



Vereniging van  
Nederlandse Gemeenten

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu  
Mevr. W.J. Mansveld  
Postbus 20901  
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

doorkiesnummer  
(070) 373 8422

uw kenmerk  
IENM/BSK-2014/89137

bijlage(n)  
1

betreft  
Zienswijze vervoerconcessie en  
beheerconcessie hoofdrailnet  
2015 - 2024

ons kenmerk  
ECFD/U201401054

datum  
27 mei 2014

Geachte mevrouw Mansveld,

Bij brief van 23 april 2014 heeft u ons de concept-ontwerpen van de beheer- en vervoerconcessies voor het hoofdrailnet 2015-2024 gestuurd. U heeft daarbij verzocht om uiterlijk 23 mei de zienswijze van de VNG hierop te mogen ontvangen. Omdat wij in het voortraject goed betrokken zijn geweest bij het opstellen van de beide concessies, zijn wij in staat geweest op deze vrij korte termijn onze achterban te raadplegen en onze zienswijze aan u te geven. Tijdens het Bestuurlijk Koepeloverleg (BKO) van 15 mei heeft de heer Smit, wethouder Den Haag, reeds namens de VNG aangegeven wat de belangrijkste punten uit onze zienswijze zijn. In deze brief zullen wij deze punten nader toelichten en nog een aantal andere punten onder uw aandacht brengen. In een bijlage bij deze brief hebben wij nog een aantal specifieke opmerkingen bij diverse artikelen uit beide concessies opgenomen.

## Beheerconcessie ProRail

Wij zijn verheugd dat in de Beheerconcessie tegemoet wordt gekomen aan de meeste aandachtspunten die wij reeds medio 2012 aan uw ministerie hebben doen toekomen. Onze zienswijze op deze concessie is daarom beperkt van omvang.

**Overleg en advies.** Gemeenten krijgen een plek aan de landsdelige en landelijke overlegtafels OV & spoor en krijgen een formeel adviesrecht over o.a. uw jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief en de jaarlijkse beheerplannen van ProRail. De gemeentelijke vertegenwoordiging aan de overlegtafels wordt per landsdeel ingevuld. Gemeenten krijgen daarmee de gelegenheid om allerlei zaken waarmee gemeenten in het algemeen worden geconfronteerd in en rondom stations en het spoor te agenderen voor deze overlegtafels. Wij denken hierbij onder meer aan aanleg nieuwe stations, openbaarheid van stations (poortjes), toegankelijkheid van stations, fietsenstallingen, parkeren en P&R en sociale veiligheid.

Ten aanzien van uw jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief merken wij op dat wij ook deze graag bespreken op de genoemde overlegtafels. Wij gaan er daarbij vanuit dat ook u - evenals ProRail en NS - steeds gemotiveerd zal aangeven waarom adviezen van deze tafels wel of niet worden overgenomen.

**Werken voor derden.** De bepalingen over werken door derden zijn grotendeels conform onze wensen aangepast. ProRail moet vooraf meer transparantie geven over de tarieven én ProRail moet gemeenten actief betrekken bij de besluitvorming in het kader van aanbesteding en bij de uitvoering van de werken voor gemeenten. Wij waarderen dit zeer. Niet juist vinden wij echter de bepaling dat derden altijd alle kosten en risico's voor hun rekening moeten nemen (art. 39). Indien extra kosten aantoonbaar te wijten zijn aan fouten, gedrag of nalatigheid van ProRail, dan dienen deze extra kosten niet ten laste te komen van derden. De heer Smit heeft u een goed voorbeeld hiervan gegeven tijdens het BKO (vervangen van de gehele projectorganisatie tijdens de uitvoering van het werk).

