Voorstellen aandachtspunten tbv concessies NS/ProRail

De opmerkingen, voorstellen, aanbevelingen en aandachtspunten van de fracties die inbreng hebben geleverd zijn fractiegewijs toebedeeld aan een aantal hoofdstukken en paragrafen.

1. ALGEMEEN

CDA
Met het vaststellen van de vervoer- en beheerconcessie moet een belangrijke stap worden gezet in het herstel van het vertrouwen van de reiziger in het treinvervoer. De voorliggende vervoerconcessie (voor de NS) en beheerconcessie (voor ProRail) bieden hiervoor nog onvoldoende perspectief. Openbaar vervoer is om verschillende redenen van groot belang voor de samenleving. De overheid moet daarom via de beide concessies de publieke belangen van het spoorvervoer stevig waarborgen. Hiertoe moeten de publieke belangen duidelijk worden gedefinieerd en moeten procedurele waarborgen en minimale prestatie-eisen worden opgenomen. De meer operationele aspecten van het vervoer en het beheer kunnen worden overgelaten aan de NS en ProRail. In overleg met decentrale overheden en consumentenorganisaties moeten keuzes worden gemaakt en prioriteiten gesteld. Een consistente vertaling van deze sturingsfilosofie leidt naar de mening van de leden van de CDA-fractie tot de volgende voorstellen ten aanzien van de concessies.

PvdA
De leden van de PvdA-fractie betreuren het ontbreken van een verkeersvisie die opgenomen had moeten worden in de concessie. Deze leden zijn van mening dat de huidige 'visie'onvoldoende om het lijf heeft. 'Verbindingen tussen grote steden tijdens werkdagen in de spits' als het enig publieke belang dat gediend moet worden, vinden deze leden dus veel te mager. De PvdA-fractie is van mening dat met deze 'visie' de indruk en zelfs de prikkel kan ontstaan dat de Nederlandse Spoorwegen alleen hoeft te concentreren op (efficiency)winst op de 'dikke' vervoersstromen in de Randstad. En dat ProRail alleen extra hoeft te investeren in infrastructuur in de Randstad. Deze leden vinden bijvoorbeeld dat de concessie zou moeten uitgaan van het belang van het openbaar vervoer bij het bereikbaar houden van steden en dorpen of economische centra op een schone en leefbare manier. En dat uitgegaan zou moeten worden van toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer voor reizigers, zoals ouderen en gehandicapten, die geen alternatief hebben. Nog een belang dat opgenomen moet worden: er moeten goede aansluitingen zijn van het hoofdrailnet met regionaal openbaar vervoer, zoals bussen, lightrail en trams.
Hierbij willen de leden van de PvdA-fractie aantekenen dat Nederland een zeer druk spoornet kent dat zijn grenzen bereikt. Deze leden wijzen in dit verband graag naar het NYFER rapport 'Grenzen aan Benutting' (2002). Hoe we dit spoornet beter benutten (of uitbreiden) en voor hoeveel geld, zal doorslaggevend voor de spoorprioriteiten en -prestaties, bijvoorbeeld als het gaat om voorrang verlenen aan personenvervoer. In het verlengde daarvan: kiest de overheid voor een corridormodel dat volgens de sector moet komen in 2007, met korte, vaste trajecten en relatief meer overstapmomenten en dat een einde zou moeten betekenen voor olievlekwerking die de huidige dienstregeling kent? Dit zal ook bepalend zijn of de weg verder wordt bewandeld met een concessiesystematiek die alleen zal gelden voor NS, zonder

nieuwe concurrenten toe te laten. De concessie moet hierin, vinden deze leden, duidelijkheid bieden. Daarbij is van belang dat alternatieve spoorscenario's worden voorgelegd, zoals het rapport van FNV Bondgenoten 'Lijnen naar de toekomst: een groeiscenario'.

VVD
Aan het spoorbeleid in Nederland dient een duidelijke visie ten grondslag te liggen. Deze visie ontbreekt in de onderliggende stukken en staat ook niet beschreven in de Nota Mobiliteit. De leden van de VVD-fractie zien graag de ontwikkeling van een 'corporate governance', oftewel duidelijke onderlinge verhouding Raad van Commissarissen van NS, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vanuit publiek vervoer belang en het Ministerie van Financien vanuit belang aandeelhouder. De VVD-fractie wil ook graag concrete verwachtingen inzake de groei en horizon van de infraheffing en ROI (minimaal tot 2015, met doorkijk langere termijn). Tussen NS en Prorail moeten duidelijker procedureafspraken worden vastgelegd over kostenverdeling, storingen en over meerjarige afstemming beheer en vervoer. Bestuurlijke boetes zijn niet de juiste manier van sanctionering. De mogelijkheid moet bestaan om de 100 topmensen van de NS (salaris boven het overheidsmaximum) flexibel te belonen. Dit beloningsbeleid moet worden ingebed in algemeen beleid voor staatsdeelnemingen en ZBO's. De Strukton Groep NV mag geen deel meer uitmaken van NS Groep NV. NS Spooraansluitingen BV mag geen deel meer uitmaken van NS Groep NV. De NS Groep NV doet afstand van haar deelneming in Syntus. De NS Groep NV stapt uit HSA en buitenlandse vervoeractiviteiten tenzij deze deelnemingen verbonden worden aan een laag maximaal risico.

SP
De leden van de SP-fractie staan principieel niet achter de komst van een vervoerconcessie (aangezien zij de Spoorwegwet niet steunen). Om het publieke belang te kunnen borgen is er naast de Spoorwegwet wel een goede concessie nodig. Om de vervoerconcessie aanzienlijk te verbeteren stellen zij voor een aantal aspecten daarin op te nemen.

GL
Centraal in het bezwaar van de leden van de fractie van GroenLinks staat dat er door de opzet van de concessie tot 2008 geen outputsturing plaatsvindt, daarna alleen via de meerjarenvervoerplannen en niet rechtstreeks via de concessie. Het kabinet kiest in plaats van outputsturing ten onrechte voor "sturing op onderliggende maatregelen". Door het ontbreken van concrete outputeisen is er de facto geen tot slechts een geringe sturende werking. Daarom stellen deze leden voor ook in de concessie harde prestatie-eisen op te nemen, ook als de maat die daarvoor nu beschikbaar is niet ideaal is. Er moet niet gewacht worden op een nieuwe maat, maar de oude opnemen en pas vervangen als er een betere is die gelijkwaardig is.

D66
De leden van de fractie van D66 stellen dat in een concessie stevige afspraken moeten worden gemaakt met de NS. Er moet meer worden ingezet op groei en service voor de reiziger.

ChristenUnie
De leden van de ChristenUnie vinden het ambitieniveau en de wijze waarop invulling wordt gegeven aan het publiek belang in de concessies onvoldoende. Zij hebben er moeite mee dat een belangrijk deel van de uitwerking van de ambities wordt vastgelegd in vervoer- en beheerplannen, waarop het parlement geen enkele invloed heeft. Een verschraling van de huidige bedieningsnormen is wat de ChristenUnie betreft niet aan de orde. De overheid moet

er alles aan doen de concurrentiepositie van het spoorvervoer ten opzichte van de auto te vergroten. De vervoer- en beheerconcessie lijken daarvoor onvoldoende basis te bieden.

SGP
De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling, maar ook met zorg kennisgenomen van de brief van de minister inzake de vervoerconcessie voor NS en de beheerconcessie voor Prorail. De leden van de SGP-fractie vinden, dat de publieke functie van het spoorvervoer veel te mager is omschreven in artikel 6. Deze publieke functie gaat toch veel verder dan het vervoer tussen grote steden in de spits? Moet hierbij ook geen melding worden gemaakt van de betaalbaarheid van het spoorvervoer?

2 CONCESSIE NS

2.1 Verbreden definitie 'publiek belang' hoofdrailnet

CDA
Verbreden definitie van publiek belang van het hoofdrailnet (art. 6a). Tekstvoorstel: NS draagt ervoor zorg: dat met het aangeboden vervoer het primaire publieke belang van het personenvervoer per trein is gewaarborgd en dat het aangeboden vervoer dienovereenkomstig belangrijke centra van werkgelegenheid onderling en met wooncentra verbindt en tevens landsdelen met elkaar verbindt.

PvdA
De leden van de PvdA-fractie vinden dat zonder een duidelijke, uitgesprokener maatschappelijke functie voor het openbaar vervoer in de concessie, de overheid de private, organisatiebelangen van de NS en ProRail, niet goed kan bijsturen. Deze leden vinden dat de Raad voor Verkeer en Waterstaat in haar rapport 'De waarde van het openbaar vervoer' een goede aanzet geeft voor de belangen die het openbaar vervoer moet dienen en op welke wijze. Verder willen de leden van de PvdA-fractie een specifieke visie over het spoor zien opgenomen in de concessie. Deze leden vinden dat het spoorvervoer een publieke dienst vormt, waarbij de overheid, of eigenlijk de uitvoeringsorganisatie ProRail, kwalitatief voldoende capaciteit en ruimte moet bieden zodat 'genoeg' treinen op tijd kunnen rijden, ook buiten de Randstad. Deze leden verstaan onder 'genoeg' een hoger bedieningsniveau, dat op termijn uit moet gaan van bijvoorbeeld een trein die om de tien minuten vertrekt van de grote stations. De minimumniveaus van de Overgangscontract II moeten ten minste overeind blijven. Deze leden willen helder krijgen welke diensten zij kunnen verwachten van het spoor of de vervoerder. Zij vinden het niet hun taak de technische details te bepalen, zoals mooie wissels die niet storingsgevoelig zijn. Van groter belang is output of outcome: meer of genoeg treinen en passagiers (snel) op tijd. Wat het eindbeeld voor 2015 is, moet dus ook helder zijn als de concessie afloopt.

ChristenUnie
Het primair publiek belang (art. 6, eerste lid) omvat veel meer dan de invulling die daaraan in de voorgestelde opzet wordt gegeven. Goede ontsluiting van het platteland en de sociale functie dienen hier bijvoorbeeld ook onder te vallen.

2.2 Reizigersgroei als doelstelling

CDA

Toevoegen nieuw element aan de zorgplicht (art 6a). Tekstvoorstel: "[NS draagt ervoor zorg dat:] er een reizigersgroei wordt gerealiseerd". Als indicator kan in artikel 28 een jaarlijkse toename in het aantal reizigerskilometers worden opgenomen. Dit dient wel een richtwaarde te zijn, vanwege de afhankelijkheid van externe factoren (beprijzen etc.).

PvdA
De leden van de PvdA-fractie willen de reizigersgroei (in kilometers) gekoppeld hebben aan een bonus/malus systeem.

SP
Bij een groeiende bevolking en groeiende mobiliteit is reizigersgroei te verwachten. Spoorvervoer is bij uitstek geschikt om grote reizigersstromen teweeg te brengen. Door de reizigersgroei in de concessie op te nemen is er tevens een prikkel voor de vervoerder om klantvriendelijk te werken.

D66
De leden van de fractie van D66 willen dat reizigersgroei als doelstelling wordt opgenomen. Dat moet een realistisch groeicijfer zijn, zodat de consument en de overheid weten waar de NS aan te houden is.

ChristenUnie
De leden van de fractie van de ChristenUnie pleiten ervoor concrete doelen te formuleren m.b.t. de reizigersgroei, zoals bijvoorbeeld ook decentrale overheden dat doen m.b.t. de groei van het stads- en streekvervoer.

2.3 Output- en outcomesturing in 2006

CDA
In het verleden heeft de minister steeds aangegeven dat de fase van 'rust en herstel' voor de NS conform het Verbeterplan zou duren tot en met 31 december 2005 (zie o.m. brief 1 juli 2002). Het leden van de CDA-fractie wensen vast te houden aan deze datum. Met het oog hierop moeten de artikelen 12 en 27 van de vervoerconcessie worden aangepast, waarin staat dat output- en outcomesturing uiterlijk 1 januari 2008 wordt ingevoerd.

PvdA
Prestatie-indicatoren (punctualiteit, zitplaatsgarantie, bedieningsniveau, enz.) moeten terug in de concessies, in afwachting van een outputsysteem dat overigens eerder (2005) moet komen dan 2008. Op deze manier wordt beter gestuurd. En op deze wijze heeft NS/ProRail minder onderhandelingsruimte bij het vaststellen van de uiteindelijke prestaties in het beheer- en vervoerplan. Dit betekent onder andere dat:

- een aankomstpunctualiteit moet worden opgenomen. Als startpunt een niveau van minstens 86,6%, zoals afgesproken met consumentenorganisaties, en ieder jaar moet dit verder verbeteren. Als er meer geld beschikbaar moet komen om een hogere punctualiteit te realiseren, dan moet dit aan de Kamer worden voorgelegd. Impliciet wordt gesteld dat een punctualiteit van 95% of hoger mogelijk is als miljarden (€6,5 mrd.) extra naar infrastructuur gaan, maar dat zou dan ook betekenen dat monitoring (beoogd voor 2008) niet nodig is. Een toelichting is hier gewenst.
- Een bepaald aandeel (percentage) in de totale mobiliteit, medeafhankelijk van 'flankerend' beleid, zoals de kilometerheffing.

- Uitwerking van zorgplicht voor, of concrete afspraken over informatieverstrekking, schone stations, veiligheid en toegankelijkheid. Over dit laatste: de horizonbepaling van 2030 moet concreet teruggeleid worden in uitgewerkte stappen vanaf het begin van de concessieperiode.

Ooit zullen NS en ProRail worden aangestuurd op basis van output/outcome. Dat zijn harde, meetbare resultaten, niet over techniek (aantal storingen), maar over behaalde resultaten (aantal reizigers vervoerd). Tot die tijd moeten NS en ProRail hun eigen processen zien te verbeteren. Maar de instrumenten om te sturen ontbreken en dat is betreurenswaardig. De concessieprijs, het tarief (deels) en de gebruiksheffing staan bijvoorbeeld allemaal vast. Deze zijn dus niet variabel, of afhankelijk van de prestaties die de NS of ProRail levert. Alleen een (bestuursrechtelijke) sanctie kan worden opgelegd bij het niet naleven van de afspraken, maar dat gebeurt achteraf en is een heel zwaar bestuurlijk middel. Het is nodig om meer positieve prikkels inbouwen om aan te sturen.

VVD

De leden van de VVD-fractie vinden dat sturing dient plaats te vinden op enkele cruciale outputindicatoren. Hierbij worden drie niveau's aangehouden:

a. Sturing op prestaties ten aanzien van het aantal reizigers, het aantal reizigerskilometers en het marktaandeel uitgesplitst naar de segmenten nationale intercitydiensten, randstadgebonden vervoer en overig vervoer. Per segment gelden andere prestaties.
b. Sturing op treinbediening. Hierbij worden criteria opgesteld voor de reissnelheid, het bedieningsniveau, de aankomstpunctualiteit, het tariefbeleid en overstappunctualiteit. Bij deze sturing wordt gebruikt gemaakt van feitelijke gegevens en onafhankelijk klantenonderzoek.
c. Sturing op overige relevante eisen, met name te regelen in het vervoersplan. Bij voorkeur worden deze eisen ingevuld volgens internationale standaarden.

Het laatste niveau wordt overgelaten aan de regering en door de Kamer gecontroleerd via de geregelde jaarstukken.

GL

De minister zegt de mogelijkheid te hebben om het vervoerplan en het beheerplan af te keuren als de NS onvoldoende presteert. Maar dat kan dan natuurlijk alleen als de NS niet voldoet aan de eisen die in de concessie staan. En juist die eisen zijn te ruim en te algemeen geformuleerd. Want stel: De staat (of de Kamer) wil dat er in 2005 maximaal 1 op de tien treinen vertraagd is, en de NS schrijft in haar vervoersplan 1 op de 7, terwijl dat nu 1 op de 8 is . Dan kan de NS met recht zeggen dat zij voldoet aan de eis in de concessie. Er staat immers niet meer dan dat er principe sprake moet zijn van "verbetering t.o.v. de huidige grenswaarden" en dat zelf hiervan de NS gemotiveerd kan afwijken. De instrumenten bestuursdwang en last onder dwangsom zijn dan niet relevant. Hier wreekt zich het ontbreken van grens- en richtwaarden in de tekst van de concessie zelf.
De richt- en grenswaarden uit vervoer- en beheerplan moet in de concessie zelf staan, waarbij meerjarige afspraken worden vastgelegd.
In ieder geval moeten er in de *vervoersconcessie* indicatoren met richt- en grenswaarden staan voor:

- op tijd rijden (bijv. aankomstpunctualiteit, treinuitval, gerealiseerde aansluitingen)
- zitplaatskans en comfort
- reisinformatie
- reinheid
- veiligheid (intern en sociaal)

- toegankelijkheid
- reizigersgroei, uitgesplitst naar binnen en buiten de Randstad/Grote steden
- reissnelheid

ChristenUnie
De leden van de fractie van de ChristenUnie pleiten ervoor concrete doelen in de concessie op te nemen voor wat betreft punctualiteit, minimale zitplaatsgaranties, sociale veiligheid, reinheid (o.a. gesloten toiletsystemen in de treinen met een streefdatum), bediening stations en reizigersgroei.
De fractie van de ChristenUnie vindt dat output- en outcomesturing zo snel mogelijk dient plaats te vinden, zo mogelijk in 2006.

SGP
De leden van de SGP-fractie vragen zich af of het Rijk niet te weinig aansturings-mogelijkheden wordt geboden ten aanzien van de NS. Dit geldt in het bijzonder sturingsmogelijkheden vóóraf. Is het niet zo dat de thans toebedeelde instrumenten pas goed kunnen functioneren ná falen van de NS? Heeft de minister niet ook meer behoefte aan andere dan sanctie-instrumenten?
Daarbij vragen de leden van de SGP-fractie hoe reëel de inzetbaarheid van de beschikbare aansturinginstrumenten is. Zijn deze niet veel te grof of te vergaand, zoals het intrekken van de concessie? Dat is toch een nauwelijks voorstelbare sanctie? Indien de minister het vervoerplan verwerpt, wat zijn dan de gevolgen voor NS? Blijft dan niet simpelweg het oude vervoerplan gelden, waardoor ook de jaarlijks gewenste verbetering in de knel komt?
De leden van de SGP-fractie vragen of er in het kader van een adequate aansturing vanuit het Rijk niet een nadrukkelijke koppeling gemaakt moet worden tussen prijs en kwaliteit. De NS bleek dit jaar te voldoen aan het tarievenakkoord. Daaruit blijkt dat NS wel degelijk kon sturen op punctualiteit, indien daar financiële prikkels tegenover staan.
Daarnaast bepleiten de leden van de SGP-fractie concreet, dat de NS reeds vóór 2008 kan worden afgerekend op prestaties. Het ligt niet in de rede om daar nog een aantal jaren mee te wachten. Er dienen wat betreft deze leden meer concrete eisen in de concessie te worden gesteld omtrent punctualiteit, de kans op een zitplaats, het openhouden van stations, de groei van het aantal reizigers, de informatieverstrekking bij vertragingen, etc.

2.4 Tariefstijging koppelen aan prestaties

CDA
In artikel 16 van de vervoersconcessie wordt de tariefstijging voor de NS beperkt tot de inflatie plus de doorberekening van de stijging van de gebruiksvergoeding. Volgens artikel 11 van richtlijn 2001/14/EG en art. 62 van de Spoorwegwet dienen heffingsregelingen voor infrastructuur via een prestatieregeling zowel spoorwegondernemingen als de infrabeheerder ertoe aan te zetten om de verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorwegnet te verbeteren. Dit kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren, compensatie voor ondernemingen die onder verstoringen te lijden hebben en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen. Het huidige Besluit gebruiksvergoeding bevat geen prestatieregeling. Een dergelijke regeling moet alsnog in het besluit worden opgenomen en met ingang van 2005 onderdeel gaan uitmaken van de toegangsovereenkomst. Artikel 16 hoeft dan niet te worden aangepast; de tarieven stijgen dan immers alleen als er minder storingen zijn.

PvdA

De leden van de PvdA-fractie willen de volgende mogelijkheden opgenomen zien worden:

- Het klantenoordeel meenemen in tariefbepaling. Het klantenoordeel wordt dan voortaan gemeten door de NS en consumentenorganisaties (en niet alleen de NS zelf). Presteert de NS goed, dan mag de prijs van een treinkaart met 2% extra omhoog. Bij slechte prestaties moet het omgekeerde gelden – de prijs moet omlaag of hetzelfde blijven.
- Er moet een koppeling tussen de prestatie-indicatoren en de concessieprijs komen. Bij goede prestaties blijft de concessieprijs bescheiden of wordt gekort op de concessieprijs. Hierbij zou een benchmark kunnen gelden om vergelijkingen te trekken met andere spoorwegmaatschappijen in Europa, iets dat ook door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zou moeten worden uitgevoerd (nu voert alleen de NS het benchmarkonderzoek uit).

VVD
De leden van de VVD-fractie gaan akkoord met een gemiddeld inflatievolgend beleid, mits dit beleid cumulatief is en de extra lasten van infraheffing/ROI worden doorberekend.

SP
De infraheffing die de overheid van de vervoerder vraagt dient niet afhankelijk te zijn van de lengte van de trein en het aantal stops. Dit werkt goede stationsbediening en voldoende zitplaatsen tegen. Het zou beter zijn de infraheffing mee te laten groeien met de reizigersaantallen (zodoende hoeven de treinkaartjes ook niet met de infraheffing mee te stijgen).
De NS dient gestimuleerd te worden efficiënter te werken zonder schrappen van rijdend personeel of servicemedewerkers. Er is nog sprake van erg veel overheadkosten. De NS kan door de concessie gedwongen worden om hier op te bezuinigen door de reële tarieven van de treinkaartjes te bevriezen. De eenmalige tariefsverhoging (bij betere prestaties van de NS) werkt nadelig uit voor de reizigersgroei en dient derhalve geschrapt te worden uit de concessie.

GL
De leden van de fractie van Groenlinks willen in de vervoerconcessie een gelimiteerde prijsgroei (bijv. max. 1,5% plus inflatie) en een gebruikersvergoeding hoger bij slecht presteren, lager bij beter presteren

D66
In het verlengde van hun standpunt dat reizigersgroei in de concessie moet worden opgenomen, willen de leden van de fractie van D66 dat tariefstijgingen worden gekoppeld aan prestaties.

2.5. Samenloop met decentrale vervoerders mogelijk maken

CDA
Op basis van art. 69 van de Concessiewet krijgt de NS tot 2015 een concessie voor het vervoer op het hoofdrailnet. Het begrip 'hoofdrailnet' heeft echter geen betrekking op fysieke infrastructuur, maar op een 'logistiek en exploitatief samenhangend netwerk'. Dit betekent dat er juridisch geen enkele belemmering is voor samenloop op bepaalde (deel-)trajecten. Ook op regionaal niveau moeten er 'logistiek en exploitatief' samenhangende netwerken kunnen worden gevormd. Dat onderdelen van landelijke en regionale netwerken samenvallen moet worden geaccepteerd. Uit het recht van de NS om het hoofdrailnet te bedienen mag wat de

leden van de CDA-fractie betreft dus geen exclusief recht worden afgeleid op al het vervoer op deeltrajecten. Aan artikel 2 moet een onderdeel worden toegevoegd: "De minister bepaalt op welke onderdelen van het hoofdrailnet sprake mag zijn van samenloop met decentrale vervoersdiensten".

PvdA
De leden van de PvdA-fractie willen dat de samenloop tussen hoofdrailnet en de regionale netten goed geregeld wordt.

VVD
De leden van de VVD-fractie vinden dat gegarandeerd moet worden dat de restcapaciteit op baanvakken niet exclusief toevalt aan de NS.

SP
De leden van de SP-fractie zijn van mening dat er een goede regeling dient te komen voor de samenloop tussen het hoofdrailnet en de regionale netten. De regionale netten dienen niet als tweederangs gezien te worden.

GL
De leden van de fractie van Groenlinks willen samenloop borgen. De toegang van andere personenvervoerders moet worden geborgd en het gebruik van de infrastructuur moet onder dezelfde voorwaarden plaatsvinden als de NS.

D66
De leden van de fractie van D66 willen dat de samenloop met decentrale vervoerders mogelijk wordt.

ChristenUnie
De leden van de fractie van de ChristenUnie vinden dat de rechten van de decentrale vervoersdiensten meer in evenwicht moeten worden gebracht met die van de concessiehouder van het hoofdrailnet/de NS. Zij pleiten ook voor een zwaardere stem van de decentrale overheden in het overleg over het vervoerplan.

2.6 Minimale bediening van stations

CDA
Artikel 14 gaat in op de minimale bediening van stations. Onder een aantal voorwaarden kan de NS zonder instemming van de minister besluiten tot het verminderen of zelfs beëindigen van de bediening van een station (lid 4). Het leden van de CDA-fractie vinden dat een voornemen tot een bediening onder het vastgestelde minimum altijd ter advies moet worden voorgelegd aan de reizigers- en consumentenorganisaties en ter goedkeuring aan de minister. Hierbij dient een expliciete toets plaats te vinden aan het publieke belang.

PvdA
De leden van de PvdA-fractie willen een verhoging van de treinbediening tot op het oude niveau van de Overgangscontract II. Bijvoorbeeld: 4x per uur in de spits in de Randstad in iedere richting, op het huidige niveau. In 2015 zou dat moeten zijn: iedere 10 of 15 minuten een trein bij de grote stations. De afspraken in Overgangscontract II over de bediening van een aantal nieuw te bouwen stations door de NS moeten overeind blijven.

VVD
Het intercitynet moet landelijk in stand worden gehouden, met als kwaliteitseisen de gemiddelde reissnelheid en het aantal overstappen; dit minimaal op het niveau van dienstregeling 2004.

SP
Om spoorvervoer daadwerkelijk een belangrijke positie te laten houden in de mobiliteitsketen is het van belang dat reizigers voor een langere periode er op aan kunnen dat hun stations goed bediend worden. De leden van de SP-fractie willen dat terugzien in de concessie, door te stellen dat de minimale bediening van de stations de huidige bediening is.

GL
De mogelijkheden voor de NS om te besluiten stations niet langer te bedienen zijn verruimd. Zo mag de NS de bediening van een station staken als dit al door ander OV goed wordt ontsloten of bij lage rentabiliteit. De vrijheid om dergelijke besluiten zelfstandig te nemen is erg groot.
In de vervoersconcessie dient daarom ook te worden opgenomen (en indien relevant ook in de beheerconcessie):

- minimum bedieningsniveau bevriezen op niveau huidige dienstregeling. Eventueel gemotiveerd afwijken;
- staken of verminderen bediening stations: strengere voorwaarden, bijvoorbeeld alleen als aan een van de genoemde criteria wordt voldaan na uitdrukkelijke goedkeuring door staat en na consultatie belanghebbenden, met minimumtermijn van kennisgeving van 18 maanden (cf. OVII);
- aansluiten op stads- en streekvervoer;
- plicht om nieuwe VINEX stations (limitatieve lijst) te bedienen met volwaardige ontsluiting;
- opnemen "grensvakken" in concessie (te weten Roosendaal-Belgische grens; Venlo-Duitse grens; Arnhem-Emmerich grens; Hengelo-Bad Bentheim grens).

2.7 Waarborgen toegankelijkheid

CDA
De concessie biedt onvoldoende waarborgen voor het toegroeien naar een toegankelijk OV-netwerk voor mensen met een functiebeperking. In artikel 10 moet worden opgenomen dat de NS verplicht is mee te werken aan de uitvoering van het plan om de trein in 2030 volledig toegankelijk te laten zijn.

PvdA
De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat binnen de concessie helder moet worden op welke wijze de toegankelijkheid van stations en treinen voor gehandicapten geregeld wordt. Het is volstrekt onvoldoende om pas nadat de concessie getekend is een nader plan van NS en Pro rail te ontvangen. De minister heeft de Kamer ook beloofd dat dit plan tegelijk met de concessie naar de kamer zou komen. Het huidige artikel in de concessie is teveel een containerbegrip en biedt geen enkele garantie!

D66
De leden van de fractie van D66 willen waarborgen voor toegankelijkheid. Zij stellen voor om het jaartal van 2030 in de concessie op te nemen als datum waarop het treinvervoer

toegankelijk moet zijn voor gehandicapten. Deze leden stellen voor dit jaartal ook op te nemen in de Wet gelijke behandeling voor gehandicapten en chronisch zieken.

SGP
De leden van de SGP-fractie informeren of de toegankelijkheid van het OV voor minder validen niet concreter en gedetailleerder moeten worden voorgeschreven. Er is nu sprake van een te ruim omschreven verplichting.

2.8 Seniorenkaart

CDA
Het huidige overgangscontract schrijft voor dat de seniorenkortingkaart als beschermde kaartsoort behouden moet blijven. Tekstvoorstel: "NS behoudt een vastrechtkaart voor senioren met een substantieel kortingspercentage voor de daluren" (ergens in hoofdstuk V opnemen: tarieven en vervoerbewijzen).

PvdA
De leden van de PvdA-fractie willen dat de seniorenkaart behouden blijft.

D66
De leden van de fractie van D66 willen dat de seniorenkaart behouden blijft.

ChristenUnie
De fractie van de ChristenUnie pleit ervoor de huidige seniorenkaart als beschermde kaartsoort in stand te houden.

2.9 Kaartintegratie

CDA
Artikel 19 stelt dat de NS "zich inspant" om de kaartintegratie tussen NS en andere vervoerders in stand te houden en deze op verzoek van regionale treinvervoerders te verbreden. Dit moet minder vrijblijvend worden geformuleerd. Tekstvoorstel: de NS is verplicht de kaartintegratie in stand te houden en op verzoek van een regionale treinvervoerder te verbreden.

VVD
Het kaartgebruik en de reisinformatie met andere vervoerders moeten worden aangescherpt; een open einde inzake kosten is niet wenselijk. Dit geldt ook voor de afstemming op decentrale overheden over meerjarige dienstregelingen.

2.10 Versterken positie decentrale overheden

CDA
In artikel 8 worden eisen gesteld aan het vervoerplan. Artikel 8a regelt dat het vervoerplan een weergave van de zienswijzen van consumentenorganisaties en infrabeheerders moet bevatten, alsmede een deugdelijke motivering van de afwijking van die zienswijzen. In artikel 8b (overleg met decentrale overheden) ontbreekt de plicht tot het motiveren van afwijkingen. De leden van de CDA-fractie stellen voor om de artikelen 8a en 8b te integreren. Tekstvoorstel: "[Het vervoerplan omvat:] Een weergave van de in de overleggen, bedoeld in

artikelen 7, eerste lid, en 26, naar voren gebrachte zienswijzen en, voor zover het vervoerplan afwijkt van die zienswijzen, een deugdelijke motivering van die afwijking."

PvdA
Decentrale overheden krijgen adviesrecht dat verplichtend is (vergelijkbaar met het adviesrecht dat de consumentenorganisaties nu al hebben). De regionale overheden krijgen meer verantwoordelijkheid om mobiliteit te verbeteren, zoals staat in de Nota Mobiliteit. Daar horen ook extra bevoegdheden/instrumenten bij om dat waar te maken. Nu is in de concessie geregeld dat NS slechts eenmaal in het jaar vrijblijvend met decentrale overheden hoeft te overleggen. En NS mag zelf bepalen wat daarvan terecht komt. Voor ProRail bestaat er nog geen overlegplicht. Die moet er wel komen ten behoeve van de onderhandelingspositie van regionale vertegenwoordigers, bij de 'samenloop' van bijvoorbeeld lightrail projecten en bussen, bij stationbediening (inclusief informatievoorzieningen) en bij het afspreken van een 'ingroeiregeling' van de infraheffing. Ook moet worden opgenomen dat de concessie van NS niet gelijk impliceert een uitsluiting van anderen of andere vervoerders, om lightrail projecten mogelijk te maken. Het adviesrecht dat wel is opgenomen in de concessie voor consumentenorganisaties, is nu nog niet verplichtend. Dat adviesrecht moet als plicht worden verankerd in de concessie. Ten slotte, de vervoerkamer van de NMa houdt alleen toezicht op toegang tot het net en de (hoogte van) de gebruiksvergoeding. Dit toezicht zou uitgebreid moeten worden met toezicht op consumentenbelangen, of concreter, toezicht op de tarieven voor treinkaarten.

SGP
De leden van de SGP-fractie vrezen een verdere achteruitgang van de regionale en lokale vervoersnetwerken, indien de aansluiting en het medegebruik op het hoofdrailnet niet goed is geregeld. Deze leden bepleiten daarom een sterkere rol voor de decentrale overheden als het gaat om het vaststellen van de voorwaarden en de dienstverlening waaraan de concessiehouder voor het hoofdrailnet moet voldoen. Zou deze inbreng niet vooral sterker moeten rond het opstellen van het vervoersplan? Deze sterkere rol bepleiten de leden van de SGP-fractie ook voor de betrokken consumentenorganisaties.
De leden van de SGP-fractie menen dat de NS veel te veel mogelijkheden krijgt om te versoberen in de dienstverlening, juist op lijnen waar geen dikke vervoersmassa aanwezig is. Worden hierdoor de lijnen buiten de randstad niet nog verder uitgekleed? Is het ook niet merkwaardig dat de NS zelf de grenswaarden en richtwaarden kan opstellen voor de vastgestelde prestatie-indicatoren? Waarom wordt dit niet gewoon in de concessie vastgelegd?

2.11 Sociale Veiligheid

CDA
Het zorgen voor veilige stations en treinen is van wezenlijk belang voor een aantrekkelijk openbaar vervoer. Artikel 6c draagt de NS op te zorgen voor een 'verantwoorde mate van veiligheid voor reizigers en personeel'. In artikel 28 wordt dit vertaald naar het aantal onveiligheidsincidenten en de onveiligheidsgevoelens van reizigers. De leden van de CDA-fractie stellen voor hieraan ook de trefkans voor een conducteur toe te voegen. Het (te) grote aantal zwartrijders is verantwoordelijk voor het grootste deel van de criminaliteit, geweld en vandalisme in en rond de trein. De grenswaarde voor deze indicator moet wel worden aangepast na de invoering van de OV-chipkaart. Ook dan blijft echter toezicht in de trein noodzakelijk.

SP
Om de veiligheid en service niet te laten afzakken dienen zoveel mogelijk loketten open te blijven. Het huidige niveau dient hierbij als minimaal gezien te worden. Tevens is een groeipad noodzakelijk, met als streven op meer stations menselijk toezicht te hebben .

2.12 Ingangdatum concessie en evaluatiemoment

VVD
De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de concessie per direct moet ingaan. Een opstap naar 2008 is niet wenselijk. Een evaluatie in 2006 heeft geen enkele zin. Dit kan pas op een later tijdstip.

2.13 Contractsectorlijnen

CDA
De leden van de CDA-fractie vinden dat het afstoten van contractsectorlijnen nu eindelijk goed geregeld moet worden. Nog dit jaar (2004) moet er duidelijkheid komen over de 13 resterende contractsectorlijnen, de huidige subsidies moeten 1:1 (zonder korting) worden overgeheveld en er mag geen verschraling plaatsvinden voordat de decentralisatie een feit is.

VVD
De leden van de VVD-fractie zijn van oordeel dat NS niet mag meedingen naar de overgebleven contractsectorlijnen.

SP
De leden van de SP-fractie vinden het systeem van de contractsectorlijnen onnodig ingewikkeld. Waar spoor ligt, dient dit gebruikt te worden. Om hierbij te garanderen dat alle treindiensten goed op elkaar aansluiten ligt het voor de hand om één spoorvervoerder te hebben. De contractsectorlijnen dienen opgenomen te worden in het hoofdrailnet.

2.14 Management

CDA
De leden van de CDA-fractie zijn voorstander van prestatiebeloning voor het management.

PvdA
De leden van de PvdA-fractie willen dat gehaalde prestaties een deel wordt van het salaris van het management. Er komt een managementconcessie in 2005, waarbij de top van NS het veld moet ruimen bij het niet nakomen van afspraken.

VVD
De leden van de VVD-fractie vinden dat managementaanbesteding (top 100) ook tussentijds mogelijk moet zijn, zonder moeilijke afspraken over waardering van activa; immers deze activa zijn van de aandeelhouder en niet van het management.

ChristenUnie
De fractie van de ChristenUnie pleit voor prestatiebeloning van het management.

