

Directie

Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Mevrouw drs M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uw kenmerk

Ons kenmerk Dir/AV/2004/149

Onderwerp Vervoersconcessie

Telefoon 030 - 235 46 86

Telefax 030 - 235 71 30

Utrecht, 15 juni 2004

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

De totstandkoming van de vervoersconcessie voor het Hoofdrailnet bevindt zich in een cruciale fase. U heeft het voornemen om dezer dagen de concessie en het Koninklijk Besluit Hoofdrailnet vast te stellen. Het akkoord van de Ministerraad - en van de Minister van Financiën in het bijzonder - betekent dat de Staat in zijn publieke rol als concessieverlener en zijn private rol als aandeelhouder de financiële consequenties en verwachtingen aanvaardt. De concessies en bijbehorend vervoerplan en Koninklijk Besluit Hoofdrailnet (HRN) zal u - voor u ze definitief vaststelt - aan de Tweede Kamer aanbieden. In onderstaande brief wil ik een aantal punten markeren die voor NS nadere verheldering behoeven omdat de concessietekst en de toelichting daarop voor NS onvoldoende de bredere intenties (kunnen) weergeven.

Ik verzoek u om onderstaande zienswijze schriftelijk aan mij te bevestigen.

Financieel regime/tariefdifferentiatie

Wij hebben gezamenlijk geconstateerd, dat u de activiteiten die NS ontplooit rond de exploitatie van het HRN, breder wenst te zien dan het vervoeren van reizigers sec. Ook gerelateerde activiteiten beschouwt u voor de beoordeling in financiële zin van de Hoofdrailnet-concessie met het reizigersvervoer verbonden.

Daarmee stel ik vast, dat de rendementseis aan NS op het totaal van NS Groep-niveau beschouwd wordt. Daarbij onderkent u, dat de exploitatie van het hoofdrailnet uiteindelijk in voldoende mate kostendekkend zal moeten zijn. Onder voldoende kostendekking wordt mede verstaan de dekking van financieringskosten (rente en dividend) en voorziening voor risico's en (her-)investeringen. Als onderdeel van het onderzoek genoemd in artikel 31 lid 2 van de concessie zal nader moeten worden bepaald welke kosten en opbrengsten binnen NS Groep aan het hoofdrailnet toegerekend dienen te worden. Naast de te voeren discussie over toerekening, impliceert bovenstaande dat door u ook binnen NS Groep compensatie uit niet-reizigersvervoer rendementen wordt beoogd. Dit is conform wat vanaf begin jaren 1990

is beoogd met de rechten die NS behield ten aanzien van stations- en vastgoed exploitatie.

De zorg van NS is het behoud van motivatie en kostenfocus binnen en buiten de onderneming. De wijze waarop hierover in brieven en in media wordt gecommuniceerd luistert nauw. Ons gezamenlijke beeld is dat de exploitatie van het hoofd railnet in voldoende mate kostendekkend moet zijn. Concreet betekent dit dat de komende jaren in het reizigersbedrijf verdere stijging van de arbeidsproductiviteit en een een tariefstijging van CPI plus de doorberekening van de stijging van de gebruiksvergoeding nodig zijn en dat wij dat beiden zullen verdedigen.

Gezamenlijk met u is vastgesteld, dat met de nu opgenomen tariefontwikkeling de volume-effecten nog juist acceptabel zijn. Daarbij heeft terwijl de Staat de gebruiksvergoeding gematigd ten opzichte van onze eerdere verwachtingen. Tevens staat NS voor een grote uitdaging ten aanzien van verdere productiviteitsverbetering en matiging van de loonontwikkeling.

Er is geconcludeerd, dat indien dat alles lukt voornoemde kostendekking in beeld is. Uit de in de concessie opgenomen benchmarks zal bovendien blijken hoe langjarig gezien de kostenontwikkeling zich zal verhouden tot CPI. NS zal zich maximaal inzetten dit waar te maken, maar ik heb u tevens laten weten dat de combinatie uitdagend is.

