

**Rapport over Beheerconcessie, Vervoerconcessie  
en KB Hoofdrailnet** 13 mei 2004

Datum behandeling Ovw: 28 april 2004  
Kenmerk: OVW-2004-378

**Aanleiding**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de OVW verzocht advies uit te brengen over de concepten van de Beheerconcessie (BC), Vervoerconcessie (VC) en het KB Hoofdrailnet (KB HRN)<sup>1</sup>. Verder heeft het ministerie verzocht een aantal andere gerechtigden en betrokkenen uit te nodigen voor overleg en advisering (zie deelnemerslijst in bijlage 2)<sup>2</sup>. In dit advies worden onder "OVW" zowel OPV, OGV als deze overige gerechtigden verstaan.

De consumentenorganisaties ANWB, Consumentenbond, ROVER en Fietsersbond zullen adviseren over de VC via het Landelijk Overlegorgaan Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV). Prorail heeft aangegeven dat het (conform de wet) separaat zal adviseren over de VC, en bij de OVW behandeling op 28 april 2004 aanwezig was om vragen te beantwoorden over de BC. NS onthoudt zich van advies over de VC en het KB HRN, omdat het overleg hierover tussen NS en V&W nog niet is afgerond. IPO zal haar standpunt over de spoorconcessies en het KB HRN behalve in de OVW, ook in bestuurlijk overleg met de V&W bewindslieden naar voren brengen.

**Advies****KB Hoofdrailnet**

De OVW stemmen in met het concept van het KB Hoofdrailnet.

**Beheerconcessie en Vervoerconcessie**

De OVW stemmen in met de concepten van de Beheerconcessie (BC) en Vervoerconcessie (VC). De OVW zijn daarbij van mening dat inzage in het beheerplan en het vervoerplan (afgezien van de uitsnede die hiervan aan de deelnemers ter beschikking was gesteld) een betere beoordeling van de inhoud en werking van beide concessies mogelijk zou hebben gemaakt.

De concessies vormen in beginsel een goed instrumentarium om invulling te geven aan de nieuwe verhoudingen in de gewijzigde institutionele situatie. Het systeem zal bijdragen aan het maken van de juiste afwegingen door NS en Prorail in de exploitatie van het spoor. Een positieve prikkel gaat uit van de jaarlijkse instemming door de Minister van V&W met beheerplan respectievelijk het vervoerplan; deze kan leiden tot het stapsgewijs verbeteren van

<sup>1</sup> zie brieven DGP/SPO/U.04.01360 en DGP/SPO/U.04.01361.

<sup>2</sup> zie brief DGP/SPO/U.04.01360.

de prestaties van de Nederlandse spoorsector en tot een verdere professionalisering van de beheerder (Prorail) en de belangrijkste vervoerder (NS).

Niettemin zijn de OVW van mening dat de concessies op een aantal punten nog onvoldoende uitgewerkt zijn. De belangrijkste kanttekeningen zijn:

- het gewenste ambitieniveau en de gewenste basiskwaliteit zouden in de vorm van (meer) operationele grens- en richtwaarden in de concessies zelf moeten worden vastgelegd, als “punt op de horizon” voor de sector en als basis voor de jaarlijkse beoordeling van beheerplan en vervoerplan. De “zorgplicht” – die moet worden uitgewerkt in beheerplan en vervoerplan – vormt immers een cruciaal onderdeel van het systeem.
- het overleg met belanghebbenden is naar de mening van de OVW op een aantal punten nog niet voldoende (helder) geregeld. Zo wensen de medeoverheden, die zelf op regionaal niveau als concessieverleners optreden, een zwaardere invulling van hun rol in het overleg met Prorail en NS.

De onderstaande toelichting geeft (nadere) uitwerking aan een aantal specifieke opmerkingen en kanttekeningen op hoofdlijnen. In bijlage 1 bij dit rapport staan artikelsgewijs meer gedetailleerde opmerkingen weergegeven.

## **Toelichting**

### **KB Hoofdrailnet (KB HRN)**

De deelnemers hebben over het KB HRN geen nadere inhoudelijke opmerkingen gemaakt. Het lijkt wel noodzakelijk de begrippen “hoofdrailnet” (een concessie verleend aan NS) en “hoofdspoorwegen” (spoorweginfrastructuur die door Prorail beheerd wordt) duidelijker naar betrokkenen te communiceren. Deze terminologie blijkt regelmatig voor verwarring te zorgen en bevordert een heldere communicatie over de spoorregelgeving niet.

### **Beheerconcessie (BC)**



*Zorgplicht en basiskwaliteit*

Er dient een “basiskwaliteit” voor het spoor gedefinieerd te worden door V&W, als basis voor de beoordeling van de prestaties van Prorail (art. 6). Naar de mening van een aantal organisaties (NS, Railion) moeten de kernprestaties in de beheerconcessie voldoende operationeel en meetbaar gedefinieerd worden (vergelijkbaar met die in de vervoerconcessie). NS voegt hieraan toe dat de prestaties van Prorail kwantificeerbaar moeten zijn. Dit mede gelet op de gewenste symmetrie tussen de BC en VC. De kwantificering zelf zal vervolgens tussen de beheerder en de vervoerder moeten worden overeengekomen in de toegangsovereenkomst.

*Beheerplan*

De materiële voorschriften waaraan Prorail moet voldoen zullen in het beheerplan worden opgenomen. In het beheerplan kan Prorail haar prestaties in de ingroefase voorzien van richtwaarden. Naar de mening van NS kan dit een onevenwichtigheid creëren in de verhouding tot de vervoerplan, waarin NS grenswaarden voor haar prestaties heeft opgenomen. NS is voor haar prestatie afhankelijk van de prestaties van Prorail en wil daarom instemmingbevoegdheid bij het vaststellen van het beheerplan.

Goederenvervoerders wijzen erop dat zonder inzicht in het beheerplan onduidelijk is welke prijs-kwaliteit verhouding geboden gaat worden, en wat de goederenvervoerder precies krijgt voor welke prijs. Eveneens is niet duidelijk of de te hanteren beprijzingsmethodiek een eerlijke concurrentiepositie oplevert ten opzichte van andere modaliteiten.

ROVER is van mening dat op basis van het ter beschikking gestelde gedeeltelijke concept-Beheerplan geconcludeerd zou kunnen worden dat het specificeren van een concrete prestatietarget met betrekking tot het reduceren van het aantal infrastoringen vooralsnog achterwege blijft. Dit lijkt ROVER onaanvaardbaar. De Treindienst Aantastende Onregelmatigheid (TAO) is een onbevredigende maatstaf, en ROVER is dan ook positief over het uitgangspunt voor een verbeterde prestatie-indicator waarin ook de hersteltijd en de intensiteit van het verstoorde treinverkeer een rol spelen. Het uitwerken van deze verbeterde prestatie-indicator, dat veel tijd neemt, mag echter geen reden zijn om intussen de sturing op de momenteel beschikbare prestatie-indicator nu los te laten.