2.15 NS als publieke dienstverlener

GL
Voor de leden van de fractie van GroenLinks is NS een publiek nutsbedrijf. Deze publieke functie omvat ook:

- bereikbaarheid buiten de spits garanderen, ook buiten de grote steden;
- betaalbaar vervoer leveren van fatsoenlijke kwaliteit: waar voor je geld en ook toegang voor de kleine beurs;
- gelijkwaardige deelname garanderen voor mensen die niet over een auto beschikken;
- milieuvriendelijk alternatief voor de auto.

D66
De leden van de fractie van D66 vinden dat de minister van Verkeer en Waterstaat bereid moet zijn om de definitie 'publiek belang' hoofdrailnet te verbreden.

2.16 Dienstverleningseisen

GL
De leden van de fractie van Groenlinks willen in de vervoersconcessie hebben opgenomen:

- minimum comfortnormen cf. Overgangscontract II
- jaarlijkse verbetering in de verkrijgbaarheid van kaartjes
- een bepaling dat in fietsenstallingen ruimte is voor huurfietsen, zodat het project OV-fiets kan rekenen op voldoende stallingsruimte.

SP
Met betrekking tot de garanties voor de reizigers moeten er ambitieuze doelstellingen staan. Naast de eerder genoemde minimale stationsbediening en bevriezing van de reële tarieven zien de leden van de SP-fractie hierbij ook een rol voor een duidelijke verbetering van de punctualiteit en zitplaatsgaranties.

2.17 Fietsenstallingen

SP
De fietsenstalling dient gezien te worden als een onderdeel van de transfervoorzieningen. Fietsenstallingen behoren gezien te worden als belangrijk onderdeel van het station en ook als zodanig behandeld (schoon en veilig) te worden. De openingstijden van de fietsenstallingen staan prima in de vervoerconcessie. Hierbij zien de leden van de SP-fractie wel graag dat er in de concessie ook wordt toegewerkt naar het tot succes maken van de OV-fiets. Dit kan door in de concessie op te nemen dat bij elke bewaakte stationsfietsenstalling de OV-fiets te verkrijgen is.

ChristenUnie

De fractie van de ChristenUnie pleit ervoor dat de voorgeschreven koppeling van openstelling van de bewaakte/beveiligde fietsenstallingen aan het vertrek en de aankomst van de eerste respectievelijk laatste trein eerder plaatsvindt, zo mogelijk in 2006.

2.18 Internationaal

SGP

De leden van de SGP-fractie menen dat er te weinig aandacht is voor het belang van de internationale spoorverbindingen. Zij denken dan onder meer aan de volgend verbindingen: Roosendaal - Roosendaal grens; Venlo – Venlo grens; Arnhem – Emmerich grens; Hengelo – Bad Bentheim grens.

2.19 Overige

CDA
In het overleg zijn diverse zaken aan de orde gesteld die niet geregeld kunnen/hoeven worden in de concessie, maar die wel raken aan de taakuitoefening door NS. De leden van de CDA-fractie willen van het kabinet toezeggingen op de volgende punten:

- Onderzoek Raad voor Verkeer en Waterstaat naar vraagsturing binnen de NS (vergroten rol consumentenorganisaties, invloed van de klant, onafhankelijk toezicht, …);
- Het beperken van het rendement op de aandelen van NS voor wat betreft het binnenlands personenvervoer tot het benodigde percentage voor een 'gezonde bedrijfsvoering';

VVD
De afschrijvingsmethodiek en waardebepaling moeten zodanig worden geregeld dat de continuïteit van investeren niet in gevaar komt.

SP
Automatiseringen mogen niet leiden tot vermindering van menselijk toezicht. Dit geldt voor op de trein, op het station en in de fietsenstalling.

GL
De fractie van Groenlinks wil tot slot in de vervoerconcessie:

- inzicht in gehele jaarrekening en rentabiliteitscijfers verschillende lijnen;
- maximum percentage overhead in NS organisatie (bijv.: is nu 25%, wordt 20% in 2007, 10% in 2010);
- WC's in stoptreinen.

SGP
De leden van de SGP-fractie constateren dat de vervoerconcessie geen middelen kent voor conflictbeheersing. Zou daarover geen passage in de vervoerconcessie moeten worden opgenomen?

3. CONCESSIE PRORAIL

3.1 Tijdelijke concessie ProRail en status ProRail

CDA
Spoorbeheerder ProRail is momenteel onvoldoende in staat om de doelmatigheid van de besteding van (extra) middelen ten behoeve van beheer en onderhoud aan te tonen. Overwogen moet worden om de privaatrechtelijke status van ProRail om te zetten in een publiekrechtelijke. De leden van de CDA-fractie stellen voor ProRail tot 2006 de tijd te geven om orde op zaken te stellen. Op basis van de uitkomsten van het IBO-onderzoek en de evaluatie van de Spoorwegwet in 2006 wordt hierover in 2006 een definitieve beslissing genomen. Dit betekent dat de concessie nu tijdelijk wordt verleend tot 31 december 2006 (art. 2).

PvdA
Voor wat betreft de beheerconcessie met ProRail pleiten de leden van de PvdA-fractie ervoor deze van een einddatum te voorzien, gelijk aan die van de vervoerconcessie voor NS.
Zij vragen onderzoek te doen naar de mogelijkheid om van ProRail (wellicht op termijn) een agentschap te maken.

VVD
ProRail dient te worden ingericht als een agentschap, net als Rijkswaterstaat, met kapitaaldienst en mogelijkheden tot PPS voor nieuwe investeringen. Het agentschap komt te staan onder de directe verantwoordelijkheid van de Minister. Via dit agentschap kan ProRail de zelfstandige positie bereiken die nodig is tegenover de NS en andere vervoerders. Een evaluatie van de beheerconcessie in 2006 heeft overigens geen enkele zin. Dit kan pas op een later tijdstip.

SGP
Gelet op de vergaande bevoegdheden en verantwoordelijkheden die Prorail krijgt ten aanzien van het spoorvervoer - die in zeer nauwe relatie staan met het publieke belang dat met dit spoorvervoer is gediend - vragen de leden van de SGP-fractie of het geen aanbeveling verdient dit orgaan alsnog een publiekrechtelijke inbedding te geven in plaats van een privaatrechtelijke. Deze leden verwijzen in dit verband naar het amendement-Van den Berg (27482, nr. 30) waarin wat dat betreft een mogelijke publiekrechtelijke verankering van Prorail werd aangereikt. In de toelichting bij dit amendement werd het volgende gesteld: *'Dit amendement beoogt primair het 'terugdraaien' van de vierde nota van wijziging, voor zover deze nota betrekking heeft op het via een privaatrechtelijke vormgeving gestalte geven van het beheer van de railinfrastructuur; de infrabeheerder wordt middels deze nota van wijziging op privaatrechtelijke basis georganiseerd. Met de vierde nota van wijziging wordt wat in het aanvankelijke wetsvoorstel als publieke functie werd geregeld - langs de weg van een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) - alsnog van een privaatrechtelijke inbedding voorzien. Het publiek belang is echter gemoeid bij de toegang tot de spoorwegen, bij de verdeling van het gebruik daarvan en de ordening van het spoorverkeer daarover. De desbetreffende functies van de infrabeheerder behoren derhalve als publiekrechtelijke functies te worden beschouwd en ook als zodanig geregeld te worden. De motieven die worden aangevoerd ten behoeve van de genoemde ingrijpende nota van wijziging zijn louter van praktische aard en nopen niet tot een regeling op privaatrechtelijke basis. Bovendien is niet uitgesloten dat de gekozen privaatrechtelijke vormgeving op gespannen voet staat met Europese regelgeving; in ieder geval nopen de Europese regels volstrekt niet tot een privaatrechtelijke vormgeving. Om die reden voorziet dit amendement in een terugkeer naar de aanvankelijk voorgestelde publiekrechtelijke regeling van de infrabeheerder. De infrabeheerder wordt hierbij opnieuw als ZBO vormgegeven, waarbij het toezicht berust bij de minister. Dit sluit tevens aan bij het beginsel, zoals ook na het recente Kamerdebat inzake de 'Kaderwet zelfstandige bestuursorganen' bij amendement in de wet is vastgelegd, dat publieke taken in principe een publiekrechtelijke vormgeving behoren te krijgen.'* Acht de minister dit geen begaanbare en betere weg, zo vragen de leden van de SGP-fractie.

ChristenUnie
De leden van de fractie van de ChristenUnie herinneren aan het pleidooi bij de behandeling van de Spoorweg- en Concessieswet om de infrabeheerder c.q. ProRail een publiekrechtelijke status te geven. Zij realiseren zich dat hiervoor een wijziging van de wetgeving noodzakelijk is.

3.2 Output- en outcomesturing in 2006

CDA
Ook voor ProRail zou de herstelfase aanvankelijk duren tot 2006, gericht op het verbeteren van de operationele bedrijfsprocessen en de onderlinge samenwerking (zie o.m. brief van 7 maart 2003 + bijlage). De leden van de CDA-fractie wensen vast te houden aan deze datum. Met het oog hierop moeten de artikelen 9, 12 en 20 van de beheerconcessie worden aangepast, waarin staat dat output- en outcomesturing uiterlijk 1 januari 2008 wordt ingevoerd.

PvdA
Er moet een verdere uitwerking komen van de concrete prestaties van ProRail, bijvoorbeeld vermindering TAO's, maximale duur onderhoud werkzaamheden, enz. Van belang is ook dat de beheerconcessie eindig is.

GL
Voor de beheerconcessie dienen de grens- en richtwaarden uit het beheerplan opgenomen te worden in de concessie.

3.3 Waarborgen toegankelijkheid gehandicapten

CDA
De concessie biedt onvoldoende waarborgen voor het toegroeien naar een volledig toegankelijke stations. In artikel 10 moet worden opgenomen dat ProRail verplicht is mee te werken aan de uitvoering van het plan om nader aan te wijzen stations in 2030 volledig toegankelijk te laten zijn.

VVD
De toegankelijkheid voor minder validen moet worden aangescherpt.

3.4 Beheer infrastructuur

CDA
Decentralisatie van het beheer van infrastructuur moet mogelijk zijn zonder hiervoor de concessie te hoeven wijzigen. Er dient daarom een bepaling te worden opgenomen dat de minister delen van de infrastructuur kan aanwijzen waarvan de beheersbevoegdheid kan worden overgedragen aan decentrale overheden (o.i.d.). Het moet dus mogelijk zijn om de exploitatie van het vervoer en het beheer van de infrastructuur in één hand te brengen.

SGP
De leden van de SGP-fractie menen, dat er sprake moet zijn van een sterker verplichtend overleg tussen de betrokken decentrale overheden en Prorail inzake het beheerplan. Voor decentrale overheden is het immers van groot belang wat er terecht komt in het beheerplan. Dient ook het overleg met gemeenten niet expliciet te worden opgenomen in de beheerconcessie?

ChristenUnie
De beheerconcessie dient geen bepaling te bevatten op grond waarvan (substantiële) aanleg van infrastructuur door ProRail mogelijk is. Artikel 2, derde lid, moet daarom worden aangepast, zodat slechts zeer marginale aanpassingen van de infrastructuur onder de reikwijdte van de beheerconcessie vallen.

3.5 Versterken positie decentrale overheden

CDA
De decentrale overheden moeten de mogelijkheid krijgen om concrete afspraken te maken met ProRail over de geleverde kwaliteit van de infrastructuur; dit bepaalt immers mede welke punctualiteit op de betreffende lijn kan worden gerealiseerd.

VVD
Voor contractsectorlijnen moeten de infra-budgetten worden gedecentraliseerd.

4. KB KERNNET

VVD
In het kernnet moet in elk geval Alkmaar-Den Helder worden opgenomen, zonder dat dit tot meerkosten leidt. De andere vier contractlijnen mogen ook gratis mee. Kost dit geld dan dienen deze vier in de aanbesteding te worden meegenomen. In het kernnet moeten alle internationale baanvakken voor personenvervoer worden opgenomen. Dus: Nieuweschans, Oldenzaal, Arnhem, Venlo, Heerlen, Maastricht, en Breda/Roosendaal. Tevens moet duidelijk zijn wat hier rijdt en welke procedures hier gelden.

5. OVERIGE

VVD
De beoogde benchmarks dienen te worden uitgevoerd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat of een andere organisatie, maar niet door de organisatie zelf. Het meten van het klantenoordeel over de prestaties van de NS moet onafhankelijk van de NS worden uitgevoerd. Er dient ten slotte één KB voor het totale railnet te komen.