stoptreindiensten in Limburg onderdeel is van de midterm review. Aangezien de resultaten van de evaluatie aanleiding kunnen geven tot aanpassingen van de bestaande concessie voor de tweede helft van de concessieperiode (2020–2024) vragen zij of ik nader kan toelichten op wat voor mogelijke aanpassingen van de concessie wordt bedoeld.

De mogelijke aanpassingen van de concessie beperken zich niet tot de resultaten van de evaluatie van de 1-meting van de gedecentraliseerde stoptreindiensten in Limburg. Zoals ik in mijn brief van 23 mei 2018¹⁰ heb aangegeven kan er bij aanpassingen van de concessie bijvoorbeeld worden gedacht aan het bepalen van het ambitieniveau in de tweede helft van de concessieperiode, aanscherpingen op het punt van de sturing via prestatie-indicatoren of het actualiseren van de bepalingen over fietsparkeren of toegankelijkheid. De focus ligt op wijzigingen die in de tweede helft van de concessieperiode nodig zijn om NS te blijven prikkelen een goed product aan de reiziger te leveren.

De leden van de CDA-fractie vragen of ik nader kan toelichten op welke wijze ik uitvoering geef aan de motie-Amhaouch¹¹ om in samenspraak met medeoverheden en kennisinstellingen verschillende opties te onderzoeken waarmee gedurende de looptijd van een concessie gestuurd kan worden op het continu verbeteren van de kwaliteit van de prestaties en opties om dat te borgen in de vast te stellen concessies.

De uitvoering van de motie Amhaouch wordt meegenomen in de midterm review. Met de midterm review beoordeel ik de werking van het sturings- en sanctioneringsregime van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Mede ten behoeve van het vormgeven van de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet kijk ik daarbij – in lijn met de moties Ziengs¹² en Amhaouch¹³ op dit onderwerp – inderdaad breder dan alleen op basis van de resultaten van de huidige concessie. Specifiek over de motie Amhaouch voeg ik daaraan toe dat ook het in artikel 3 van de concessie vastgelegde uitgangspunt dat voortdurende verbetering moet worden doorgevoerd, onderdeel van deze evaluatie is. Ook in een deelonderzoek bij het onafhankelijke rapport *Kiezen voor een goed spoor*¹⁴ is overigens al gekeken naar de wijze waarop overheden sturen bij vervoerconcessies op het spoor, onder andere naar het aspect kwaliteitsverbetering.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 768, d.d. 30 mei 2018.

¹¹ Kamerstuk 34 914, nr. 15, d.d. 3 oktober 2018.

¹² Kamerstuk 29 984, nr. 749, d.d. 20 februari 2018.

¹³ Kamerstuk 34 914, nr. 15, d.d. 4 oktober 2018.

¹⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 713, d.d. 7 april 2017. Met name het deelonderzoek «Sturing overheid bij vervoerconcessies op het spoor».