



Aan  
de voorzitter van de Eerste Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 21-23  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
27 augustus 2004	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/u.04.02833	129235.3
Onderwerp	
Motie Wolfson (27482, 27216, EK 145f)	

Geachte voorzitter,

In uw brief van 6 juli 2004 vraagt u ons de inhoud van de voorgenomen concessies te toetsen aan de tekst van de motie Wolfson (27482, 27216, EK 145f). Hierbij komen wij tegemoet aan dit verzoek.

De motie Wolfson bestaat uit twee delen. In het eerste deel wordt de regering verzocht om in de begroting V&W 2004 een meerjarig herstelpan te ontwikkelen voor het achterstallig onderhoud aan infrastructuur en rollend materieel en voor een sociaal veiligheidsbeleid op de stations en in de treinen. In de Rijksbegroting 2004 - hoofdstuk XII (begroting Verkeer en Waterstaat) en de verdiepingsbijlage van begroting A (Infrastructuurfonds) - is uitvoering gegeven aan dit eerste deel van de motie.

In het tweede deel wordt de regering verzocht om bij de evaluatie van de Spoorwegwet als voorzien in 2006 een nota aan te bieden over het voor en tegen van alternatieve beheersvormen, waaronder tenminste

- concessieverlening aan een holdingconstructie waarin infrastructuur en exploitatie weer bijeen zijn gebracht, zoals mogelijk gemaakt in de Vierde Nota van Wijziging van de Spoorwegwet;
- een beperking tot een managementconcessie aan een missiegestuurde publieke onderneming, zonder overdracht van rollend materieel, al dan niet met mogelijkheden voor concurrentie «op de trein». Daarbij zou de figuur moeten worden uitgewerkt van de *publieke* structuur-NV sui generis, waarin het «belang van de onderneming» in de statuten is omschreven in termen van de gewenste mengvorm van publieke en bedrijfseconomische belangen; en

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

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

- nieuwe wetsvoorstellen voortvloeiend uit de voor 2006 voorziene wetsevaluatie en de bovenbedoelde nota nog in de loop van 2006 aan de Staten-Generaal aan te bieden,

Bij de evaluatie in 2006 geven wij invulling aan dit deel van de motie. Zoals wij hebben aangegeven in de aanbiedingsbrief (pagina 8) bij de concessies heeft de motie Wolfson - vooruitlopend op de evaluatie in 2006 - reeds nu bij de totstandkoming van de concessies een belangrijke rol gespeeld. De concessie is zo ingericht, dat niet nu al wordt voorgesorteerd op specifieke modellen van managementaanbesteding na beëindiging van de onderhavige vervoerconcessie. De managementaanbesteding wordt in de komende periode uitgewerkt. Deze verplichting is ook neergelegd in de concessie. De resultaten van deze uitwerking zullen conform de motie Wolfson worden aangeboden bij de wetsevaluatie. Ook in de toelichting op artikel 31 van de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet verwijzen wij naar de motie Wolfson. Voor alle volledigheid zijn de betreffende passages uit de brief en de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet als bijlage bijgevoegd.

Wij hopen dat wij u voldoende geïnformeerd hebben.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen

Bijlage

**Passage uit de aanbiedingsbrief bij de concessies (kenmerk: DGP/SPO/u.04.02185)**

“De concessie wordt aan de N.V. Nederlandse Spoorwegen verleend, en niet aan NS Reizigers B.V., zoals bij het Overgangscontract II het geval was. De Concessiewet kent twee regimes ten aanzien van de aanbesteding van concessies. Het hoofdregime is de aanbesteding van de concessie voor exploitatie van het openbaar vervoer. Hierbij wordt concessie na aanbesteding overgedragen aan een ander bedrijf. Personeel en productiemiddelen gaan mee over. Voor het hoofdrailnet is de optie van een specifiek regime in de wet bij amendement opgenomen (amendement Dijsselbloem/Eurlings, Tweede Kamer, vergaderjaar 2001-2002, 27 216, nr. 24). Dit specifieke regime gaat er van uit dat de concessie wordt aanbesteed, maar met gebruikmaking van een aangewezen productiebedrijf (de zogenaamde managementaanbesteding). Tijdens de wetsbehandeling is in de Tweede Kamer gezegd dat de beslissing om de concessie aan een derde te verlenen met overdracht van productiemiddelen impliciet het einde van het staatseigendom van de nationale spoorwegmaatschappij betekent. Bij de behandeling van de Concessiewet in de Eerste Kamer is de motie Wolfson (Eerste Kamer, vergaderjaar 2002-2003, 27 482 en 27 216, nr. 145f) met algemene stemmen aanvaard. Deze motie geeft de opdracht aan de nieuwe regering om bij de evaluatie van de wet specifiek aandacht te besteden aan een managementconcessie aan een missiegestuurde publieke onderneming zonder overdracht van rollend materieel. De wetshistorie gaat derhalve uit van de toepasselijkheid van het specifieke regime, van artikel 69 a tot en met d van de Concessiewet voor het hoofdrailnet. Daarom wordt de concessie verleend aan de NV NS en niet aan het onderliggende productiebedrijf (NSR). In de concessie is bepaald dat de managementaanbesteding nader wordt uitgewerkt. Uiterlijk 1 januari 2008 moet er een toepasbaar model van managementaanbesteding zijn uitgewerkt. Eventuele wetswijzigingen die dan nodig zijn kunnen meegenomen worden bij de evaluatie van de spoorwetgeving.”

**Toelichting op artikel 31 van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet**

“Dit artikel heeft tot doel te regelen hoe de continuïteit van het vervoer op het hoofdrailnet kan worden gewaarborgd na beëindiging van deze concessie. Bij beëindiging van de concessie en verlening van een nieuwe concessie zijn er drie opties denkbaar:

1. de opvolgende concessie wordt opnieuw aan de N.V. NS gegund;
2. ten behoeve van de opvolgende concessie wordt een managementaanbesteding gehouden;
3. de opvolgende concessie wordt gegund aan een derde partij en de rechten en plichten ten aanzien van productiemiddelen en de daar bij behorende bedrijfsinformatie worden overgedragen aan die derde partij.

De wetshistorie geeft een duidelijke inkleuring aan de wens van de Tweede Kamer ten aanzien van deze drie verschillende opties. In de tweede nota van wijziging op de Concessiewet personenvervoer per trein zijn de bepalingen over de overgang van productiemiddelen van de oude concessiehouder op de nieuwe concessiehouder geïntroduceerd. Reden hiervoor was dat deze bepalingen nodig zijn om “de continuïteit van het vervoer per trein te garanderen bij het einde van een concessie, ongeacht of de concessie op reguliere wijze eindigt of dat de concessie tussentijds wordt beëindigd.” Tijdens de behandeling van de Concessiewet zijn het amendement-Dijsselbloem/Eurlings (Kamerstukken II 2001/02, 27 216, nr. 24) en de motie-Wolfson (Kamerstukken I 2002/03, 27 482 en 27 216, nr. 145f) aanvaard over wat in het spraakgebruik “de zuivere managementaanbesteding” is gaan

heten. Het betreft artikel 69b, waarin de wettelijke grondslag wordt gecreëerd voor een specifieke vorm van managementaanbesteding, namelijk de vorm waarin de minister kan bepalen dat de concessie voor het hoofdrailnet wordt uitgevoerd met gebruikmaking van een of meer door onze aan te wijzen rechtspersonen. Tijdens de wetbehandeling is hierover gezegd dat bij de regeling van artikel 43a “de beslissing om de concessie terug te nemen en aan een derde te verlenen impliciet het einde van het staatseigendom van de nationale spoorwegmaatschappij betekent. De aandelen van de NS verliezen dan namelijk hun waarde. De NS heeft geen concessie meer en personeel en materieel worden overgeheveld naar de nieuwe concessiehouder. In die nieuwe concessiehouder heeft de Staat geen aandelen. Daarmee wordt in feite besloten tot privatisering van het nationale spoorwegbedrijf. Een dergelijke beslissing willen wij niet impliciet nemen.”

In dit licht moeten de verschillende opties bij beëindiging van de concessie worden geplaatst. Voorop staat dat de procedure voor een toekomstige verlening van de concessie voor het hoofdrailnet staat beschreven in de wet (artikel 69c). De minister stelt een beleidsvoornemen tot concessieverlening vast en legt dit voor aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal. In dit beleidsvoornemen wordt onder meer de te volgen procedure beschreven.

De Tweede Kamer heeft de voorkeur uitgesproken voor continuering van de concessie aan NS na 2015 of zonodig een vorm van managementaanbesteding. Conform het bovengenoemde amendement-Dijsselbloem/Eurlings dient bij de managementaanbesteding ingevolge artikel 69b de continuïteit voor NS of voor haar aan het HRN gerelateerde dochtervennootschappen gewaarborgd te worden door voortgezette aanwijzing in de zin van artikel 69b van de wet, analoog aan de aanwijzing in artikel 5 van deze concessie.

De minister is voornemens aan die wens tegemoet te komen. De keuze van een specifieke vorm van managementaanbesteding die ook in de praktijk toepasbaar is, vereist nadere studie. Dit is zichtbaar in het tweede lid van dit artikel. NS wordt verplicht mee te werken aan een onderzoek naar toepasbare modellen en aan de uitwerking en implementatie daarvan. Dit onderzoek moet de komende jaren plaats hebben en daaruit moet blijken of managementaanbesteding praktisch uitvoerbaar is. Uiterlijk 1 januari 2008 moet toepassing van de managementaanbesteding mogelijk zijn.

De term ‘managementaanbesteding’ is een containerbegrip, waaronder verschillende modellen vallen die in verschillende situaties effectief kunnen worden. Kern van alle modellen is echter dat er geen overdracht van rechten en plichten ten aanzien van productiemiddelen plaats heeft naar de opvolgende concessiehouder. Vanuit die optiek is het eerste lid van dit artikel opgenomen. Dit bepaalt dat artikel 43a van de wet niet van toepassing is. Artikel 43a regelt de overgang van de productiemiddelen naar de opvolgende concessiehouder. Gezien de inzet op de managementaanbesteding - waarbij overgang productiemiddelen naar de opvolgende concessiehouder niet aan de orde is - ligt het niet van toepassing verklaren van dit artikel voor de hand.

De concessie voor het hoofdrailnet aan NS is weliswaar tijdelijk van aard, het vervoer op het hoofdrailnet is dat niet. Het vervoer moet ten alle tijden door kunnen gaan. Daarom is in het derde lid bepaald dat de investeringsbeslissingen van NS zodanig zijn dat de continuïteit van het vervoer is gewaarborgd. Voorkomen moet worden dat de continuïteit in gevaar komt omdat NS in de laatste jaren van de concessie onvoldoende investeert in bijvoorbeeld rollend materieel. Het vierde lid heeft tot doel te voorkomen dat NS verplichtingen aangaat waarvan de lasten onevenredig zwaar drukken op de periode na afloop van de onderhavige concessieperiode. Dit zou de financiële positie van NS gedurende de concessieperiode te zeer ten goede kunnen komen en een last leggen op een eventuele opvolgende concessiehouder in de toekomst.”