

Vergaderjaar 2013–2014

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 482**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 april 2014

Conform mijn toezegging bied ik uw Kamer door middel van deze brief de concept-ontwerpen van de nieuwe vervoerconcessie ten aanzien van NS en de nieuwe beheerconcessie ten aanzien van ProRail aan. Het betreft de versies die ik uw Kamer heb toegezegd vooruitlopend op de formele voorhangprocedure in de Eerste en Tweede Kamer. De bijgevoegde versies zijn parallel voor advies verzonden aan de diverse consumentenorganisaties, decentrale overheden, vervoerders en de infrastructuurbeheerder<sup>1</sup>.

De nu voorliggende concept-ontwerpconcessies volgen op het eerder gecommuniceerde beleidsvoornemen en programma van eisen van de vervoerconcessie van respectievelijk begin 2012 en eind 2012 en het beleidsvoornemen van de beheerconcessie van begin 2013. In de concept-ontwerpvervoerconcessie zijn tevens de vervoerdiensten over de HSL opgenomen, conform de afspraken die daarover in 2011 en 2013 met NS zijn gemaakt. In de bijlage vindt u een overzicht van de wijze waarop de door uw Kamer aangenomen moties zijn verwerkt in de concept-ontwerpconcessies<sup>2</sup>.

Op vrijdag 28 maart jl. heb ik de Lange Termijn Spooragenda (LTSA 2) aan uw Kamer aangeboden (Kamerstuk 29 984, nr. 474). Deze vormt een belangrijke basis voor de beide concept-ontwerpconcessies. In de LTSA 2 zijn de belangrijkste opgaven voor het spoor tot 2028 vastgelegd. Het Rijk biedt hiermee vanuit haar rollen als aandeelhouder, subsidieverstrekker, wetgever en concessieverlener duidelijkheid over de randvoorwaarden en de aanpak om de komende jaren de prestaties op het spoor te verbeteren. De LTSA 2 kondigt verscherpte sturing aan. Deze wordt mede in concept-ontwerpconcessies geconcretiseerd.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Wat betreft de concept-ontwerpvervoerconcessie zijn de belangrijkste verschillen ten opzichte van de huidige concessie de aangescherpte en vernieuwde aansturing, de rol van de reiziger, de verbetering van de reis van deur-tot-deur en de daartoe benodigde samenwerking. De belangrijkste verschillen tussen de huidige en de nieuwe concept-ontwerpbeheerconcessie betreffen de nadrukkelijker positionering van ProRail als publieke uitvoeringsorganisatie, de opgave tot verbetering van de kwaliteit van het spoorgoederenvervoer en de opdracht voor ProRail om, zoals staat opgenomen in de LTSA 2, haar taken te professionaliseren.

#### *Status en vervolgproces*

De komende maanden wordt toegewerkt naar de definitieve gunning van de concessies aan NS en ProRail die vervolgens per 1 januari 2015 in werking moeten treden. De inbreng en voorstellen van consumentenorganisaties, decentrale overheden, (goederen)vervoerders, verladers en andere belanghebbenden zoals Schiphol en de havenbedrijven zijn hierin belangrijk. Vandaar dat deze partijen ook in eerdere fasen van het proces, bij de totstandkoming van het beleidsvoornemen, het programma van eisen en de bijgevoegde concept-ontwerpconcessies, zijn betrokken. In de komende formele adviesfase (conform de verplichtingen in de Wp2000 en de Spoorwegwet) zal advies respectievelijk zienswijze worden gevraagd aan alle betrokken partijen. Daartoe zullen er verdere gesprekken met bovenstaande partijen gevoerd worden.

Zoals uw Kamer per brief op 31 maart jl. is gemeld (Kamerstuk 29 984 nr. 475) blijft mijn streven om de ontwerpconcessies rond de zomer aan de beide Kamers te sturen voor de formele voorhangprocedure.

#### **Vernieuwing sturing in de concessies**

Hierna wordt weergegeven hoe de ambities en keuzes uit de LTSA 2 zijn verwerkt in de beide concept-ontwerpconcessies ten aanzien van de verscherpte sturing. Op hoofdlijnen worden in de beide concept-ontwerpconcessies de volgende uitgangspunten verwerkt:

1. Verder invullen van de regierol van de concessieverlener;
2. Effectieve en scherpere sturing;
3. Samenwerking stimuleren en verplichten;
4. ProRail en NS meer gelijkgericht aansturen.

