

Vergaderjaar 2004–2005

**27 482**

**Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet)**

**27 216**

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

**Nr. 112**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 december 2004

Hierbij ga ik in op een aantal toezeggingen en hetgeen ik gezegd heb tijdens het algemeen overleg op 16 december 2004.

**Nieuw dienstregelingsontwerp**

Tijdens het debat zijn diverse vragen gesteld rondom de nieuwe dienstregeling die beoogd is voor 2007. Dit in verband met de openstelling voor regulier gebruik van de Betuwelijn, de Hogesnelheidslijn, en de viersporigheid tussen Amsterdam en Utrecht. Daarnaast wordt door de sector binnen het samenwerkingsverband «Samen Sporen» gewerkt aan een verbetering en vereenvoudiging van het dienstregelingsmodel.

Op dit moment worden door de sector ten behoeve van de nieuwe dienstregeling diverse varianten onderzocht. Randvoorwaarden daarbij zijn onder andere de klantattractiviteit, maakbaarheid en bijstuurbaarheid van de dienstregeling. In mijn beoordeling zal ik de wijziging van de dienstregeling toetsen aan deze randvoorwaarden. De wensen van de Kamer ten aanzien van de beperking van het aantal overstappen zal ik hierbij betrekken. Ik zal u tijdig over de uitgangspunten van de dienstregelingswijziging informeren.

De minimale bedieningsnorm van de concessie komt overeen met die van Overgangscontract-II. In de concessie is toegevoegd dat NS verplicht is te zorgen voor de bereikbaarheid van de grote steden, de economische kerngebieden en alle landsdelen. NS moet in het vervoerplan aangeven of het vervoeraanbod voldoet aan de vervoersvraag en of het vervoeraanbod wijzigt ten opzichte van het voorgaande jaar. NS moet dus afwijkingen in het vervoerplan motiveren, waarmee ik moet instemmen. Zonder de dienstregeling voor de lange termijn vast te leggen hanteer ik de bediening van 2004 als uitgangspunt voor mijn beoordeling van de bediening van 2005. Zonder enige vorm van flexibiliteit zullen immers

grote veranderingen in vervoervraag nooit leiden tot verandering in vervoeraanbod.

### **Station Purmerend-Weidevenne**

De aanleg van het station Purmerend-Weidevenne is een initiatief van de decentrale overheid, het ROA, als onderdeel van de oplossing voor een regionaal/lokaal vervoersprobleem. In 2003 heb ik een beschikking voor de bouw afgegeven aan ROA, in het kader van het subsidieregime regionale/lokale infrastructuur. Aan de beschikking is de ontbindende voorwaarde verbonden, dat ROA zorgt voor een bedieningsgarantie door NS. Mocht ROA er met NS niet uitkomen, dan zal ik mij inzetten voor een passende oplossing.

### **Sociale Veiligheid en trefkans conducteur**

NS en ProRail dienen op basis van de concessies de sociale veiligheid te waarborgen op stations en in de trein. Dit geldt zowel voor de situatie zoals die nu is als voor de situatie nadat beheerste toegang is ingevoerd. De Kamer heeft mij verzocht om de prestatie-indicator «trefkans conducteur» na 2007 te handhaven. Ik zal dit in de concessie opnemen. Dit betekent overigens niet dat per definitie op elke trein altijd een conducteur aanwezig moet zijn, maar dit geeft wel de mogelijkheid om – conform uw wens op dit punt – nadrukkelijker te kunnen toetsen en te meten dat NS zorgt voor voldoende menselijk toezicht.

In het kader van het begrotingsoverleg en de algemene overleggen over de concessies heb ik u toegezegd te onderzoeken hoe het menselijk toezicht in de praktijk zal worden geregeld, in de situatie na invoering van beheerste toegang en de chipkaart. Ik zal met NS en ProRail hierover in overleg treden.

### **Vervoerplan en beheerplan**

NS en ProRail stellen jaarlijks respectievelijk het vervoer- en beheerplan op. Het vervoer- en beheerplan kan ik u niet toezenden, omdat ik nog niet ingestemd heb met deze plannen. De procedure is dat eerst de concessies worden vastgelegd en vervolgens het vervoer- en beheerplan worden opgesteld. Vooruitlopend op de nieuwe wetgeving zijn NS en ProRail dit jaar reeds begonnen met het opstellen van hun plannen, maar deze zijn nog niet geheel in overeenstemming met de te verlenen concessie als gevolg van mijn gesprekken met uw Kamer. Nu wachten met instemming op de concessies is derhalve ongewenst.

Daarnaast is er sprake van tijdsdruk. Ten eerste is de Europese Commissie recentelijk een gerechtelijk procedure gestart in verband met het niet op tijd implementeren van Europese Richtlijnen. Ten tweede leidt verlening anders dan per de aanvang van het beschikkingsjaar tot overgangsproblemen (onder andere verantwoording beschikkingsaanvraag).

Het instemmen met de prestaties in deze plannen is een ministeriële bevoegdheid.

Ik wil u toezeggen dat u het vervoer- en beheerplan, na completering als gevolg van de laatste wijziging van de concessies, direct na mijn instemming toegestuurd krijgt en indien gewenst te begeleiden met een technische briefing. In het kader van de jaarlijkse begrotingsbehandeling kunnen de plannen desgewenst inhoudelijk door u aan de orde worden gesteld, alsmede deze procedure worden geëvalueerd.

## **Punctualiteit**

Tijdens het debat is uitvoerig stilgestaan bij de afrekenbaarheid van NS ten aanzien van de punctualiteit. Prorail en NS hebben verklaard dat gegeven de begroting een punctualiteit van 87%–89% in 2007 met gezamenlijke inspanning haalbaar is. Prorail en NS houd ik hiervoor beide in gezamenlijkheid verantwoordelijk. In de concessie zal worden opgenomen dat NS en ProRail in de periode tot 2008 verantwoordelijk zijn voor het maken van afspraken over gezamenlijke maatregelen, die leiden tot een punctualiteit conform mijn begroting, te weten minimaal 87% in 2007. Tot aan 1 januari 2008 zie ik er derhalve op toe dat elk van de partijen (Prorail én NS) de overeengekomen maatregelen uitvoeren. Na 1 januari 2008 – wanneer beide bedrijven het professionaliseringstraject hebben afgerond – ga ik ervan uit dat de onderlinge afhankelijkheden die de punctualiteit bepalen zodanig scherp in beeld zijn gebracht dat partijen daar onderling afrekenbare afspraken over maken. Ik ben dan in staat om zowel Prorail als NS ook afzonderlijk concreet af te rekenen op hun bijdrage aan punctualiteit.

Voor wat betreft de hoogte van de door NS te hanteren grens- en richtwaarden hanteer ik bij mijn instemming op deze prestatie tenminste 87% voor 2007 als ondergrens van de indicatieve waarden 87%–89% die zijn opgenomen in mijn begroting 2005 (pag 106). Binnen het kader van de begrotingscyclus leg ik hierover immers verantwoording af aan de Kamer. Ik zal dit als zodanig verduidelijken in de toelichting bij de vervoerconcessie.

## **Evaluatie van de beide concessies en de mogelijkheid tot aanpassing**

In beide concessies zal ik bij het artikel over evaluaties opnemen dat de uitkomsten van de evaluaties kunnen leiden tot aanpassing van de concessies en dat NS en ProRail bij acceptatie van de concessies verplicht zijn om hier aan mee te werken. Uiteraard kan dit niet een eenzijdig dictaat zijn. Artikel 29a van de WP 2000 bepaalt namelijk dat een besluit tot verlening of wijziging van de vervoerconcessie pas kan worden genomen na aanvaarding door de concessiehouder.

Voor wat betreft het tijdstip van de evaluatie is door diverse partijen aangegeven dat een grondige evaluatie in 2008 wenselijk wordt geacht. Het lijkt het meest logisch om wet en concessie in samenhang gelijktijdig te evalueren. Dat pleit ervoor om de termijn van 2006 voor de wets-evaluatie, die nu in de Spoorwegwet staat (artikel 126), en de termijn van 2007 voor de evaluatie van de concessie, beide te bepalen op een moment waarbij met wetten en concessies voldoende ervaring is opgedaan. Ik onderschrijf de wens van de Kamer om een grondige evaluatie uit te voeren naar zowel de concessies als de wetgeving en daarvoor het jaar 2008 te hanteren. De concessies worden hierop aangepast.

## **Verplichting toegankelijkheid per 2030 in de Wet Gelijke Behandeling**

Op verzoek van de Tweede Kamer heb ik de toegankelijkheidsverplichtingen in beide concessies aangescherpt. NS en ProRail zijn beide verplicht om een gezamenlijk financieel dekkend stappenplan op te stellen om de trein in 2030 voor een ieder toegankelijk te laten zijn en dit plan uit te voeren. De verplichting tot uitvoering heeft betrekking op de onderdelen van het plan tijdens de looptijd van de concessie. In het plan zal

concreet uitgewerkt moeten worden welke stappen gezet moeten worden tot 2015 en globaler welke stappen gezet moeten worden tussen 2015 en 2030.

Tijdens het debat is gevraagd of het niet mogelijk is om de toegankelijkheidsbepaling per 2030 in de Wet Gelijke Behandeling op te nemen. Ik zal hierover in overleg treden met de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

In mijn brief over toegankelijkheid heb ik toegezegd de consequenties van de inwerkingtreding van de Wet Gelijke Behandeling nog in kaart te brengen. Hiervan zal ik de Tweede Kamer in 2005 schriftelijk informeren. In dit kader zal ik ook het resultaat van het overleg met staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport meenemen.

### **Prestatieregeling gebruiksvergoeding**

Tijdens het debat zijn er diverse vragen gesteld over de prestatieregeling tussen beheerder en vervoerders in relatie tot de gebruiksvergoeding.

ProRail en vervoerders zijn wettelijk verplicht om deze prestatieregeling uit te werken. De via de nieuwe Spoorwegwet geïmplementeerde richtlijn-bepaling stelt namelijk dat de gebruiksvergoeding een prestatieregeling dient te bevatten die vervoerder en beheerder ertoe aanzetten om verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestaties 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 (Artikel 11 richtlijn 2001/14/EG). ProRail en vervoerders dienen hierover overeenkomstig de wet afspraken te maken in de toegangsovereenkomst.

Aangezien het uitwerken van een prestatieregeling reeds een wettelijke verplichting is, heb ik er voor gekozen om vooralsnog hiervoor geen Algemene Maatregel van Bestuur voor op te stellen, om de sector in de gelegenheid te stellen zelf goede voorstellen te doen en af te spreken. De vervoerkamer Nma ziet hier op toe. Indien de beheerder en vervoerders onvoldoende invulling geven aan deze prestatieregeling zal ik alsnog, middels een Algemene Maatregel van Bestuur, nadere eisen stellen aan zo'n regeling. Dit zal ik doen na overleg met de NMa Vervoerkamer.

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