*Benchmarks*

Om vast te stellen of Prorail de vereiste prestaties heeft geleverd, moet exacter aangegeven worden welke prestatie-indicatoren door middel van een benchmark beoordeeld moeten worden. De benchmarks zijn nu nog te vaag omschreven of algemeen van aard. Verder zou in de keuze voor benchmark-landen Zwitserland een betere keuze zijn dan Japan, omdat de spoorweginfrastructuur in dit eerste land qua structuur, gebruik en financiering beter vergelijkbaar is met Nederland.

ROVER acht benchmarking een verantwoordelijkheid van de concessieverlener en niet van de concessiehouder. Bij benchmarking zou bovendien niet alleen moeten worden vergeleken tussen landen als geheel, maar ook tussen gebieden met vergelijkbare verkeersintensiteiten. De resultaten van de benchmarks dienen openbaar te zijn.

*Afstemming rijk en decentrale overheden*

Er dient regelmatig (institutioneel) overleg plaats te vinden tussen de beheerder (Prorail) en de decentrale overheden. Dit gezien het feit dat de decentrale overheden als concessieverlener ook belanghebbende zijn bij (een goed functionerende) spoorinfrastructuur. Het gewenste overleg moet vastgelegd worden in de BC, omdat het twijfelachtig is of de Awb hiertoe voldoende mogelijkheden biedt.

De decentrale overheden zullen in concrete praktijkvoorbeelden bij het ministerie aangeven waar knelpunten liggen ten aanzien van de beheerconcessie, zodat het ministerie kan nagaan of en waar bijstelling nodig is. V&W zou overigens duidelijker moeten maken waar het (centrale) aanspreekpunt bij het ministerie is voor met name de decentrale overheden (art. 4.1); dit is nu niet eenduidig geregeld.

*Transfervoorzieningen*

Er moeten duidelijker afspraken komen tussen Prorail en NS Vastgoed/Stations over de verantwoordelijkheden rondom transferpunten op stations. De Fietsersbond is van mening dat fietsenstallingen in de beheerconcessie onder transfervoorzieningen gebracht zouden moeten worden; deze zouden hiermee ook onder de zorgplicht voor reinheid en veiligheid van deze voorzieningen vallen. ROVER vindt dat de BC moet voorschrijven welke toegankelijkheidseisen van toepassing zijn en op welk moment de transfervoorzieningen daaraan volledig dienen te voldoen.

*Positie werknemers bij beëindiging beheerconcessie*

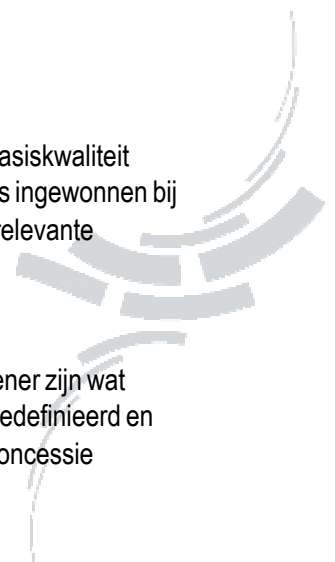
Voor FNV Bondgenoten is het onduidelijk wat de rechtspositionele gevolgen zijn voor werknemers bij beëindiging of intrekking van de beheerconcessie. Bij de VC is in geval van beëindiging een goede regeling getroffen, terwijl bij de BC in zo'n geval op het Burgerlijk Wetboek terug gevallen zou worden. FNV Bondgenoten vindt dit een onacceptabele zaak en wil hierover nader overleg voeren met het ministerie, zo mogelijk bij de komende evaluatie van de Wet Personenvervoer 2000 (en de toekomstige evaluatie van de Spoorwegwet) .

**Vervoerconcessie (VC)***Vervoerplan*

Het ministerie zal bij het opstellen van het vervoerplan goed op de gewenste basiskwaliteit moeten (blijven) letten. Hierover moet gecommuniceerd worden met, en advies ingewonnen bij onder andere de medeoverheden, zodat bij de vereiste instemming van V&W relevante informatie kan worden.

*Zorgplicht*

Zichtbaar zou gemaakt moeten worden wat de ambities van de concessieverlener zijn wat betreft vervoersomvang en kwaliteitsniveau. Het publieke belang is te weinig gedefinieerd en de borging hiervan is te onzeker. Dit is gezien de lange periode waarvoor de concessie



verleend wordt onwenselijk. Bovendien bieden de nu geformuleerde waarden (veel) te weinig houvast voor een “bodemniveau” van de kernprestaties.

#### *Medezeggenschap decentrale overheden*

De decentrale overheden (IPO, SKVV) zijn van mening dat artikel 23 te vrijblijvend is over de aard en inhoud van het overleg met NS. Bij de vaststelling van de NS- dienstregeling willen de decentrale overheden inspraak hebben, zodat er sprake kan zijn van een goede aansluiting op de door hen uitgegeven concessies. Verder is nader overleg gewenst over de plicht van NS om reisinformatie van andere vervoerders bekend te maken, en wat een “marktconforme” vergoeding hiervoor is. Omgekeerd bestaat dezelfde vraag over plicht en vergoedingsniveau voor het bekendmaken van NS informatie door andere vervoerders. Daarnaast moet de wijze waarop kaartintegratie met NS geregeld is voorwerp van overleg vormen.

#### *Ketenvervoer*

V&W zou moeten stimuleren dat de aansluitingen in de keten goed door de betrokken partijen afgestemd worden, en kan hier indien nodig een bemiddelende rol in spelen. De intermodale informatie-uitwisseling (in de keten met bus, tram, metro etc) moet hiertoe bevorderd worden. NS zou behalve de in artikel 12 VC genoemde informatie van andere treinvervoerders ook desgevraagd informatie over aangrenzend stads- en streekvervoer beschikbaar moeten stellen, waarvoor zij een marktconforme vergoeding aan deze vervoerders kan vragen.

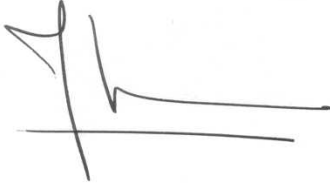
#### *Acceptatie Nationale Vervoerbewijs (NVB) door NS in stedelijke gebieden*

Naar de mening van VNG, BOV, en VOC dient NS in stedelijke gebieden het NVB te blijven accepteren als vervoersbewijs tot de komst van de Chipkaart (art. 15 Vervoerconcessie). Het NVB wordt noch in de concessie noch in de toelichting genoemd, terwijl het naar het oordeel van voornoemde deelnemers zeer wenselijk is dat de bestaande kaartintegratie blijft bestaan. Artikel 15 van de VC is naar de mening van deze deelnemers hierover niet eenduidig. V&W heeft tijdens de bijeenkomst van 28 april gezegd dat NS momenteel geen verplichting heeft het NVB te accepteren, maar dit “vrijwillig” doet op grond van een inspanningsverplichting die in het Overgangscontract is vastgelegd.

