

Vergaderjaar 2004–2005

29 984

Spoor: vervoer- en beheersplan

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 januari 2005

Het verheugt mij u te kunnen meedelen dat op 1 januari 2005 de Spoorwegwet en de Concessiewet personenvervoer per trein en de bijbehorende onderliggende regelgeving in werking zijn getreden. Deze wetten zijn het juridisch kader voor de concessieverlening aan de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur (ProRail) en de vervoerder op het hoofdrailnet (NS).

1. Verlening van de beheer- en vervoerconcessie

U heeft zich op 21 december 2004 in meerderheid achter de verlening van de vervoer- en beheerconcessie per 1 januari 2005 geschaard. Daarbij heb ik toegezegd dat de concessies kunnen worden gewijzigd indien de ontwerpen van het beheer- en vervoerplan voor het eerste jaar (de plannen voor 2005) uw Kamer daartoe aanleiding geven. Zowel de beheerconcessie als de vervoerconcessie bevatten bepalingen die dit mogelijk maken (respectievelijk art. 29 lid 2 en 33). Volledigheidshalve heb ik de beide concessies bijgevoegd.

In lijn met het bovenstaande heb ik op 1 januari 2005 op grond van de Spoorwegwet de beheerconcessie aan ProRail verleend en ProRail heeft deze concessie aanvaard.

De Wet personenvervoer 2000 zoals gewijzigd door de Concessiewet kent een formele procedure voor verlening van de vervoerconcessie. Ik heb NS eind december 2004 op de hoogte gesteld van mijn voornemen deze concessie te verlenen. De NS-directie heeft de concessie op 3 januari 2005 inhoudelijk aanvaard, maar een procedureel voorbehoud gemaakt. Het voorbehoud betreft de goedkeuring van de Raad van Commissarissen en afronding van het wettelijk vereiste medezeggenschapstraject met de ondernemingsraad. Conform artikel 29a van de Wet kan het besluit tot verlening van de concessie pas worden genomen als NS de concessie zonder voorbehoud aanvaardt.

2. Het beheer- en vervoerplan

Zoals aangegeven in mijn brief van 21 december 2004 (kamerstuk 27 482/27 216, nr. 114) zal ik niet eerder instemmen met de prestaties in het beheer- en vervoerplan 2005, dan vier weken nadat deze aan u zijn overgelegd. Bijgevoegd treft u eenmalig het beheer- en vervoerplan waarmee ik voornemens ben in te stemmen.¹

Ik ga ervan uit dat ik na vier weken kan instemmen met het beheer- en vervoerplan en de inhoud van de concessies vast staat. Om dit proces te faciliteren, ben ik bereid om u in een technische briefing nader te informeren over het beheer- en vervoerplan 2005.

In het vervolg van deze brief zal ik in algemene zin stilstaan bij de beoordeling van het beheer- en vervoerplan. Vervolgens zal ik stilstaan bij de wijze waarop is omgegaan met de op 21 december 2004 aangenomen moties en de door mij gedane toezeggingen.

3. Algemene beoordeling beheer- en vervoerplan

De jaarlijkse plannen zijn op de volgende wijze beoordeeld. Ten eerste is bezien of de plannen voldoen aan de voorschriften uit de concessies. Ten tweede is bezien of instemming kan worden verleend op de onderdelen die de instemming van de minister behoeven. Hierbij gaat het met name om de in de plannen beschreven prestaties op de prestatie-indicatoren. Conform de concessie wordt in de plannen aangegeven welke onderdelen van het plan mijn instemming behoeven.

De concessies schrijven voor dat NS en ProRail ofwel grenswaarden aangeven op de nadere prestatie-indicatoren ofwel richtwaarden. Tevens bepalen de concessies dat de grens- en richtwaarden in beginsel zodanig worden gekozen dat de prestaties verbeteren ten opzichte van de geldende grens- of richtwaarden. Het jaar 2005 is het eerste jaar waarin gewerkt wordt met de systematiek van concessies en jaarlijkse plannen. Er zijn derhalve nog geen «geldende grens- of richtwaarden». Bij de beoordeling van de hoogte van de richtwaarden en grenswaarden voor 2005 is gekeken naar de realisatiecijfers in 2004. De concessies bepalen dat indien verbetering van de prestaties niet haalbaar is, het plan een deugdelijke motivering moet bevatten.

Indien in de plannen richtwaarden zijn opgenomen voor prestatie-indicatoren, dan is getoetst of er maatregelen beschreven zijn die naar verwachting bijdragen aan het behalen van die richtwaarde, zodat op de uitvoering van die maatregelen kan worden toegezien.

4. Toezeggingen en aangenomen moties

In mijn brief van 21 december 2004 (kenmerk DGP/SPO/u.04,04657) heb ik verschillende toezeggingen gedaan die geleid hebben tot wijzigingen in de concessie:

- de kans dat de reiziger in de trein een conducteur treft is als nadere prestatie-indicator opgenomen in artikel 9 lid 4 van de vervoerconcessie; daarmee is vastgelegd dat NS deze indicator ook hanteert in de fase waarin op output wordt gestuurd;
- ten aanzien van het realiseren van een punctualiteit conform mijn begroting, is in de beide concessies bepaald dat NS en ProRail onderling afspraken maken over ieders maatregelen die tezamen gericht zijn op het bereiken van ten minste het in de rijksbegroting vermelde niveau van punctualiteit en dat die maatregelen uitgevoerd worden (artikel 26 lid 3 vervoerconcessie en artikel 20 lid 4 beheerconcessie);
- de evaluatie van de beide concessies is aangepast; in 2008 worden

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

beide concessies tezamen met de wetgeving geëvalueerd (artikel 29 lid 2 vervoerconcessie en artikel 24 lid 3 beheerconcessie).

Op 21 december 2004 zijn drie moties aangenomen:

- motie 27 482/109 vraagt om de positie van de decentrale overheden in een drietal artikelen van de vervoerconcessie te wijzigen; de artikelen 7 lid 1, 12 lid 3 en 13 lid 3 zijn daartoe aangepast;
- motie 27 482/110 vraagt om zo spoedig mogelijk een systeem van prestatiebeloning met het management van NS af te spreken; aangezien de motie in relatie staat tot het staatsdeelnemingenbeleid welke onder de verantwoordelijkheid van de minister van Financiën valt en aangezien de overdracht van het aandeelhouderschap naar de minister van Financiën is afgesproken, heb ik de minister van Financiën gevraagd om de behandeling van deze motie over te nemen;
- motie 27 482/111 vraagt om de lijn Alkmaar-Den Helder principieel en de (inter)regionale verbindingen met Duitsland en België illustratief op te nemen in het hoofdrailnet; de uitvoering van deze motie houd ik aan tot het moment dat ik duidelijkheid heb over de decentralisatie van de treindienst Alkmaar-Den Helder. Alsdan bezie ik aanpassing van het hoofdrailnet. De provincie Noord-Holland heeft mij eind januari 2005 laten weten wat haar standpunt is en hier zal ik op korte termijn inhoudelijk op reageren. De internationale (inter)regionale treindiensten zal ik illustratief opnemen in het kaartbeeld dat behoort bij het Besluit hoofdrailnet (Stb. 2004, 742), zonder dat het gevolgen heeft voor de reikwijdte van de concessie voor het hoofdrailnet aan NS. Om praktische redenen doe ik dat op het moment dat er duidelijkheid is over opname van Alkmaar-Den Helder; dan is er één moment van wijziging van het Besluit hoofdrailnet.

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