

Bijlage III – Hoofdpijnen consultatie

Onderstaand is op hoofdpijnen een overzicht gegeven van de (geclusterde) reacties uit de consultatie op de concept-ontwerpbeheerconcessie en de concept-ontwerpvervoerconcessie. Dit overzicht is opgesteld na de afweging en verwerking in de ontwerpconcessies van alle reacties vanuit de geconsulteerde partijen.

In de consultatiefase zijn schriftelijke reacties ontvangen van de volgende partijen: de consumentenorganisaties in het LOCOV, IPO, SkVV, VNG, provincie Noord-Brabant, provincie Limburg, provincie Zeeland, Samenwerkingsverband Noord-Nederland, Oost-Nederland, Stadsregio Eindhoven, OV-bureau Randstad, Metropoolregio Amsterdam, gemeente Haarlem, gemeente Venlo, FMN (samenwerkingsverband van Veolia, Arriva, Connexion en Syntus), NS, KNV goederenvervoer, Havenbedrijf Rotterdam, Keyrail, ProRail, Schiphol Group, OIM (Overleg IenM), FNV en ACM.

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
1.	Ordering spoorsector			
	<p>a. <u>Ordering spoorsector</u> In de consultatiefase zijn diverse opmerkingen gemaakt, suggesties gedaan omtrent het samenvoegen van NS en ProRail, de scheiding van rollen (o.a. die van concessieverlener, systeemverantwoordelijke, en regelgever) van de concessieverlener, het ontbreken van waarborgen ten aanzien van de machtsmisbruik door NS, de publieke taakafbakening, de financiële kaders / marktconformiteit ten aanzien van de vervoerconcessie, het verbod op kruissubsidiëring / overwinst.</p>	<p>In de LTSA is aangegeven dat het kabinet kiest voor scherpere sturing en niet voor het ingrijpen in de ordering. Dit gelet op het grote belang van een betere samenwerking tussen alle partijen. Ook heeft het kabinet in de LTSA aangegeven dat NS zich moet focussen op het hoofdlijnnet. ProRail wordt met de beheerconcessie meer als uitvoeringsorganisatie van de Staatssecretaris gepositioneerd. Binnen deze kaders zijn de ontwerpconcessies vormgegeven.</p> <p>Op de belangrijke punten ten aanzien van de ordering is reeds bij de beantwoording van de Kamervragen over de concept-ontwerpconcessies ingegaan.</p> <p>Tevens heeft de Kamer de resultaten van het onderzoek van Ecorys naar de uitbreiding van de bevoegdheden van ACM ten aanzien van het toetsen van non-discriminatoire toegang tot diensten en voorzieningen op stations¹ ontvangen.</p> <p>Ook is het wetsvoorstel voor implementatie van de</p>	VC / BC	FMN, FNV

¹ Kamerstuk 29984, nr. 518

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
		<p>Herschikkingsrichtlijn aan de Kamer gezonden. Hiermee worden de bevoegdheden van ACM op dit punt uitgebreid².</p> <p>Op 9 juli 2014 zijn het onderzoek naar de effecten van veranderingen in eigendomsverhoudingen op stations³ en het onderzoek naar mogelijke kruissubsidiëring bij concessiehoudende (klein)dochters van NS (in opdracht van het ministerie van Financiën)⁴ aan de Kamer aangeboden. Op basis van de bevindingen van Ecorys naar de positie van NS en andere relevante partijen op stations is er geen aanleiding om nu over te gaan tot een wijziging in de positie van partijen op stations. Uit het onderzoek naar mogelijke kruissubsidiëring blijkt dat er geen aanwijzingen zijn dat er sprake is van kruissubsidiëring bij NS groep en diens (klein)dochters worden.</p> <p>Hiernaast fungeert ACM als toezichhouder op de marktverhoudingen en krijgt ACM een sterkere positie door implementatie van de Herschikkingsrichtlijn.</p>		
	<p>b. <u>Deelname NS aan regionale aanbestedingen:</u> De vervoerconcessie bevat geen beperkingen m.b.t. het recht van concessiehouder om mee te dingen naar concessies die openbaar worden aanbesteed. Niet helder is hoe het beleidsvoornemen LTSA op dit punt nu invulling gaat krijgen. Vanuit het perspectief van marktwerking is het ongewenst om NS op voorhand uit te sluiten.</p>	<p>In de LTSA heeft het kabinet aangegeven dat NS zich moet focussen op het hoofdrailnet. Daarbij past dat NS niet meedingt naar de nieuwe vervoerconcessies voor het spoor die in Nederland op de markt komen, tenzij er samenloop is met het hoofdrailnet. Samenloop is de situatie waarin twee of meer spoorvervoerders, waaronder NS, het recht hebben om de reizigersmarkt tussen dezelfde aan</p>	VC	FMN, Noord-Nederland, ACM

² Kamerstuk 33965, nr. 1 t/m 4

³ Kamerstuk 29984, nr. 527

⁴ Kamerstuk 28165, nr. 178

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
		<p>het hoofdrailnet gelegen stations te bedienen. NS mag meebieden in regionale aanbestedingen als deze samenloop substantieel is, in ieder geval tussen meer dan twee stations.</p> <p>Het Rijk zal met NS afspraken maken op welke concessies NS wel en niet kan meedingen en daarmee invulling geven aan het begrip substantiële samenloop.</p>		
2.	Prestatie-indicatoren			
	<p>a. <u>Ambities, prikkels en sturingsmechanismen</u>: Vanuit de consultatie zijn opmerkingen gekomen dat de concessies te weinig ambitie hebben ten aanzien van de waarden behorende bij de indicatoren in de bijlage van de concessies (deels omdat ze nog niet volledig zijn ingevuld). Zo is er gezegd dat er een te beperkt arsenaal aan prikkels en sturingsmechanismen in de concessies is opgenomen. Er zijn twijfels of de opgenomen prestatie-indicatoren de juiste zijn en of deze gaan resulteren in meer transparantie; hiernaast wordt gezegd dat het sturen op prestatie-indicatoren achterhaald is. Daarnaast vindt een aantal geconsulteerde partijen de opgenomen bodemwaarden te laag en de streefwaarden niet bindend genoeg. Streefwaarden zouden jaarlijks moeten worden gedefinieerd. De prestatie-indicatoren zouden ook meer gericht moeten worden op de reiziger.</p>	<p>Het systeem van prikkels kent diverse instrumenten. Naast de boete bij het niet halen van een prestatie, zijn dit de informatie- en overlegplicht, de last onder dwangsom voor de andere bepalingen in de concessie, beloning bij uitzonderlijk presteren, de publieke verantwoording over het presteren en ultimo het intrekken van een deel of de gehele concessie (conform de Wet personenvervoer 2000 en Spoorwegwet). Voorts omvat de aangescherpte sturing in de concessie ook de mogelijkheid tot programmasturing, transparantievereisten, benchmarks, audits en evaluaties. Al deze instrumenten bieden de mogelijkheid om in het belang van een goed product voor de reizigers maatwerk in te zetten in de sturing op prestatieverbetering, afhankelijk van de situatie die zich voordoet.</p> <p>Jaarlijks maken NS en ProRail in het vervoerplan en beheerplan concreet op welke wijze zij aan dit doel invulling geven en aan welke concrete resultaten zij zich verbinden. Met de beleidsprioriteitenbrief wordt hierin focus gebracht.</p> <p>De bijlage met indicatoren is verder aangevuld / aangescherpt, zodat een beter beeld kan worden</p>	BC/VC	FNV, FMN, OIM, LOCOV

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
		<p>gevormd van het ambitieniveau van de beide concessies. Hierbij is de bodemwaarde een absolute nullijn, waar niet onder mag worden gekomen. De streefwaarden zijn gebaseerd op basis van gerealiseerde prestaties en bevatten ambitie voor 2019. Conform de motie De Boer/Hoogland voert een extern bureau een audit uit op de definities, meetmethoden en instelwaarden van de prestatie- en informatie-indicatoren in de ontwerpconcessies.</p>		
	<p>b. <u>Suggesties voor prestatie- en informatie-indicatoren</u> Er zijn diverse suggesties gedaan voor concrete indicatoren, zoals klanthinder, het aantal "zwarte dagen" (per regio), het "overslaan van stations", het aantal "buiten termijn aanvragen" van capaciteit en het aantal acute buitendienststellingen voor spoedreparaties. Betrouwbaarheid zou op knooppunten moeten worden gemeten. Ook kunnen de prestatie-indicatoren van ProRail meer worden gericht op het verbeteren van het vervoerproduct voor de reiziger. Daarnaast werd er opgemerkt dat niet voor elk prestatiegebied een prestatie-indicator is gedefinieerd.</p>	<p>De diverse suggesties van geconsulteerde partijen zijn betrokken bij het aanpassen van de bijlage met indicatoren in beide concessies. Zo is er op basis van de inbreng van decentrale overheden een prestatie-indicator in de beheerconcessie voor klanttevredenheid van decentrale overheden toegevoegd.</p> <p>Ten aanzien van de andere concrete suggesties geldt dat de prestatie-indicatoren het geheel van doelen volgend uit de LTSA beslaan. Dit kan soms ook betekenen dat er voor een specifiek prestatiegebied geen prestatie-indicator is. Echter dit prestatiegebied is dan wel vertaald in andere concrete verplichtingen in de concessies.</p>	BC/VC	FMN, KNV, NS, OV-bureau Randstad, Noord-Nederland, SkVV, LOCOV
	<p>c. <u>Meer gedetailleerde prestatie-indicatoren:</u> De indicatoren moeten per lijn, per corridor, per treinserie, per baanvak, per regio en/of per tijdstip van de dag kunnen worden gedifferentieerd.</p>	<p>De concessieverlener kiest voor sturing op een beperkt aantal prestatie-indicatoren, aangevuld met informatie-indicatoren. Deze laatste zullen waar mogelijk informatie op lijnenniveau weergeven. Er zijn in de ontwerpconcessies voorts twee prestatie-indicatoren opgenomen die gedifferentieerde inzichten bieden; ten aanzien van de punctualiteit op de 10 slechtst scorende lijnen en de zitplaatscapaciteit.</p>	BC/VC	FMN, OIM, Oost-Nederland, ACM, LOCOV

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
	<p>d. <u>Sturing decentrale overheden op prestaties</u>: Regionale overheden willen sturing kunnen uitoefenen op de prestaties van ProRail, eventueel via de concessieverlener, vanwege het feit dat ProRail ook voor hen de uitvoeringsorganisatie is voor beheer en onderhoud aan het spoor.</p>	<p>De betrokkenheid van de decentrale overheden bij de prestaties van ProRail wordt met de ontwerpbeheerconcessie vergroot. Zo is er een klantoordeel van decentrale overheden opgenomen, dient ProRail op diverse onderwerpen met decentrale overheden samen te werken, en wordt het proces ten aanzien van werken voor derden meer in gezamenlijkheid met de opdrachtgevende overheid ingevuld.</p>	BC	Noord-Nederland
	<p>e. <u>Onafhankelijk monitoren</u> Monitoren van prestaties / indicatoren moet onafhankelijk worden georganiseerd. Gebruik van de klantenbarometer is een optie. Huidige situatie levert perverse prikkel.</p>	<p>In de vervoerconcessie is opgenomen dat wordt aangesloten bij de OV-klantbarometer. Hiermee wordt het mogelijk de verschillende vervoerders onderling te vergelijken op het klantoordeel. Aanvullend daarop was reeds in de concessies opgenomen dat de klantoordelen onafhankelijk gemeten kunnen worden op verzoek van de concessieverlener. Het streven is om dit vanaf 2016 plaats te laten vinden.</p> <p>Tot slot is de kwaliteit van de meetsystemen voor prestaties geborgd, doordat de verantwoordingsrapportages van NS een goedkeuringsverklaring van een onafhankelijke deskundige moeten bevatten en de kwaliteit van de meting van de prestaties regelmatig aan een audit wordt onderworpen.</p>	VC	FMN, OIM, Noord-Nederland, ACM
	<p>f. <u>Gelijkgerichtheid</u> De gelijkgerichtheid van de prestatiegebieden, programma's en prestatie-indicatoren tussen ProRail en NS is nog onvoldoende. Gelijkgerichtheid zou moeten gelden voor alle partijen in de spoorsector en door de hele keten.</p>	<p>De prestatiegebieden zijn aangepast naar aanleiding van diverse tekstuele suggesties. Op onderdelen zijn de prestatiegebieden gelijk geformuleerd in zowel de beheer- als de vervoerconcessie. Op onderdelen zijn deze noodzakelijkerwijs verschillend, gezien de verschillende taken en doelen van NS en ProRail. Ditzelfde geldt ook bij de prestatie-indicatoren en programma's.</p>	BC/VC	OIM, ProRail, NS

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
		<p>Gelijkgerichtheid voor alle partijen dient via de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels en via het NOVB te worden geregeld. Daarnaast is er de mogelijkheid om in de nog op te stellen samenwerkingsprotocollen, afspraken te maken over de wederkerigheid van diverse onderwerpen.</p>		
3.	Sanctionering / boetes / alternatieve prikkels			
	<p>a. <u>Effectiviteit / nut en hoogte van de boete</u> Er worden vraagtekens gezet bij de effectiviteit / nut van een boete. Dit mede in relatie tot de beperkte hoogte van de boete, afgezet tegen de jaaromzet van NS.</p>	<p>Het opleggen van de boete is het sluitstuk van een breder sturingsregime. Een sturingsregime met meer transparantie over het presteren van NS en ProRail en programmasturing om prestaties te verbeteren. Naast het opleggen van een boete kan er ook een beloning aan NS worden gegeven bij uitzonderlijk presteren bij de midterm review, en kan er op alle overige delen van de concessie een last onder dwangsom worden opgelegd indien afspraken niet worden nagekomen. Tenslotte kan ook de concessie geheel of gedeeltelijk worden ingetrokken.</p> <p>Mede naar aanleiding van de consultatie is besloten de boete te laten oplopen bij herhaaldelijk niet voldoen aan de bodemwaarde. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om voor een tweetal prioritaire prestatie-indicatoren de boete te verhogen. Dit wordt in de beleidsprioriteitenbrief aangegeven.</p>	BC/VC	FMN, Noord-Nederland, IPO, ACM
	<p>b. <u>Alternatieve prikkels</u> Diverse suggesties voor alternatieve prikkels zijn gedaan, o.a. het werken met beloningen, de indexering van de reizigerstarieven afhankelijk maken van de prestaties, bonus voor het personeel in plaats van het management, het decentraliseren of aanbesteden van delen van het HRN bij slecht presteren, boetes in een investeringsfonds.</p>	<p>Zoals onder 3a wordt aangegeven bevat de concessie een breed scala aan prikkels. In het kader van de motie De Rouwe, in combinatie met de resultaten uit de consultatie, zijn er drie alternatieve prikkels toegevoegd in de ontwerpconcessies:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verhoging boete op herhaaldelijk niet voldoen aan de bodemwaarde; 2. Opbrengst uit boete ten goede van de 	BC/VC	SkVV, IPO, ACM, LOCOV, Oost-Nederland

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
		reizigers; 3. Expliciete evaluatie van de samenwerking in 2016.		
	c. <u>Geld Terug Bij Vertraging</u> De regeling "Geld Terug Bij Vertraging" moet ook gelden bij een overstap op de regionale vervoerder. De regeling zou in de concessie moeten worden opgenomen en NS moet de vrijheid hebben om met een ruimere regeling te komen.	De regeling is naar aanleiding van de consultatie in de bijlage van de vervoerconcessie opgenomen. NS heeft de vrijheid om met een ruimere regeling te komen. GTBV kan niet gelden voor een overstap naar een regionale vervoerder, aangezien de regeling alleen voor NS geldt. Conform de toezegging in het Algemeen Overleg d.d. 17 juni 2014 zal de wens van de Kamer om te komen tot een GTBV-regeling voor het hele openbaar vervoer aan het NOVB worden voorgelegd.	VC	LOCOV, Noord-Nederland
4.	Beheerplan / vervoerplan			
	a. <u>Gelijkgerichtheid procedure vervoerplan NS en beheerplan ProRail</u> De procedure voor het vervoerplan en beheerplan verloopt in de tijd niet altijd gelijk. Ook de subsidieaanvraag en de procedure rondom het beheerplan sluiten niet op elkaar aan. Hiernaast zijn er ook vragen / opmerkingen hoe de procedure zich verhoudt tot de landsdelige en landelijke spoor & OV tafels en de totstandkoming van de dienstregeling en de capaciteitsaanvraag.	Voor wat betreft de subsidieaanvraag van ProRail is sprake van stringente spelregels op Rijksniveau. De procedure rondom subsidieaanvraag en beheerplan kan in de tijd daarom niet gelijk worden getrokken aan die van het vervoerplan. Voor het overige is de procedure zoveel als mogelijk gelijk getrokken. Dit geldt onder andere ten aanzien van de datum van de beleidsprioriteitenbrief en het begin van de consultatieperiode.	BC/VC	Decentrale overheden, OIM, NS, ProRail
	b. <u>Beleidsprioriteitenbrief</u> Er zijn diverse opmerkingen c.q. vragen gesteld over hoe en door wie de prioriteiten worden bepaald, de doorwerking van de landsdelige en landelijke spoor & OV tafels in de beleidsprioriteitenbrief, de betrokkenheid van partijen (o.a. de decentrale overheden) bij het opstellen van de beleidsprioriteitenbrief, het wel/niet openbare karakter van de beleidsprioriteitenbrief en het bespreken van de beleidsprioriteitenbrief op de tafels.	De prioriteiten worden bepaald door de concessieverlener. De concessieverlener baseert zich daarbij mede op de prestaties van het afgelopen jaar. Er is geen adviesrecht op de beleidsprioriteitenbrief. Er is een adviesrecht op het vervoer- en beheerplan, waarin de beleidsprioriteiten van ProRail en NS zijn doorvertaald.	BC/VC	OV-bureau Randstad, VNG, Noord-Nederland

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
	<p>c. <u>Adviesrecht</u>: De vraag is gesteld waarom het adviesrecht bij het vervoerplan beperkt is tot enkele prestatiegebieden in plaats van alle prestatiegebieden (zoals bij ProRail). Daarnaast zijn er opmerkingen gemaakt over de onduidelijke positie van de vervoerders op het moment dat ProRail adviezen van vervoerders over aanpassingen aan de infrastructuur terzijde schuift. Ook is de suggestie gedaan om het internationaal vervoer onderdeel te maken van het adviesrecht.</p>	<p>Het in de concessie opgenomen adviesrecht is uitgebreider dan de daartoe in de Wp2000 en de Spoorwegwet opgenomen wettelijke bepalingen. Voor zowel NS als ProRail geldt dat zij slechts gemotiveerd kunnen afwijken van adviezen. Betrokkenen die formeel beschikken over het adviesrecht kunnen naar de civiele rechter stappen in geval een advies niet is overgenomen. Daarnaast krijgt de concessieverlener aan het einde van de procedure die leidt tot de vaststelling van een vervoer- of beheerplan, het plan voor instemming voorgelegd. De adviesprocedure maakt deel uit van dit proces.</p> <p>In het kader van de totstandkoming van het vervoer- en beheerplan kunnen NS en ProRail er op worden aangesproken, indien wordt geconstateerd of na ontvangst van signalen hierover van de geconsulteerde partijen, dat er sprake is van motiveringen die onvoldoende zijn onderbouwd. Aan het einde van de procedure van de vaststelling van het vervoer- en beheerplan, staat tegen het besluit tot instemming met het plan bezwaar (bij de Minister) en vervolgens beroep (bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven) open.</p>	BC/VC	OV-bureau Randstad, NS, LOCOV
5.	Samenwerking			
	<p>a. <u>Geschilbeslechting / escalatie / doorzettingmacht</u> Geschilbeslechting bij samenwerking moet bij een onafhankelijke partij worden gelegd, bijvoorbeeld ACM of ProRail. Er zijn vragen gesteld over hoe de escalatie plaatsvindt bij conflicterende belangen tussen partijen c.q. haperende samenwerking. Er is een suggestie gedaan om doorzettingmacht bij de concessieverlener neer te leggen. NS heeft nu een vetorecht op de landelijke tafel.</p>	<p>In de concessie zijn instrumenten en prikkels opgenomen die de samenwerking moeten bevorderen en waarin (de ontwikkeling van) een escalatiemechanisme wordt voorgeschreven. Zo is er voorzien in de ontwikkeling van een escalatiemechanisme tussen NS en ProRail, tussen ProRail en de andere vervoerders, richting overheden wanneer vervoerders er onderling niet uitkomen ten aanzien van samenloop, en richting de landelijke tafel wanneer de landsdelige OV & Spoortafels niet tot een oplossing leiden. Een hiaat in de vervoerconcessie is ingevuld door</p>	BC/VC	FMN, Oost-Nederland, OV-bureau Randstad, SkVV, VNG, Metropoolregio Amsterdam

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
		op te nemen dat als vervoerders onderling niet in staat zijn om tot integrale diensten te komen, de concessieverleners hierover in overleg treden. Via de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels wordt door de concessieverleners gemonitord hoe de samenwerking verloopt. Of aanvullende escalatiemechanismen nodig zijn, wordt betrokken in de in de ontwerpconcessies opgenomen evaluatie van de samenwerking in 2016.		
	b. <u>Concreetheid / afdwingbaarheid van samenwerking</u> Er zijn diverse vragen gesteld over hoe de samenwerking concreet wordt vormgegeven (bijvoorbeeld via een samenwerkingsprotocol) en/of hoe de samenwerking wordt ingevuld. Prikkel voor samenwerking ontbreken. Er zijn ook opmerkingen gemaakt over de afdwingbaarheid van de samenwerking en het verplichtende karakter ervan.	De suggestie van het opnemen van een samenwerkingsprotocol is opgenomen in de beide concessies. Deze wordt geconcretiseerd met afspraken over hoe de samenwerking dient te verlopen tussen ProRail, NS en bij het spoor betrokken partijen. Daarnaast is ook een expliciete evaluatie van de samenwerking (alle verplichtingen hiertoe) vastgelegd begin 2016.	BC/VC	FMN, OIM, Oost-Nederland, OV-bureau Randstad, Noord-Nederland, provincie Zeeland
	c. <u>Samenwerking met diverse partijen ontbreekt</u> In de concessies ontbreekt de samenwerking tussen ProRail en de goederenvervoersector, binnen- en buitenlandse infrastructuurbeheerders en gemeenten	In de ontwerpbeheerconcessie zijn samenwerkingsartikelen ten aanzien van de goederenvervoersector en andere infrastructuurbeheerders toegevoegd.	BC/VC	OIM, KNV, Havenbedrijf Rotterdam, VNG, ACM
	d. <u>Wederkerigheid</u> In diverse artikelen is de wederkerigheid niet geregeld. In de regionale concessies moeten op onderdelen dezelfde bepalingen worden opgenomen als in de vervoer- en beheerconcessie.	Wederkerigheid tussen regionale vervoerconcessies en de vervoer- en beheerconcessie is een belangrijk onderwerp. Dit speelt op diverse plaatsen in de beide concessies een grote rol, o.a. bij transparantie, het samenwerkingsprotocol en bij de vereveningssystematiek voor integraal openbaar vervoer. De concessieverlener gaat met de decentrale overheden in overleg om deze noodzakelijke wederkerigheid in afspraken ("letter of intent") te borgen. De wederkerigheid moet op meerdere plaatsen geregeld worden, onder meer aan de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels en in NOVB-verband.	BC/VC	FNV, ProRail, IPO, NS

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
	<p>e. <u>Positie decentrale overheden, gemeenten en koepels</u> Koepels worden in diverse bepalingen genoemd als partij om advies in te winnen, maar spoorpartijen moeten rechtstreeks met decentrale overheden om tafel zitten. Decentrale overheden moeten hetzelfde adviesrecht krijgen als de koepels. Gemeenten moeten ook deelnemen aan tafels en NS moet overleggen en advies inwinnen bij gemeenten.</p>	<p>In gevallen waar de gemeente een rol speelt (bijvoorbeeld fietsparkeren, aanleg nieuw station) is de gemeente expliciet toegevoegd in de vervoerconcessie als partij waar NS mee moet samenwerken. Zoveel als mogelijk gelden hierbij de posities zoals opgenomen in de "Terms of reference" in de bijlage van de LTSA2.</p>	BC/VC	VNG, OV-bureau Randstad
6.	<p>Transparantie</p> <p>a. <u>Beschikbaarheid van data NS</u> De decentrale overheden en regionale spoorvervoerders moeten over relevante (gedetailleerde) vervoergegevens (o.a. herkomst-bestemming matrices, reizigersaantallen, in- en uitstappers, trajectgegevens, klantgegevens, etc.) kunnen beschikken. Dit is nog niet voldoende duidelijk beschreven in de concessie (welke gegevens, op welke manier). Uitwisseling van informatie mag geen potentieel marktversturende werking hebben.</p>	<p>Voor wat betreft het op verzoek van de decentrale overheden inzichtelijk maken van reizigersaantallen en gegevens per traject was in de concept-ontwerpconcessie een "nee, tenzij.." bepaling opgenomen. Dit is gewijzigd in een "ja, mits.." bepaling. NS levert de gevraagde informatie. Wanneer het vertrouwelijke informatie betreft, spreken NS en decentrale overheden af hoe die vertrouwelijkheid geborgd kan worden.</p> <p>Hiernaast is het ter beschikking stellen van brondata van reisinformatie als verplichting in de concessie opgenomen conform de afspraken in het kader van NDOV (Nationale Data Openbaar Vervoer).</p> <p>Ten aanzien van prestaties geldt dat IenM als concessieverlener een grotere transparantie aan ProRail en NS oplegt door middel van de nieuwe concessie. Actuele prestatiegegevens worden op toegankelijke wijze beschikbaar gemaakt. Streven is dit via een publiekelijk beschikbaar medium (online) te laten zijn. De uitwerking hiervan loopt via het beheerprotocol.</p> <p>Daarnaast is een wijziging van de Wet Personenvervoer 2000 in voorbereiding die het</p>	VC	Randstad, Noord, SKVV, VNG, Oost, IPO, ACM, Limburg

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
		<p>onder meer mogelijk maakt om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen over het beschikbaar stellen van gegevens over de, uit het gebruik van vervoerbewijzen af te leiden, reizigersstromen.</p> <p>Vooruitlopend hierop wordt in het NOVB bezien of al eerder afspraken te maken zijn met de concessiepartijen over de beschikbaarheid van data via gezamenlijk overleg in het NOVB.</p>		
7.	Vereveningssystematiek integraal openbaar vervoer			
	<p>a. <u>Vereveningssystematiek integraal openbaar vervoer</u> De suggestie is gedaan om een methodiek te introduceren van wederkerigheid / verevening in kosten en opbrengsten in de keten tussen NS, ProRail, de decentrale overheden en de regionale vervoerders</p>	<p>De methodiek ziet vooral op aanpassingen in de samenhang van het vervoer, zoals de introductie van het zogenaamde visgraatmodel, die leiden tot een aantoonbare toename van het aantal reizigers in de trein. Deze baten zouden door NS moeten worden meegewogen bij verzoeken van decentrale overheden voor uitbreiding van de dienstverlening door NS. Maar ook omgekeerd kan een decentrale overheid baten hebben van een verandering in de dienstverlening van NS of kunnen wijzigingen in het regionale vervoer, zoals de introductie van regionale diensten, leiden tot minder reizigers voor NS. In de ontwerpconcessie is opgenomen dat NS medewerking verleent aan het toepassen van een dergelijke systematiek. De verdere uitwerking is een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden en NS, met betrokkenheid van het ministerie van IenM. Op de uitwerking ervan wordt toegezien via de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels.</p> <p>Aanpassing van het regionale vervoeraanbod kan ook aan de orde zijn bij het afgeven van een bedieningsgarantie voor een nieuw station. De totstandkoming van een nieuw station is het</p>	BC/VC	OV-bureau Randstad, SkVV, IPO

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
		<p>resultaat van overleg tussen verschillende partijen. In de ontwerpconcessie is bepaald dat de haalbaarheid van een nieuw station wordt onderzocht door NS samen met de betrokken decentrale overheden en de infrastructuurbeheerder. Het onderzoek richt zich op de maatschappelijke wenselijkheid van een nieuw station op grond van attractiviteit voor de reiziger, maakbaarheid in de dienstregeling en betaalbaarheid. Wanneer uit het gezamenlijke onderzoek een per saldo positief resultaat blijkt en het nieuwe station bijdraagt aan een kostendekkende exploitatie van het hoofdrailnet geeft NS een bedieningsgarantie af. Aan de landsdelige OV- & Spoortafel stellen betrokken partijen gezamenlijk vast of er sprake is van een haalbaar stationsproject. Eventueel maken partijen financiële afspraken over de exploitatie. Over deze methodiek is overeenstemming met NS en de decentrale overheden.</p>		
8.	Werken voor derden			
	<p>a. <u>Betrokkenheid bij werken voor derden</u> Door diverse partijen zijn suggesties gedaan voor aanscherpingen op de procedure voor werken voor derden. Deze richten zich op een grotere betrokkenheid van de derden, meer grip / garanties voor de decentrale overheden ten aanzien van planning en kosten, meer prikkels voor ProRail, meer inzicht en transparantie in de kostenopbouw van ProRail, meer waarborgen voor marktconformiteit, een andere risicoverdeling tussen ProRail en de derde en het niet meer in rekening brengen van kosten door ProRail bij de derden bij aantoonbare fouten.</p>	<p>In de beheerconcessie is een duidelijke procedure opgenomen, die nieuw is ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>De opmerkingen over werken voor derden hebben geleid tot aanpassingen in artikelen. Over de samenwerking met decentrale overheden is in de concessie opgenomen dat er in 2016 een evaluatie plaatsvindt specifiek gericht op de betrokkenheid van de decentrale overheden bij werken voor derden.</p> <p>Hiernaast dient ProRail de opdrachtgevende overheid aan de voorkant van het proces tot een aanbesteding te betrekken. Vervolgens dient de opdrachtgevende overheid betrokken te worden en te blijven tijdens de aanbesteding en tijdens de</p>	BC	Noord-Nederland, VNG, Oost-Nederland, OV-bureau Randstad, SkVV, FNV

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
		<p>uitvoering. Door de grotere betrokkenheid van de opdrachtgever bij de werken voor derden worden de risico's op discussies achteraf over meerkosten, mogelijke fouten, vertragingen, budgetoverschrijdingen, etc. gereduceerd.</p> <p>Door middel van pilots met betrokkenheid van ProRail, decentrale overheden en het ministerie van IenM wordt bekeken of aanscherpingen in de procedures wenselijk zijn. Deze worden zo nodig in een herzien samenwerkingsprotocol geborgd.</p>		
	<p>b. <u>Kosten B&O bij DO's:</u> Wat kosten voor beheer en onderhoud betreft zou toe gewerkt moeten worden naar een situatie waarin regionale investeringen worden aangemerkt als een regionale bijdrage aan het Rijk. Ook zou gedacht kunnen worden aan een verlaging van de gebruiksvergoeding op een treinlijn als een regionale overheid geïnvesteerd heeft in verbeteringen op die lijn.</p>	<p>De reacties hebben betrekking op een andere wijze van financieren van regionale investeringen. Dit valt buiten de scope van de beheerconcessie. Het gesprek over dit specifieke onderwerp vindt plaats in de reguliere overleggen in het kader van het MIRT.</p>	BC	Oost-Nederland, IPO
9.	Onafhankelijke positie ProRail			
	<p><u>Onafhankelijke positie ProRail:</u> De samenwerking tussen ProRail met NS moet niet hechter zijn dan die met andere vervoerders / gebruikers van de hoofdspoorweginfrastructuur, gelet op de onafhankelijke positie van ProRail.</p>	<p>Op diverse onderdelen is de beheerconcessie aangescherpt, zodat over de onafhankelijke positie die ProRail heeft geen misverstand kan bestaan.</p>	BC/VC	ProRail, KNV, FNV, ACM
10.	Verdeling van verantwoordelijkheden			
	<p>a. <u>Stations:</u> De verantwoordelijkheden ten aanzien van het beheer van stations zouden eenduidig belegd moeten worden, bijvoorbeeld bij ProRail, om versnippering te voorkomen. Ook is er in de concessies te weinig aandacht voor de rol van NS op stations buiten het hoofdtrainnet.</p>	<p>Het beheer van stations valt buiten de scope van de concessie. De verantwoordelijkheid van ProRail en NS ten opzichte van stations zijn niet in de concessies vastgelegd. Wel is er in de prestatiegebieden aandacht voor de prestaties op stations. Via goede samenwerking tussen bij stations betrokken partijen moet invulling worden gegeven aan het beheer van stations ten gunste van de reiziger. In deze samenwerking voorziet de concessie.</p>	BC/VC	OIM, Noord-Nederland

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
		<p>Op 9 juli 2014 zijn het onderzoek naar de effecten van veranderingen in eigendomsverhoudingen op stations⁵ en het onderzoek naar mogelijke kruissubsidiëring bij concessiehoudende (klein)dochters van NS (in opdracht van het ministerie van Financiën)⁶ aan de Kamer aangeboden. Op basis van de bevindingen van Ecorys naar de positie van NS en andere relevante partijen op stations is er geen aanleiding om nu over te gaan tot een wijziging in de positie van partijen op stations.</p>		
	<p>b. <u>Spooransluitingen</u>: De verantwoordelijkheden ten aanzien van spooransluitingen (nu in eigendom bij NS Spooransluitingen BV) zouden bij ProRail belegd moeten worden, om een lappendeken te voorkomen. Voor sommige spooransluitingen (bijvoorbeeld spoor in havengebieden) zouden lichtere eisen kunnen worden opgenomen. In de concessie is onduidelijk wat met NS Spooransluitingen BV gaat gebeuren.</p>	<p>Door IenM wordt er gekeken naar diverse mogelijkheden voor de mogelijke overname van deze spooransluitingen. Alle mogelijkheden worden hierin meegenomen, ook de mogelijkheid dat de spooransluitingen onder beheer en onderhoud van ProRail komen wordt gezien.</p>	VC/BC	OIM, EVO, KNV, Havenbedrijf Rotterdam
11.	Reizigersproduct			
	<p>a. <u>Tariefdifferentiatie</u> Er zijn vragen gesteld op grond van welke criteria een voorstel voor tariefdifferentiatie wordt getoetst. Tariefdifferentiatie moet niet alleen op het spoor worden toegepast, maar gelijktijdig ook op de weg. Onderzoek wijst uit dat tariefdifferentiatie een beperkt effect heeft op het vermijden van de spits.</p>	<p>Tariefdifferentiatie leidt naar verwachting tot een betere benutting van het spoorstelsel door een betere spreiding van reizigers over de dag. Zo volgt uit de praktijkproef "Spits mijden in de trein" dat een deel van de reizigers door financiële prikkels bereid is buiten de spits te reizen met de trein.</p> <p>In de ontwerpconcessie is de mogelijkheid opgenomen voor NS om voorstellen te doen voor tariefdifferentiatie. NS moet bij een dergelijk</p>	VC	OV-bureau Randstad, VNG, LOCOV

⁵ Kamerstuk 29984, nr. 527

⁶ Kamerstuk 28165, nr. 178

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
		<p>voorstel onderzoek doen naar de effecten van tariefdifferentiatie waarbij zij voor verschillende percentages de verwachte effecten op de benutting van het spoorstelsel voor verschillende reizigersgroepen inzichtelijk maakt en aandacht besteedt aan de effecten van alternatieve oplossingen. Daarin moet ook zijn aangetoond dat capaciteitsuitbreiding, optimalisering van de dienstregeling en alleen prijsverlaging niet voldoende werkt of onbetaalbaar is.</p> <p>NS dient over het voorstel advies te hebben ingewonnen bij consumentenorganisaties en bespreekt dit voorstel in het NOVB, zodat het voorstel kan rekenen op draagvlak. Hierna legt NS het voorstel ter goedkeuring voor aan de concessieverlener.</p>		
	<p>b. <u>Tarieven</u> De afspraken over tarieven in de vervoerconcessie zijn te magere en te vrijblijvend. NS moet verplicht worden om mee te werken aan het ontwikkelen en uitvoeren van het gezamenlijke tariefproductenhuis, enkelvoudig in- en uitchecken en/of een eenvoudiger tariefstructuur. De concessie biedt nu geen oplossing om uit de huidige impasses te komen. Doorzettingsmacht is niet geregeld.</p>	<p>In de vervoerconcessie wordt in de artikelen 57 en 59 samenwerking op concessie-overstijgende onderwerpen, respectievelijk deelname aan de OV-besluitvormingsstructuur (het NOVB) geregeld.</p> <p>In het NOVB wordt gewerkt aan vraagstukken zoals een landelijk interoperabele portfolio van tarieven en producten. NS is verplicht actief en transparant mee te werken aan de ontwikkeling van concessie-overstijgende interoperabele producten (artikelen 57 en 59). In de concessie is opgenomen dat NS de maatregelen uitvoert waartoe in het NOVB is besloten (artikel 59, lid 2).</p>	VC	Randstad, SkVV, VNG, Oost-Nederland, IPO, Brabant, LOCOV, SRE, Noord-Nederland
	<p>c. <u>Bediening</u> Er zijn diverse opmerkingen gemaakt c.q. suggesties gedaan ten aanzien van meer flexibiliteit en maatwerk in de dienstregeling, het doorkruisen van stations, het meewegen van maatschappelijke belangen bij nieuwe</p>	<p>Het uitgangspunt is dat de dienstregeling aansluit op de vervoervraag. Dit geeft voldoende flexibiliteit om maatwerk in de dienstregeling te leveren. Dit geldt ook voor de bediening van OV-poorten. Op dit moment lopen de aanvullende analyses naar de</p>	VC	SkVV, IPO, OV-bureau Randstad, VNG, gemeente Venlo,

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
	<p>stations, het borgen van de geïntegreerde aanpak LTSA in de dienstregeling 2017-2020, de afdwingbaarheid van de bediening van OV-poorten, waarborgen voor de problematiek van de overvolle treinen. Ook zijn er diverse suggesties gedaan voor specifieke nationale en internationale verbindingen en het minimale bedieningsniveau op sommige trajecten.</p>	<p>spitsreiziger in de Randstad en de OV-knopen in de regio. Besluitvorming hierover zal plaatsvinden in het kader van de geïntegreerde aanpak, waarvan de uitvoering geborgd is in de concessies.</p> <p>Ten aanzien van stations krijgt NS de verplichting een bedieningsgarantie af te geven mits het station structureel rendabel te exploiteren is, eventueel met daarbij een bijdrage van een decentrale overheid en op de criteria klantattractiviteit / vervoerwaarde en maakbaarheid in de dienstregeling een positief resultaat blijkt. De Volle Treinen-problematiek wordt aangepakt middels een programma en gemonitord via de prestatie-indicator 'vervoercapaciteit spits'.</p>		<p>Metropoolregio Amsterdam, gemeente Haarlem, provincie Zeeland, provincie Limburg</p>
	<p>d. <u>Fietsparkeren</u> De ambities zijn te beperkt. De regierol gemeenten moet worden vastgelegd. Aanvullende afspraken over rolverdeling en regievoering zijn noodzakelijk. Financiële vertaling in concessies ontbreekt. Financiering wordt ten onrechte bij de gemeenten gelegd. NS moet naar evenredigheid meebetalen. Inspanningsverplichting NS staat op gespannen voet met voornemen om verantwoordelijkheden voor fietsparkeren na 2020 bij de decentrale overheden te leggen.</p>	<p>Het actieplan ten aanzien van fietsparkeren is opgenomen in de bijlagen van de concessies als programma.</p> <p>Het actieplan 'Fietsparkeren bij Stations' loopt tot 2020. Daarvoor is een budget beschikbaar om het tekort aan stallingsplaatsen weg te werken.</p> <p>Belangrijke voorwaarde voor investeringen in stallingen is dat het Rijk maximaal 50% van de aanlegkosten co-financiert (voor aanleg). Voor de andere 50% dienen gemeenten te zorgen. Buiten de concessies om, onder meer bij de evaluatie van het Actieplan fietsparkeren, zal het gesprek over fietsparkeren gevoerd worden.</p>	VC	OIM, Noord, VNG, LOCOV
12.	Keyrail / goederenvervoer			
	<p>a. <u>Aandacht voor goederenvervoer</u> De concessies hebben onvoldoende aandacht voor c.q. geven onvoldoende prioriteit aan (de specifieke dynamiek van) het goederenvervoer en de</p>	<p>Met de goederenvervoersector is het gesprek gaande om de positie van het goederenvervoer in generieke zin verder te verbeteren. Hierbij geldt dat de beschikbare capaciteit op het gemengde</p>	BC	<p>KNV, Havenbedrijf Rotterdam, KeyRail,</p>

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
	<p>internationale focus van het goederenvervoer. Dit vraagt o.a. om een andere sturing en samenwerking in de keten. Een doelstelling over volumegroei van goederen moet worden opgenomen.</p>	<p>spoor beter moet worden benut, zodat er meer flexibiliteit voor spoorgoederenvervoerders ontstaat. In de beheerconcessie wordt de positie van het goederenvervoer geborgd doordat er diverse prestatiegebieden over het spoorgoederenvervoer zijn opgenomen. ProRail krijgt hierbij de opgave om efficiënte, doorgaande internationale treinpaden te realiseren, capaciteit voor het spoorgoederenvervoer vrij te maken en de doorlooptijd van goederen te verbeteren. Deze prestatiegebieden vinden navolging in de prestatie-indicatoren voor het spoorgoederenvervoer. Hiermee wordt gestuurd op de verbetering van de prestaties van ProRail op dit terrein. Zoals in de ontwerpbeheerconcessie ook staat vermeld, worden indicatoren deels in overleg met de sector nog ontwikkeld. Daarnaast zijn in de ontwerpbeheerconcessie diverse bepalingen opgenomen waarin samenwerking tussen ProRail en de sector wordt geborgd (onder andere een samenwerkingsartikel met de goederenvervoersector en verplichte deelname aan de goederentafel). Op deze manier is de aandacht in de beheerconcessie voor de noodzakelijke prestatieverbetering voor het goederenvervoer verder vergroot.</p>		<p>LOCOV, Strukton, EVO, gemeente Venlo, provincie Limburg</p>
	<p>b. <u>Rol Keyrail/ ketenregie</u> De rol van Keyrail wordt niet duidelijk in de concessie. Keyrail moet worden gepositioneerd als enig loket en ketenregisseur voor het spoorgoederenvervoer. De verantwoordelijkhedenverdeling tussen ProRail en Keyrail moet in de concessie worden vastgelegd. Het is onduidelijk waar de (essentiële) taak / functie van ketenregie en commerciële ketenontwikkeling wordt belegd. Deze moet bij één beheerder worden belegd, niet bij Keyrail. De beheerconcessie geeft hier</p>	<p>Uitgangspunt bij de herpositionering van Keyrail is dat het voor goederenvervoerders gemakkelijker (één loket), effectiever (ketenregie), concurrerend en veiliger moet worden. Dit moet vorm krijgen doordat er één organisatie (ProRail) is voor de publieke taken (beheer, capaciteitsverdeling en verkeersleiding voor het hele net, zoals opgenomen in de Spoorwegwet). Deze taken krijgt ProRail via de concessie opgedragen. De taken die niet gerelateerd zijn aan de</p>	<p>BC</p>	<p>Havenbedrijf Rotterdam, EVO, FNV, Keyrail</p>

Nr	Onderwerpen	Reactie IenM	Vervoerconcessie en/of Beheerconcessie	Welke partij(en)?
	geen duidelijkheid over.	Spoorwegwet (delen van ketenregie en commerciële ketenontwikkeling) moeten door de goederenpartijen worden georganiseerd. Deze taken kunnen bij Keyrail worden belegd.		
13.	Overig			
	<p>a. <u>SMART-gehalte / concreetheid van termen</u> In diverse bepalingen in de concessies zijn ruime, globale, onduidelijke, vage, weinig concrete en/of niet-SMARTe formuleringen of begrippen gehanteerd. Deze vragen om aanscherping / verduidelijking. Ambities moeten worden vertaald in meetbare doelen.</p>	Diverse tekstuele aanpassingen zijn gedaan om de concreetheid van termen te verbeteren. In het beheerprotocol zullen nadere concretisering van sommige begrippen worden opgenomen. Sommige bepalingen zijn bewust op hoofdlijnen geformuleerd. Omdat de concessies een looptijd hebben van 10 jaar, is het niet gewenst deze helemaal dicht te timmeren. De operationele doorvertaling van bijvoorbeeld programma's en de beleidsprioriteitenbrief vindt plaats via de beheer- en de vervoerplancyclus.	BC/VC	KNV, Noord-Nederland, IPO, ACM, Oost-Nederland, Metropoolregio Amsterdam