Hieronder worden de nieuwe elementen in de concept-ontwerpbeheerconcessie en de concept-ontwerpvervoerconcessie verder uiteen gezet.

#### **1. Invullen regierol concessieverlener**

Om de prestaties van NS en ProRail te verbeteren worden de doelen uit de LTSA 2 in beide concept-ontwerpconcessies vertaald naar concrete prestatiegebieden. Deze prestatiegebieden zijn hiermee het uitgangspunt van waaruit ProRail en NS aangestuurd worden. De jaarlijkse cyclus waarmee deze prestatiegebieden worden ingevuld wordt strakker, doordat er meer regie wordt verkregen over alle onderdelen en verplichtingen die zijn opgenomen in de concessie. Het totale systeem verenigt regie en flexibiliteit in zich: de jaarcyclus stelt mij in staat gericht te sturen en de opgaven gedurende het jaar nader te concretiseren en biedt voldoende flexibiliteit om de ontwikkelingen gedurende de looptijd van de concessies het hoofd te bieden.

### *Regie*

Een belangrijk onderdeel van de jaarlijkse cyclus is de beleidsprioriteiten-brief. Met deze brief geef ik ProRail en NS jaarlijks specifieke prioriteiten mee die zij nader moeten uitwerken in de beheer- en vervoerplannen. De prioriteiten ten aanzien van NS en ProRail worden onder meer gebaseerd op de prestaties van het afgelopen jaar. Uiteindelijk kunnen de prioriteiten bestaan uit op te leggen informatie- en prestatie-indicatoren, programma's en verbetermaatregelen daar waar de prestaties op specifieke trajecten of momenten achterblijven.

De uit de LTSA 2 volgende veranderende rol van de concessieverlener vergt een actievere betrokkenheid. De komende maanden wordt onder andere gekeken naar een nieuwe manier van het beheer van de concessies. Het opstellen van een beheerprotocol past daar bij. Daarin worden onder andere afspraken opgenomen over regulier overleg tussen concessieverlener en concessiehouder, de nadere wijze van verantwoording over de concessies en escalatie.

### *Flexibiliteit*

De opgave voor de spoorsector – het vergroten van robuustheid, verbeteren van de capaciteit van het spoorstelsel – zal de komende jaren verder worden ingevuld. Daarom acht ik het van belang om voldoende flexibiliteit in de nieuwe concessies in te bouwen om in staat te zijn tussentijds bij te sturen in het belang van reizigers, (goederen)vervoerders en verladers. Deze flexibiliteit zit onder andere in het regelmatig (om de 3 jaar) herijken van de prestatie-indicatoren en het kunnen toevoegen van verbeterprogramma's en de mogelijkheid om de opgaven nader te concretiseren in activiteiten, mijlpalen en (tussen)producten via de jaarcyclus. Naar aanleiding van periodieke tussentijdse *reviews* op de prestatie-indicatoren en een integrale «*mid-term review*» (in 2019) kunnen ook wijzigingen in de concessies zelf worden doorgevoerd. De uitkomsten uit de reviews worden met uw Kamer gedeeld.

## **2. Effectieve en scherpere sturing**

In de nieuwe concessies hanteer ik een andere manier van sturen dan dat nu het geval is. Daarbij is sturing voor mij meer dan alleen het beoordelen van de prestaties op de diverse prestatie-indicatoren. Ook in de sturing staat de reiziger centraal. Hieronder licht ik dit nader toe.

### *Vergroten transparantie over prestaties*

De prestaties van ProRail en NS moeten gericht zijn op het realiseren van de doelen uit de LTSA 2. De basisvereiste om effectief te kunnen sturen op de realisatie van doelen is het vergroten van de transparantie en informatie over prestaties. De behoefte aan informatie over de prestaties van NS en ProRail bestaat bovendien niet alleen bij mij als concessieverlener, maar ook bij reizigers en verladers, andere (goederen)vervoerders en opdrachtgevende overheden. Om de concessieoverstijgende ambitie van het optimaliseren van de reis van deur-tot-deur te kunnen realiseren is het nodig om transparant te zijn over de informatie en de prestaties zoveel mogelijk met elkaar te delen. Hierbij hoort (zoals staat opgenomen in de LTSA) een wederkerigheid, waarbij de transparantieverplichtingen ten aanzien van NS en ProRail ook in regionale concessies als verplichting worden opgenomen.

Om deze transparantie te realiseren moeten NS en ProRail beide inzicht bieden in de ontwikkeling van alle indicatoren. Waar relevant en technisch mogelijk zijn die indicatoren gedifferentieerd. NS en ProRail maken deze gegevens openbaar voor reizigers en overheden. Hiertoe dienen NS en ProRail op toegankelijke wijze informatie ter beschikking te stellen waarmee hun prestaties en informatie inzichtelijk worden gemaakt, waar relevant gedifferentieerd naar tijd en plaats.

#### *Programma's en maatregelen*

Het sturen op programma's en maatregelen waarmee prestaties verder verbeterd kunnen worden (bijvoorbeeld op een traject waar een prestatie sterk achter blijft), is een nieuw element in de wijze van sturen.

In de concept-ontwerpconcessies zijn programma's onderdeel gemaakt van de jaarlijkse cyclus. Door middel van programmasturing wordt expliciet invulling gegeven aan de oplossing van concrete problemen in het spoorstelsel zodat de prestaties verder verbeteren. In gevallen waar NS en ProRail op dezelfde programma's worden aangestuurd (zoals het STS verbeterplan, railmap ERTMS en de verbeteraanpak) zullen de beide president-directeuren gezamenlijk worden aangesproken en verantwoordelijk worden gehouden voor het succes ervan. Waar NS en ProRail afhankelijk zijn van elkaar of in gezamenlijkheid een programma dienen uit te voeren, dan wel van derden afhankelijk zijn bij de realisatie van prestatieverbeteringen, geven zij in respectievelijk het vervoerplan en het beheerplan aan hoe zij boven de formele verantwoordelijkheidsverdeling tot het overkoepelende resultaat zullen komen. Dit borgt gelijkgerichtheid en gezamenlijke verantwoording.

#### *Sturen van prestatieverbeteringen*

De klassieke sturing via de concessies kende een sterke focus op de met NS en ProRail overeengekomen prestatie-indicatoren. Wat gemiddelde prestaties betreft, behoort het Nederlandse spoor tot één van de beste spoorstelsels in de wereld. Deze vorm van sturing heeft dus zeker effect gehad. Zoals echter in de LTSA 2 is geconstateerd, voldoet een gemiddeld goede prestatie voor reizigers niet meer. Daarom acht ik het van belang om de sturing via landelijk gemiddelde prestatie-indicatoren uit te breiden met een aantal specifieke prestatie-indicatoren die mij in staat stellen om beter te sturen op afwijkingen van de gemiddelden (negatieve uitschieters) dan nu het geval is. Het gaat bijvoorbeeld om punctualiteit op specifieke lijnen die niet goed genoeg presteren.

Tegelijkertijd blijft het van belang om het basisniveau van de prestaties verder te verhogen. Daarom handhaven de nieuwe concept-ontwerpvervoer- en beheerconcessie een aantal vaste prestatie-indicatoren die voor de reiziger zeer wezenlijk zijn. Deze zijn 1 op 1 te relateren aan de doelen van de LTSA 2. In de concept-ontwerpvervoerconcessie stuur ik derhalve op bijvoorbeeld reizigerspunctualiteit, sociale veiligheid, aansluitingen op knooppunten en de beschikbaarheid van reisinformatie.

#### *Handhaving*

NS en ProRail verbinden zich door de concept-ontwerpconcessies aan heldere doelen. Daarop wordt effectief gehandhaafd. Op de prestaties die onder de maat blijven staat een boete. Ten aanzien van andere verplichtingen uit de concessie, zoals de uitvoering van verbeterprogramma's, kan, indien de afgesproken mijlpalen en (deel)resultaten niet worden geleverd, een «last onder dwangsom» worden opgelegd. Het betreft een

voorlopige last onder dwangsom die komt te vervallen als de uitvoering van de programma's voldoende verbeteren. Hiervan gaat een dwingende werking uit terwijl ik tegelijkertijd in staat wordt gesteld om invloed uit te oefenen in het proces richting het beoogde resultaat. De mogelijkheid voor het opleggen van een «last onder dwangsom» is geregeld in de Wet personenvervoer 2000 (hierna Wp2000) en de Spoorwegwet.

Voor ProRail wordt de maximale boete niet verhoogd. De boete voor ProRail is wel direct opeisbaar geworden. Met de positionering van ProRail als publieke uitvoeringsorganisatie, de mogelijkheid om ProRail (in tegenstelling tot NS) een dwingende aanwijzing op te leggen en mijn mogelijkheden voor sturing via de financiële bijdrage, heb ik voldoende mogelijkheden om ProRail aan te sturen.

De vervoerconcessie bevat een voorstel voor een gewijzigd sanctioneeringsregime. Daarbij gaat conform de LTSA 2 de maximale boete voor NS omhoog en wordt deze direct opeisbaar. Het nieuwe regime combineert een stimulans voor NS om de prestaties jaar op jaar te verbeteren met een harde en directe sanctiëring op het niet realiseren van de basiskwaliteit. Hiertoe wordt in de concessie de streefwaarde voor prestatieverbetering in 2019 (mid term) vastgelegd. NS geeft in de jaarlijkse vervoerplannen aan welke stappen zij maakt, in de vorm van jaarlijkse progressiewaarden, om te groeien naar de streefwaarde 2019. Tegelijkertijd legt de concessie de basiskwaliteit vast met waarden waar NS niet onder mag presteren. Voor deze bodewaarden geldt een jaarlijks direct opeisbare boete van € 500.000,- per prestatie-indicator met een maximum van € 6,5 miljoen per jaar. Op het niet realiseren van de streefwaarden in 2019 staat een direct opeisbare boete van € 1,5 miljoen per prestatie-indicator met een maximum van € 19,5 miljoen. Dit wordt beoordeeld in de afgesproken mid term review, samen met de ervaringen van de afgesproken decentralisaties en de realisatie van de afspraken over de alternatieve vervoersdienst op de HSL. Als NS aanzienlijk beter presteert dan de afgesproken ambitie, dan kan NS een beloning ontvangen van € 1 miljoen per prestatie-indicator met een maximum € 10 miljoen.

Naast het hierboven beschreven boeteregime zal ik u conform de motie De Rouwe (Kamerstuk 29 984, nr. 459), na standpuntbepaling door het kabinet, informeren over alternatieve prikkels. Daarbij onderzoek ik zoals in de LTSA 2 aangegeven – naast de reeds bestaande mogelijkheid uit de Wp2000 om bij wanprestatie delen of het geheel van de concessie in te trekken – de mogelijkheden om de boete directer ten goede te laten komen aan de reiziger. Ook wordt er samen met het Ministerie van Financiën gekeken naar de mogelijkheid om een verbinding aan te brengen tussen het beloningsbeleid van de bestuurders en het boeteregime (conform de motie Merkies/Bashir, Kamerstuk 28 165, nr. 153).

Tijdens de consultatie van de decentrale overheden en consumentenorganisaties wordt ook naar suggesties voor alternatieve prikkels ten aanzien van het optimaliseren van de deur-tot-deurreis gevraagd. Deze alternatieve prikkels dienen dan zowel voor NS en ProRail als voor de regionale vervoerders in de concessies te worden opgenomen.

### **3. Samenwerking tussen partijen stimuleren en adviesrecht uitbreiden**

Realisatie van de ambitie om de deur-tot-deurreis te optimaliseren vereist een cultuuromslag en intensieve samenwerking en betrokkenheid van vele partijen, waaronder decentrale overheden en consumentenorganisaties.

De spoorpartijen moeten hun bevoegdheden inzetten voor een gezamenlijk resultaat. Vanuit eigen bevoegdheden moeten ze met elkaar aan tafel gaan om tot afspraken en besluiten te komen. Hiertoe zijn in de concept-ontwerpconcessies de huidige wettelijke verplichtingen tot advies en overleg uitgebreid.

NS en ProRail worden verplicht deel te nemen aan verschillende overleggen. Dit betreft onder meer de Landelijk en Landsdelige OV & Spoortafels, en specifiek voor ProRail de goederentafel en voor NS de samenwerking in het NOVB. Deelname aan deze overleggen is niet vrijblijvend. Via de jaarplannen wordt aangegeven hoe opvolging wordt gegeven aan in dat overleg gemaakte afspraken en besluiten.

Naast de deelname aan overleggen wordt ProRail verplicht sterker de samenwerking te zoeken met zowel NS als met de regionale- en de goederenvervoerders. Ook bij NS worden verplichtingen tot samenwerking opgenomen, deze verplichting betreft naast ProRail ook de andere vervoerders en decentrale overheden. Daarnaast gaan NS en ProRail pro-actief de samenwerking aan met stakeholders waar zij dat nodig achten.

Ten opzichte van de huidige concessies wordt het adviesrecht uitgebreid. De concessiehouders moeten bij de invulling van de concessies op diverse punten meerdere partijen om advies vragen. De concept-ontwerpbeheerconcessie regelt dat ProRail de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg, Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer, de consumentenorganisaties, vertegenwoordigers van de verladers, de havenbedrijven en de luchthaven Schiphol moet betrekken bij de uitvoering van de concessie. NS zal ten opzichte van de wettelijke verplichtingen op grond van de concessie over meer onderwerpen advies vragen aan de consumentenorganisaties, bijvoorbeeld bij het verbeteren van de deur-tot-deurreis en voornemens tot product- en servicevernieuwing. Daarnaast hebben decentrale overheden en ProRail een adviesrol.

#### **4. Meer gelijkgerichtheid tussen NS en ProRail**

In de LTSA 2 kiest het kabinet, gelet op het grotere belang van een betere samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en alle vervoerders, bewust voor scherpere en meer gelijkgerichte sturing. Met gelijkgericht wordt er bedoeld dat ik NS en ProRail via deze concessies op dezelfde doelen richt en waar mogelijk en nodig gezamenlijke opgaven formuleer, met daarbij aandacht voor de specifieke rollen die beide organisaties hebben.

ProRail en NS zijn twee verschillende typen organisaties. ProRail is de publieke uitvoeringsorganisatie voor de infrastructuur, verkeersleiding en capaciteitsverdeling die non-discriminatoir in haar capaciteitsverdeling dient te zijn; NS is de maatschappelijke dienstverlener op het spoor bij wie de reiziger op plaats één, twee en drie moet komen te staan. Daarom is het niet op alle punten mogelijk om dezelfde uitwerking te hanteren. In de concept-ontwerpconcessies is zoveel als mogelijk gezocht naar een balans tussen enerzijds gelijkgerichtheid en anderzijds het specifieke van de beide organisaties.

Om gelijkgerichtheid in beide concept-ontwerpconcessies te bereiken is er voor gekozen om de voor beide partijen geldende doelen uit de LTSA 2 zoveel mogelijk één-op-één te vertalen naar gelijke prestatiegebieden. Daarnaast zijn er gezamenlijke programma's gedefinieerd waar de prestatieverbetering de afzonderlijke bevoegdheden overstijgt en zijn er

gezamenlijke prestatie- en informatie-indicatoren benoemd. Deze gelijke benadering komt tot uitdrukking in de jaarlijkse plannen van ProRail en NS.

Hiernaast is de opzet en inhoud van beide concept-ontwerpconcessies in grote lijnen gelijk. Er zijn zoveel mogelijk gelijklopende formuleringen opgenomen. Bovendien is de nieuwe wijze van sturen in beide concessies op gelijke wijze verankerd. Beide organisaties kennen nu sturing via een beleidsprioriteitenbrief, een gelijksoortige jaarcyclus, transparantie over de prestaties, programma's en maatregelen, prestatie-indicatoren en vervolgens passende sanctionering.

Tot slot is aan de voorzitters van de raden van commissarissen en de raden van bestuur van ProRail en NS gevraagd hoe de samenwerking tussen ProRail en NS verder kan worden verbeterd op een pragmatische wijze. Een voorstel hiertoe is voor 1 oktober 2014 gereed.

### **Nieuwe accenten in de vervoerconcessie**

#### *De reiziger staat op 1, 2 en 3*

Reizigers krijgen een beter inzicht in de prestaties op het spoor en meer mogelijkheden om daar richting NS invloed op uit te kunnen oefenen. In de concept-ontwerpvervoerconcessie worden reizigers daarom sterker gepositioneerd ten opzichte van NS, onder andere door grotere transparantie over de prestaties. Zo zullen ze bijvoorbeeld via de website inzicht geven in uitgevallen treinen, reizigerspunctualiteit, bezettingsgraad spits, waar relevant gedifferentieerd naar tijd en / of plaats. Enerzijds ontstaat er als gevolg daarvan maatschappelijke druk op NS wanneer er sprake is van onderpresteren, anderzijds worden consumentenorganisaties op deze wijze beter in staat gesteld hun positie als vertegenwoordiger van de reiziger ten volle te benutten. Verder adviseren consumentenorganisaties NS over de invulling van het jaarlijkse vervoerplan. In aanvulling daarop zal NS in het jaarlijkse vervoerplan moeten aangeven welke acties ze onderneemt naar aanleiding van regelmatige terugkerende klachten (bijvoorbeeld via sociale media en klantenservice) en uitkomsten van klantonderzoeken. Op mijn verzoek kunnen klantoordelen ook door een onafhankelijke, derde partij gemeten worden.

#### *Reis van deur-tot-deur verbeteren*

De ambitie om de reis van deur-tot-deur te optimaliseren staat in de LTSA 2 centraal. Voor een snelle en comfortabele reis van deur-tot-deur is de kwaliteit van het gehele OV-netwerk bepalend. Het hoofdrailnet vormt daarvan de ruggengraat. Door trein, tram, bus en metro beter op elkaar aan te sluiten, kunnen zij elkaar wederzijds verder versterken. De concept-ontwerpvervoerconcessie positioneert de bediening van het hoofdrailnet daarom nadrukkelijk als onderdeel van een OV-keten. Daartoe zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot intensieve samenwerking tussen spoorpartijen. NS wordt onder meer verplicht tijdens het maken van de dienstregeling met regionale spoorvervoerders in overleg te treden om vervolgens in gezamenlijkheid de aansluitingen te optimaliseren en in gezamenlijkheid met andere vervoerders een informatie-systeem over deur-tot-deur prestaties in te richten. Voor de reiziger levert dit betere aansluitingen tussen verschillende vervoerders in combinatie met betere reisinformatie en een snellere deur-tot-deurreis op. Zoals in de LTSA is opgenomen, zullen concessieverlenende decentrale overheden ten behoeve van het verbeteren van de deur-tot-deur reis, gelijksoortige afspraken in de concessies dienen op te nemen.

### *Geïntegreerde concessie (HRN en HSL)*

De geïntegreerde concept-ontwerpvervoerconcessie ziet door de keuze voor integratie ook op diensten die worden uitgevoerd op HSL-Zuid. Het in september van vorig jaar gepresenteerde alternatieve vervoeraanbod voor de HSL, heeft een plek gekregen in de concept-ontwerpvervoerconcessie. Wanneer NS deze afspraken niet nakomt, kan lenM een last onder dwangsom opleggen. Prestaties op de HSL-corridor worden apart inzichtelijk gemaakt en kennen aparte prestatie-indicatoren. Via een ingroeipad wil ik de prestaties op de HSL-corridor de komende jaren verbeteren, tenminste tot op het niveau van de prestaties op de rest van het HRN. Het gaat hierbij om de reizigerspunctualiteit. Daartoe krijgen NS en ProRail ook gezamenlijk de opdracht om aan te geven hoe ze de betrouwbaarheid op de HSL-corridor richting 2019 gaan verbeteren.

### *Aanbevelingen quick scan ACM*

In oktober 2013 heeft ACM een quick scan opgesteld naar de afhankelijkheid van de andere vervoerders van de diensten van NS en TLS. Deze betreffen onder meer het onafhankelijk beleggen van de opbrengstverdeling, een non-discriminatoire reisinformatievoorziening en publiek beschikbaar stellen van data. Een aantal aanbevelingen is vooruitlopend op hetgeen in wetgeving wordt verankerd, opgenomen in de concept-ontwerpconcessies.

### **Nieuwe accenten in de beheerconcessie**

#### *Rollen ProRail*

In de concept-ontwerpbeheerconcessie wordt ProRail nadrukkelijker gepositioneerd als publieke uitvoeringsorganisatie ten behoeve van reizigers, (goederen)vervoerders en verladers. ProRail kent daarbij dezelfde verantwoordelijkheden als Rijkswaterstaat, zijnde (1) het nationale spoorbeheer (2) omgevingsmanagement van het spoor en (3) de uitvoering van het beleid van het ministerie. Er komt een verplichting voor ProRail om door hen ontwikkeld beleid (bijvoorbeeld aanpassen van veiligheidseisen, visievorming van ProRail, veranderingen in de be- en bijsturing en/of veranderingen in het aanbestedingsbeleid) vroegtijdig bij mij voor te leggen om te zorgen voor voldoende afstemming tussen beleid en uitvoering. ProRail krijgt in de concept-ontwerpbeheerconcessie concreet de opdracht om de samenwerking met Rijkswaterstaat (zoals die nu in een alliantie is vastgelegd) te versterken. Dit geldt bijvoorbeeld voor het gezamenlijk aanbesteden en uitvoeren van projecten met werkzaamheden aan zowel weg als spoor en het gezamenlijk omgevingsmanagement van deze projecten.

#### *Professionalisering taken*

ProRail heeft, zoals aangekondigd in de LTSA 2, in de concept-ontwerpbeheerconcessie de opdracht gekregen om verbeteringen door te voeren in de wijze waarop ze haar taken uitvoert. Deze verbeteringen richten zich op:

- beter onderhoud van infrastructuur met effectievere contractering;
- het verminderen van het beslag van werkzaamheden op de capaciteit en het voorkomen van uitloop van werkzaamheden;
- het voorkomen van verstoringen;
- het sneller oplossen van verstoringen met minimale impact voor reizigers en verladers;
- het betrekken van stakeholders bij het invullen en plannen van buitendienststellingen;



- het onafhankelijker positioneren van de taak van de capaciteitsverdeling binnen ProRail (o.a. ten opzichte van de voor onderhoud en aanleg benodigde capaciteitsuitbreiding);
- het verbeteren van de benutting van het netwerk op basis van extra bevoegdheden;
- Het realiseren van een eenduidige commandostructuur bij verstoringen.

In het eerstvolgende beheerplan wordt ProRail geacht aan te geven op welke wijze zij invulling geeft aan deze opgave.

#### *Werken voor derden*

Met betrekking tot werken voor derden, dat wil zeggen werkzaamheden die ProRail in opdracht en op kosten van derden (bijvoorbeeld decentrale overheden) uitvoert, is in de concessie een procedure opgenomen ten behoeve van meer transparantie (ook ten aanzien van de kosten) en meer samenwerking. Onder werkzaamheden worden in dit verband verstaan vervanging, onderhoud of uitbreiding van hoofdspoorweginfrastructuur. Het is van groot belang dat ProRail de opdrachtgever nauw betreft bij zowel aanbesteding als uitvoering van werken voor derden. Daarbij geldt de wijze waarop Rijkswaterstaat hier invulling aan geeft als voorbeeld.

#### *Spoorgoederenvervoer*

ProRail krijgt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van alle publieke taken met betrekking tot capaciteitsverdeling, gebruiksvergoeding, verkeersleiding en asset-management, niet alleen voor het gemengde net (waarvoor dat reeds het geval was) maar ook voor de Betuweroute. Over aanvullende taken (ketenregie en commerciële ketenontwikkeling), die niet gerelateerd zijn aan de spoorwegwet, dienen diverse partijen, zoals havenbedrijven, goederenvervoerders en de infrastructuurbeheerder tot goede afspraken te komen. Deze taken kunnen bij Keyrail worden belegd.

Via specifieke indicatoren wordt ProRail gestuurd op de verbetering van de kwaliteit van de geleverde goederenpaden. ProRail zal samen met de sector in lijn met de LTSA2, het VES-traject (Vervolg Exploitatie Spoorgoederenvervoer) en het Aanvalsplan spoorgoederenvervoer een dashboard met indicatoren ontwikkelen waarmee de kwaliteitsverbetering gemonitord kan worden.

#### **Vervolgproces**

Ik zal op basis van de reactie van uw Kamer en de uitkomsten uit de adviesronde langs consumentenorganisaties, decentrale overheden, regionale (goederen)vervoerders, verladers, ProRail en relevante stakeholders een aangepaste beheerconcessie en een aangepaste vervoerconcessie voorbereiden. Ik hecht waarde aan het op een juiste manier verwerken van de adviezen en zal daarover ook het gesprek voeren met NS en Prorail. De uitkomsten uit de formele consultatieronde, de planning van een mondelinge behandeling van de concept-ontwerpconcessies en de daaruit voortvloeiende noodzakelijke aanpassingen, bepalen uiteindelijk of de in mijn brief van 31 maart jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 475) genoemde tijdstermijnen voor behandeling reëel zijn. Ik zal u hierover berichten aan het eind van de consultatieperiode.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld