Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2013–2014

33 546 EU-voorstel: Het vierde spoorpakket COM (2013) 25

Nr. 13 **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 november 2013

Naar aanleiding van uw verzoek (brief van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 28 juni 2013 stuur ik u mijn reactie op de *Quickscan Impactanalyse 4e Europese spoorwegpakket*. Deze impact-analyse is op verzoek van FMN door Twynstra Gudde opgesteld en werd op 13 november 2013 gepubliceerd en aan uw Kamer aangeboden door FMN. Ik heb er toen ook kennis van kunnen nemen.

In mijn brief (Kamerstuk 33 546, nr. 12, 11 november 2013) aan uw Kamer heb ik de Nederlandse inzet met betrekking tot het vierde spoorpakket geschetst naar aanleiding van de impact assessment, die ik heb laten uitvoeren. In die brief heb ik u geïnformeerd over betrokkenheid bij en reactie van FMN op dat rapport. Inmiddels heeft FMN ook zelf een analyse gepubliceerd die een nadere bijdrage kan leveren aan het debat hierover.

Impactanalyse FMN

Met de *Quick scan impact analyse 4e Europese Spoorwegpakket* wordt een beeld gegeven van de kansen en mogelijkheden die de voorstellen over marktopening van het vierde pakket voor het spoorvervoer bieden ter verbetering van de regionale spoor/OV-bereikbaarheid en daarmee de verbetering van de regionale economie. Er is een viertal scenario's in beeld gebracht aan de hand van de zeggenschap van de overheid en de rol van de markt.

In de *Quick scan impact analyse 4e Europese Spoorwegpakket* worden drie aanbevelingen gedaan.

- Het inrichten van een opdrachtgeverstafel van het OV in Nederland om inzicht te krijgen in de opbrengsten en kosten van het spoor/OV en te komen tot een optimale toedeling van spoorcapaciteit. Dit kan leiden tot het optimaliseren van regionale netten en het nationale net.

kst-33546-13
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2013

Hiermee wordt een concrete invulling gegeven aan de ambitie tot het realiseren van deur-tot-deur vervoer en zo hoog mogelijke reizigersaantallen en reizigerstevredenheid.
- Er wordt bepleit te optimaliseren vanuit regionale bereikbaarheid en aanbod bij een zelfstandig winstgevend nationaal net. Aanbevolen wordt dit regionale mix scenario uit te werken door FMN-partijen met hun opdrachtgevers. Vertrekpunt is dat de decentrale overheden in het kader van hun concessieverlening van decentraal spoorvervoer beschikken over de prestaties van hun vervoerders (reizigersaantallen, baanvakbezetting, reizigerstevredenheid).
- Verder beveelt de analyse aan om, ter voorkoming van een «big bang» bij de mogelijke invoering van het vierde spoorpakket, in de voor te nemen HRN concessie aan NS de non-discriminatoire toegang tot spoormaterieel, ticket- en reisinformatiesystemen en diensten op stations te regelen voor alle vervoerders en het hiermee te creëren level playing field te bewaken. Ook zou in deze HRN-concessie de mogelijkheid voor een geleidelijke opening van de markt moeten worden geboden. Het voornemen van gunning van de HRN-concessie voor de periode 2015–2025 wordt door FMN niet ter discussie gesteld.

Reactie op impactanalyse FMN

Ik heb een aantal trajecten in gang gezet dat ik hieronder kort wil noemen. Deze trajecten sluiten voor een deel aan bij de aanbevelingen van de impactanalyse van FMN.

Ik ben er voorstander van om overlegtafels in te richten om de OV-netwerken beter op elkaar af te stemmen. In de BO-MIRT overleggen heb ik met de bestuurders afgesproken om dit vorm te geven volgens het samenwerkingsmodel zoals door mijn ministerie wordt uitgewerkt met IPO en SKVV op basis van de uitgangspunten die ik eerder had vastgesteld met de bestuurders binnen OV-Bureau Randstad. Het doel van het samenwerkingsmodel is om enerzijds de maatschappelijke functie en de bijdrage aan de regionale bereikbaarheid van de landelijk opererende NS en ProRail te vergroten en anderzijds regionaal openbaarvervoer, ketenvoorzieningen en ruimtelijke invulling beter te laten aansluiten bij de treindiensten op het hoofdrailnet. Onderdeel van het samenwerkingsmodel is een bestuurlijk OV- en spooroverleg op landsdelig niveau waarin IenM, de decentrale overheden, vervoerders en ProRail gezamenlijk deelnemen en op deze wijze ook gezamenlijk uitwerking geven aan de Lange Termijn Spooragenda. Het bestuurlijk OV- en spooroverleg op landsdelig niveau sluit aan bij de eerste aanbeveling in de analyse van FMN om een overleg in te richten van de opdrachtgevers van het OV in Nederland.

