Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2004–2005

27 216 Aanvulling van de Wet personenvervoer 2000, strekkende tot invoering van een concessiestelsel voor het personenvervoer per trein (Concessiewet personenvervoer per trein)

Nr. 46 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 december 2004

Bij brief van 21 oktober 2004 (zie bijlage) heeft u mij doen toekomen de voorstellen voor aanpassing van de vervoer- en beheerconcessie spoor, voor zover er een Kamermeerderheid voor te vinden was, alsmede de bijdragen van de afzonderlijke fracties.

Met deze brief informeer ik u over de wijze waarop ik om ga met uw voorstellen. Zoals afgesproken tijdens het algemeen overleg op 5 oktober 2004, concentreer ik mij hierbij op de meerderheidsvoorstellen. Daar waar de bijdragen van de afzonderlijke fracties meer inkleuring geven aan de meerderheidsvoorstellen, heb ik deze inbreng er bij betrokken.
Ik heb mij zeer ingezet volledig aan de wensen van de Kamer tegemoet te komen. Op vele punten zijn de grenzen van het mogelijke opgezocht. Op een enkel onderdeel is het werkelijk niet mogelijk om aan de wens van de Kamer tegemoet te komen. Indien van toepassing, ga ik hier per onderwerp nader op in. De punten waarop ik in deze brief in ga, worden op dit moment verwerkt in de concessies; ik zal u die concessies morgen sturen.

Alvorens ik in ga op uw wijzigingsvoorstellen besteed ik kort aandacht aan de context waarbinnen de spoorconcessies bezien moeten worden.

Publieke belangen

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer is breder dan de trein alleen. De trein is met name sterk in het vervoeren van grote aantallen mensen van, naar en deels binnen de grootstedelijke gebieden tot in het centrum van een stad. Overige openbaar vervoer kan, mits op de juiste schaal ingezet, ook goed kleinere plaatsen of specifieke activiteiten ontsluiten. Iedere vorm van openbaar vervoer kent dan ook zijn eigen kracht die moet worden behouden en die waar nodig wordt versterkt. Daarbij staat niet de vervoerswijze centraal, maar de verplaatsing. Ook de overstapmogelijkheden worden verbeterd. Om dit te realiseren is een overlegplicht met regionale overheden in de

KST82252
0405tkkst27216-46
ISSN 0921 - 7371
Sdu Uitgevers
's-Gravenhage 2004

concessie opgenomen. Regionaal openbaar vervoer is de verantwoordelijkheid van decentrale overheden en OV-bedrijven binnen randvoorwaarden als consumenteninvloed en toegankelijkheid. Dit kan intermodaal worden aanbesteed, teneinde de aansluiting tussen bus en trein te optimaliseren. Samen met de vervoerders moet de rijksoverheid ook de sociale veiligheid (denk aan agressie) in de sector verbeteren.

Spoorvervoer

De volgende elementen vormen de onderdelen van het publieke belang van het spoorvervoer.
Reizigers en goederen moeten ook in de toekomst betrouwbaar, veilig en betaalbaar worden vervoerd.
Alle landsdelen dienen bereikbaar te blijven. Het openbaar vervoer en de trein zijn immers van belang voor mensen voor wie de auto geen alternatief is. De trein is essentieel voor de bereikbaarheid van met name de grote steden en de economische kerngebieden, in het bijzonder gedurende de spits, omdat bij uitstek de trein grote aantallen mensen binnen de grootstedelijke gebieden kan vervoeren.
Toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor ouderen en voor mensen met een functiebeperking dient geborgd te zijn.
Het goederenvervoer per spoor verzorgt de economisch waardevolle goederenvervoerstromen op de internationale en strategische corridors vooral via de hoofdverbindingsassen spoor. Het rijk is concessieverlener voor het hoofdrailnet en verantwoordelijk voor de spoorinfrastructuur.

Hoofdrailnet en contractsector

Hoewel de vervoerconcessie uitsluitend het hoofdrailnet betreft, is er een relatie met de contractsector en het proces van decentralisatie. Het hoofdrailnet is een logistiek samenhangend geheel. Er is één vervoerder op het hoofdrailnet; er is in het Nederlandse personenvervoer geen wezenlijke concurrentie op het spoor. Voor de zogenoemde uitlopers en losliggende delen van het spoorwegnet, waar overwegend regionaal reizigersvervoer plaatsvindt de contractsector is decentralisatie en aanbesteding goed mogelijk. Doel van de decentralisatie en aanbesteding is te komen tot een betere en doelmatiger regionale vervoersvoorziening. Het proces zal de komende jaren worden voortgezet. Er doen zich echter een beperkt aantal situaties voor, waar sprake is van samenloop. Dit moet in de toekomst mogelijk blijven. Hiervoor is een regeling getroffen in de onderhavige concessie.

Aandeelhouderschap NS

De Staat is 100% aandeelhouder van de NV NS. Vanaf 1 januari 2005 wordt het aandeelhouderschap uitgeoefend door de minister van Financiën. Deze overdracht past binnen het beleid van organisatorische concentratie van het staatsaandeelhouderschap. U zult op korte termijn een brief van de minister van Financiën hierover ontvangen, die met name in zal gaan op de uitoefening van het aandeelhouderschap in NS en elementen zoals rendement en buitenlandse activiteiten van NS.

Noodzaak van de wetgeving en de concessies

De publieke belangen worden op verschillende wijzen geborgd. Instrumenten daarvoor zijn de wet- en regelgeving, vergunningverlening, handhaving en toezicht, subsidieverlening, de beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur en de vervoerconcessie hoofdrailnet. De vervoer- en beheerconcessie bevatten een scala aan voorschriften die NS en ProRail moeten naleven. De voorschriften over de maximale tariefsstijging voor

de reiziger borgen de betaalbaarheid van het spoorvervoer, de voorschriften over de minimale bediening van de stations beschermen de voorzieningen in het gehele land, de bepalingen over kaartintegratie zorgen er voor dat reizigers op elk station in Nederland een kaartje kunnen kopen naar elk ander Nederlands treinstation. Binnen dit brede kader van de concessievoorschriften ter borging van het publieke belang, wordt – kort gezegd – NS daarnaast de zorgplicht opgelegd voor kwalitatief en kwantitatief goed openbaar vervoer per trein en ProRail voor veilige en betrouwbare infrastructuur. In het jaarlijkse vervoer- en beheerplan dat NS en ProRail moeten opstellen wordt de zorgplicht in prestaties uitgewerkt.

Het is belangrijk dat de nieuwe spoorwetgeving spoedig in werking treedt, onder andere vanwege de noodzakelijke implementatie van de Europese Richtlijnen en vanwege het belang dat ik hecht aan het eenduidige en consistente sturingsinstrumentarium. In mijn brief van 18 juni (Tweede Kamer, vergaderjaar 20032004, 27 482 en 27 216, nr. 91) ben ik daar uitgebreid op ingegaan. Ik streef nog steeds naar inwerkingtreding van de wetten, de onderliggende regelgeving en verlening van de concessies op 1 januari 2005.

I: VOORSTELLEN TOT AANPASSING VAN DE VERVOERCONCESSIE VOOR HET HOOFDRAILNET

Verbreden definitie «publiek belang» hoofdrailnet

De fracties van CDA, PvdA, SP, GroenLinks, ChristenUnie en SGP constateren dat een definitie van «publiek belang» ontbreekt; deze fracties zijn van mening dat de publieke functie van het spoorvervoer te mager is omschreven en vinden dat het begrip «publiek belang» moet worden verbreed.

Dit voorstel van de Kamer is breed geformuleerd. De individuele bijdragen van de verschillende fracties geven meer inkleuring op dit punt. Ik verwijs u hierbij naar de opmerkingen over het publieke belang eerder in deze brief en voeg de bijdrage aan de bereikbaarheid van alle landsdelen en de bereikbaarheid van economische kerngebieden in het bijzonder voor het reizigersvervoer in de spits, toe aan de zorgplicht.
Ik hecht er aan te benadrukken dat het artikel over de zorgplicht niet het enige onderdeel van de concessie is dat het publieke belang borgt. De voorschriften over de tarieven borgen bijvoorbeeld de betaalbaarheid van het spoorvervoer, de voorschriften over de minimale bediening van de stations beschermen de voorzieningen in het gehele land. Met de bovengenoemde toevoeging heb ik de definitie van het publiek belang in de concessie verbreed.

Reizigersgroei als doelstelling

De fracties van CDA, PvdA, SP, GroenLinks, D66 en ChristenUnie zijn van oordeel dat reizigersgroei als doelstelling in de concessie moet worden opgenomen.

Ik ben het met u eens dat NS gericht moet zijn op reizigersgroei en daarbij alles wat binnen haar mogelijkheden ligt, te doen om dit te bereiken, zoals verbeteringen van de kwaliteit en marketingactiviteiten om zo meer (nieuwe) reizigers te bereiken.
Ik zal in de zorgplicht bepalen dat het aangeboden vervoer gericht moet zijn op reizigersgroei. In het vervoerplan moet NS een beschrijving van de maatregelen hiervoor geven voorzover dit betrekking heeft op de factoren die NS kan beïnvloeden – en de groeiprognose die zij hanteert.

Handhaven bedieningsniveau Overgangscontract II

De leden van de fracties van CDA , PvdA en GroenLinks zijn van oordeel dat tenminste het bedieningsniveau uit Overgangscontract II betreffende spits- en daluren moet worden gehandhaafd.

Zowel in Overgangscontract II, als in de ontwerp-concessie is vastgelegd dat NS de grote stations gedurende de gehele dag twee keer per uur per richting bedient en de overige stations twee keer per uur per richting in de spits en één keer per uur per richting in de dalperiode.
Uit de bijdragen van sommige fracties maak ik echter op dat het ook gaat, om het vastleggen van een hoger minimaal bedieningsniveau, de gemiddelde reistijd en het aantal overstappen, bijvoorbeeld op het niveau van de huidige dienstregeling.
Dit maakt aanpassing en optimalisering in de loop van de tijd onmogelijk. Ik ben daar geen voorstander van. De spoorsector streeft naar vereenvoudiging van de dienstregeling, teneinde de betrouwbaarheid van het product te verbeteren. Het moet mogelijk blijven om wijzigingen in het product door te voeren als ze per saldo een productverbetering betekenen voor grote groepen reizigers.
Wat ik wel regel is dat door de verbreding van de zorgplicht zoals hierboven beschreven alsmede de bepaling dat NS in het vervoerplan aangeeft of het vervoersaanbod aan de vraag voldoet en of het vervoersaanbod wijzigt ten opzichte van het daaraan voorafgaande dienstregelingjaar, zichtbaar wordt op welke wijze het aangeboden vervoer wijzigt. Deze wijziging wordt door NS gemotiveerd in het vervoerplan. De minister kan instemming met dit deel van het vervoerplan onthouden. Door deze beschrijving, motivatie en instemmingsbevoegdheid wordt geborgd dat NS voldoende vervoer aanbiedt. De bediening in 2004 is dus uitgangspunt voor mijn beoordeling van de bediening van 2005. Als NS in het vervoerplan grote wijzigingen aankondigt zonder dat de vervoervraag daar aanleiding toe geeft, onthoud ik mijn instemming.

Output- en outcomesturing per 1 januari 2006

De leden van de fracties van CDA, PvdA, VVD, SP, GroenLinks, ChristenUnie en SGP zijn van oordeel dat de output- en outcomesturing reeds in 2006 moet worden ingevoerd.

Een zeer lastig vraagstuk is de overgang naar outputsturing. Het liefst zou ook ik per direct of per 1 januari 2006 op output willen sturen op alle prestatie-indicatoren. De realiteit is echter dat de daarvoor benodigde bedrijfsprocessen daar nog niet volledig op ingericht zijn. Op een aantal indicatoren kan het sneller, en op een aantal nog niet. Nú in de concessie vastleggen dat outputsturing over de hele linie met ingang van 1 januari 2006 moet plaatshebben, terwijl we weten dat het niet haalbaar is, vind ik onwenselijk.
Om toch aan uw wensen tegemoet te komen kies ik voor een gefaseerde invoering voor de periode tot 1 januari 2008 en vast te leggen dat reeds in 2006 en 2007 sturing op output op onderdelen van de zorgplicht plaats heeft.

In reacties op de concessies blijkt veelal dat men vreest dat er gedurende de ingroeifase geen sturing plaatsvindt. Dat is geenszins het geval.
Ten aanzien van **de te leveren prestaties,** kan er in de ingroeifase sprake zijn van twee situaties. Ten eerste de situatie waarin NS en ProRail in staat zijn grenswaarden bij prestatie-indicatoren te hanteren. In het jaarlijkse plan waarop de minister een instemmingsbevoegdheid heeft wordt de grenswaarde, de te behalen kwantitatieve norm, vastgelegd. NS

en ProRail hebben een resultaatsverplichting op het behalen van de grenswaarden (kwantitatieve normen).
Ten tweede de situatie waarin NS en ProRail hun bedrijfsprocessen nog onvoldoende ingericht hebben op het met zekerheid behalen van grenswaarden, behorende bij de in de concessies voorgeschreven prestatie-indicatoren. In dat geval moeten in het vervoer- en beheerplan niet alleen richtwaarden (streefcijfers) gehanteerd worden, maar móeten NS en ProRail tevens in de jaarlijkse plannen beschrijven welke maatregelen ze treffen om die streefcijfers te realiseren. Ik zie dit als een inputgerichte benadering. NS en ProRail hebben een resultaatsverplichting voor het uitvoeren van die maatregelen.

Ten aanzien van **de wijze van aansturing** is de komende jaren sprake van een combinatie van sturing op input (richtwaarden en maatregelen) en sturing op output (grenswaarden).
Kortom, in het ene geval reken ik af op het behalen van grenswaarden, in het andere geval op het uitvoeren van maatregelen. De betekenis hiervan is dat ik me in de ingroeifase meer met de bedrijfsvoering bemoei dan in de outputfase.

In de concessie wordt vastgelegd dat via de combinatie van sturing op input en (in toenemende mate) sturing op output, zichtbaar en trapsgewijs wordt toegegroeid naar sturing geheel op output op 1 januari 2008.
NS zal in de loop van 2006 gereed zijn voor sturing op output ten aanzien van de procentuele beschikbaarheidgarantie van zitplaatsen, het geboden serviceniveau aan reizigers (reinheid en informatievoorziening) en de waarborging van een verantwoorde mate van veiligheid voor reizigers en personeel. Voor punctualiteit is NS afhankelijk van andere partijen, met name de infrabeheerder. Voor deze prestaties zullen NS en ProRail uiterlijk 1 januari 2008 op output worden gestuurd.
ProRail zal in 2005 op reinheid, sociale veiligheid, kwaliteit van bijsturing en kwaliteit van informatievoorziening op output worden gestuurd. Ten aanzien van beschikbaarheid en betrouwbaarheid, toegankelijkheid en de kwaliteit van capaciteitsverdeling zal ProRail uiterlijk op 1 januari 2008 op output worden gestuurd

Samenloop tussen hoofdrailnet en regionale netten

De leden van de fracties van CDA, PvdA, VVD, SP, GroenLinks, D66 en ChristenUnie zijn van mening dat er een goede regeling moet komen voor de samenloop tussen het hoofdrailnet en de regionale netten.

Dit voorstel van de Kamer neem ik als volgt over. In de concessie voor het hoofdrailnet (HRN) leg ik vast dat NS gehouden is om de huidige samenloop in de zeven huidige samenloopsituaties van HRN en contractsector te accepteren. Eventuele uitbreiding van deze samenloop (bijvoorbeeld hogere frequenties) is mogelijk met instemming van NS. NS moet transparant en constructief aan dit overleg meewerken. Het uitgangspunt hierbij is dat er géén concurrentie op het spoor mag ontstaan. Samenloop moet voor beide vervoerders voordelen opleveren en logistiek inpasbaar zijn.
Indien vervoerders niet tot overeenstemming kunnen komen zal ik dit proces faciliteren en de voortgang bewaken. Dit heb ik ook in bestuurlijk overleg met IPO en SKVV op 22 november 2004 afgesproken.

Bediening van stations

De leden van de fracties van CDA, PvdA, VVD, SP en GroenLinks zijn van mening dat het voornemen van de NS de bediening van stations te beëindigen altijd dient te worden voorgelegd aan de reizigers- en consumentenorganisaties en ter goedkeuring aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Hierbij dient een expliciete toets plaats te vinden aan het publieke belang. De afspraken in Overgangscontract II over de bediening van een aantal nieuw te bouwen stations door NS dienen overeind te blijven.

Ten aanzien van de bediening van de nieuw te bouwen stations die in OCII werden genoemd wil ik drie opmerkingen maken. Ten eerste is een aantal van deze stations (vier) reeds geopend of is opening op korte termijn voorzien. Deze stations zijn reeds opgenomen in bijlage A van de ontwerp-concessie (Amersfoort Vathorst, Nijmegen Lent (was Waalsprong in OCII), Tilburg Reeshof, Utrecht Terwijde (was Leidsche Rijn West in OCII). Ten tweede heeft NS reeds een bedieningsgarantie afgegeven voor de stations die ik voornemens ben te beschikken, te weten Den Haag-Ypenburg, Arnhem-Zuid (Schuytgraaf) en Helmond Brandevoort. Ten derde is ten aanzien van de andere stations reeds in de ontwerp-concessie bepaald dat stations die met instemming van de minister van Verkeer en Waterstaat worden aangelegd, bediend moeten worden door NS. Bij de besluitvorming over de aanleg van een nieuw station blijven de criteria uit de Beleidsnotitie aanleg nieuwe stations gelden. Aanpassing van dit artikel van de concessie voor deze drie stations (Amsterdam Watergraafsmeer, Dordrecht Amstelwijck en Haarlem Zuid) is derhalve niet nodig.

Ik neem voorstel ten aanzien van het sluiten van stations over. Ik leg in de concessie vast dat de beëindiging van de bediening van een station niet mogelijk is zonder toestemming van de minister en zonder advies gevraagd te hebben aan de consumentenorganisaties. De minister zal het verzoek van NS toetsen aan de zorgplicht en aan de criteria die gesteld zijn in artikel 14 lid 4 van de ontwerp-concessie van 18 juni 2004.

Waarborgen toegankelijkheid

De leden van de fracties van CDA, PvdA, VVD, SP, GroenLinks, D66 en SGP zijn van mening dat de concessie te weinig waarborgen biedt voor het toegroeien naar een toegankelijk OV-netwerk voor mensen met een functiebeperking. NS dient verplicht te worden mee te werken aan de uitvoering van het plan om de trein in 2030 volledig toegankelijk te laten zijn.

Ik bepaal in de vervoerconcessie dat NS, tezamen met ProRail, de plicht heeft een financieel dekkend stappenplan op te stellen om de trein in 2030 voor een ieder toegankelijk te laten zijn en dat zij dit plan uitvoert voor zover het op haar betrekking heeft. De concessie voor NS heeft een bij wet bepaalde looptijd tot 1 januari 2015. De verplichting tot uitvoering heeft betrekking op de onderdelen van het plan tijdens de looptijd van de concessie. In het plan zal concreet uitgewerkt worden welke stappen gezet moeten worden tot 2015 en globaler welke stappen gezet moeten worden tussen 2015 en 2030. Dit wordt in de toelichting op de concessie verwoord.

Behoud seniorenkaart

De leden van de fracties van CDA, PvdA, SP, GroenLinks, D66 en ChristenUnie zijn van oordeel dat de seniorenkaart behouden moet blijven.

Ik neem in de vervoerconcessie op dat NS een seniorenkaart met een substantieel kortingspercentage voor de daluren aanbiedt. De exacte invulling van de specifieke voordelen die aan de kaart worden verbonden naast het substantiële kortingspercentage laat ik aan NS.

Kaartintegratie

De leden van de fracties van CDA, VVD, SP en GroenLinks zijn van oordeel dat de NS verplicht moet worden de kaartintegratie in stand te houden en op verzoek van de regionale treinvervoerder te verbreden.

Het doel van kaartintegratie is te bewerkstelligen dat de reiziger vóór vertrek de kaart(en) kan kopen die hij voor zijn gehele reis nodig heeft en niet onderweg opnieuw een kaartje hoeft te kopen. Het is echter niet redelijk de plicht om dit te realiseren eenzijdig en ongeclausuleerd bij NS neer te leggen. Er is bereidheid tot samenwerking nodig bij beide betrokken vervoerders. Het is immers niet mogelijk om via de vervoerconcessie verplichtingen op te leggen aan andere vervoerders.
Ik neem uw voorstel over door van de inspanningsverplichting voor het behoud en, op verzoek van regionale vervoerders, de verbreding van kaartintegratie – tot de introductie van de chipkaart – een resultaatsverplichting te maken, onder redelijke voorwaarden.

Versterken positie decentrale overheden

De leden van de fracties van CDA, PvdA en GroenLinks zijn van mening dat in artikel 8b (overleg met decentrale overheden) de plicht tot het motiveren van afwijkingen moet worden opgenomen.

Ik heb de wijze waarop NS met de zienswijzen van consumentenorganisaties, ProRail en decentrale overheden in het vervoerplan dient om te gaan op dezelfde wijze vormgegeven. Dat betekent dat NS in het vervoerplan de zienswijze van de decentrale overheden weergeeft en een deugdelijke motivering geeft in het geval het vervoerplan afwijkt van de zienswijze. Ik heb uw voorstel derhalve overgenomen.

Sociale veiligheid

De leden van de fracties van CDA, PvdA, SP en GroenLinks zijn van oordeel dat, uit het oogpunt van sociale veiligheid, de trefkans van de conducteur aan de concessie moet worden toegevoegd (artikel 28).

Ik neem de kans dat de reiziger in de trein een conducteur treft, als nadere prestatie-indicator op in de ingroeifase bij sociale veiligheid. Indien NS in de migratie naar outputsturing van oordeel is dat de prestatie-indicator het waarborgen van een verantwoorde mate van veiligheid ten behoeve van zowel de reizigers als het personeel op een andere wijze ingevuld kan worden dan met de kans dat de reiziger in de trein een conducteur treft, dan moet dat mogelijk zijn. Tot die tijd is het de trefkans conducteur.

Management

De leden van de fracties van CDA, PvdA, VVD, GroenLinks en ChristenUnie zijn van mening dat prestatiebeloning voor het management moet worden ingevoerd.

NS heeft reeds een prestatiebeloning voor het management. Vaststelling van de beloning heeft plaats in de privaatrechtelijke sfeer (aandeelhoudersrol), en kan niet in een publiekrechtelijke relatie worden vormgegeven. Het is de verantwoordelijkheid van de Raad van Commissarissen van NS om het beloningsbeleid op te stellen. De aandeelhouder stelt dit beloningsbeleid vervolgens vast.
Op het moment dat de vervoerconcessie aan NS wordt verleend, draag ik het aandeelhouderschap van NS over aan de Minister van Financiën. Samen met de Minister van Financiën ga ik de Raad van Commissarissen schriftelijk verzoeken de huidige prestatiebeloning voor het management van NS in lijn met uw wensen aan te scherpen.

II VOORSTELLEN VOOR DE AANPASSING VAN DE BEHEERCONCESSIE HOOFDSPOORWEGINFRASTRUCTUUR

Tijdelijke concessie en status ProRail

De fracties van CDA, PvdA, VVD, SP, GroenLinks, ChristenUnie en SGP zijn van oordeel dat de duur van de beheerconcessie aan ProRail moet worden begrensd (gelijk aan concessie NS); voorts dient overwogen te worden ProRail een publiekrechtelijke status (agentschap) te geven.

Ik kan mij voorstellen dat het moment van aflopen van de concessie met NS en de verlening van een nieuwe concessie voor het vervoer op het hoofdrailnet tevens het moment is om te bezien of de concessievoorschriften voor ProRail aan herziening toe zijn. Daartoe wordt de concessie aan ProRail begrensd tot 2015, conform uw voorstel.
Een eventuele publiekrechtelijke status van ProRail zal worden meegenomen bij de evaluatie van de Spoorwegwet als voorzien in 2006. Bij de behandeling van de wetsvoorstellen in de Eerste Kamer – bij motie Wolfson (Eerste Kamer, vergaderjaar 2002–2003, 27 482 en 27 216, nr 145f) en met algemene stemmen aanvaard is de regering verzocht bij de evaluatie van de Spoorwegwet een nota aan te bieden over het voor en tegen van alternatieve beheersvormen. De publiekrechtelijke status van ProRail wordt hierbij betrokken.

Waarborgen toegankelijkheid gehandicapten

De leden van de fracties van CDA, PvdA, VVD, SP en GroenLinks stellen vast dat de concessie onvoldoende waarborgen biedt voor het toegroeien naar volledige toegankelijkheid van stations. ProRail moet worden verplicht toe te werken naar volledige toegankelijkheid van nader aan te wijzen stations in 2030.

Ik bepaal in de beheerconcessie dat ProRail, tezamen met vervoerders, de plicht heeft een financieel dekkend stappenplan op te stellen om door de minister nader aan te wijzen transfervoorzieningen in 2030 voor een ieder toegankelijk te laten zijn en dat zij dit plan uitvoert voor zover het op haar betrekking heeft. De concessie voor ProRail krijgt zoals hierboven is aangegeven – een looptijd tot 1 januari 2015. De verplichting heeft betrekking op de onderdelen van het plan tijdens de looptijd van de concessie. In het plan zal concreet uitgewerkt worden welke stappen gezet moeten worden tot 2015 en globaler welke stappen gezet moeten worden tussen 2015 en 2030. Dit wordt in de toelichting op de concessie verwoord.

Output- en outcomesturing per 1 januari 2006

Zie betreffende passages bij NS

III OVERIGE WIJZIGINGEN IN DE VERVOERCONCESSIE

Tariefsdifferentiatie

De voetnoot bij artikel 16 over de jaarlijkse tariefswijziging die in de ontwerp-versie van 18 juni was opgenomen is verplaatst naar de toelichting op dat artikel en daar nader beschreven.

Fietsenstallingen

Aan artikel 11 is toegevoegd dat het stappenplan voor de openingstijden van fietsenstallingen samen met ProRail moet worden opgesteld, alsmede een ontheffingsmogelijkheid voor bewaakte en beveiligde fietsenstallingen in een aantal specifieke gevallen.

Managementaanbesteding

In de concessie is bepaald dat de managementaanbesteding nader wordt uitgewerkt. Mocht in de komende jaren blijken dat de managementaanbesteding niet praktisch uitvoerbaar is, dan zal bij de evaluatie van de wetgeving en de vervoerconcessie bezien moeten worden of de toepassing van aanbesteding met overgang van personeel en productiemiddelen alsnog de voorkeur verdient. Daarom is een lid toegevoegd, waarin wordt bepaald dat de minister de concessie voor het hoofdrailnet niet aanbesteedt, dan nadat een redelijke voorziening is getroffen voor de aan deze concessie gerelateerde productiemiddelen.

Tarieven en prestaties

Mij valt op dat over de tariefsstijging voor de reiziger en de prestaties van ProRail en NS wél opmerkingen zijn gemaakt door bijna alle fracties, maar dat er geen voorstellen voor wijziging van de concessies zijn gedaan in de meerderheidsvoorstellen. Ik wil op deze plaats een aantal mechanismen verduidelijken, die voorvloeien uit de wetgeving en de ontwerpconcessies, en die ingaan op punten die door diverse fracties worden genoemd.

Ten aanzien van de gebruiksvergoeding en de prestaties van ProRail en NS wil ik het volgende opmerken.
EU-Richtlijn 2001/14 schrijft prestatieregelingen voor die spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder ertoe aanzetten om verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorwegnet te verbeteren. Artikel 62 van de nieuwe spoorwegwet schrijft voor dat de overeengekomen gebruiksvergoeding zo'n regeling moet bevatten.
In de concessie is bepaald dat NS een redelijke compensatieregeling voor de reiziger in geval van vertragingen hanteert. Ten aanzien van de stijging van de tarieven voor de reiziger en de prestaties van NS wil ik de volgende opmerkingen maken. In de ontwerp-concessie is bepaald dat de tarieven voor de reiziger slechts mogen stijgen met de inflatie (Consumentenprijsindex) en de stijging van de gebruiksvergoeding voorzover die voortvloeit uit de stijging van de gebruiksvergoedingstarieven. Om de stijging van de gebruiksvergoeding meer gelijkmatig te laten plaats hebben, heb ik een ingroeiperiode van twee jaar bepaald. Daarnaast mag NS de in enig jaar niet gebruikte ruimte om de stijging van de

gebruiksvergoeding door te berekenen over meerdere jaren uitsmeren, om zo voor de reiziger de stijging geleidelijker te laten zijn.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat

’s-Gravenhage, 21 oktober 2004

Tijdens het Algemeen Overleg op 12 oktober jl. is er door diverse fracties kritiek geleverd op onderdelen van de ontwerpen van de vervoerconcessie en de beheerconcessie spoor, aan de Kamer aangeboden bij brief van 18 juni 2004. U is verzocht de onderhandelingen met de betrokken partijen te heropenen en daarbij rekening te houden met de wensen vanuit de Kamer.
De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft de voorstellen voor aanpassing van de tekst van de concessies geïnventariseerd en, voor zover er een meerderheid voor te vinden was, opgenomen in bijlage 1.[1]
In bijlage 2[1] treft u aan de bijdragen van de afzonderlijke fracties.

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers

[1] Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.