Met de nu al voorziene tariefsontwikkeling is de ruimte voor verdere tariefstijging door tariefdifferentiatie in de markt de komende jaren te klein. Zeker nu ook ruimte voor efficiencyverbetering bestaat is verdere stijging van de prijzen ook niet de eerst aangewezen weg. Wij onderkennen echter beiden dat een meer op betalingsbereidheid gebaseerde tarifiering een belangrijke rol kan hebben in de structurele kostendekking na 2007. Met de voetnoot bij lid 5 van artikel 16 is vastgelegd dat dit actueel kan worden al voor de heroverweging van lid 7 en dus in 2006-7.

Managementaanbesteding/overgang productiemiddelen

Op dit moment is nog geen concreet model van managementaanbesteding uitgewerkt. In de toelichting bij de concessie en in uw aanbiedingsbrief aan de Tweede Kamer heeft u duidelijk aangegeven dat het niet uw intentie, noch die van de wetgever (het Parlement) is, om een aanbesteding van de concessie mogelijk te maken, waarin productiemiddelen in eigendom overgaan naar een nieuwe concessiehouder. Ik zal op korte termijn de door NS gepercipieerde risico's ten aanzien van dit onderwerp concreetiseren en verwacht daar voor aanvaarding van de concessie met u tot een oplossing voor deze risico's te komen.

Bijzondere status 4 (ex-)contractsectorlijnen

Ten opzichte van eerdere concepten is met het uitwerken van een subsidieregeling en de vermelding hiervan in de toelichting het principiële probleem voor NS opgelost. In de concessietekst echter kan - zonder kennis van de totstandkomingsgeschiedenis - gelezen worden dat deze vier lijnen ongeconditioneerd aan het hoofdrailnet worden toegevoegd. In de toelichting wordt gewag gemaakt van het totstandkomen van subsidie voor deze lijnen tot en met 2007. Daarbij wijs ik op het volgende:

- de compensatie van de gebruiksvergoeding van de infrastructuur wordt integraal onderdeel van de subsidie-aanvraag
- een eventuele stijging van de gebruiksvergoeding zal via hetzelfde tariefartikel als voor de rest van het hoofdrailnet door NS kunnen worden gecompenseerd (artikel 16, lid 3)
- NS en V&W hebben afgesproken dat deze vier lijnen meelopen in het huidige onderzoek naar kosten en opbrengsten en mogelijke optimalisatie van contractsectordiensten. Met een oog op de noodzaak tot subsidie en de noodzaak om na 2007 tot een goede financiële inpassing te komen ligt een inhoudelijk zorgvuldige afweging in de rede van eventuele productaanpassingen (dienstregeling) en gedeeltelijke ontheffing van het minimumvoorzieningsniveau conform artikel 14, met name voor de niet-samenloopgedeelten. Zonder die optimalisatie zal de subsidie moeten worden bepaald naar de werkelijke kosten en opbrengsten die uit de studie naar voren komen en niet naar de in het verleden betaalde contractsom.
- V&W zal een subsidie-aanvraag van NS ontvangen en daarover besluiten vóór ingang van de Hoofdrailnet-concessie.

Fietsenstallingen

Ik ben verheugd dat hierover uiteindelijk afspraken zijn gemaakt die invulling geven aan de intentie om alle stallingen van de eerste tot de laatste trein open te laten zijn. NS zal meewerken aan een plan om het alsnog automatiseren van alle fietsenstallingen stapsgewijs in 2010 te hebben bereikt. Ik stel voor om de openingstijden van bewaakte stallingen per 1/1/2004 te bevrozen en verhoging van het stallingstarief te voorkomen die noodzakelijk zou worden bij het teruggaan naar de situatie van 1/1/2000. Ook zullen wij de zo door NS bespaarde gelden kunnen inzetten voor de hoge investeringen die het automatiseringsprogramma vereist. Het is heugelijk dat u tegelijk heeft besloten om de modernisering van de fietsenstallingen door te zetten. Daardoor is kostenbesparing (gelijktijdige uitvoering) en kwaliteitsverbetering mogelijk. In overleg tussen ProRail, NS en het ministerie kan het plan verder worden uitgewerkt. NS zal haar deel van de automatiseringsinvesteringen voor haar rekening nemen. Dat betekent dat - geredeneerd vanuit de huidige situatie - telkens het aantal openingsuren middels deze automatisering uitgebreid zal worden, totdat in 2010 volledige openstelling van alle stallingen is bereikt. Het artikel in de concessie kan dus - conform het advies van het LOCOV - worden omgezet in een resultaatsverplichting op termijn, te combineren met een stappenplan. Wel moet de afhankelijkheid van ProRail (met name vanwege hun deel van de automatiseringsinvesteringen) en het uitvoeringstempo van het stallingenprogramma in het concessie-artikel zorgvuldig worden vastgelegd.

In de laatste besprekingen blijkt dat onder andere door de adviezen van een aantal belanghebbenden teksten in de concessie zijn ontstaan waarover de volgende constatering door NS zijn gedaan:

Overleg consumentenorganisaties

NS heeft behoefte aan een regelmatige tripartite bespreking (consumentenorganisaties, NS, ProRail) van de zorgplichtelementen (artikel 9 concessie) uit de concessie. De huidige afspraken met de consumentenorganisaties en ProRail voorzien hierin (informatiestatuut). V&W onderschrijft het belang van deze besprekingsvorm, gezien de onlosmakelijkheid van de prestaties van NS met die van ProRail.

Financiële verantwoording

Gezien de breedte van de activiteiten die beschouwd worden samenhang te hebben met de uitvoering van de Hoofdrailnet-concessie is een financieel informatieprofiel opgesteld dat verder strekt dan informatie uit de NSR B.V. NS wijst erop dat zeker de komende jaren nog gewerkt zal moeten worden met globale toerekeningen uit andere bedrijfsonderdelen om het informatieprofiel te vullen, omdat op dit moment de administratie en registratie niet zodanig plaatsvindt dat het voorgeschreven profiel zonder handmatige toerekeningen te vullen is. Daarbij geldt artikel 22 onverminderd: de toedeling is controleerbaar en vindt plaats op basis van algemeen aanvaarde bedrijfseconomische principes.

Nieuwe stations

De concessie en toelichting verplichten elk nieuw station waarmee door V&W wordt ingestemd, te bedienen conform het minimumvoorzieningsniveau van artikel 11. De daarbij door ons beiden bedoelde toets op een rendabele, inpasbare bediening door NS staat niet expliciet beschreven, doch slechts via een verwijzing naar de te actualiseren beleidsnotitie 'Nieuwe Stations'. V&W en NS erkennen echter, dat vanwege het feit dat decentrale overheden steeds meer beschikking krijgen over budget om nieuwe stations voor te financieren, het voor zou kunnen komen dat stations geopend worden met onvoldoende (nieuwe) in- en uitstappers. U heeft hierbij aangegeven dat de toets op een structureel rendabele bediening door NS, dan wel een dekkende exploitatiebijdrage van die regionale overheid aan NS, onverkort deel uitmaakt van de goedkeuringsprocedure van het Ministerie. Voor inwerkingtreding van de concessie zal dit beleid worden vastgelegd. NS is van mening dat het passend zou zijn ook in de toelichting bij de concessie te vermelden, dat NS nooit zonder heronderhandeling impliciet kan worden opgelegd verlieslatend nieuwe stations te bedienen.

Artikel 17: extra tariefverhoging ingevolge afspraken met consumentenorganisaties

NS begrijpt lid 4 van dit artikel zo, dat de driemaanden termijn voor aanmelding van een tariefverhoging bij het Ministerie mag gaan lopen vóórdát het punctualiteitspercentage daadwerkelijk is gehaald. Concreet: Als NS verwacht per een zekere datum het benodigde percentage punctualiteit en de overige normen te behalen, dan mag NS drie maanden voor die datum de tariefsverhoging aankondigen. Omdat de termijn beoogt V&W toetsings- en verwerkingstijd te geven, zal NS daarbij altijd zorgen dat goed inzichtelijk is dat de normen objectief zijn gehaald.

Afsluitend ga ik ervan uit, dat bij interpretatieverschillen concessie, toelichting en deze brief in samenhang worden gelezen.

Ik ga ervan uit met bovenstaande brief onze beider intenties en standpunten goed te hebben weergegeven en wacht op uw spoedige bevestiging.

Met vriendelijke groet,



dr ir A.W. Veenman
President-Directeur