In het kader van de Lange Termijn Spooragenda werk ik momenteel aan een operationeel spoorconcept dat moet bijdragen aan een aantrekkelijk product voor de reiziger waaronder betere deur-tot-deur reistijd, een betrouwbaarder en veiliger spoor en ruimte moet bieden voor verwachte reizigersgroei. Bovengenoemde overlegtafels bieden eveneens goede mogelijkheden om de netwerken beter op elkaar af te stemmen en de ketenreis beter te organiseren. Bovendien verwacht ik ook goede resultaten van de zogenoemde Pilot Noord-Nederland in het Initiatief *Samen Op Reis*, waarin de provincies en de vervoerders het OV-aanbod beter op elkaar gaan afstemmen met een integraal netwerk. De doelstelling om het deur- tot-deur vervoer te optimaliseren is in lijn met het uitgangspunt in de analyse van FMN.
In de hoofdlijnennotitie wetgeving OV-chipkaart heb ik aangegeven dat ik in de wetgeving een grondslag opneem die het Rijk de bevoegdheid geeft regels te stellen rond de beschikbaarheid van data. Vooruitlopend op het

in werking treden van de wetgeving bekijk ik of al eerder afspraken te maken zijn met de vervoerders over de beschikbaarheid van data via gezamenlijk overleg in het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) of via de concessies. Op dit moment ben ik hierover in gesprek met de decentrale overheden. Op korte termijn zal ik ook het gesprek aangaan met de vervoerders. In de tweede aanbeveling in de analyse van FMN wordt de beschikbaarheid van deze data als randvoorwaarde gezien voor concessieverlening door decentrale overheden.

Onverlet de uitkomst van het 4e Spoorpakket moet een eerlijk speelveld gewaarborgd worden voor alle vervoerders. Ik heb dat al in gang gezet. Ten aanzien toegang tot ticket- en reisinformatiesystemen en diensten op stations verwijs ik daarvoor naar mijn recente brief met de reactie op de Quickscan personenvervoer per spoor 2013 van ACM (Kamerstuk 29 984, nr. 442, 11 november 2013). Zo worden de knelpunten rondom de toegang tot diensten en voorzieningen op de stations via regelgeving aangepakt bij de implementatie van de EU Herschikkingsrichtlijn (Richtlijn 2012/34/EU). De Herschikkingsrichtlijn leidt ten aanzien van de toegang tot diensten en voorzieningen op de stations tot duidelijke verbeteringen en geeft meer bevoegdheden aan ACM. Naar verwachting wordt het wetsvoorstel over de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn in de zomer van 2014 aan de Kamer aangeboden. Het realiseren van een eerlijk speelveld sluit aan bij de derde aanbeveling in de analyse van FMN die beoogt een «big bang» te voorkomen bij de mogelijke invoering van het vierde spoorpakket en non-discriminatoire toegang tot spoormaterieel, ticket- en reisinformatiesystemen en diensten op stations te regelen voor alle vervoerders.

Tot slot

In mijn brief (Kamerstuk 33 546, nr. 12, 11 november 2013) aan uw Kamer heb ik de Nederlandse inzet met betrekking tot het vierde spoorpakket weergegeven en de overwegingen die het Kabinet daarbij heeft. Het Kabinet houdt vast aan het negatieve oordeel over de voorstellen over de marktopening. Het Kabinet wil ten aanzien van de marktopening en opknippen van het HRN eigen keuzes kunnen maken. De komende jaren wordt in Nederland ingezet op de realisatie van de doelen van de Spooragenda binnen de bestaande marktordening met onderhandse gunning aan de NS en ProRail. Het verbeteren van de betrouwbaarheid en veiligheid in relatie tot de gewenste frequentieverhoging op het netwerk vormen daarbij de grootste uitdaging. Het kabinet gaat ervan uit dat na 2025 openbare aanbesteding tot de mogelijkheden behoort, maar wil de prestatieverbe-tering gedurende de aanstaande concessieperiode als maatstaf voor die keuze benutten. De belangrijke meetpunten daarbij zijn de prestaties van NS op de HSL en de afgesproken evaluatie in de mid-term review in 2019 ten aanzien van de gevolgen van de decentralisatie (i.e. review op basis van de reizigerstevredenheid en de ervaringen in de praktijk). Indien de prestaties op die momenten onvoldoende zijn, zal het kabinet de voorbereiding van de aanbesteding van (een deel van) het netwerk in overweging nemen.

In de *Quick scan impact analyse 4e Europese Spoorwegpakket* van FMN is een brede benadering gekozen over marktordening, zeggenschap en aanbesteding als gevolg van het vierde spoorpakket, waarvan de toekomstige marktopening als uitgangspunt wordt genomen. Deze analyse levert als zodanig een bijdrage aan het debat over de sturing en

ordening van het spoorsysteem in Nederland. Over de voortgang van sturing en ordening zal ik uw Kamer in het kader van de Spooragenda en de vertaling daarvan naar de concessies informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld