



Aan
de voorzitter van het Locov
de heer G. Leers
p/a Locov-secretariaat
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

14 juli 2004

-

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGP/SPO/U.04.01935

Locov 2004/146

Onderwerp

reactie op advies over de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet

Geachte heer Leers,

Hartelijk dank voor het advies van de consumentenorganisaties die vertegenwoordigd zijn in het Locov inzake de concept-vervoerconcessie, dat ik met uw brief van 19 mei 2004 mocht ontvangen. Het advies is een reactie op mijn adviesaanvraag van 31 maart 2004.

Graag wil ik reageren op wat de consumentenorganisaties in hun advies naar voren brengen. In mijn reactie zal ik de opbouw van het advies volgen. Sinds de concessie voor advies aan de consumentenorganisaties is aangeboden, is het stuk aangepast (onder andere naar aanleiding van het advies van de consumentenorganisaties, maar ook op grond van andere adviezen, interdepartementaal overleg en contacten met NS). Hierdoor is ook de artikelnummering gewijzigd. In mijn reactie verwijs ik naar de nieuwe artikelnummers.

I. Advies over het principe van de vervoerconcessie

De consumentenorganisaties bepleiten een systeem waarin voor alle elementen van de zorgplicht indicatoren worden opgenomen in de concessie, waarbij steeds voor drie tot vier jaar de kernprestaties in termen van grens- en richtwaarden worden vastgesteld. Volgens de consumentenorganisaties zou NS van jaar tot jaar aan moeten geven hoe naar het behalen van de kernprestaties wordt toegewerkt.

Ik constateer dat wij de visie delen ten aanzien van de introductie van een jaarlijks te actualiseren en te monitoren vervoerplan. Bij het meerjarig vastleggen van te leveren prestaties in de concessie wil ik twee opmerkingen maken.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Ten eerste wordt de vervoerconcessie op grond van artikel 69d van de Concessiewet aan NS verleend tot 2015. De concessie is dus langjarig. Een deel van de concessie bevat voorschriften die meerjarig zijn vast te stellen. Bijvoorbeeld de voorschriften over minimale bediening van stations en de voorschriften over de internationals benchmark. Van deze voorschriften wil ik niet dat ze jaarlijks ter discussie komen te staan. Ze gelden in principe tot het einde van de concessieperiode.

Ten tweede is NS op dit moment nog niet klaar om op afstand van de overheid te staan. Tot die tijd wil de overheid stevig de vinger aan de pols houden. Nauwlettend volgen wat er in de sector gebeurt, bij kunnen sturen als dat nodig is en te leveren prestaties van jaar tot jaar vast kunnen stellen. Om die reden vind ik het verstandiger om jaarlijks te kunnen monitoren en bijstellen dan om de hoogte van de te leveren prestaties voor een periode van drie tot vier jaar in de concessie vast te leggen. Door de instemming van de minister op de te leveren prestaties in het vervoerplan hebben deze dezelfde juridische status als voorschriften in de concessie.

Een dergelijke stapsgewijze benadering is in lijn met het recente advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat "Hoezo marktwerking....?", waarbij effectief trajectmanagement wordt voorgesteld bij omvangrijke veranderingsprocessen.

a. Kernprestaties

De consumentenorganisaties vinden dat ik als concessieverlener in de concessie eisen moet stellen aan de kernprestaties die bij de zorgplichtelementen horen. Dit moet niet worden overgelaten aan NS, zo vinden zij.

Op de vraag of de hoogte van de prestaties zouden moeten worden vastgelegd in de concessie of in het vervoerplan ben ik hierboven reeds ingegaan.

Ik wil het misverstand wegnemen dat met deze concessie het bepalen van de te leveren prestaties aan NS wordt overgelaten. Ik hecht hieraan omdat ik de indruk heb dat het advies, om de hoogte van de prestaties meerjarig vast te leggen in de concessie, hieruit voortkomt.

Het proces van vaststelling van de prestaties kent meerdere stappen.

Stap 1 is dat NS in het vervoerplan moet aangeven welke prestaties ze in het volgende jaar leveren, waarbij de prestaties elk jaar moeten verbeteren ten opzichte van het voorgaande jaar. Deze eis voor jaarlijkse verbetering is, naar aanleiding van het advies van de consumentenorganisaties, aan de concessie toegevoegd.

NS legt in stap 2 het vervoerplan voor aan de minister, nadat erover overlegd is met ProRail en consumentenorganisaties. Het vervoerplan bevat een weergave van de naar voren gebrachte zienswijzen en voor zover het vervoerplan afwijkt van die zienswijze een deugdelijke motivering van die afwijking (artikel 8.a).

Stap 3 is dat de minister de prestaties uit het vervoerplan moet beoordelen en er al of niet mee in te stemmen. Zodra de minister met een te leveren prestatie heeft ingestemd, is dit een harde norm die dezelfde werking en betekenis heeft als een voorschrift in de concessie.

b. Tussentijdse evaluatie kernprestaties

De consumentenorganisaties adviseren de te behalen kernprestaties iedere drie tot vier jaar te evalueren en indien nodig bij te stellen. Met de jaarlijkse verantwoording door NS

en de jaarlijkse instemming door de minister met de te leveren prestaties gebeurt dit op jaarlijkse basis.

Ten aanzien van het klantoordeel was al geregeld in het concept dat voor advies was voorgelegd, dat het klantoordeel gebruikt wordt bij het invullen van de verschillende elementen van de zorgplicht. Naar aanleiding van het advies is in dit verband aan de concessie toegevoegd het klantoordeel schone stations en treinen.

De consumentenorganisaties adviseren om een aantal specifieke voorschriften in de concessie op te nemen ten aanzien van de benchmark die NS moet uitvoeren. Een verplichting in de concessie om te benchmarken met specifieke bedrijven is niet mogelijk, omdat die bedrijven niet verplicht kunnen worden daaraan mee te werken. Daarom stelt de concessie dat NS een benchmark moet uitvoeren met vier vergelijkbare bedrijven, zonder te benoemen welke bedrijven dit precies zouden moeten zijn.

Deze bedrijven zullen aan de medewerking aan een benchmark voorwaarden van vertrouwelijkheid willen verbinden. Er worden immers gegevens uitgewisseld die inzicht bieden in hun bedrijfsvoering. Door voor te schrijven dat de resultaten van de benchmark openbaar moeten zijn, wordt de kans op medewerking door andere bedrijven erg klein. Daarom bepaalt de concessie dat NS alleen aan de minister moet rapporteren over de benchmark.

Voorts zou de benchmark volgens de consumentenorganisaties niet de verantwoordelijkheid moeten zijn van de concessiehouder, maar van de concessieverlener. Ik heb er voor gekozen de benchmark uit te laten voeren door de concessiehouder. Een goede, professionele organisatie dient zijn eigen kwaliteitsborging te organiseren. Bovendien heeft NS de contacten met bedrijven in andere landen, hetgeen benchmarken makkelijker maakt. Dit neemt niet weg dat ik indien daar aanleiding toe is een eigen benchmark kan uitvoeren.

c. Vervoerplan

De consumentenorganisaties bevelen aan in de vervoerconcessie te regelen wat er gebeurt met de onderdelen van het vervoerplan waarmee de Minister niet instemt. Daarin is voorzien in de toelichting op artikel 7: " Als de minister voornemens is niet in te stemmen, krijgt NS de gelegenheid om het plan aan te passen. Denkbaar is een verschil van inzicht over de concreet te nemen prestatie(s) met daarbij de waarden eventueel voorzien van concrete maatregelen. Het zal dan ook duidelijk zijn om welke prestatie(s) er een verschil van inzicht bestaat. Als de minister niet instemt met de invulling van artikel 9 in het nieuwe vervoerplan, dan blijft in zoverre het oude vervoerplan gelden totdat de minister uiteindelijk wel instemt met de invulling van artikel 9 in het nieuwe vervoerplan. Dit volgt uit het vijfde lid van artikel 7. Het toetsingskader van de invulling van de zorgplicht in het vervoerplan wordt onder andere gevormd door wet- en regelgeving, en specifieke voorschriften in de concessie. Tegen een besluit van de minister op grond van artikel 7 kan door NS in bezwaar en beroep worden gegaan (beroep in één instantie, bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven, zie artikel 105, eerste lid, van de wet)."

d. Prijs/kwaliteitverhouding

Bij de totstandkoming van de concessie heb ik afwegingen moeten maken tussen prijs en kwaliteit. Relevant daarbij zijn het door NS te leveren product, zowel in kwantiteit als in

kwaliteit, de tarieven voor de reiziger en de concessieprijs. Daarom vraag ik tot ten minste 2008 geen concessieprijs, om NS in staat te stellen het product voor de reiziger te verbeteren.

De consumentenorganisaties stellen een koppeling voor van de prijs van het treinkaartje aan de kwaliteit van de geleverde diensten, die duidelijk in de methodiek van de concessie tot uitdrukking komt. Als de kwaliteit stijgt, dan mogen de tarieven stijgen en als de kwaliteit daalt, dalen de tarieven. Ik wil daar twee opmerkingen bij maken.

Ten eerste wil ik de reiziger die geen alternatief vervoer heeft voor de trein niet met te grote prijsstijgingen confronteren. Voor de beschermde kaartsoorten mogen daarom alleen de inflatie en de verandering in de gebruiksvergoeding worden doorberekend. NS ook nog de ruimte geven om de tarieven van de beschermde kaartsoorten verder te verhogen bij een kwaliteitsstijging vind ik op dit moment onwenselijk.

NS mag de tarieven volgens de concessie weliswaar verhogen met de inflatie en de verandering van de gebruiksvergoeding, maar deze extra opbrengsten leveren geen extra winst voor NS. De kosten voor NS stijgen immers ook met de inflatie en de Europese Unie schrijft voor dat de aan het gebruik van infrastructuur gerelateerde kosten worden doorberekend aan de vervoerders: de gebruiksvergoeding.

Ten tweede wordt bij de trein de prijs betaald door de reiziger en/of door de belastingbetaler. De spoorsector kan zichzelf immers niet bedruipen en is afhankelijk van subsidie. Dit betekent dat kwaliteit die niet door de reizigers wordt betaald, onvermijdelijk voor rekening komt van de belastingbetaler, dan wel niet tot stand komt. Ik maak daarbij een afweging tussen het belang van de reizigers (de hoogte van de tarieven en de kwaliteit van het vervoer), het belang van NS (het bedrijf moet in staat blijven te investeren in de continuïteit van het vervoer) en de belastingbetalers (de hoogte van de rijksbijdrage aan het spoor).

Ten aanzien van de kwaliteit wordt van NS verlangd dat de prestaties elk jaar verbeteren. Via de zorgplicht in de concessie worden verplichtingen aan NS opgelegd die verder gaan dan de verplichtingen die een vrije ondernemer heeft. De consumentenorganisaties hebben de mogelijkheid om via het vervoerplan invloed uit te oefenen op de verbetering van de kwaliteit.

Samenvattend: NS mag uitsluitend de inflatie en de stijging van de gebruiksvergoeding doorberekenen. Het gaat hierbij om kosten die NS zelf moet maken, niet om (extra) winst. NS moet jaarlijks de prestaties verbeteren.

Tot slot is de eenmalige afspraak die een aantal consumentenorganisaties met NS hebben gemaakt over de relatie tussen tariefstijgingen en punctualiteit in de concessie bekrachtigd.

e. Publiek belang

Beleidsvisie

Het publieke belang zal nader worden gespecificeerd in de Nota Mobiliteit. De consumentenorganisaties vragen zich af waarom de concessie dan op dit moment moet

worden verleend. Waarom wordt niet gewacht met verlening tot het publieke belang is vastgesteld, zodat dit kan worden vastgelegd in de concessies?

De Nota Mobiliteit volgt de besluitvormingsprocedure van een Planologische KernBeslissing. Naar verwachting wordt de PKB-1 dit najaar in procedure gebracht. Daarna volgen nog inspraak, kabinetsbesluit en bekrachtiging door het parlement. Hierop wachten met de concessies heeft als effect dat de spoorwegwetgeving niet in werking kan treden. Om verschillende redenen is gekozen voor spoedige inwerkingtreding van de wetgeving. Ter toelichting het volgende.

De Spoorwegwet en de Concessiewet zijn aanvaard door het parlement. Ze actualiseren en moderniseren bestaande regels, codificeren de bestaande situatie en reeds aanvaarde voornemens en implementeren Europese richtlijnen. Deze wetten moeten om twee redenen zo spoedig mogelijk in werking treden. Ten eerste omdat de Europese Commissie Nederland – evenals 9 andere Europese landen - onlangs formeel in gebreke heeft gesteld voor het niet tijdig implementeren van het eerste spoorpakket (richtlijnen 2001/12, 2001/13 en 2001/14). Deze richtlijnen hadden op 15 maart 2003 geïmplementeerd moeten worden. Voor implementatie van de richtlijnen is het nodig dat de spoorwegwetgeving, inclusief beheerconcessie en lagere regelgeving, in werking treedt. De eerste stap in de ingebrekestellingsprocedure is dat de Commissie Nederland om informatie vraagt over de stand van zaken.

Ten tweede omdat de spoorwetgeving instrumenten bevat die de minister nodig heeft voor de aansturing van de spoorsector. Deze wetten kunnen niet in werking treden als er geen concessies zijn. De beheerconcessie moet worden verleend omdat uitgangspunt van de Spoorwegwet is dat er een beheerder van de infrastructuur is. De vervoerconcessie moet worden verleend omdat er een half jaar na inwerkingtreding van de Concessiewet geen vervoer zonder concessie plaats mag hebben.

Er zijn altijd beleidsontwikkelingen. De concessies zijn toekomstvast doordat ze NS en ProRail een brede verantwoordelijkheid geven in de vorm van een zorgplicht. Ondermeer in deze zorgplicht wordt het publieke belang vastgelegd. De verplichte opstelling van het jaarlijkse beheer- en vervoerplan zorgt voor de benodigde dynamiek om nieuwe ontwikkelingen vorm te geven. Mocht het zo zijn dat de Nota Mobiliteit tot andere inzichten leidt, dan kan dit via de jaarlijkse beheer- en vervoerplannen worden geoperationaliseerd.

Deze concessie bevat niet, zoals de consumentenorganisaties veronderstellen, nieuw prijsbeleid ten aanzien van de tarieven. Met de concessie wordt EU-richtlijn 2001/14 geïmplementeerd.

