

Vergaderjaar 2014–2015

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 573

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 december 2014

Na een intensief proces met betrokkenheid van uw Kamer en diverse bij het spoor betrokken partijen, verheugt het mij u te kunnen informeren dat de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet en de nieuwe beheerconcessie voor de hoofdspoorweginfrastructuur aan respectievelijk NS en ProRail zijn gegund. U treft de concessies bijgevoegd aan¹. Daarnaast wordt uw Kamer in deze brief geïnformeerd over de wijze waarop de voor de concessies relevante toezeggingen en aangenomen moties uit het (V)AO vervoer en beheer hoofdrailnet (ontwerpconcessies)(Handelingen II 2014/15, nr. 15, item 9) en het VAO HSL/Fyra (Handelingen II 2014/15, nr. 17, item 6) in deze concessies zijn verwerkt.

Aanpassingen concessies als gevolg van moties

De motie De Boer / Dik-Faber² vraagt om een uitbreiding van artikel 57 (over de samenwerking op concessieoverstijgende onderwerpen) van de vervoerconcessie. Het betreft de toevoeging van andere aanbieders van openbaar vervoer en andere aanbieders van mobiliteitsarrangementen inzake de samenwerking over de geldigheid van vervoerbewijzen. De motie heeft geleid tot een tekstuele aanvulling van artikel 57 in de vervoerconcessie, luidende: «*Tevens werkt NS constructief samen met andere aanbieders van openbaar vervoer en andere aanbieders van mobiliteitsarrangementen.*»

De gewijzigde motie Dik-Faber c.s.³ vraagt aan de vervoerconcessie toe te voegen: «*NS draagt naar redelijkheid bij aan de integrale kosten van het fietsparkeren bij stations, waarbij een evenwichtige kostenverdeling tussen alle bij het fietsparkeren betrokken partijen het uitgangspunt is.*». Daarnaast is het meewerken van NS aan een convenant inzake fietspar-

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Kamerstuk 29 984, nr. 542

³ Kamerstuk 29 984, nr. 562

keren toegezegd. De motie en de toezegging hebben geleid tot aanpassing in artikel 29, tweede lid, van vervoerconcessie. In dit lid zijn nu zowel de tekst uit de motie als uit de toezegging verwerkt.

De motie Van Veldhoven c.s.⁴ over het pogen overeenstemming te bereiken tussen NS en gemeenten bij het sluiten van poortjes, na het doorlopen van een zorgvuldig proces, heeft geleid tot een aanpassing in artikel 11 van de vervoerconcessie. In dit artikel is de samenwerking met decentrale overheden aangevuld met: «*Indien het zorgvuldig proces [dat NS met de betreffende gemeenten dient te doorlopen] niet leidt tot overeenstemming tussen NS en de betreffende gemeente neemt NS de poortjes niet volledig in gebruik alvorens de concessieverlener met de partijen heeft geprobeerd een oplossing te bereiken.*»

Door middel van de motie de Boer⁵ (uit het VAO HSL/Fyra) wordt verzocht om NS voor 1 december 2014 duidelijkheid te laten verschaffen over het ingroeipad van de verbinding Amsterdam – Brussel. Er dient duidelijkheid te worden gegeven over wanneer (in 2015) er zestien treinen gaan rijden tussen Amsterdam en Brussel. Daarnaast vraagt de motie om voor 1 juni 2015 een voorstel te doen over het definitieve ingroeipad van nieuwe treindiensten in de jaren erna. Naar aanleiding van deze motie heb ik uw Kamer op 2 december j.l. geïnformeerd over wat de frequentie van de verbinding Amsterdam – Brussel in de komende jaren wordt. Ten aanzien van het tweede deel van de motie geldt, dat de bepalingen over de diensten op de HSL-Zuid zo zijn aangepast dat de fasering van de treindiensten een resultaatverplichting is (artikel 62 en artikel 63) in plaats van een inspanningsverplichting. Daarbij zijn in artikel 64 van de vervoerconcessie expliciet de omstandigheden benoemd die buiten de macht van NS liggen en waaronder zij niet aan de resultaatverplichting kan voldoen.

Overige aanpassingen aan de vervoer- en de beheerconcessie

- Mijn ambitie en die van de spoorsector is om het gemak en comfort voor de reizigers zo groot mogelijk te maken. Hier horen goede voorzieningen zoals stopcontacten bij. In reactie op moties⁶ van uw Kamer heb ik daarom gezegd dat ik met NS en ProRail in gesprek zou gaan over stopcontacten. NS heeft onlangs besloten om bij de aanschaf (nieuwbouw) van treinen oplaadvoorzieningen als specificatie op te nemen: zowel in Intercity's als in Sprinters en zowel in de eerste als in de tweede klas. Dit doet NS voor eigen rekening. Om dit te borgen is het als verplichting opgenomen in de nieuwe vervoerconcessie. De eerste nieuwe treinen zullen in 2019 (Sprinters) en 2021 (Intercity's) geleverd worden.
- Conform mijn reactie in het VAO vervoer en beheer hoofdnet (ontwerpconcessie) van 16 oktober j.l. op de ingediende, maar ingetrokken, motie Dik-Faber⁷ over adviesrecht voor consumentenorganisaties op internationaal vervoer is in de toelichting van het betreffende artikel uit de vervoerconcessie verduidelijkt dat consumentenorganisatie adviesrecht hebben op grensoverschrijdend vervoer.
- Conform de toezegging in het AO HSL/Fyra op 11 september jl. (Kamerstuk 22 026, nr. 467) is in de toelichting van de vervoerconcessie opgenomen dat met NS is overeengekomen dat tot en met 2016 in de IC Direct de specifieke compensatieregeling «Geld terug bij vertraging» wordt gehanteerd, zoals deze nu ook geldt.

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 564

⁵ Kamerstuk 22 026, nr. 472

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 434 en kamerstuk 29 984, nr. 451

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 545

- In de beheerconcessie is een verwijzing naar de Europese spoorgoederencorridors in de algemene toelichting toegevoegd. Deze toevoeging volgt ter verduidelijking van het feit dat ProRail (via een Europese verordening) een verplichting heeft ten aanzien van de implementatie van spoorgoederencorridors.
- De bijlagen van de vervoer- als de beheerconcessie inzake de prestatie- en informatie-indicatoren is aangepast conform de brief⁸ aan uw Kamer van 29 september 2014 over de consultatie van en audit op de prestatie-indicatoren;
- De bijlagen met programma's van zowel de vervoer- als de beheerconcessie zijn geactualiseerd op basis van de meest recente afspraken hierover tussen NS, ProRail en IenM.

Ten slot heb ik uw Kamer 1 september j.l. geïnformeerd⁹ over het feit dat er een aantal afspraken dat zich niet goed leent voor opname in de nieuwe vervoerconcessie vastgelegd worden in een zogenaamde Uitvoeringsovereenkomst met NS. Deze overeenkomst zal voor het kerstreces vertrouwelijk in uw Kamer ter inzage worden gelegd.

Ik zie uit naar de ontwikkelingen die door middel van de nieuwe concessies zullen worden ingezet. Hiermee wordt er invulling gegeven aan een belangrijk deel van het nieuwe sturingsprincipe volgend uit de Lange Termijn Spooragenda deel 2. Op deze manier is er de mogelijkheid om actief te sturen op de gewenste prestatieverbetering die noodzakelijk wordt geacht voor de gehele spoorsector.

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

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 533

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 530