Bij werken voor derden is tevens een aandachtspunt dat er prikkels nodig zijn voor ProRail om deze werken ook snel en tijdig te laten uitvoeren. Daarnaast is het gewenst dat ProRail tijdig overleg voert met gemeenten over de planning van tijdelijke buitendienststellingen van het spoor. Bij grote evenementen of wegwerkzaamheden kan dit anders tot vervelende gevolgen leiden voor gemeenten en burgers.

## Vervoerconcessie NS

De Vervoerconcessie is naar onze mening minder voldragen dan de Beheerconcessie. Er is naar onze mening minder rekening gehouden met de input die wij en de VOC-gemeenten eerder hebben gegeven. Onze zienswijze op deze concessie is daarom ook wat uitgebreider.

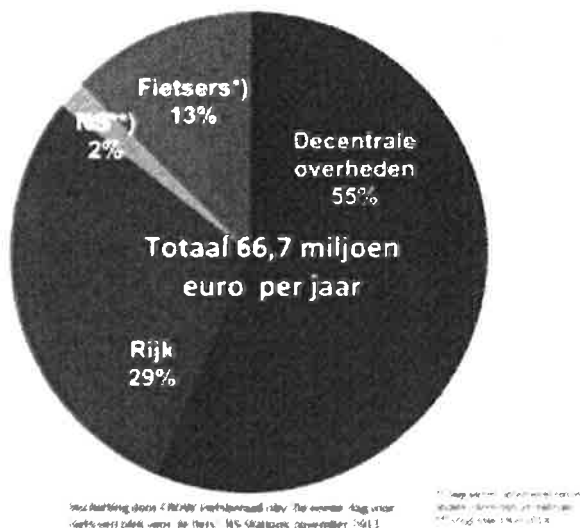
**Overleg en advies** (art. 1, 7 en 11). In de Beheerconcessie en in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) deel 2 is op een goede manier aangegeven dat gemeenten vertegenwoordigd moeten zijn aan de landsdelige en landelijke overlegtafels OV en spoor. Dit is van belang om reizigers een betrouwbare deur-tot-deur reis te kunnen bieden. De gehele vervoerketen moet goed op elkaar zijn afgestemd. Gemeenten hebben hierbij een belangrijke rol. Denk hierbij aan beheer van stationsgebied, fietsenstallingen, P&R-terreinen, doelgroepenvervoer, busbanen, bereikbaarheid binnensteden en publieke voorzieningen, verkeersafwikkeling, sociale veiligheid en toegankelijkheid openbare ruimte. Aan deze tafels zitten ook alle andere overheden, NS, ProRail, regionale en stadsvervoerders en consumentenorganisaties. Wij constateren hiermee dat aan álle overlegtafels over OV en spoor altijd een vertegenwoordiging van gemeenten én NS aan tafel zal zitten.

Wij begrijpen dan ook echt niet dat in de Vervoerconcessie de gemeenten niet zijn genoemd als deelnemer aan de genoemde overlegtafels. Feitelijk zitten zij aan tafel op grond van de Beheerconcessie en de LTSA. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat gemeenten en NS wel met elkaar aan tafel zitten, maar niet met elkaar mogen overleggen. Wij hechten er daarom zeer aan dat ook in de Vervoerconcessie expliciet wordt opgenomen dat gemeenten deelnemen aan de landsdelige en landelijke OV- en spoortafels én dat NS dus ook moet overleggen met en advies vragen aan betrokken gemeenten. Wij doen daarom een dringend beroep op u de definitie van het begrip 'decentrale overheden' (art. 1 onder e) te verruimen met 'gemeenten'.

**Fietsparkeren bij stations** (art. 29). Tijdens het BKO gaf u aan dat de aanpak van de fietsenstallingenproblematiek bij stations een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van gemeenten, Rijk/ProRail én NS. Gemeenten zouden hierbij de leiding moeten nemen, gaf u aan. In onze brief van 6 februari 2014 aan u hebben wij deze lijn al voorgesteld. Wij waarderen dat deze lijn ook in de concessies is opgenomen, maar missen helaas de financiële vertaling hiervan. Zoals in onze brief aangegeven willen gemeenten de regierol op zich nemen, echter onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat éérs expliciet wordt geregeld dat rijk (ProRail), NS en gemeenten gelijkelijk bijdragen aan de totale kosten van fietsparkeren bij stations. Het gaat hierbij om de kosten voor aanleg, beheer, onderhoud, exploitatie, vervanging én handhaving. Wij zijn van mening dat er op dit moment geen sprake is van een evenredige verdeling van de financiële lasten voor het fietsparkeren bij stations. Gemeenten betalen ruim de helft van de kosten (zie figuur hieronder). Wij verbazen ons erover dat de NS op dit moment slechts een fractie van de feitelijke kosten (2%) voor zijn rekening neemt, terwijl de fietsenstallingen toch in eerste instantie voor de klanten van NS bedoeld zijn. Elk ander bedrijf in Nederland is verplicht de nodige voorzieningen te treffen voor haar klanten. Alleen voor de NS lijkt hierop een uitzondering te worden gemaakt.

**FIETS BERAAD**

**Verdeling kosten fietsparkeren bij stations 2013**



Wij doen een dringend beroep op u om in artikel 29 expliciet op te nemen dat NS naar evenredigheid een nader te bepalen jaarlijkse financiële bijdrage moet leveren aan de totale kosten van de fietsenstallingen bij stations. Naar onze mening is dit hét moment en hét instrument om invulling te geven aan de medeverantwoordelijkheid van NS in dezen. Wanneer dit nu niet gebeurt, dan vrezen wij dat de problemen rondom fietsenstallingen bij stations de komende 10 jaar blijven voortduren.

Wij stellen voor eerst een nader onderzoek te laten doen naar deze totale kosten voor de komende jaren. Vervolgens kunnen partijen de inspanningen en financiële bijdragen die zij moeten leveren met elkaar vastleggen in een convenant. In zo'n convenant moeten ook afspraken worden gemaakt over de invulling van de regierol door gemeenten. Bij zo'n regierol behoort naar onze mening ook een 'doorzettingsmacht' voor gemeenten, wanneer partijen niet op één lijn zitten. Graag zijn wij bereid een en ander met u, ProRail en NS nader uit te werken. Tevens zal de evaluatie van het Actieprogramma 'Fietsparkeren bij stations' in 2015 naar onze mening mogelijkheden moeten geven om veranderingen door te voeren ten aanzien van de eisen die aan NS worden gesteld. Hiervoor zal in de concessie ruimte moeten worden opgenomen.

**Aanleg en bediening nieuwe stations** (art. 49). In de concessie staat dat NS uiteindelijk beslist over de realisering van nieuwe stations en de bediening er van. NS oordeelt hierbij op basis van bedrijfsmatige afwegingen. Het realiseren van een nieuw station is naar onze mening echter optelsom van een veelheid aan afwegingen binnen uiteenlopende domeinen, zoals ruimtelijke ontwikkeling, sociaal-maatschappelijke vraagstukken, bereikbaarheid van publieke functies, ontwikkeling van woonwijken of kantorenparken en milieu. Wij denken hierbij ook aan Ladder van Verdaas: eerst zorgen voor goed OV, voordat de wijk is afgebouwd en nieuwe bewoners gericht zijn op autogebruik. Wij menen dat NS deze belangen niet goed kan behartigen, de overheid wel.

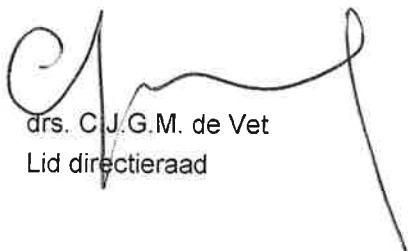
Wanneer gemeenten geen overeenstemming kunnen bereiken met NS, menen wij dat u als staatssecretaris in overleg met de gemeenten en andere decentrale overheden de knoop moet doorhakken. NS geeft in zo'n geval advies aan u en de overheden bepalen gezamenlijk de financiële zaken, indien de bediening van het nieuwe station NS extra geld zou kosten. Wij verzoeken u dit expliciet te regelen in de concessie.

**Poortjes OV-chipkaart** (art. 11 lid 4). In de tekst staat dat NS, voordat deze poortjes in stations volledig in gebruik worden genomen, eerst een zorgvuldig proces met de betreffende gemeenten moet doorlopen. Deze formulering laat naar onze mening nog teveel ruimte open voor NS om de poortjes toch tegen de wil van de gemeenten af te sluiten. Bij stations met een interwijkverbinding moet het laatste woord hierover bij de gemeenten liggen. De gemeenteraad moet hiermee akkoord zijn. Tijdens een Algemeen Overleg op 6 maart 2014 heeft u dit terecht aangegeven richting de leden van de Tweede Kamer. Wij verzoeken u daarom de bepaling in deze zin aan te passen.

#### **Slot**

Zoals aangegeven hebben wij de belangrijkste punten van onze zienswijze verwoord in deze brief. In de bijlage bij deze brief hebben wij nog een aantal meer specifieke opmerkingen bij de diverse artikelen opgenomen. Wij verzoeken u onze zienswijze mee te nemen bij het verder aanpassen van beide concessies. Graag zijn wij bereid onze zienswijze nader toe te lichten.

Hoogachtend,  
Vereniging van Nederlandse Gemeenten



drs. C.J.G.M. de Vet  
Lid directieraad



## BIJLAGE

### Beheersconcessie ProRail

#### Specifieke opmerkingen bij artikelen:

- **Samenwerking met decentrale overheden** (art. 11, tweede lid onder d): stations, inclusief fietsenstallingen toevoegen.
- **Procedure totstandkoming beheerplan** (art. 15, zesde lid): ook gemeenten toevoegen.

### Vervoerconcessie NS

#### Specifieke opmerkingen bij artikelen:

- **Prestatiegebieden** (art. 4, lid 1 onder a en b): de modaliteit 'fiets' en bij reisgemak ook fietsenstallingen toevoegen.
- **Samenwerking met de infrastructuurbeheerder** (art. 9, lid 2 onder f): stations, inclusief fietsenstallingen toevoegen.
- **Reisinformatie** (art. 37): Open data is trend en huidige standaard. Nog onvoldoende beschreven welke gegevens NS moet leveren en met welke kwaliteit en op welke manier. Decentrale overheden hebben gegevens nodig van NS over herkomst-bestemmingen, zodat zij in staat zijn het lokale en regionale openbaar vervoer beter te laten aansluiten (deur-tot-deur-reis optimaliseren). Indien bedrijfsgevoelig: maak delen vertrouwelijke informatie alleen beschikbaar voor decentrale overheden.  
Ook gewenst dat NS in treinen informatie geeft over (belangrijkste) aansluitende stads/streekdiensten en verhuur van (elektrische) fiets, scooter, deelauto e.d. Eerste lid onder d hierop aanpassen.
- **Vervangend vervoer bij ontregelingen** (art. 41): Bij inzet van vervangend vervoer moet NS ook overleggen met de betreffende gemeenten over gebruik van stationsplein en busbanen.
- **Afstemming dienstregeling op vervoervraag** (art. 43): Deze bepaling is vrij vaag geformuleerd. Niet duidelijk is hoe NS dit moet aantonen en aan wie.
- **Laatste treinen en nachttrein** (art. 45): Differentiatiemogelijkheden voor nachtnetexploitatie ontbreken. Zo zouden verder gelegen stations dan waar het huidige nachtnet in voorziet bijvoorbeeld alleen gedurende het éérste deel van de nacht kunnen worden bediend. Ook zou moeten worden overwogen om een supplement op het treinkaartje in te voeren, zodat daardoor de verder gelegen stations in de nachtelijke uren kunnen worden bediend. De reiziger die nu in de nacht strandt op Schiphol is wellicht bereid om dit te betalen.  
Niet duidelijk is hoe de lijst van bijlage 4 tot stand is gekomen; waarom rijdt de laatste trein bijvoorbeeld wel door tot Arnhem en niet meer tot Nijmegen? Waarom tot Deventer en niet tot Enschede? Ook nieuwe nachtnetverbindingen moeten onder de werking van het derde lid vallen. In de tussentijdse evaluatie (mid term review) kunnen deze nieuwe verbindingen worden meegenomen.
- **Grensoverschrijdend vervoer** (art. 46): Om grensoverschrijdend vervoer te vereenvoudigen zou het goed zijn om NS te verplichten een intercity-en stoptreindienst met een redelijke frequentie te rijden naar het eerstvolgende intercitystation aan de andere kant van de grens. De formulering in het huidige artikel is te vrijblijvend. Dit geldt niet voor trajecten waar regionale spoorvervoerders rijden.
- **Tarieven** (art. 54 ev.): De tarieven voor korte verplaatsingen per trein in stedelijke gebieden moeten aantrekkelijker worden. In het NOVB moet dit punt op de agenda komen. Dubbel

opstaptarief bij reizen per trein én bus/tram/metro moet worden voorkomen. Dit past niet bij ketenvervoer van deur tot deur. Bij de mid term review moet dit zijn geregeld. Daarnaast moet NS in kader van tariefdifferentiatie ook met onderwijsinstellingen in overleg over collegeroosters en met bedrijven over vervoerarrangementen.

- **HSL-Zuid diensten** (art. 60 ev.): De artikelen over de HSL-Zuid zijn sterk gericht op de lijnvoering. NS dient bepaalde stations aan te doen en trajecten te rijden. De vraag is of hiermee voldoende wordt ingespeeld op de (latente) vervoervraag?
- **Prestatie-indicatoren** (bijlage 2 bij concessie):
  - Bekijk de mogelijkheid van maatwerk voor de indicator punctualiteit. Wellicht is voor een traject dat minder storingsgevoelig is een lagere punctualiteit mogelijk dan voor trajecten die minder storingsgevoelig zijn.
  - De prestatie-indicator klantvriendelijkheid zou beter moeten worden omschreven en smart moeten worden gemaakt.
  - Een prestatie-indicator reizigersgroei ontbreekt, terwijl deze wel in de prestatiegebieden is opgenomen (art. 4, lid 3 onder b).
  - Comfort komt niet goed terug in de prestatie-indicatoren. Alleen zitplaatsgarantie is niet voldoende.
  - Een vervelend gevolg van de belangrijke eis om op tijd te rijden is het overslaan van stations. Op een aantal trajecten komt dit regelmatig voor en dit moet voorkomen worden. Dit punt staat genoemd in de concessie, maar staat nog PM. Gaat NS dit invullen?
- **Wifi op stations en in treinen.** Helaas is de internetverbinding via het reguliere mobiele telefoonnetwerk via 3g en 4g op veel plekken waar de trein rijdt nog onvoldoende. Zorg daarom niet alleen voor Wifi op stations en in treinen, maar stel ook eisen voor de snelheid en kwaliteit van de verbinding voor de reiziger. Een maatschappelijk bedrijf als de NS moet op deze manier een bijdrage leveren aan het mogelijk maken van het nieuwe werken en voor studenten om te studeren in de trein. Daarnaast is mobiel internet tegenwoordig van primair belang voor reizigers, al is het alleen al om de actuele reisinformatie te kunnen bekijken.
- **Demografie.** De concessieperiode betreft een periode van 10 jaar. In die tijd zal er sprake zijn van een verdere vergrijzing van de Nederlandse bevolking. Ook hiermee moet rekening worden gehouden.