Reikwijdte definitie

In de concessie wordt als één van de publieke functies van het spoor beschreven dat het aangeboden vervoer bijdraagt aan de bereikbaarheid van met name de grote steden voor het woon-werkverkeer in de spits. De consumentenorganisaties zijn teleurgesteld “over deze voorgestelde reikwijdte van de publieke functie van het openbaar vervoer”. Het spoorvervoer heeft een functie in het totale systeem van openbaar vervoer en speelt een belangrijke rol in de mobiliteitsketen. Het spoor is bij uitstek geschikt om grote aantallen reizigers te vervoeren met relatief weinig ruimtebeslag. Het publieke belang van het spoor zit vooral in de grote stromen tussen de steden. Daar ligt de kracht van het

spoor en daar ligt ook de belangrijkste bijdrage aan de mobiliteit. Daar ligt dan ook mijn prioriteit.

De consumentenorganisaties constateren dat de concessie geen specifieke doelstelling bevat ten aanzien van reizigersgroei en/of het aandeel van de trein in de totale mobiliteit. Reizigersgroei en aandeel trein in de mobiliteit zijn indicatoren, waarop NS een zeer beperkt invloed heeft en die voor de lange termijn onvoorspelbaar zijn. Eerdere ervaringen met het vastleggen van groeidoelstellingen in OC-II bevestigen dit beeld. Daarom is gekozen voor de bepaling dat het vervoeraanbod moet worden afgestemd op de vraag. Daar waar veel reizigers zijn, moeten veel treinen rijden.

f. Reizigersinvloed

Ik deel de constatering niet dat “de overheid terugtreedt en minder wil ingrijpen”, zoals de consumentenorganisaties stellen. In het nieuwe spoorstelsel krijg ik de instrumenten om veel strikter te sturen. NS moet de prestaties leveren uit de vervoerplannen, waarmee ik heb ingestemd. In de concessie worden eisen gesteld aan het proces dat moet leiden naar betere prestaties. NS is verplicht voortdurend alle informatie te geven die ik nodig heb, zich halfjaarlijks te verantwoorden, elk jaar een vervoerplan te maken en elke vier jaar internationaal te benchmarken. De overheid krijgt juist meer bemoeienis met het reilen en zeilen van NS.

De consumentenorganisaties vinden het noodzakelijk dat het vervoerplan jaarlijks aan hen voor advies wordt voorgelegd door de minister. In de Wet en het Besluit personenvervoer 2000 is vastgelegd over welke onderwerpen de vervoerder advies moet vragen van consumentenorganisaties. Dit is breed geformuleerd. Daarnaast is de vervoerconcessie inmiddels aangepast naar aanleiding van het advies van de consumentenorganisaties. NS is verplicht overleg te voeren met de consumentenorganisaties en ProRail voor zij het vervoerplan opstelt. Afwijking van de zienswijzen die de consumentenorganisaties en ProRail dient NS deugdelijk te motiveren in het vervoerplan. Dit overleg is dus in aanvulling op de onderdelen waarover NS reeds wettelijk verplicht is advies te vragen.

Het is een bewuste keuze dat NS overlegt met de consumentenorganisaties, en niet de minister. Het gaat immers primair om de relatie tussen vervoerder en klant. De minister weegt vervolgens de argumenten uit het vervoerplan.

ANWB, Consumentenbond en ROVER hebben een verzoek tot subsidiering van het gezamenlijk onderzoeksprogramma voor 2004 ingediend. De subsidieaanvraag voor het onderzoeksprogramma is niet gehonoreerd. De consumentenorganisaties vragen om een herziening van dat besluit. Er is een zorgvuldige afweging gemaakt, waarbij de wettelijk voorgeschreven procedure is gevolgd. Ik zie geen reden om het eerder genomen besluit te herzien.

g. Toezicht

De consumentenorganisaties adviseren dat een onafhankelijke instantie, zoals de Vervoerkamer van de NMa, toezicht uitoefent op de naleving van de vervoerconcessie. Dit advies wordt niet overgenomen.

Ik verleen de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet en zal worden aangesproken op de naleving daarvan. Daarom is het ook de concessieverlener die verantwoordelijk is voor deze naleving.

Reeds enkele jaren geleden is er door consumentenorganisaties voor gepleit om in de nieuwe inrichting van de spoorsector een plaats in te ruimen voor een vervoersautoriteit of onafhankelijk toezichthouder. Op 18 december 2001 heeft de toenmalige minister daarover aan de Tweede Kamer geschreven dat de oprichting van een onafhankelijke vervoersautoriteit met vergaande bevoegdheden de fundamenten van ons spoorbestel zou raken en grote institutionele bezwaren zou hebben. De belangrijkste daarvan luidt: "Het centrale gemeenschappelijke element dat aan de basis ligt van alle voorstellen voor een toezichthouder op de consumentenbelangen spoor (vervoersautoriteit) is dat partijen een probleem zien in een dubbelrol van de minister van VenW. De redenering van de consumentenorganisaties hierbij is dat de minister van VenW zowel contractpartij/concessieverlener is, als de partij die beoordeelt of de contractpartijen zich wel aan de contractafspraken houden. Deze beide rollen verhouden zich lastig tot elkaar, aldus de consumentenorganisaties. Gegeven deze vermeende dubbelrol zijn de consumentenorganisaties van mening dat een onafhankelijk toezichthouder moet toezien op de naleving van concessievoorwaarden en daarmee op de relatie tussen overheid en vervoerders. Deze toezichthouder ziet dan ook tevens toe op het functioneren van de minister van Verkeer en Waterstaat. Het gaat dus eigenlijk om publieke controle op het handelen van de minister. Die competentie is in ons bestel voorbehouden aan de Tweede Kamer."

Kwaliteitsverbetering via persoonlijke bonussen

De beloning ("bezoldiging") van de NS-directie is de verantwoordelijkheid van de Raad van Commissarissen. Dit is in de statuten vastgelegd, overeenkomstig de regeling in het Burgerlijk Wetboek. De Wet personenvervoer 2000 biedt geen grondslag om daarvan af te wijken in de vervoerconcessie. Het is niet aan een concessieverlener om de arbeidsvoorwaarden van de top van een concessiehouder te bepalen, zoals ROVER voorstelt.

Overigens bestaat het gevraagde verband tussen beloning en prestatie bij NS al. De Raad van Commissarissen heeft de beloningen van de bestuurders van NS voor een deel vast en voor een deel variabel vastgesteld. Het variabele deel is maximaal 30% van het vaste deel en is gerelateerd aan vooraf overeengekomen te leveren prestaties. NS kent geen beloning die recht geeft op opties of aandelen. De prestatiecriteria die voor de variabele beloning gelden, zijn afgeleid van het concernplan van NS. De prestatiecriteria die voor alle bestuurders gelden, zijn de hoogte van het bedrijfsresultaat en de mate van verlaging van het ziekteverzuim. Andere prestatiecriteria verschillen per bestuurder, naar gelang hun specifieke taken binnen de directie. Ze betreffen de verbetering van de dienstverlening op de vijf klantgerichte hoofddoelstellingen van NS, de verbetering van de organisatorische processen zoals het inlopen van de onderhoudsachterstand van het materieel, de afronding van de eerste fase van Electronic Ticketing, de verbetering van de financiële rapportage en de verbetering van de interne en externe relaties.

II. Advies over de te leveren prestaties

1. Dienstverlening aan de klant: zorgplicht en prestaties

Alvorens in te gaan op dit gedeelte van het advies van de consumentenorganisaties wil ik de systematiek van de vervoerconcessie toelichten. In artikel 6 wordt de zorgplicht geïntroduceerd en wordt deze uitgesplitst in 6 elementen. Artikel 8.c schrijft voor dat NS de zorgplicht uitwerkt in het vervoerplan. In artikel 9 (prestaties) wordt nader omschreven hoe NS de zorgplicht-elementen moet uitwerken. De prestaties moeten jaarlijks verbeteren. Indien de verbetering naar het oordeel van NS niet haalbaar is, motiveert zij dit deugdelijk in het vervoerplan. Artikel 28 noemt een aantal concrete prestatie-indicatoren die in de ingroefase in het vervoerplan moeten worden opgenomen. Voor alle zorgplicht-elementen is een relatie gelegd met het klantoordeel. Ten opzichte van de adviesversie is het klantoordeel schone treinen en stations toegevoegd.

De consumentenorganisaties adviseren om een mix samen te stellen van alle zorgplicht-elementen. Aan elk element zou een gewicht moeten worden toegekend. Aan de gewogen totaalprestatie op de zorgplichtelementen wordt het klantoordeel gekoppeld zodat tot een totaalbeoordeling van de prestaties kan worden gekomen, zo luidt het advies.

Zoals hierboven beschreven worden voor elk zorgplichtelement te leveren prestaties vastgelegd, onder andere in termen van klantoordelen. In de concessie is niet daarnaast ook een prestatie-eis over een mix van alle zorgplichtelementen opgenomen. De consumentenorganisaties werken het voorstel voor de weging per element van de zorgplicht en de beoordeling van de totaalprestatie in hun advies nog niet uit. Ik kan daar dan ook nog geen oordeel over vellen. Ik ga er vanuit dat de door de consumentenorganisaties voorgestane weging wordt betrokken bij het overleg over het vervoerplan, dat NS verplicht is te voeren met de consumentenorganisaties volgens de concessie. Daarin zou naar voren kunnen komen welke onderdelen van de zorgplicht voor de reiziger op dat moment het zwaarste weegt. Ik stel mij voor dat deze weging ook in de tijd kan wijzigen. Punctualiteit is de afgelopen jaren een zeer belangrijk aandachtspunt geweest. Wanneer de punctualiteit op een aanvaardbaar niveau is, zouden de consumentenorganisaties meer nadruk kunnen leggen op de andere aspecten van de zorgplicht. NS is verplicht de zienswijze van de consumentenorganisaties weer te geven in het vervoerplan en voorzover het vervoerplan afwijkt van de zienswijze een deugdelijke motivering te geven (artikel 8.a).

Bij de beoordeling van de prestaties die NS voorstelt in het vervoerplan, weeg ik de belangen van de reiziger, de continuïteit van de bedrijfsvoering en de mate waarin overheidsinvesteringen noodzakelijk zijn.

a. Waarborging publiek belang en bijdrage aan bereikbaarheid grote steden in de spits.

De consumentenorganisaties stellen voor om het minimumaandeel van NS in de totale mobiliteit in een bepaald gebied als prestatie-eis vast te leggen. Hiervoor ben ik daar al op ingegaan. Ik heb er voor gekozen om een koppeling te leggen tussen het vervoeraanbod van NS en de vervoervraag van de reiziger, omdat aandeel van de trein in de totale mobiliteit een indicator is, waarop NS een zeer beperkt invloed heeft.

b. Op tijd rijden

Ik onderschrijf de mening van de consumentenorganisaties dat niet uitsluitend moet worden gestuurd op punctualiteit, maar op alle elementen van de zorgplicht.

De consumentenorganisaties vragen een definitie van “een gerealiseerde aansluiting”. In de toelichting op artikel 28 van de concessie wordt gedefinieerd wanneer een aansluiting is gerealiseerd.

De uitwerking van de door de consumentenorganisaties genoemde wachttijdregeling ligt op de as vervoerder – beheerder en is dus een zaak tussen ProRail en NS. Hier moet de afweging worden gemaakt tussen het halen van een aansluiting van reizigers die in de vertraagde trein zitten en de vertraging die andere reizigers oplopen als gevolg van het wachten op die vertraagde trein.

c. Zitplaatskans

Ook de consumentenorganisaties realiseren zich blijkens hun advies dat zitplaatskans een kwaliteitskenmerk is dat niet eenvoudig in concrete en praktisch werkbare termen te vertalen is. Enerzijds moeten we waken voor een maatstaf die zo algemeen is dat hij nauwelijks betekenis heeft. Anderzijds is het vanwege het wisselende aanbod van reizigers niet mogelijk om een eis te formuleren met betrekking tot de zitplaatskans van de individuele reiziger. Ook het nauwkeurig monitoren van het aantal reizigers is vooralsnog een probleem, dat echter kan worden opgelost met de chipcard.

In de toelichting bij artikel 28 wordt uitvoerig op ingegaan op de overwegingen bij de zitplaatskans: “Bij de invulling van dit onderdeel zijn twee overwegingen relevant. Ten eerste heeft het spoorvervoer niet alleen een spits- en een dalperiode (tijdperiode op de dag), maar ook een spitsrichting (naar een grote stad). Om individuele reizigers op specifieke trajecten en tijdstippen een zitplaatsgarantie te geven zouden ten behoeve van de spits forse investeringen in materieel moeten worden gedaan, die niet terug verdiend kunnen worden omdat dit materieel slechts een zeer beperkt deel van de dag gebruikt zou worden. Ten tweede is het van belang dat de prestatie van NS op eenvoudige en eenduidige wijze meetbaar is. Voorkomen moet worden dat ingewikkelde en dure meetsystemen moeten worden opgezet.

Vanwege deze redenen is de zitplaatskans gedefinieerd als de verhouding tussen het aantal zitplaatskilometers en het aantal reizigerskilometers in de spits. NS moet in het vervoerplan aangeven welke prestatie daarop wordt geleverd.

Bij bus, tram en metro is het algemeen geaccepteerd dat reizigers moeten staan. Daarom is in de concessie het uitgangspunt genomen dat NS in de spits een vergelijkbare of betere kans op een zitplaats moet bieden aan de reizigers dan de andere openbaarvervoerbedrijven in de spits in de grote steden. Op dit moment zijn die vergelijkbare gegevens nog niet beschikbaar. Naar verwachting is dat wel als de chipkaart is ingevoerd. Daarom kan die norm pas worden geëffectueerd als de gegevens beschikbaar zijn.”

Problemen met de zitplaatscapaciteit doen zich voornamelijk voor in de spits. In de daluren is er meer dan voldoende capaciteit. Het is dan ook niet nodig een eis te formuleren voor de zitplaatskans in de daluren.

d. Reisinformatie

De consumentenorganisaties adviseren om het verstrekken van reisinformatie voorafgaand aan de reis in de zorgplicht op te nemen. In artikel 6 krijgt NS de zorgplicht voor het bieden van een adequaat serviceniveau aan de reiziger op de stations en in de trein. Daaronder wordt verstaan “dat de reiziger adequaat wordt geïnformeerd over de uitvoering van de treindienst”.

Deze zorgplicht is breed van karakter en omvat niet alleen reisinformatie bij ontregelingen van de treindienst. De zorgplicht moet worden uitgewerkt in het vervoerplan (artikel 8.c). Voor de ingroefase zijn zowel prestatie-indicatoren voor informatievoorziening geformuleerd die betrekking hebben op de ontregelingen van de treindienst als het klantoordeel over deze informatieverstrekking. NS moet de zorgplicht uitwerken, en aangeven welke grens- of richtwaarden zij bij de nadere prestatie-indicatoren hanteert.

e. Reinheid

Het advies om ook voor de reinheid concrete prestaties te formuleren, is in de concessie overgenomen.

Perrons en trappen behoren tot de transferruimte. Dit betekent dat de verantwoordelijkheid voor het sneeuw- en ijsvrij houden van deze voorzieningen geen taak is van NS, maar van ProRail.

f. Veiligheid

De fysieke veiligheid wordt voor alle vervoerders geregeld in de Spoorwegwet en de onderliggende regelgeving. Dit is geen onderwerp om in een concessie met een individuele vervoerder te regelen.

Ten aanzien van de sociale veiligheid werken overheden en vervoerders gezamenlijk plannen en maatregelen uit (Aanvalsplan Sociale Veiligheid openbaar Vervoer, Nationaal VeiligheidsHandvest). Het is niet zinvol om dit in de concessie te herhalen.

In de concessie wordt (artikel 6) NS de zorg voor een verantwoorde mate van veiligheid ten behoeve van reizigers en personeel opgedragen. Deze zorgplicht moet in het vervoerplan worden uitgewerkt (artikel 8.c). Als nadere prestatie-indicatoren worden in de ingroefase de onveiligheidsincidenten en het onveiligheidsgevoel gehanteerd.

g. Toegankelijkheid

In het najaar zal de minister een Plan van Aanpak inzake toegankelijkheid presenteren, waarin wordt beschreven via welke stappen volledige toegankelijkheid van het OV over de weg in 2010 en van het OV per trein in 2030 gerealiseerd zal worden. Dit is breder dan het vervoer over het hoofdrailnet. In de toelichting op artikel 10 van de concessie is naar aanleiding van het advies nadrukkelijker opgenomen dat het beleidsstreven om het spoorvervoer uiterlijk in 2030 volledig toegankelijk gemaakt te hebben een belangrijk uitgangspunt is bij dit artikel.

Ten aanzien van de plaats waar de assistentieverlening begint of ophoudt is de concessie aangepast. In de toelichting is aangegeven dat dit per station moet worden bepaald, zodat het zowel voor de reiziger als NS praktisch toepasbaar is.

Assistentieverlening is bestemd voor mensen met een functiebeperking. Daarom moet NS overleg voeren met de CG-Raad. De meeste ouderen zijn niet aangewezen op assistentie. Het ligt daarom niet voor de hand om NS te verplichten ook met het CSO over assistentieverlening te overleggen. De belangen van ouderen met een functiebeperking worden geacht adequaat behartigd te worden door de CG-Raad.

h. Reïssnelheid

De snelheid en de duur van een reis worden vooral bepaald door de dienstregeling in het algemeen en het aantal stops in het bijzonder. Eisen aan de reïssnelheid of –tijd zouden ertoe kunnen leiden dat het niet mogelijk is om nieuwe stations te gaan bedienen.

Via de dienstregeling en de prestatieafspraken over punctualiteit, uitval van treinen, gerealiseerde aansluitingen en klantoordeel heeft de reiziger voldoende zekerheid over zijn reistijd.

2. Dienstverlening aan de klant: bediening stations

2.1. Minimale bediening stations

Het minimum voorzieningenniveau is ingevuld conform de AMvB capaciteitsverdeling. Ik kan NS geen langjarige verplichtingen opleggen die verder strekken dan waarvoor zeker capaciteit beschikbaar is. NS vraagt meer capaciteit aan dan het minimum. Daarvoor gelden dan de spelregels die zijn vastgelegd in de AMvB capaciteitsverdeling.

Juist door de koppeling met de vervoervraag van en naar de grote steden in de spits te leggen (zie onderdeel a. hierboven) is de waarborg ingebouwd dat NS niet zondermeer terug kan gaan naar het minimale bedieningsniveau. Dit moet dan gemotiveerd worden aan de hand van de ontwikkelingen in de vervoervraag. Tevens moet NS in het vervoerplan beschrijven of het vervoeraanbod voldoet aan de vraag.

2.2. Voorwaarden voor verminderen of staken bediening stations

De consumentenorganisaties adviseren om niet uit te gaan van een vast, objectief criterium, maar om sluitingen van stations pas plaats te laten hebben als de minister, na raadpleging van belanghebbenden, hiermee akkoord gaat. Ik vind een objectief criterium juist wel van belang. Zonder dat zal nooit een discussie kunnen worden beslecht over wanneer er voldoende zwaarwegende redenen zijn om de bediening van een station te staken. Als voldaan wordt aan een in de concessie opgenomen voorwaarde, is spoor waarschijnlijk niet meer de meest geëigende OV-modaliteit.

2.3. Reikwijdte/samenloop

De consumentenorganisaties adviseren in de vervoerconcessie een bepaling op te nemen over samenloop.

Op grond van artikel 69d van de Concessiewet krijgt NS de concessie tot 2015 voor het vervoer op het hoofdrailnet. Naast het hoofdrailnet is er regionaal treinvervoer. Het gaat hierbij om treindiensten met een overwegend regionaal karakter die al gedecentraliseerd zijn of waarvan het de bedoeling is dat ze gedecentraliseerd worden. Soms bedienen deze treindiensten stationsrelaties die onder het hoofdrailnet vallen. Er is dan sprake van zogenaamde "samenloop". Er is sprake van samenloop op het hoofdrailnet als een vervoerder op een andere grond dan de hoofdrailnetconcessie vervoerdiensten biedt tussen stations op het hoofdrailnet. Als een andere vervoerder dan NS vervoersdiensten tussen twee stations op het hoofdrailnet blijft of gaat bedienen, zijn hierover afspraken nodig met NS. NS zal immers inkomsten derven op zijn hoofdrailnetdiensten, omdat inbreuk wordt gemaakt op het exclusieve recht.

Op dit moment zijn er regionale vervoerders met concessies (contracten) die openbaar treinvervoerdiensten aanbieden die een samenloop hebben met het hoofdrailnet. Dit

moet uiteraard mogelijk blijven na verlening van deze concessie voor het hoofdrailnet. Daarom hebben wij met NS afgesproken dat NS over de samenloop die nu al bestaat contractuele afspraken maakt met de betrokken vervoerders (zie de toelichting bij artikel 2 van de vervoerconcessie).

Ten aanzien van nog te decentraliseren diensten het volgende. Op het moment dat een besluit wordt genomen over decentralisatie moeten eveneens afspraken met NS zijn vastgelegd, wanneer samenloop aan de orde is. Aangezien de decentralisatie van de huidige contractsectorlijnen maatwerk vraagt is het belangrijk de specifieke situatie te bezien. Natuurlijk kan het niet zo zijn dat wél wordt besloten tot decentralisatie, maar de benodigde afspraken met NS (nog) niet zijn gemaakt.