#### Tot slot

De OVW willen graag betrokken blijven bij de verdere ontwikkeling, evaluatie en wijzigingen van de spoorwetgeving en zullen graag adviseren over vorm en inhoud hiervan.





drs. J. Laan  
voorzitter



## Bijlage 1 - Artikelsgewijs commentaar en opmerkingen

(onderstaand is de inbreng van de deelnemers onbewerkt weergegeven; het OVW secretariaat heeft het commentaar zo veel mogelijk per artikel ingedeeld)

### Algemene toelichting op KB Hoofdrailnet, Beheer- en Vervoerconcessie

In de toelichting bij de concessies zou duidelijker aangegeven moeten worden welke EU Richtlijnen gewijzigd zijn en naar welke Richtlijn(en) precies verwezen wordt. Nu is de verwijzing soms verwarrend.

*Railion/Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (i.o.):*

1. Algemeen:
  - a. Extra uitleg over het begrip: "hoofdrailnet", "hoofdspoorwegen" en "hoofdspoorweginfrastructuur".
  - b. Op welke van de drie begrippen slaat deze toelichting?
  - c. In de titel alsmede in de tekst van deze toelichting duidelijk aangeven naar welk van de drie interpretaties wordt verwezen.
  
2. De spoorsector in beweging
  - a. eerste bullit: eerste zin aanpassen: . . . *commercieel reizigers en goederen.deel . . .*
  - b. vierde bullit: laatste zin aanpassen: *Het betreft vier Europese Richtlijnen, gedateerd 15 maart 2003, gericht op de liberalisatie van de spoorsector.*
  
3. Visie op de spoorsector

Zie m.n. de tweede alinea van "visie op de spoorsector". Hier ontbreekt de duidelijke complementariteit tussen ProRail en alle vervoerders. De tekst suggereert nu ten onrechte dat NS en ProRail zaken geheel onderling kunnen regelen. Dit kan en mag nooit zonder inachtneming van belangen van andere vervoerders!

  - a. De 2<sup>e</sup> alinea zou moeten luiden:  
"In deze structuur zijn ProRail, NS *en andere vervoerders* gelijkwaardig, *complementair* en afhankelijk van elkaar. Optimale exploitatie van het spoor is hun gemeenschappelijke taak. *ProRail regelt* met vervoerders, binnen de door de overheid gestelde regels, wanneer en hoe de infrastructuur gebruikt wordt. Het einddoel is dat ze *met respect voor elkaar's rollen en verantwoordelijkheden* in nauw overleg zorgen voor veilig en betrouwbaar vervoer, goed onderhouden spoorlijnen, betrouwbare en doelmatige verkeersleiding en een effectieve verdeling van de capaciteit."
  - b. De 3<sup>e</sup> alinea, het tweede punt aanpassen:  
"De reiziger, *de verlader*, en de belastingbetaler krijgen waar voor hun geld;"
  
4. Zekerstelling van het publieke belang

- a. 1<sup>e</sup> alinea, eerste zin moet luiden:  
"De kerntaak van het spoor is het massavervoer van reizigers tussen de grote steden *en goederen van/naar de havens en/of industrieën.*"
  - b. 3<sup>e</sup> alinea, eerste zin moet luiden:  
"De minister stelt onder andere in de concessie het publieke *en economische* belang zeker."
  - c. 3<sup>e</sup> alinea, laatste zin moet luiden:  
"Alleen samen kunnen de vervoerders en ProRail de maatschappij een goed product leveren. (Reizigers weglaten, is al onderdeel van de maatschappij.)"
  - d. 4<sup>e</sup> alinea, tweede zin moet luiden:  
"Omdat de taken van *de vervoerders* en ProRail verschillen, verschilt ook de invulling van de zorgplicht van de *betrokken* bedrijven."
  - e. 5<sup>e</sup> (laatste) alinea, laatste zin moet luiden:  
"Tot slot moet ProRail ervoor zorgen dat de stations, *havens en industriële centra* toegankelijk en veilig zijn."
5. Hoe krijgen de reiziger, *de verladere* en de belastingbetaler waar voor hun geld?
- a. De titel moet als bovenstaand luiden.
  - b. 4<sup>e</sup> alinea, 4<sup>e</sup> aandachtspunt, eerste zin moet aan het einde luiden:  
". . . . zorgplicht die aan ProRail en *de vervoerders* is opgelegd."
  - c. 4<sup>e</sup> alinea, laatste zin moet luiden,  
". . . .erop gericht dat ProRail *en de vervoerders* samen een goed product voor de reizigers en de *verladere* tot stand brengen."

## **KB Hoofdrailnet**

### *ROVER*

1. Aan het Hoofdrailnet worden vier treindiensten rond Amsterdam en Utrecht toegevoegd. Reden hiervoor is dat deze diensten "in aanzienlijke mate [beschikken] over samenloop en samenhang met de overige hoofdrailnetdiensten rond de stadsgewesten". ROVER vindt dit een verstandige maatregel. Precies dezelfde overwegingen zijn van toepassing op een aantal andere treindiensten rond de stadsgewesten, die echter niet aan het Hoofdrailnet worden toegevoegd. Met name valt daarbij te denken aan de trajecten Alkmaar – Den Helder en Haarlem – Uitgeest. Aan beide trajecten liggen stations die gezamenlijk een aanzienlijke forensenstroom naar Amsterdam opleveren. Behoud van de directe verbinding Amsterdam – Den Helder is daarnaast van belang voor de bereikbaarheid van Texel. Over het traject Haarlem – Uitgeest wordt, naast de stadsgewestelijke dienst naar Amsterdam, tevens een sneltreindienst gevoerd die Noord-Holland met Leiden en Den Haag verbindt; het handhaven van deze verbinding wordt bemoeilijkt, zo niet onmogelijk gemaakt indien delen ervan in verschillende concessies worden ondergebracht.

Het doorknippen van druk gebruikte treinverbindingen brengt niet alleen ernstig kwaliteitsverlies voor de betrokken reizigers met zich mee, het legt ook een zwaarder beslag op de capaciteit van de infrastructuur en de transferfunctie van de overstapstations.



**Rapport**    **blad 9 van 21**

Dit leidt ofwel tot bijkomende kosten, ofwel tot verder kwaliteitsverlies voor de reizigers. Om deze redenen ligt het voor de hand om ook de bovengenoemde trajecten aan het Hoofdrailnet toe te voegen. Marktwerking is immers geen doel, maar een middel.

2. Medegebruik van het Hoofdrailnet door treindiensten uit de contractsector vindt tevens plaats op een aantal andere trajecten. Dit medegebruik dient in de betrokken Vervoerconcessies, waaronder die voor het Hoofdrailnet, te worden geregeld. Zie ook ons advies met betrekking tot de Vervoerconcessie Hoofdrailnet.
3. Het Besluit Hoofdrailnet vertoont enkele inconsistenties met de lijst van te bedienen stations die als bijlage A deel uitmaakt van de Vervoerconcessie Hoofdrailnet.
  - Volgens de kaart in bijlage 1 bij het Besluit maakt het traject Maastricht – Eijsden deel uit van het Hoofdrailnet, terwijl Eijsden niet voorkomt in de lijst van te bedienen stations. Eijsden wordt sinds een aantal jaren bediend door de treindienst Maastricht – Luik (uurdienst), die wordt uitgevoerd door de NMBS. Voortzetting van deze situatie ligt voor de hand, omdat het traject ten zuiden van Maastricht Randwyck is geëlektrificeerd met de Belgische bovenleidingsspanning, zodat hier niet zonder meer Nederlands elektrisch materieel kan worden ingezet. Indien het traject tot Eijsden deel uitmaakt van het Hoofdrailnet, zal aan de Vervoerconcessie Hoofdrailnet een bepaling moeten worden toegevoegd die uitvoering van de dienst door de NMBS mogelijk maakt.
  - In de lijst met stations in bijlage A van de Vervoerconcessie ontbreekt het station Houten Castellum. Uit het Besluit is echter niet af te leiden dat de huidige treindienst Houten – Houten Castellum (tijdelijk uitgevoerd met een tram) buiten het Hoofdrailnet valt. Aangezien Houten Castellum bediend zal worden door Randstadspoor en ook de overige stadsgewestelijke treindiensten rond Utrecht aan het Hoofdrailnet zijn toegevoegd, is niet goed in te zien waarom deze dienst als enige hierbuiten zou moeten vallen.
4. In Overgangscontract II was expliciet aangegeven dat de binnenlandse treindienst Amsterdam – Roosendaal, deel uitmakend van de grensoverschrijdende treindienst Amsterdam – Brussel (Benelux), wel onder het Hoofdrailnet valt. Deze bepaling ontbreekt in het Besluit Hoofdrailnet. Zij dient daar echter wel aan te worden toegevoegd, omdat het Hoofdrailnet in het Besluit wordt gedefinieerd als een verzameling “binnenlandse openbaar vervoerdiensten”. In de Nota van Toelichting wordt niet over een statusverandering van deze treindienst gerept.
5. De verbindingen Zwolle – Almelo (- Enschede) en Nijmegen – Venlo – Roermond vormen in het nationale spoorwegnet waardevolle schakels die in de toekomst ook gebruikt zouden kunnen worden voor treindiensten over langere afstand. Om deze ontwikkeling niet in de weg te staan, zouden zij aan het Hoofdrailnet moeten worden toegevoegd.
6. Voorkomen moet worden dat de huidige uitwerking van het Hoofdrailnet, en de daaraan verbonden omschrijving van concessiekavels, belemmerend werkt op latere

ontwikkelingen van het openbaar vervoer in het belang van de reizigers of in het publieke belang. Hoewel het Besluit als grondslag voor de huidige uitwerking verwijst naar de kabinetsnota 'De derde eeuw spoor', is de in die nota aangegeven uitwerking in de vijf jaar die sindsdien zijn verstreken op tal van punten gewijzigd als gevolg van discussies, voortschrijdend inzicht en nieuwe ontwikkelingen. De actuele toevoeging van de vier stadsgewestelijke treindiensten is zeker niet de enige wijziging geweest in deze periode.

V&W voert sinds enige maanden overleg met de decentrale overheden over de nog niet gedecentraliseerde treindiensten in de contractsector. Eén van de mogelijke uitkomsten van dit overleg is dat een contractsector-treindienst alsnog aan het Hoofdrailnet wordt toegevoegd. ROVER vindt het belangrijk dat deze afweging zorgvuldig plaatsvindt; de kwaliteit hiervan mag niet worden beïnvloed door tijdsdruk. ROVER pleit er daarom voor om bij de evaluatie van de Vervoerconcessie Hoofdrailnet, die wellicht zal leiden tot aanpassingen van de concessie, ook de uitwerking van het Hoofdrailnet opnieuw te beoordelen.

## Beheerconcessie

### Algemeen

*Railion/Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (i.o.):*

Algemeen merken wij twee dingen op; de Concessie is te globaal van karakter en er wordt niet veel vermeld over het goederenvervoer, wat wij betreuren.

### Artikel 1

*Fietsersbond:*

Advies om bij artikel 1, lid d de fietsenstalling toe te voegen. De fietsenstalling vormt nu ook onderdeel van de transferruimte van het station en is daarmee (om met de woorden van directie Spoor te spreken) onderdeel van de spoorinfrastructuur. Er is geen enkele logische reden om dit specifieke stationsonderdeel uit te sluiten. De wet laat hiervoor voldoende ruimte.

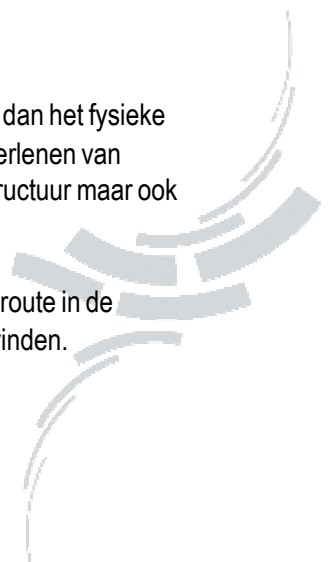
### Artikel 2

*Railion/Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (i.o.):*

Extra uitleg is nodig over de begrippen: "hoofdrailnet", "hoofdspoorwegen" en "hoofdspoorweginfrastructuur". Gemist wordt dat beheer duidelijk meer omvat dan het fysieke onderhoud van de "hardware" alleen: ook het regelen van het verkeer en het verlenen van capaciteit horen hierbij. Daarbij moet het niet alleen gaan over de Hoofdrailinfrastructuur maar ook over het verkeer van en naar de haarvaten van het railgoederensysteem.

Voordat een besluit wordt genomen over het wel/niet opnemen van de Betuweroute in de reikwijdte van deze Concessie dient eerst overleg met gerechtigden plaats te vinden.

### Artikelen 3, 5, 6 Beheerplan en kernprestaties



## ANWB

### Sturingsmechanisme beheerconcessie

De ANWB is van mening dat de opbouw van de beheerconcessie met een daaronder liggend beheerplan een te vrijblijvend karakter heeft. In artikel 6 worden de kernprestaties van Prorail omschreven, waarbij Prorail in het beheerplan moet aangeven hoe de kernprestaties nader geoperationaliseerd zijn en wat de streef- of richtwaarden zijn. De minister moet uiteindelijk instemmen met het beheerplan. Met deze methodiek kan Prorail voor een zeer groot deel zelf bepalen welke eisen het bedrijf krijgt opgelegd. De ANWB vraagt zich af in hoeverre het ministerie van Verkeer en Waterstaat in staat is om te beoordelen of Prorail de lat voor zichzelf niet te laag heeft gelegd, zeker aangezien Prorail veel meer kennis in huis heeft dan het ministerie. De ANWB adviseert dat niet Prorail in het beheerplan aangeeft welke prestaties geleverd gaan worden, maar dat de minister jaarlijks aangeeft aan welke eisen Prorail het daarop volgende jaar moet voldoen, waarna Prorail in het beheerplan uitwerkt hoe zij dit gaat realiseren. Tevens adviseert de ANWB om de operationalisering van de prestatie-indicatoren niet aan Prorail alleen over te laten, maar op zijn minst om in de beheerconcessie op te nemen dat Prorail dit gezamenlijk met het ministerie van Verkeer en Waterstaat en eventueel de vervoerders uitwerkt.

### Basiskwaliteit van de infrastructuur

In artikel 6 van de beheerconcessie worden de kernprestaties omschreven. Los van het sturingsvraagstuk is de ANWB van mening dat in de beheerconcessie moet worden vastgelegd wat de basiskwaliteit van de infrastructuur is. Op dit moment ontbreekt het aan een goede omschrijving van de basiskwaliteit in termen van beschikbaarheid en betrouwbaarheid. De discussie hierover dient ook te worden losgekoppeld van het beschikbare budget via de Rijksbegroting. Er zijn meerdere redenen waarom de ANWB adviseert om de basiskwaliteit van de infrastructuur vast te leggen. Ten eerste wordt er eindelijk een kwaliteitsniveau vastgesteld voor de infrastructuur. Dit niveau zal, indien zou blijken dat dit niveau thans niet gehaald wordt, kunnen dienen als punt waarnaar de spoorsector dient toe te groeien. Ten tweede biedt een basiskwaliteit voor vervoerders en daarmee ook voor de treinreizigers een houvast. Een niveau waar men op zijn minst op kan rekenen, of zou moeten kunnen rekenen. Tot slot biedt een gedefinieerde basiskwaliteit een goede basis om een prestatieregeling voor de gebruiksvergoeding op te baseren.

De ANWB adviseert om in de beheerconcessie wat de basiskwaliteit voor de spoorinfrastructuur vast te leggen in termen van beschikbaarheid en betrouwbaarheid. De ANWB geeft in overweging om deze uit te drukken in treinpaden. Indien Prorail treinpaden niet levert in verband met werkzaamheden aan de spoorbaan, dan heeft dit effect op de beschikbaarheid. Wanneer een treinpad niet kan worden gereden, of niet in de geplande tijdligging, dan heeft dit effect op de punctualiteit.

Het is van belang dat de basiskwaliteit los wordt gekoppeld van de Rijksbegroting. Het is namelijk theoretisch mogelijk dat er via de Rijksbegroting er niet genoeg middelen voor Prorail beschikbaar zijn om de basiskwaliteit te halen. Bijkomend voordeel is dat de basiskwaliteit niet afhankelijk wordt gemaakt van de hoeveelheid geld uit het Infrastructuurfonds.

Gebruiksvergoeding

Prorail dient de directe kosten die verband houden met treinverkeer over de spoorinfrastructuur op de spoorvervoerders te verhalen middels de gebruiksvergoeding. Dit volgt uit EU richtlijn 2001/14/EG en de Spoorwegwet. De ANWB heeft echter geen enkel zicht op de opbouw van deze kosten en welke kosten nu wel en niet behoren tot wat in de EU richtlijn wordt beoogd. De ANWB adviseert om dit in de toelichting op de beheerconcessie uiteen te zetten.

Daarnaast wordt in de toelichting op de vervoerconcessie een tabel gepresenteerd waarin de verwachte stijging van de gebruiksvergoeding (alleen voor NS) is weergegeven. Hierbij is er een jaarlijkse groei van €15 miljoen bij een gelijkblijvend aantal door NS gereden treinkilometers. Dit is een stijging van 56% in drie jaar tijd. De ANWB adviseert om deze stijging te onderbouwen, aangezien het onwaarschijnlijk is dat de kosten van Prorail zo sterk stijgen. Indien het kabinet besluit om de gebruiksvergoeding inderdaad te verhogen, bepleit een geleidelijkere stijging dan nu is voorzien.

In een voetnoot bij de toelichting op de beheerconcessie wordt aangegeven dat er een prestatieregeling voor de gebruiksvergoeding moet komen die de beheerder en vervoerders ertoe aanzet om zo min mogelijk verstoringen te veroorzaken en de prestaties van de infrastructuur te verbeteren. De ANWB constateert dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat een dergelijke regeling overlaat aan Prorail en vervoerders. In geen van de concessies wordt een prestatieregeling opgelegd. De ANWB interpreteert de EU richtlijn zodanig dat een prestatieregeling verplicht is, maar met de huidige concessies kan de spoorsector besluiten om geen prestatieregeling af te spreken. De vraag is hoe de minister van Verkeer en Waterstaat kan bewerkstelligen dat alsnog aan EU richtlijn 2001/14/EG wordt voldaan. De ANWB adviseert dat in de beheerconcessie aan Prorail de plicht wordt opgelegd om met vervoerders een prestatieregeling voor de gebruiksvergoeding af te spreken. Het is uiteraard ook mogelijk om een raamwerk regeling voor de prestatieregeling gebruiksvergoeding in een algemene maatregel van bestuur op te nemen.

Gelet op onze bovenstaande opmerkingen tekent de ANWB aan niet zonder meer te kunnen instemmen met de huidige conceptbeheerconcessie.

*Railion/Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (i.o.):*

Algemene opmerkingen

Het is feitelijk onmogelijk om deze Beheersconcessie te beoordelen wanneer er niet simultaan een Beheerplan naast kan worden gelegd. Dit moet eerst worden geregeld. De goederenvervoerders gaan van de veronderstelling uit dat dit beheerplan ieder jaar wordt gemaakt.

Er wordt niet concreet genoeg gezegd welke kwaliteit/prijs verhouding van de infrastructuur geboden gaat worden. Rail (goederen)vervoer staat of valt hierbij, de vervoerders moeten "waar voor hun geld" krijgen. De prikkel en concrete afspraken hiertoe ontbreken in de

**Rapport**    **blad 13 van 21**

Beheersconcessie. Nergens wordt melding gemaakt van een te hanteren beprijzingsmethodiek die uitgaat van een eerlijke concurrentiepositie vis à vis de andere modaliteiten.

Naast het leveren van een financiële prestatie ter wille van het doelmatige gebruik van de schaarse financiële contributie van de belastingbetaler moeten er ook indicatoren worden geformuleerd om de resultaten in maatschappelijke en economische zin te meten. Die ontbreken vooralsnog. Er wordt in artikel 6, lid 1, vermeld dat deze prestatie indicatoren er komen. Er wordt echter niet vermeld wanneer deze bekend worden gemaakt. Op grond daarvan is het niet duidelijk voor de vervoerder wat hij krijgt en voor welke prijs.

Ten aanzien van art. 6 lid 1, sub c. en d. moet er middels deze Concessie afgesproken worden welke normen ProRail minimale gaat hanteren voor het maken van de dienstregeling en deze normen moeten worden gepubliceerd.

Bijzondere opmerkingen bij gedeeltelijke Beheerplan

ad § 2.1.:

De hoge ambitie van ProRail zullen we ondersteunen: ook Goederenvervoerders hebben belang bij een prima systeem.

ad § 2.2:

Ook Goederenvervoerders zijn het eens over de noodzaak tot het wegwerken van de onderhouds achterstanden.

ad § 2.3.:

De aandacht is nog sterk op reizigersvervoer gericht: dit zal nader moeten worden aangevuld met aandacht voor hoofdlijnen voor het goederenvervoer (zoals het TERFF net), de haarvaten voor goederenvervoer en de transferpunten voor goederen (terminals, spooransluitingen etc.).

ad § 2.4:

Met name punt 2 verdient een parallel punt inzake goederenvervoer: immers ook de toegankelijkheid en kwaliteit van goederentransferpunten hoort tot de zorg van ProRail. Inzake punt 3 behoeft de informatie vertrekking via vervoerders aan verladers nadere uitwerking.

ad § 4.3:

Goederenvervoerders zijn bezorgd over het hoge percentage "buiten afschrijving geraakte" infrastructuur elementen door achtergebleven verstrekking van investeringsmiddelen door de staat in de afgelopen decennia. Om de gevolgen van hun "uitwonen" (of "potverteren") weg te werken zal door de staat zeker een inhaalslag moeten worden gemaakt. Te lang uitblijven daarvan bedreigt niet alleen het Nederlandse reizigersvervoer maar ook de sinds de Europese liberalisatie afspraken steeds meer momentum krijsende renaissance van het Nederlandse en Internationale railgoederenvervoer (zelfs tegen de conjuncturele ontwikkeling in).

ad § 12:

Ook hier toont de tekst dat de ontwikkeling hier in volle gang is. De verdeling van de rollen was voor alle partijen nieuw, het loslaten van verouderde rechten (en privileges) kost moeite, doch er wordt gezocht naar nieuwe regelingen waarmee allen kunnen werken.

Zo zal de opvolger van het VPT-systeem primair door ProRail moeten worden beheerd (uitgifte van paden en regelen van het verkeer) waarbij alle vervoerders hier naadloos op moeten kunnen aansluiten voor hun eigen logistieke planning (omloopplanning van tractie, personeel,

wagens, etc).

ad § 12.3:

Ook hier is de positieve ontwikkeling hertkenbaar van een pro-actieve ProRail opstelling, gericht op goede verdeling van rollen en verantwoordelijkheden, maar ook een goede transitie naar de nieuwe situatie.

ad §12.4:

De samenwerking inzake reizigersinformatie tussen ProRail en NS verdient een opvolging: ook het adequaat informeren van verladers via de vervoerder zal moeten worden opgepakt. Nu er op Europees niveau wordt gewerkt aan kwaliteitsrichtlijnen voor het railgoederenvervoer wordt dit des te urgenter.

#### **Artikel 7. Veiligheidszorgsystemen etc.**

*Railion/Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (i.o.):*

Niet gedefinieerd is wanneer een veiligheids- respectievelijk milieuzorgsysteem 'adequaat' is. Ons voorstel is om dit te concretiseren: het veiligheidszorgsysteem wordt getoetst door IVW, het milieuzorgsysteem dient te voldoen aan 1) landelijke uniformiteit en 2) ISO 14000.

Bij de toelichting: het gaat er bij het veiligheidszorgsysteem niet alleen om hoe ProRail regelgeving uitvoert, maar ook en met name om hoe zij relevante regelgeving vaststelt in goed overleg met gebruikers (denk aan wissels krukken, veiligheidstoezicht, toegang tot infra enzovoorts). Vandaar ook de suggestie om een onafhankelijke instantie (IVW) hierop toe te laten zien. Ook de toelichting bij het milieuzorgsysteem is nogal eenzijdig (van ProRail naar vervoerder) geformuleerd. De eis van landelijke uniformiteit dwingt ProRail enigszins naar een werkelijk integrale aanpak die ook de andere kant van de medaille borgt.

#### **Artikel 8. EU-richtlijn etc.**

*Railion/Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (i.o.):*

lid 4: Hier wordt de term hoofdspoorwegen gebruikt. Gespecificeerd moet worden wat hier exact wordt bedoeld, zie ook onze opmerking onder artikel 2.

#### **Artikelen 9, 12, 20. e.v.**

*Railion/Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (i.o.):*

In een normale bedrijfsvoering zijn dit de basis elementen om een onderneming te kunnen aansturen. Wij zijn daarom de mening toegedaan dat dit veel eerder op orde moet zijn en wel per 1 januari 2006 in plaats van 1 januari 2008. Dit geldt ook voor datgene wat vermeld staat in de artikelen 12. en 20.

#### **Artikel 14. Richtlijnen 91/440 en 2001/14/EG**

*Railion/Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (i.o.):*

Een algemene, doch belangrijke, opmerking is dat veel artikelen van Richtlijn 91/440 per 15 maart 2003 zijn gewijzigd (vervangen of nieuwe toevoegingen) met Richtlijn 2001/12/EG. Waar melding wordt gemaakt van Richtlijn 91/440 in de tekst van de Beheersconcessie en andere documenten dient hier naar overeenkomstig te worden verwezen.

Ten aanzien van de punten in lid 1 t/m 3 moet ProRail opgeven wanneer deze afspraken worden geëffectueerd.

**Artikel 15. Internationale benchmarks**

*Railion/Belangvereniging Rail Goederenvervoerders (i.o.):*

Prima idee om benchmarks te hebben maar dan moeten er ook afgesproken worden wat er met het resultaat wordt gedaan. Het huidige artikel omschrijft onvoldoende hoe en door wie de benchmarks worden uitgevoerd (b.v. met of zonder vervoerders) en welke prestaties op het gebied van kwaliteit worden gemeten. Er wordt niet vermeld dat benchmarks ook voor goederen moeten worden gemaakt.

Gezien de totaal andere situatie in Japan qua mega investeringen, cultuur relatief geen goederenvervoer lijkt ons dit vergelijk zinloos. Dan moet ook USA worden gebenchmarkt om met name de goederensector goed te kunnen vergelijken. Veel beter is om de benchmark te beperken tot een paar Europese landen die qua operatie met ons land vergelijkbaar zijn en/of specifieke innovaties introduceren. Voorbeelden zijn Duitsland, Groot Brittanië, Zwitserland, Zweden en België. Natuurlijk mogen de kosten van de vele benchmarks in het (verre) buitenland niet doorwerken in de infrastructuur heffing!

*Nederlandse Spoorwegen*

**Materiële voorschriften**

De spoorwegwet schrijft in artikel 17 lid 1 voor dat er sprake moet zijn van materiële voorschriften (kernprestaties). De wet gaat er van uit dat deze voorschriften van overheidswege worden opgelegd en in de beheerconcessie worden vastgelegd. Nu komen deze in een door ProRail zelf op te stellen "beheerplan" te staan dat bovendien jaarlijks wijzigt. Dit is strijdig met de wet. Evenmin is invulling gegeven aan artikel 17 lid 2 sub a spoorwegwet (door de beheerder te berekenen tarieven voor diensten aan derden). Artikel 10 lid 2 (de tarieven dekken tenminste de kosten) en lid 3 (jaarlijkse melding tarieven) van de beheerconcessie kunnen nauwelijks gezien worden als invulling gevend aan bedoeld artikel 17 lid 2.

De voorliggende beheerconcessie bevat de materiële voorschriften niet. De betreffende teksten in de beheerconcessie zijn niet meer dan een herhaling van artikel 17 van de spoorwegwet zonder daar verdere invulling aan te geven. Daar komt bij dat de gehanteerde termen voor kernprestaties in artikel 6 van de beheerconcessie een niveau abstracter zijn dan betreffende termen in de vervoerconcessie. Wij adviseren deze materiële voorschriften in de beheerconcessie verder en scherper te operationaliseren en te voorzien van gekwantificeerde en eenduidige definities. Deze materiële voorschriften moeten in haar definities volstrekt en eenduidig aansluiten op de behoeften van de vervoerder aan:

- Voldoende beschikbare infrastructuur; uit te drukken in een netto benodigde hoeveelheid tbv vervoer;
- Voldoende betrouwbare infrastructuur: uit te drukken in de bijdrage aan (dis)punctualiteit cq mate van treinhinder;
- Capaciteitsmanagement;
- Besturing;
- Voldoende beschikbare en betrouwbare transfer en voorzieningen.



Via het beheerplan kunnen de bijbehorende normen vastgesteld worden en vervolgens overeengekomen in de toegangsovereenkomst. Deze werkwijze vereist wel dat:

- de reeksen met normen/instelniveaus in het beheerplan voor meerdere jaren gelden cq het beheerplan voor meerdere jaren geldt, zodat NS haar doelen daarop kan afstemmen;
- Er eerst afstemming en instemming is via de toegangsovereenkomst voordat bijvoorbeeld het beheerplan instemming krijgt van de minister.

**Kredietwaardigheid / Financiële draagkracht**

De beheerconcessie geeft geen invulling aan de financiële draagkracht van ProRail conform artikel 17 lid 1 van de spoorwegwet. De openingsbalans is onbekend en kan van jaar tot jaar wijzigen. Er is geen inzicht in solvabiliteit noch liquiditeit. In welke mate er sprake is van meerjarige financiële zekerheid is onduidelijkheid. Dat lijkt strijdig met de bedoeling van de wetgever. Op het moment dat meerjarige financiële zekerheid binnen ProRail zelf geregeld is, zal dat ProRail stimuleren tot meer bedrijfsmatig werken. Wij gaan er vanuit dat in dat geval ProRail in haar rol van infra manager beter in staat is de principes van levens cyclus management toe te passen, waardoor met de beschikbare financiële middelen de maximale RAMS prestaties van de infrastructuur gerealiseerd kunnen worden.

Mede in het licht van de opstal(risico)aansprakelijkheid die op grond van 16 lid 5 Spoorwegwet op ProRail rust, zouden tenminste minimumeisen moeten worden gesteld aan de aard en omvang van door ProRail te sluiten (aansprakelijkheids-) verzekeringen. Artikel 16 lid 1 sub c Beheerconcessie is te vaag en te vrijblijvend.

### **Beheerplan**

Het beheerplan heeft geen wettelijke basis. Geenszins is zeker dat het “bedrijfsplan” als bedoeld in EU – richtlijn 91/440 en 2001/12, waarmee een “ondernemingsplan” lijkt te worden bedoeld, kan worden gelijkgesteld met een “beheerplan” dat toch meer als een “activiteitenprogramma” kan worden gezien. Met name lijkt met het karakter van een bedrijfsplan niet goed verenigbaar dat daarin ook voorschriften houdende prestatie-indicatoren kunnen worden neergelegd. Dit maakt delegatie van voorschriften in het beheerplan nog twijfelachtiger.

Het beheerplan behoeft de instemming van de minister. Onduidelijk is hoe de rechtsbescherming van NS (“belanghebbenden” in de zin van de Awb zoals spoor vervoerders) is geregeld. Indien bezwaar en beroep openstaan is onduidelijk wat het rechtsgevolg is van honorering van het bezwaar of beroep voor het accessoire subsidiebesluit.

Tot slot nog drie opmerkingen over o.a. de voorgestelde tekst van artikel 4, leden 3 en 4. Het betreft:

- Het lijkt juridisch mogelijk dat de minister weliswaar het beheerplan geheel goedkeurt, maar tegelijkertijd een subsidiebesluit neemt waarbij de aanvraag van ProRail om subsidie niet geheel wordt gehonoreerd. Dat betekent dat ProRail niet over alle financiële middelen beschikt om het eigen beheerplan uit te voeren terwijl het voorgestelde artikel 4 lid 5 bepaalt dat ProRail het beheerplan waarmee de minister heeft ingestemd, moet uitvoeren. Dat is een onwenselijke situatie die



niet in het belang is van spoorvervoerders. De beheerconcessie zou waarborgen moeten bevatten die deze mogelijkheid juridisch uitsluit.

- De beheerconcessie regelt onvoldoende de goedkeuring van het beheerplan door de minister. Voor NS is het van belang dat het beheerplan en in zijn geheel en voor een langere periode goedgekeurd wordt. Voor onze bedrijfsvoering is het van groot belang te weten wat we voor een langere periode kunnen verwachten.
- Tot slot lijkt het juridisch mogelijk dat de minister weliswaar het beheerplan geheel goedkeurt, maar aan zijn instemming een aantal voorschriften verbindt. Die voorschriften kunnen de uitvoering van het beheerplan nadelig beïnvloeden. Ook is het juridisch mogelijk dat de minister weliswaar geen voorschriften verbindt aan het goedkeuringsbesluit, maar wél verplichtingen verbindt aan het gelijktijdig genomen subsidiebesluit ingevolge de artikelen 4:37 en 4:38 Awb, met dezelfde onwenselijke gevolgen. In de beheerconcessie zou moeten worden vastgelegd dat aan het goedkeuringsbesluit en het subsidiebesluit geen voorschriften cq. verplichtingen mogen worden verbonden.

Het is nodig dit in de beheerconcessie zelf op te nemen. Een vermelding in de toelichting bij de beheerconcessie hoe met deze problematiek wordt omgegaan is onvoldoende en biedt ProRail en daardoor belanghebbenden onvoldoende rechtsbescherming."

#### **Buitenwettelijke toepassing beginsel van non-discriminatoir handelen**

Ten onrechte worden (regionale) overheden beschermd tegen discriminatoir handelen. Artikel 2 lid 3 van de beheerconcessie breidt de eis van non-discriminatoire toegang namelijk uit tot beheerder en gerechtigden (dus ook overheden) i.p.v. tot de beheerder en spoorwegondernemingen (artikel 16 lid 1 sub b spoorwegwet). Overheden kunnen echter niet met marktpartijen gelijk worden gesteld.

#### **Beroepsbekwaamheid**

Artikel 13 van de beheerconcessie geeft geen invulling aan de eis van beroepsbekwaamheid ProRail (17 lid 1 sub e spoorwegwet). Volstrekt onduidelijk blijft wat moet worden verstaan onder "voldoende gekwalificeerde personen".

Ofschoon hier formeel dus niet aan de spoorwegwet is voldaan, onderkent NS dat zij ook niet direct weet hoe hieraan dan wel (op korte termijn) invulling te geven, teneinde de beroepsbekwaamheid van ProRail en de door haar ingeschakelde derden zoals spooraanneemers, structureel te verzekeren, anders dan door de in artikel 15 bepaalde internationale benchmarks.

Overigens kunnen we ons goed voorstellen dat het effectief (en niet bureaucratisch) toepassen van de ISO 9000 norm, een uitstekend hulpmiddel is tot verdere professionalisering.

#### **Veiligheid en milieu**

Onduidelijk is wat moet worden verstaan onder een "adequaat veiligheidszorgsysteem" (artikel 7 lid 1 beheerconcessie). Ieder criterium daarvoor ontbreekt. Dit kan leiden tot willekeur. Dit

geldt ook voor het in het in artikel 7, lid 2, bedoelde milieuzorgsysteem". NS bepleit daarom de ontwikkeling en het gebruik van een integraal milieuzorgsysteem dat is ingebed in alle aspecten van aanleg en beheer van railinfrastructuur, rekening houdend met het gebruik van die infrastructuur niet door de vergunninghouder zelf maar door derden en dat bovendien voldoet aan internationaal erkende standaarden, zoals bijv. ISO 14000.

### **Actuele problematiek rond emplacementen**

Op dit moment beschikt slechts tweederde deel van het totaal aantal vergunningplichtige emplacementen (Wm, 1993) over een onherroepelijke vergunning. Van het derde deel dat (nog) géén vergunning heeft maakt een aantal belangrijke emplacementen deel uit (zoals Utrecht, Watergraafsmeer, Hoofddorp, Rotterdam, Haarlem, Hengelo en Roosendaal). Tot 2010 is € 110 miljoen in de begroting van V&W beschikbaar voor het uitvoeren van een door ProRail opgesteld saneringsprogramma. Dit programma is erop gericht om voor alle emplacementen een vergunbare situatie te creëren. NS pleit ervoor dat, gelet op art 5 lid c van de beheerconcessie, dit saneringsprogramma onderdeel uitmaakt van het beheerplan.

### **Reikwijdte**

Waarom vallen tankplaten niet onder de reikwijdte van de beheerconcessie?

Brandstofvoorziening is een categorie 2b-dienst in de zin van bijlage II van EU – richtlijn 2001/14.

### **Duur**

Niet valt in te zien waarom in de beheerconcessie zelf niet staat dat deze voor (in beginsel) onbepaalde duur wordt verleend.

### **Overige nog niet geregelde punten**

Wij begrijpen dat de bespreking enkele onderwerpen (Aanleg, Betuwe route, HSL) nog niet geleid heeft tot overeenstemming tussen de Overheid en ProRail. Wij pleiten er voor dat, zeker waar er sprake is van samenhang met de infrastructuur van het Hoofdrailnet, er één infra manager in Nederland is. Marktwerking lijkt zich uitstekend te kunnen afspelen op het niveau van uitvoering en minder op het niveau van infra management. Juist daar is verdere professionalisering een absoluut vereiste.

## **Vervoerconcessie**

### **Artikel 1. Definities en bijlagen**

*Railion/Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (i.o.):*

In de toelichting zou volgende passage moeten worden toegevoegd.

"Ten aanzien van lid 1. sub j. dient de definitie duidelijk geïnterpreteerd te worden dat wanneer een personentrein die niet meer in het spijtstijdvak rijdt dan ook niet meer als een spijtstrein wordt beschouwd. Bovendien wordt rekening gehouden met de richting; treinen tijdens de spits die van de (rand)stad wegrijden hebben een minder spits karakter dan treinen die richting de (rand)stad rijden. Dit ter voorkoming van "schaduw effecten" voor en na de spits."



**Artikel 7 Totstandkoming Vervoerplan**

*Railion/Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (i.o.):*

De railgoederen vervoerders zouden graag ergens in dit artikel toegevoegd willen zien dat e.e.a slechts kan worden uitgevoerd met inachtneming van de desbetreffende EU regelgeving (richtlijn 2001/14, TERFN Netwerk etc.) om de positie van de rail goederenvervoerders zeker te stellen.

**Artikel 8 Prestaties inzake kwantiteit en kwaliteit van het aangeboden vervoer en het vervoerplan**

*FNV Bondgenoten*

FNV Bondgenoten heeft ten aanzien van de vervoerconcessie nadere uitleg gevraagd en zich kritisch geuit ten aanzien van het gestelde in art. 8 (betreffende de trefkans van de HC). Nadrukkelijk is vanuit de zijde van V&W toegelicht dat de passage over het niet aanwezig zijn van een HC gezien moet worden in de context van een bepaling van ontheffing van de bepalingen in dit artikel vanwege het feit dat in die situatie geen HC op de trein aanwezig is er dientengevolge ook geen verplichting tot trefkans opgelegd kan worden. Nadrukkelijk is niet bedoeld hierbij een voorschot te nemen op de al dan niet wenselijkheid/noodzakelijkheid van de aanwezigheid van de HC op de trein. Dit staat niet ter discussie. FNV Bondgenoten merkt in dit verband op dat juist uit alle onderzoeken blijkt dat er een positieve relatie aanwezig is tussen een HC op te trein en een afname van sociale onveiligheid.

**Artikel 10 Dienstregeling**

*Railion/Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (i.o.):*

Er wordt voorbij gegaan aan de taak van ProRail om in overleg tussen alle vervoerders capaciteit op het spoorwegnet te verdelen.

Voorstel:

Art. 10

Lid 1 (nieuw):

ProRail overlegt jaarlijks met NS en andere vervoerders over de voorstellen van alle vervoerders voor de nieuwe dienstregeling.

Lid 2 (nieuw):

ProRail verdeelt de capaciteit in redelijkheid en billijkheid over NS en de andere gerechtigden, met in aanmerking neming van wettelijke regelingen en stelt daarmee de dienstregelingspaden vast.

Lid 3 (gewijzigd lid 1 oud):

NS stelt, op basis van de van ProRail verkregen capaciteit, met in achtneming van artikel 11, etc...

Lid 4 en 5: zie de leden 2 en 3 oud.

Toelichting:



Pas na dit voortraject is bekend welke capaciteit NS kan verkrijgen en kan gekomen worden tot een meer definitieve uitwerking, zoals de logistieke planning en het drukken van spoorboekjes, van de NS dienstregeling.



**Bijlage 2 - Deelnemerslijst Bijzondere Bijeenkomst  
Spoorconcessies op 28 april 2004****OVW deelnemers**

- BOV
- VOC
- FNV
- Fietsersbond\*
- Consumentenbond\*
- IPO
- MHP
- EVO
- VNG
- ANWB
- Railion
- NS

**Overige deelnemers**

- Volker Stevin Rail Traffic
- Strukton
- BAM
- SKVV

**Schriftelijke reacties**

- Rover\*
- NS
- Railion
- Fietsersbond\*
- CNV

**Voor toelichting op de Beheerconcessie**

- ProRail

\*) Via LOCOV reactie op de Vervoerconcessie