3. Ketenmobiliteit

3.1. Aansluitingen op stads- en streekvervoer

De consumentenorganisaties adviseren dat de vervoerconcessie een samenwerkingsverplichting zou moeten gaan bevatten die NS ertoe aanzet optimale aansluitingen op regionale en stedelijke vervoerders te realiseren.

Op grond van de concessie moet NS ervoor zorgdragen dat met het aangeboden vervoer het primaire publiek belang van het personenvervoer per trein is gewaarborgd en dienovereenkomstig bijdraagt aan de bereikbaarheid van met name de grote steden voor het woon-werkverkeer in de spits (art. 6). Bovendien moet NS, teneinde een adequate ontwikkeling van het stadsgewestelijk en streekgewestelijk spoorvervoer te bevorderen ten minste éénmaal per jaar overleg voeren met de decentrale overheden per logisch samenhangend vervoerkundig gebied over de wensen van de decentrale overheden en die van NS. De resultaten van dit overleg vinden hun neerslag in de omvang en de kwaliteit van het aangeboden vervoer van NS (art. 26). Deze bepalingen waarborgen dat NS zich voldoende inspant. Meer kan van het bedrijf niet worden verlangd.

Het hoofdrailnet is een samenhangend geheel. Het is voor NS niet mogelijk via de dienstregeling optimale aansluitingen op alle regionale en stedelijke vervoerders te realiseren. Het ligt meer voor de hand dat decentrale overheden en andere vervoerders hun dienstregeling afstemmen op die van NS en op die manier goede aansluitingen creëren.

3.2. Fietsenstallingen

Het artikel in de vervoerconcessie is aangepast. Het bevat een resultaatsverplichting voor NS om uiterlijk in 2010 alle door haar beheerde, bewaakte en beveiligde fietsenstallingen open te stellen voor de reiziger vanaf minstens een kwartier vóór het begin tot minstens een kwartier na het einde van de dienstregeling of de feitelijke aankomst van de laatste trein. NS moet hiertoe een stappenplan maken. De ontwerpconcessie die naar het parlement is gestuurd bevat de bepaling dat de openingstijden niet mogen worden verslechterd ten opzichte van de situatie op 1 januari 2004. Naar aanleiding van de aangenomen motie Gerkens zal de concessie op dit punt nog worden aangepast. Het project OV-fiets is een initiatief van ProRail. ProRail werkt in dit project samen met de Nederlandse Spoorwegen, de Fietsersbond en andere partijen. Ik zie geen reden om ten aanzien van dit particuliere initiatief verplichtingen op te nemen in de concessie.

4. Tarieven

4.1. Prijsstijging

Vanuit het publiek belang geldt voor de beschermde kaartsoorten een maximale tariefstijging van de inflatie en de verandering in de gebruiksvergoeding. Het is aan NS om te bepalen of en in hoeverre men dit doet.

Het is NS in de concessie toegestaan om de inflatie door te berekenen in de tarieven. Daarnaast mag NS de verhoging van de gebruiksvergoeding doorberekenen. Het gaat hierbij om exogene kosten die NS zelf moet maken.

Tegelijkertijd wordt van NS verlangd dat de prestaties elk jaar verbeteren. Die prestatieverbeteringen zullen derhalve uit vergroting van de efficiency moeten worden gerealiseerd. De consumentenorganisaties hebben de mogelijkheid om via het vervoerplan invloed uit te oefenen op de verbetering van de kwaliteit. In het tarievenartikel in de concessie staat uitdrukkelijk dat de minister voor de periode na 1 januari 2008 de tarievenbepaling opnieuw kan vaststellen.

Gebruiksvergoeding

De consumentenorganisaties vragen om een koppeling van de gebruiksvergoeding aan de prestaties van de spoorweginfrastructuur, waardoor NS voor een goed presterende infrastructuur meer gaat betalen en andersom.

EU Richtlijn 2001/14/EG schrijft als hoofdbeginsel voor dat de vervoerders een vergoeding moeten betalen die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst (artikel 7, derde lid). Kortingen mogen worden verleend, maar alleen in specifieke omstandigheden (artikel 9). Het aandeel dat reizigers en verladere betalen voor de kosten van beheer en instandhouding van de infrastructuur bedroeg in 2003:

WERKELIJK GEREALISEERDE BEDRAGEN IN 2003 (in mln. euro's)	
Kosten beheer en instandhouding spoor	873
Bijdrage goederenvervoerders (via gebruiksvergoeding)	4
Bijdrage personenvervoerders (via gebruiksvergoeding)	82

In artikel 62, zevende lid, van de nieuwe Spoorwegwet is bepaald dat de overeengekomen gebruiksvergoeding voldoet aan artikel 11 van de genoemde EU Richtlijn. Artikel 11 van de richtlijn bepaalt dat "heffingsregelingen voor de infrastructuur dienen via een prestatieregeling spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om 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 leiden hebben en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen."

In artikel 62, vijfde lid, van de nieuwe Spoorwegwet is dit uitgewerkt in de vorm dat een aftrek dan wel bijtelling bij de gebruiksvergoeding kan worden overeengekomen in verband met optredende verstoringen en met het oog op verbetering van de prestaties van het spoorwegnet. Zodra de Spoorwegwet in werking treedt, is het verplicht dat er in de toegangsovereenkomst prestatieafspraken zijn tussen vervoerders en ProRail.

In hun advies stellen de consumentenorganisaties dat in de beheerconcessie onvoldoende garanties staan dat ProRail de kwaliteit levert die NS nodig heeft. Dergelijke

afspraken dienen te worden overeengekomen tussen ProRail en alle vervoerders, op grond van artikel 59 van de Spoorwegwet. Dit gebeurt in de toegangsovereenkomst.

Nieuw prijsbeleid

Zoals hierboven reeds opgemerkt bevat deze concessie geen nieuw prijsbeleid. Met de concessie wordt EU-richtlijn 2001/14 geïmplementeerd.

4.2. Beschermde kaartsoorten

Naar aanleiding van het advies van de consumentenorganisaties is in de toelichting op de concessie verduidelijkt dat onder “de tweede klas abonnementen” ook het jeugd-abonnement moet worden verstaan.

De algemene kortingskaart voor de daluren die NS in zijn kaartassortiment heeft, is geen kaartsoort waarvan de tarieven zijn gemaximeerd. Reden hiervoor is dat ik vanuit het publieke belang geen argument zie om NS de verplichting op te leggen om aan reizigers buiten de spits korting te geven. Hetzelfde geldt voor de seniorenkaart, waarmee senioren een soortgelijk kortingspercentage buiten de spits en een aantal vrije-reisdagen krijgen, en voor het fietskaartje. Dit betekent echter niet dat dergelijke vormen van kortingen en aanbiedingen niet mogelijk zijn.

III. Advies en opmerkingen per artikel

Artikel 1: Definities en bijlagen

Het begrip “uitgevallen trein” moet in relatie worden gezien tot de dienstregeling en de (structurele) afwijkingen van de dienstregeling.

- De dienstregeling. NS stelt de dienstregeling één keer per jaar vast. De dienstregeling dient ten minste te voldoen aan de minimale bediening van de stations (artikel 14).
- Structurele wijzigingen van de dienstregeling. De structurele afwijkingen van de dienstregeling moeten eveneens voldoen aan artikel 14.
- Niet-structurele wijzigingen van de dienstregeling. Dagelijks wordt er om diverse redenen niet gereden conform de geplande dienstregeling. De spoorsector werkt met een zogenaamd dagplan. Dagplannen zijn afwijkingen van de dienstregeling en worden maximaal 36 uur voorafgaand aan de uitvoering opgesteld. Dit zijn geen structurele afwijkingen van de dienstregeling die nopen tot een wijziging van de bestaande dienstregeling; artikel 14 is hier niet van toepassing.
- Naast de dienstregeling en (structurele) afwijkingen van de dienstregeling zijn er “uitgevallen treinen”. Er is sprake van een uitgevallen trein indien deze trein door een onvoorziene oorzaak niet rijdt terwijl de planning voor de betreffende dag daar wel in voorzag. Dit wordt in de toelichting op artikel 28 gedefinieerd.

Een trein die “een langere periode niet rijdt door crisissituaties zoals personeels- of materieelgebrek” kan dus ofwel vallen onder de definitie van uitgevallen trein indien hij wél is opgenomen in het dagplan maar toch niet rijdt, ofwel onder het begrip “structurele afwijking van de dienstregeling” indien de trein langere tijd niet rijdt. In dat laatste geval moet worden voldaan aan de minimale bediening uit artikel 14.

Artikel 2: Inwerkingtreding, beëindiging en reikwijdte concessie

Het artikel over de minimale bediening van stations geldt voor alle stations op het hoofdrailnet die vermeld zijn in bijlagen A en B van de concessie. De tekst van de concessie is aangepast om dit duidelijker naar voren te brengen.

Artikel 5: Rechtspersonen ten behoeve van de uitvoering van de concessie

De tekst van de concessie is aangepast: er staat nu dat het gaat om het personenvervoer op het hoofdrailnet.

Artikel 7: Totstandkoming vervoerplan

Enerzijds is het belangrijk dat het vervoerplan op een zodanig moment wordt ingediend dat er voldoende tijd is voor eventuele aanpassingen. Anderzijds moet de cyclus van het vervoerplan niet leiden tot onnodige verstarring doordat er niet snel kan worden ingespeeld op actuele ontwikkelingen.

Het is noodzakelijk dat het vervoerplan wordt ingediend op een zodanige termijn vóór de datum dat het zou moeten ingaan dat de minister nog de gelegenheid heeft om er een oordeel over te vormen. Op het moment dat NS het vervoerplan indient, moet er al overleg zijn geweest met de consumentenorganisaties. Dit onderdeel is aangepast naar aanleiding van het advies van de consumentenorganisaties.

Het principe is dat ik NS houdt aan de prestaties uit het vervoerplan. Als NS in de loop van het jaar op basis van actuele cijfers en inzichten tot de conclusie komt dat er een betere aanpak mogelijk is dan die in het vervoerplan is beschreven, dan kan zij uiteraard in overleg treden met mij. Conform artikel 13 kan de dienstregeling tussentijds worden aangepast.

Artikel 8: Prestaties inzake kwantiteit en kwaliteit van het aangeboden vervoer en het vervoerplan (dit is thans artikel 9)

In artikel 28 worden maar liefst 7 concrete prestatie-indicatoren gekoppeld aan de serviceverlening.

Er zijn geen Europese normen ten aanzien van toegankelijkheid waaraan Nederland zich dient te houden. Wel is door een groot aantal Europese deskundigen het rapport COST-335 opgesteld. Dit rapport bevat naast goede voorbeelden een aantal aanbevelingen die in Europa realiseerbaar zijn. Het rapport COST-335 is vertaald naar de Nederlandse situatie in het rapport "Toegankelijke treinen, bruikbaar voor iedereen". Dit rapport is tot stand gekomen in overleg met alle betrokken organisaties, waaronder ook de CG-Raad en de CSO.

Artikel 10: Dienstregeling (dit is thans artikel 13)

In dit lid staat dat de reiziger op "adequate" wijze wordt geïnformeerd. Dit is een ruim begrip. Onder "adequaat" wordt ook "tijdig" verstaan.

Artikel 11: Minimale bediening van stations (dit is thans artikel 14)

De bepaling over de verplaatsing van stations is een voortzetting van de situatie zoals die geldt onder OC-II.

Volgens artikel 2 gaan nieuwe stations die met instemming van de minister worden gebouwd tot de reikwijdte van de concessie behoren. Dit betekent dat artikel 14 over het minimum bedieningsniveau ook voor deze stations gaat gelden. Bediening volgens dit

artikel is dus gegarandeerd. Extra bediening – boven het minimumniveau - zal altijd afhankelijk zijn van de vervoervraag en de beschikbare capaciteit.

Artikel 12: Reisinformatie over andere vervoerders (dit is thans artikel 15)

De consumentenorganisaties raden af om de term “marktconforme vergoeding” te gebruiken. Inmiddels wordt in de concessie de term “redelijke vergoeding” gebruikt.

Artikel 13: Tarieven (dit is thans artikel 16 en 17)

De afspraken tussen de consumentenorganisaties en NS over tariefsstijging in relatie tot punctualiteitsverbetering worden in de concessie bekrachtigd.

Ten aanzien van de toevoeging “tijdig” en “adequaat” is de concessie aangepast. In artikel 16, zesde lid wordt inmiddels een termijn genoemd. Ook het woord adequaat is in het artikel opgenomen.

Artikel 14: Modellen van vervoerbewijzen en vervoervoorwaarden (dit is thans artikel 18)

Ik vind het niet verstandig om de precieze inhoud van de compensatieregeling voor 10 jaar vast te leggen. In artikel 18 staat inderdaad de formulering “een redelijke compensatieregeling”. In de toelichting wordt duidelijk gesteld dat de huidige regeling een voorbeeld is van een redelijke regeling

Artikel 15: Kaartintegratie en verkrijgbaarheid vervoerbewijzen (dit is thans artikel 19)

Het uitgangspunt is dat het mogelijk moet blijven om op elk treinstation in Nederland een kaartje te kopen naar elk ander Nederlands treinstation. Het is echter niet redelijk de plicht om dit te realiseren volledig bij NS neer te leggen. Er is bereidheid tot samenwerking nodig bij beide betrokken vervoerders. Het is niet mogelijk om via de vervoerconcessie verplichtingen op te leggen aan andere vervoerders.

Naar aanleiding van het advies van de consumentenorganisaties is de toelichting bij de concessie aangepast. In de toelichting op artikel 19 staat nu dat waar kaartintegratie bestaat per 1 januari 2004, NS de inspanningsverplichting heeft om deze te handhaven. Expliciet wordt vermeld dat het hierbij tevens gaat om de gebieden waarin het in Overgangscontract II benoemde Nationaal Tariefsysteem (NTS) geldig is op de trein.

Conform artikel 19, vijfde lid van de concessie treden NS en de concessieverlener bij de introductie van het de chipkaart in overleg over het te volgen implementatietraject in relatie tot de inspanningsverplichtingen, bedoeld in het eerste, tweede en vierde lid van dit artikel. Als de chipkaart in een regio wordt ingevoerd, is er sprake van en alternatief voor het strippenkaart-systeem. Aan de toelichting is met betrekking tot deze situatie het volgende toegevoegd.

“Het is niet de bedoeling de huidige situatie in stand te houden zodra het elektronische vervoerbewijs een goed alternatief biedt voor de reiziger. Het is echter wel belangrijk dat de overstap van de huidige situatie naar het elektronische vervoerbewijs op een - voor de reiziger - goede wijze plaatsvindt. Vandaar dat in lid 5 wordt geregeld dat de inspanningsverplichtingen in het eerste, tweede en vierde lid niet automatisch komen te vervallen bij introductie van het elektronische vervoerbewijs, maar dat NS een implementatietraject vormgeeft waarover zij met de concessieverlener in overleg treedt.

Hierbij wordt gestreefd naar een zo kort mogelijke periode waarin meerdere kaartsystemen naast elkaar bestaan.”

De consumentenorganisaties adviseren om NS in lid 2 te verplichten rekening te houden met groepen voor wie verkoop via automaten een belemmering vormen, zoals ouderen en gehandicapten. De wijze waarop NS zijn product verkoopt maakt onderdeel uit van de bedrijfsvoering. Daarover worden geen voorschriften opgenomen in de concessie.

De consumentenorganisaties adviseren de verplichting tot tariefsintegratie op te leggen voor het binnenlands vervoer op het gehele spoorwagennet. Een verplichting tot tariefintegratie zou in strijd zijn met de Wp2000 (incl. de Concessiewet). Deze wet verbiedt het verrichten van openbaar vervoer zonder daartoe verleende concessie (artikel 19, eerste lid). Artikel 20 bepaalt welke overheden bevoegd zijn tot het verlenen van concessies. Artikel 32 schrijft voor dat aan een concessie in ieder geval voorschriften worden verbonden ten aanzien van de tarieven. En artikel 32a bepaalt dat een concessie tevens voorschriften moet bevatten tot regeling van de integratie van vervoerbewijzen in het openbaar vervoer. Dit alles betekent dat er kaartintegratie moet zijn, maar dat concessieverleners de bevoegdheid hebben om in hun concessiegebieden de tarieven te bepalen. De Wp2000 biedt het Rijk geen mogelijkheid om andere concessieverleners te verplichten tot tariefintegratie en het is ook niet passend om via de vervoerconcessie NS eenzijdig te verplichten tariefintegratie tot stand te brengen.

Artikel 16: Elektronisch vervoerbewijs (dit is thans artikel 20)

Als concessieverlener vind ik het te ver gaan om NS via de concessie te verplichten de combinatie van allerlei (commerciële) diensten te bevorderen; dit is aan marktpartijen zelf.

De chipkaart is in eerste instantie bedoeld als vervanging van de huidige kaartsystemen voor bus, tram, metro en trein. Ik vind het van belang om zo spoedig mogelijk de chipkaart in te voeren. Daarna kan NS in overleg met de consumentenorganisaties worden bezien wat er nog meer wenselijk en mogelijk is.

Artikel 17: Informatie aan Concessieverlener (dit is thans artikel 21)

Zoals eerder gezegd is het aan de minister om toezicht te houden op de naleving van de concessie. Die rol vergt andere informatie dan de rol van de consumentenorganisaties. De consumentenorganisaties overleggen jaarlijks met NS over het vervoerplan en zullen vanzelfsprekend (op basis van artikel 24) voldoende informatie krijgen om dit op een goede manier te kunnen doen.

Artikel 18: Financiële verantwoording (dit is thans artikel 22)

Hier geldt hetzelfde als bij artikel 17. Daar komt nog bij dat het bij artikel 18 gaat om bedrijfsvertrouwelijke gegevens.

Artikel 23: Overleg met decentrale overheden (dit is thans artikel 26)

De consumentenorganisaties vinden het gewenst dat zij worden betrokken in het overleg van NS met de decentrale overheden. De consumentenorganisaties hebben een eigenstandige positie. Ze hebben adviesrecht over diverse onderwerpen die in de Wet personenvervoer 2000 en het bijbehorende besluit zijn genoemd. Bovendien voeren ze in het Locov regelmatig overleg met NS en ambtenaren van het ministerie van VenW. Elke

concessieverlenende overheid en concessiehoudende vervoerder is wettelijk verplicht met consumentenorganisaties te overleggen en hun advies te vragen. Daarmee is de inbreng van de consumentenorganisaties afdoende gewaarborgd.

Artikel 27: Managementaanbesteding en artikel 28: Beëindiging (dit is thans artikel 31 en 32)

Met de onderhavige concessie kunnen NS louter verplichtingen opgelegd worden die zij gedurende de concessieperiode uit moet voeren. Artikel 31 lid 3 verplicht NS om *gedurende de concessieperiode* tot zodanige investeringen in productiemiddelen te doen dat de continuïteit van het vervoer op het hoofdrailnet is gewaarborgd, ook na het verstrijken van de concessieperiode. Artikel 32 verplicht NS om zich tot het einde van de concessieperiode als een goed ondernemer te gedragen.

Bijlage A: lijst met te bedienen stations

Naar aanleiding van het advies van de consumentenorganisaties is de concessie aangepast.

Het KB Hoofdrailnet beschrijft welke vervoerdiensten tot het hoofdrailnet behoren. De concessie bevat een lijst met te bedienen stations. Enkele stations zijn, omdat er sprake is van een bijzondere situatie, niet in deze lijst opgenomen. Dit betekent dat deze stations wel tot het hoofdrailnet behoren, maar dat de concessievoorschriften met betrekking tot het minimum voorzieningenniveau er niet van toepassing zijn. Het gaat om de volgende stations:

- Stadion Feyenoord: wordt slechts incidenteel bediend; de voorschriften van minimale bediening gelden niet voor Feyenoord
- Stadion Heerenveen: wordt slechts incidenteel bediend; de voorschriften van minimale bediening gelden niet voor Heerenveen
- Eijsden: wordt slechts enkele malen per dag bediend door een internationale treindienst; de voorschriften van minimale bediening gelden niet voor Eijsden
- Houten-Castellum: wordt vooralsnog bediend door een tram en die kan juridisch niet tot het hoofdrailnet behoren; wanneer er een trein gaat rijden, wordt dit station toegevoegd aan de concessie.

Bijlage B: Lijst met “grote” stations

De lijst met “grote” stations is ontleend aan de AMvB Capaciteitsverdeling. Hierin worden minimale niveaus van capaciteit voor personen- en goederenvervoer vastgelegd. Voor grote stations is de minimale capaciteit voor het personenvervoer per uur in iedere richting 2 paden in de spits en 2 paden daarbuiten.

Ik acht het terecht dat de concessie niet verder gaat dan de AMvB. Het kan niet zo zijn dat ik een verplichting tot minimale bediening aan NS opleg, die NS niet kan realiseren omdat er mogelijk geen capaciteit beschikbaar is. Wanneer de vervoerstromen zodanig zouden wijzigen dat aanpassing van het minimum voorzieningenniveau gewenst wordt geacht, is de geëigende weg dat eerst de AMvB wordt aangepast en dan de concessie.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen