



LANDELIJK OVERLEG CONSUMENTENBELANGEN OPENBAAR VERVOER

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

DGMo/OVS

t.a.v. Wino Aarnink

Postbus 20901

2500 EX DEN HAAG

Contactpersoon: A. Frerichs
Datum: 26 juli 2024
Kenmerk: Locov 2024-209330
Bijlage(n): -

Onderwerp: Advies wijziging van de Beheerconcessie 2015-2025 in verband met de verlenging van de Beheerconcessie

Geachte heer Aarnink,

In uw brief van 14 juni 2024 (met kenmerk IENW/BSK-2024/149138, adviesaanvraag wijziging van de Beheerconcessie 2015-2025 in verband met de verlenging van de Beheerconcessie) vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over de verlenging van de huidige beheerconcessie en de daarbij behorende concessiewijzigingen.

Hoofdlijn

Wij constateren dat u de beheerconcessie voor vier jaar beleidsneutraal wilt verlengen. Feitelijk past u hiervoor alleen de looptijd van de concessie aan. Voor de hand liggende wijzigingen om de concessie weer in lijn te brengen met uw beleid voert u niet door. Daar komt bij dat de spoorsector de afgelopen jaren voor grote uitdagingen is komen te staan en vele veranderingen in gang zijn gezet. Er is een nieuwe vervoerconcessie gekomen voor het hoofdrailnet, het Toekomstbeeld OV2040 is vastgesteld, het vierde spoorwegpakket is doorgevoerd, er is een basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor vastgesteld, er heeft zich een groot aantal nieuwe vervoerders gemeld voor open toegang vervoer, enzovoort. Tegelijkertijd heeft u grote ambities met het spoor. Bij al deze veranderingen en ambities is een beleidneutrale verlenging van vier jaar in onze optiek niet

passend. Dit zorgt voor stilstand. Er zou juist sprake moeten zijn van een beleidsrijke nieuwe beheerconcessie met nieuwe actuele afspraken en ambities.

U geeft in de adviesaanvraag niet aan waarom een vierjarige verlenging nodig is of waarom de reiziger het meeste gebaat is bij een vierjarige verlenging. Tijdens het WGO Jaarverslagen gaf de minister aan dat dit te maken heeft met het nog in behandeling zijn van de wet tot omvorming van ProRail tot ZBO en dat een beheerconcessie niet nodig zou zijn bij een ZBO. De kans dat de omvorming tot ZBO niet tot stand zou komen voor het aflopen van de concessie was bekend. Om deze reden hebben wij u meermaals gevraagd tijdig een nieuwe actuele beheerconcessie voor te bereiden. Voor de volledigheid herhalen wij dat een omvorming van ProRail tot ZBO naar onze mening onwenselijk is en dat daarom ook een nieuwe beheerconcessie noodzakelijk is. Wij betreuren dat er niet tijdig gewerkt is aan een nieuwe beheerconcessie en dat daarmee vooruitgelopen is op invoering van de wet. Daardoor is een beperkte verlenging van de huidige concessie onvermijdelijk geworden. De verlenging geeft tijd om alsnog een nieuwe beleidsrijke concessie op te stellen.

Advies: Wij wijzen een beleidneutrale verlenging van de beheerconcessie met vier jaar af. Wij adviseren de beheerconcessie met maximaal één jaar te verlengen, noodzakelijke wijzigingen door te voeren en met spoed samen met alle belanghebbenden te werken aan een nieuwe actuele beleidsrijke beheerconcessie.

De huidige beheerconcessie is in 2014 ondertekend. Omdat er sindsdien veel is veranderd, geven wij u hieronder bij de belangrijkste onderwerpen concrete adviezen voor aanpassingen in de beheerconcessie. Dit betreft wijzigingen die moeten borgen dat de reiziger een goed product krijgt, ondanks de verlenging van de beheerconcessie. Daarnaast gaan wij graag met u in gesprek over de noodzakelijke wijzigingen voor een nieuwe actuele beleidsrijke concessie per 1 januari 2026.

Graag lichten wij in het vervolg van dit advies toe welke onderwerpen volgens ons van belang zijn om op te nemen dan wel aan te scherpen in de verlenging van de concessie.

Nieuwe vervoerconcessie Hoofdrailnet

U streeft naar gelijkgerichte sturing van ProRail en NS als uitvoerder van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Dat is ook een van factoren die er voor heeft gezorgd dat NS en ProRail over het algemeen genomen beter presteren dan bij de start van de concessies. Nu de vervoerconcessie recent is vastgesteld

vraagt dit ook aanpassing van de beheerconcessie. Meerdere prestatie-indicatoren zijn aangepast. Zo heeft NS in de vervoerconcessie de verplichting om te rapporteren over de top 10 impactvolle verstoringen, maar dit staat nog niet in de beheerconcessie. Hetzelfde geldt voor de 10 slechtst presterende reisrelaties t.a.v. de reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten. Ook zijn er met NS uitgebreidere afspraken gemaakt over samenwerking met onder meer ProRail. In deze afspraken worden ook onderwerpen genoemd die nog niet zijn verwerkt in de beheerconcessie. Om te voorkomen dat de succesfactoren wegvallen, is het noodzakelijk de beheer- en vervoerconcessie met elkaar in overeenstemming te brengen.

Advies: Wij adviseren de beheerconcessie ten aanzien van de volgende onderwerpen te actualiseren mede op basis van de gemaakte afspraken in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet:

- Afbakening rol ProRail bij reisinformatie (artikel 4);
- Transparantie van presteren (artikel 7) waaronder concrete eisen voor de doorontwikkeling van het prestatie-dashboard met indicatoren analoog aan het Concessie Informatie Systeem in de vervoerconcessie met meer differentiatie per traject, treinsoort, dag van de week en dagdeel inclusief specificatie welke data als open data beschikbaar moet zijn;
- Samenwerkingsafspraken en samenwerkingsstrategie (artikel 8 t/m 13);
- Prestatie- en informatie-indicatoren en bijbehorende bodem- en streefwaarden (artikel 19) waaronder top 10 impactvolle verstoringen en de 10 slechtst presterende reisrelaties t.a.v. de reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten;
- Programma's (artikel 20).

Infrakwaliteit en werkzaamheden

De komende jaren vinden steeds vaker langdurige werkzaamheden op en rondom het spoor plaats, omdat grote delen van het spoornetwerk aan vervanging toe zijn. ProRail heeft laten weten dat deze werkzaamheden ook vaker overdag gaan plaatsvinden en, gezien de grote opgave en de beschikbaarheid van technisch personeel, ook buiten reizigersluwe periodes. Concreet betekent dit dat de reiziger vaker te maken krijgt met werkzaamheden en potentieel meer hinder zal ervaren.

Via de indicator Ervaren Extra Reizigersminuten (ERM) is er zicht op de omvang van de hinder voor reizigers. Deze indicator is echter geen onderdeel van de huidige beheerconcessie. Er wordt vanuit de concessie niet hierop gestuurd. Het

beperken van de hinder voor reizigers wordt ook niet expliciet genoemd bij de prestatiegebieden in artikel 4 van de concessie.

Advies: Maak in de nieuwe concessie een prestatie-indicator die stuurt op het zo laag mogelijk houden van de ervaren reizigershinder op basis van de ERM.

Om de hinder die reizigers kunnen ervaren zo veel mogelijk te beperken zien wij een aantal mogelijkheden. Allereerst is dit het eerder genoemde slimmer bundelen van werkzaamheden. Dit is mogelijk door het verder uitbouwen van het masterplanproces en door vaker werk-met-werk te maken door beheer en onderhoud te combineren met aanleg. Dit effect is er vooral op de lange termijn, maar wel structureel.

Een tweede mogelijkheid zijn nieuwe stappen op het gebied van innovatie. Zo is ProRail al bezig met het toepassen van kunstmatige intelligentie en video controles voor het monitoren van de staat van de infrastructuur. En zijn er werktreinen waarmee veilig enkelspoors kan worden gewerkt. De ontwikkelingen op dit vlak hebben de afgelopen tien jaar niet stil gestaan en u zou er op kunnen sturen dat ProRail (versneld) extra stappen zet op dit vlak.

Tenslotte wordt de hinderbeleving ook beïnvloed door de wijze waarop wordt gecommuniceerd over en tijdens de werkzaamheden, welke alternatieven de reiziger krijgt aangeboden en in hoeverre de reiziger tijdens de werkzaamheden wordt gecompenseerd. Op het vlak van communicatie is er met name een quick-win te behalen door tijdig grootschalige werkzaamheden aan te kondigen.. Deze zijn over het algemeen al tot een jaar van te voren bekend, maar worden toch doorgaans (op z'n vroegst) pas drie maanden van te voren gecommuniceerd. Door eerder te communiceren kunnen reizigers beter anticiperen op het plannen van bijvoorbeeld hun vakanties, het organiseren van evenementen, etc. Dit zorgt voor 'gratis' hindervermindering. Zo hoeven vervoerders bijvoorbeeld minder kosten te maken voor vervangende bussen en hebben zij minder inkomstenverlies doordat reizigers hun reis uitstellen of vervroegen.

Advies: Maak nieuwe afspraken met ProRail om gegeven de toename van werkzaamheden de hinder en hinderbeleving voor reizigers toch zoveel mogelijk te beperken. Zorg dat de concessie ProRail prikkelt tot het doorvoeren van innovaties op dit vlak en het werk-met-werk maken.

Advies: Verplicht ProRail werkzaamheden die langer dan 72 uur duren en die reeds bekend zijn bij de capaciteitsverdeling van de jaardienst uiterlijk op 1

oktober te publiceren op een voor iedereen toegankelijke website en deze informatie als opendatastroom beschikbaar te stellen.

Specifieke aandacht vraagt het huidige verbeterprogramma waarin door ProRail en NS gezamenlijk wordt gekeken naar het verhogen van de betrouwbaarheid van het hoofdrailnet. Dit willen zij onder andere realiseren door het voorkomen en sneller oplossen van tijdelijke snelheidsbeperkingen. De reiziger is de afgelopen tijd verrast door deze snelheidsbeperkingen, waarvan een deel samenhangt met de problematiek van de bodemstabiliteit. Dit hangt samen met de intensivering van het spoorgebruik en met het feit dat door aangescherpte veiligheidsregels en de inbouw van meer systemen zoals airco's nieuw modern materieel op de markt zwaarder is dan vroeger. Daar komt bij dat de markt voor spormaterieel tegenwoordig een internationale markt is waarbij het niet meer mogelijk, maar ook niet wenselijk is om materieel specifiek voor de Nederlandse markt te ontwikkelen. Er ligt ook een relatie met de uitdagingen die ProRail steeds meer heeft op het gebied van klimaatadaptatie. Dit vraagt niet alleen een investering om de infrastructuur blijvend geschikt te houden voor de moderne materieeltypen en hogere snelheden. Het vraagt ook een proces dat is ingericht op het sneller oplossen van acute knelpunten.

Advies: Maak in de nieuwe beheerconcessie afspraken over de maatregelen die ProRail neemt voor klimaatadaptatie en specifiek de bodemstabiliteit teneinde een hoge beschikbaarheid van de infrastructuur te garanderen. Maak ook afspraken over het sneller oplossen van infraknelpunten die leiden tot tijdelijke snelheidsbeperkingen. Verplicht ProRail tenslotte de infrastructuur op zo'n niveau te brengen en te houden dat modern materieel zonder beperkingen de infrastructuur kan gebruiken.

U heeft onlangs het BKN Spoor vastgesteld. Wij zijn zeer benieuwd naar de uitwerking hiervan op de beheerconcessie. Daarbij geven wij u alvast mee dat wij veronderstellen en verwachten dat het BKN zorgt voor minimaal de zelfde, en zo niet hogere, kwaliteit zoals deze nu is vastgelegd in de concessie. Wij gaan er daarnaast vanuit dat ook binnen de kaders van de BKN Spoor alle beloofde productstappen in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet kunnen en zullen worden gezet.

Advies: Breng in beeld wat het BKN Spoor betekent voor de prestatieafspraken met ProRail in de beheerconcessie en hoe de samenhang met de afspraken in de HRN-concessie en decentrale spoorconcessies wordt geborgd. Wij adviseren hierbij de afspraken van de spoorconcessies leidend te laten zijn.

Toekomstbeeld OV2040: ontwikkelfunctie en opgave beheer en onderhoud

In de overwegingen van de beheerconcessie wordt nog verwezen naar de Lange Termijn Spooragenda uit 2014. Begin 2021 heeft u de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV2040 vastgesteld met als doel om iedereen in Nederland snel, gemakkelijk, betrouwbaar en betaalbaar met het openbaar vervoer te kunnen laten reizen. Richting 2040 moeten nog veel stappen gezet worden om deze doelen te behalen. ProRail heeft een sleutelrol in het realiseren van dit toekomstbeeld.

Advies: Wij adviseren u in de beheerconcessie op te nemen welke rol ProRail heeft in de realisatie van het Toekomstbeeld OV2040 en welke concrete acties u in dit verband van ProRail verwacht gedurende de nieuwe concessieperiode.

In de huidige beheerconcessie wordt ProRail gepositioneerd als uitvoeringsorganisatie en beheerder. Hiermee is de ontwikkelfunctie nog niet geborgd. De ontwikkelfunctie is meer dan alleen de voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van infrastructuur (artikel 2b huidige beheerconcessie). Het gaat ook om de samenhang met het aangeboden vervoer, de plek in het ontwikkelpad voor de lange termijn en de ontwikkeling van de vervoermarkt.

Sinds de opsplitsing van vervoer en beheer is de ontwikkelfunctie verspreid tussen ProRail, NS en IenW. Nu met het vierde spoorwegpakket ook open toegang vervoerders steeds meer een plek gaan opeisen op de schaarse spoorcapaciteit, wordt in onze ogen de ontwikkelfunctie steeds belangrijker. Anders is het mogelijk dat de reiziger niet of niet op tijd het meest optimale product krijgt aangeboden. Dit vraagt niet alleen wat van de organisatie en regels rond capaciteitsverdeling. Juist ook de marktanalyse en planvormingsfase is van belang. ProRail kan en moet hier een sleutelrol in vervullen. Door stakeholders te betrekken kan een gemeenschappelijke visie op de toekomstige ontwikkeling van het spoor met de bijbehorende stappen ontstaan. Bovendien kan ProRail hiermee de adviesrol richting uw ministerie beter invullen.

Wij constateren verder dat onder de beheerfunctie de laatste jaren veel functiewijzigingen zijn doorgevoerd aan de infrastructuur, zoals het saneren van wissels. De betrokkenheid van stakeholders, waaronder ook consumentenorganisaties, is daarbij in onze ogen te beperkt geweest. Naar onze indruk heeft beheer hierbij meer centraal gestaan dan ontwikkeling.

Advies: Wij adviseren in de concessie op te nemen welke taken ProRail heeft in de ontwikkelingsfunctie van het spoorstelsel (marktanalyse, planvorming, dienstregeling ontwikkeling), wat daarbij de rol is van het ministerie en hoe consumentenorganisaties, concessieverleners, vervoerders en verladers betrokken worden. Wij adviseren expliciet op te nemen hoe ProRail deze stakeholders betrekt bij de marktanalyse en bij besluitvorming over functiewijzigingen en aanleg.

Een belangrijke opgave van het Toekomstbeeld OV2040 is uitbreiding van de spoorcapaciteit. Hiervoor worden de komende jaren veel studies verricht en projecten uitgevoerd. Dit gebeurt in de context van een beperkte beschikbaarheid van middelen. Tegelijkertijd staat ProRail voor een grote onderhouds- en vervangingsopgave van het spoornetwerk. De afgelopen jaren is een slag gemaakt in het beter verbinden van de opgaven van beheer, onderhoud en vervanging aan de ene kant en aanleg aan de andere kant. Via het masterplanproces wordt ingezet op het zoveel mogelijk combineren van werkzaamheden. Dit bespaart kosten en beperkt de hinder voor reizigers. Wij zijn blij met deze professionalisering.

Voor het nog slimmer combineren van opgaven moet echter nog verder vooruit gekeken worden dan de huidige vijf jaar. De doorlooptijd van het planproces van aanlegprojecten is immers in de regel aanzienlijk langer. Ook is het nodig dat de kansen voor werk-met-werk-maken een rol gaan spelen in de besluitvorming over de prioritering van projecten. ProRail kan hier een belangrijke adviserende rol in hebben. ProRail kan tijdig (tot 10 jaar vooruit) agenderen waar opgaven voor groot onderhoud mogelijk gecombineerd kunnen worden met aanlegprojecten die zijn voorzien in het Toekomstbeeld OV2040 of waarvoor wensen liggen bij regionale overheden. Dit vraagt aangescherpte besluitvormingsprocedures voor zowel beheer en onderhoud als voor aanleg. En het vraagt om een duidelijke positionering van ProRail als de deskundige adviseur van overheden. ProRail zou ook meer rekening kunnen houden met toekomstige infra-uitbreidingen waarover nog niet besloten is. Wanneer ProRail bij bestaande aanlegprojecten en bij groot onderhoud reeds rekening houdt met deze toekomstige uitbreidingen, dan is het wellicht mogelijk om deze toekomstige uitbreidingen tegen lagere kosten te realiseren.

Wij verwachten bovendien dat maakbaarheid de komende jaren een belangrijk afwegingscriterium in het masterplanproces gaat worden. Reizigers profiteren van goed onderhouden spoor en de uitbreiding van stations en spoorwegen. Daarom lijkt het ons noodzakelijk om deze zaken te prioriteren wanneer maakbaarheid een

issue is. Wij achten het verstandig wanneer u in de beheerconcessie de opdracht mee geeft om zogenaamde derde werken die niet ten goede komen aan de treinreiziger een lagere prioriteit te geven.

Advies: Wij adviseren de opdracht voor efficiënte besteding van middelen (artikel 5) te verruimen, zodat ProRail ook de efficiënte realisatie van toekomstige capaciteitsuitbreidingen dient te betrekken bij besluitvorming. Dit om ervoor te zorgen dat deze uitbreidingen niet onmogelijk of onnodig duur worden en de kansen voor werk-met-werk-maken tijdig worden betrokken. Wij adviseren dit een expliciete taak te maken binnen de positie van ProRail als adviseur bij de besluitvorming over spoorinfraprojecten.

Advies: Geef ProRail binnen de beheerconcessie de opdracht in het masterplanproces prioriteit te geven aan opdrachten die rechtstreeks batig zijn voor de reiziger.

Uitdagingen op stations

De afgelopen jaren zijn de voorzieningen op veel stations door ProRail en NS Stations verbeterd. Toch zijn er nog grote uitdagingen. Hiervoor is recent de stationsagenda opgesteld.

Advies: Wij adviseren in de nieuwe concessie de beleidswijzigingen die volgen uit de Stationsagenda op te nemen.

Een belangrijke opgave op stations is de komende jaren het vergroten van de transfercapaciteit.

Advies: Wij adviseren in de nieuwe concessie op te nemen welke prestaties u van ProRail verwacht ten aanzien van het borgen van voldoende transfercapaciteit, zowel als het gaat om het agenderen en oplossen van knelpunten als wat betreft het monitoren van en rapporteren over de ontwikkeling van de drukte op stations.

De vele bouwontwikkelingen in de directe omgeving van stations is een andere opgave. De stedelijke ontwikkeling draagt bij aan de levendigheid van stationsomgevingen en het aantrekken van extra reizigers. Dit juichen wij toe. Het vraagt echter ook van ProRail om vanuit de rol van adviseur scherp op te letten dat deze ontwikkelingen niet ten koste gaan van toekomstige groeiruimte voor het spoor. De afwegingen die in dergelijke ruimtelijke planprocessen ten aanzien van deze toekomstige groeiruimte worden gemaakt zijn momenteel onvoldoende inzichtelijk voor belanghebbenden.

Advies: Wij adviseren in de nieuwe beheerconcessie te verduidelijken wat u verwacht van ProRail in de adviesrol voor het bewaken van behoud van toekomstige groei ruimte voor het spoor en hoe bij dilemma's op dit vlak ook stakeholders worden betrokken.

Ook op het gebied van toegankelijkheid zien wij graag aanscherping van de concessie. Reizigers hebben te vaak te maken met defecte roltrappen en liften. Reizigers krijgen hierdoor te maken met onbetrouwbare reizen. Wij zien voldoende aanleiding voor u om hier vanuit uw rol als opdrachtgever scherper op te sturen. Dat kan door middel van eisen en/of rapportageverplichtingen ten aanzien van het voorkomen van uitval en zorgdragen voor snel herstel.

Advies: Wij adviseren u in de concessie aangescherpte eisen op te nemen ten aanzien van de beschikbaarheid van roltrappen en liften. U zou een KPI kunnen overwegen gericht op het voorkomen van uitval.

Open toegang

Door de invoering van het vierde spoorwegpakket hebben spoorwegondernemingen recht op open toegang tot het spoornetwerk voor het aanbieden van passagiersvervoer. Het effect van deze nieuwe regeling is volop zichtbaar. Waar ProRail voorheen alleen te maken had met goederenvervoerders en een beperkt aantal reizigersvervoerders met een concessie, kloppen nu ook meerdere nieuwe partijen aan de deur op de markt van reizigersvervoer. De ACM heeft de afgelopen twee jaar veel meldingen gekregen voor nieuw aan te bieden spoordiensten, zowel voor binnenlands als voor internationaal reizigersvervoer.

Deze ontwikkeling vraagt veel aanpassingen in de werkwijze van ProRail. Dit heeft niet alleen grote invloed op het capaciteitsverdelingsproces. Het heeft ook gevolgen voor de rol van ProRail als onafhankelijke adviseur in allerlei overleggen binnen de spoorsector. Het lijkt ons onvermijdelijk dat de komst van open toegang vervoerders ook gevolgen heeft voor besluitvorming over infrastructuur, zowel bij kleine functiewijzigingen als bij aanleg. De nieuwe open toegang vervoerders hebben immers niet noodzakelijkerwijs dezelfde inzichten over de gewenste spoorcapaciteit (frequenties, lijnvoering, bedieningstijden, etc.). Wij verwachten ook dat vervoerders een beroep gaan doen op het instrument kaderovereenkomst, terwijl dit instrument tot op heden nauwelijks is gebruikt. Tenslotte leidt de komst van open toegang vervoerders ook tot de vraag of dit gevolgen moet hebben voor de prestatie-indicatoren. U rekent ProRail immers nu alleen af op de prestaties voor de concessievervoerders.

U werkt momenteel aan een beleidskader open toegang. U verwacht deze eind dit jaar te presenteren. Dit is onvermijdelijk van grote invloed op de beheerconcessie.

Advies: Wij adviseren in de nieuw op te stellen beheerconcessie op te nemen wat u van ProRail verwacht ten aanzien van de samenwerking met open toegang vervoerders in het reizigersvervoer. Wij adviseren de bestaande afspraken waaronder de prestatie-indicatoren door te lichten of deze met het oog op deze ontwikkeling gewijzigd moeten worden. Wij adviseren de inzichten uit het nieuwe beleidskader open toegang in de beheerconcessie hierbij mee te nemen.

Internationalisering en ontwikkelen en implementeren van innovaties

Infrabeheerders werken steeds meer internationaal samen. Er wordt gewerkt aan vergroten van de interoperabiliteit onder meer door realisatie en opwaardering van TEN-T corridors en aan de Europese introductie van ERTMS. Daarnaast is binnen Europa afgesproken dat 2025 het eerste dienstregelingsjaar is waarin Timetable Redesign (TTR) gedeeltelijk zal worden geïmplementeerd. Dit betekent dat de rol van ProRail in de capaciteitsverdeling verandert. In artikel 11 van de huidige concessie staan enkele algemene bepalingen over internationale samenwerking. Wij denken dat deze bepalingen, gezien alle internationale ontwikkelingen, geactualiseerd dienen te worden.

Wij zijn ook benieuwd welke rol u voor ProRail ziet in het (internationaal aanjagen van) ontwikkelen en implementeren van innovaties op het spoor. Wij constateren dat er veel potentiële innovaties zijn die het spoor slimmer, sneller, zuiniger en efficiënter maken, zoals:

- de ontwikkeling en introductie van ERTMS level 3;
- de uitrol van Automatic Train Operation;
- kunstmatige intelligentie;
- tractie- en energievoorziening (TEV).

Versnelling van innovaties is mogelijk. Door hier concrete doelen voor te formuleren kan het spoorproduct op de korte en lange termijn sterk verbeteren.

Advies: Leg in de concessie vast wat u concreet van ProRail verwacht ten aanzien van internationale samenwerking in het licht van de actuele ontwikkelingen. Neem daarnaast een bepaling op wat u verwacht van ProRail ten aanzien van een innovatieagenda met concreet te behalen doelen en welke rol ProRail daarbij ook internationaal moet innemen.

Mid Term Review

In februari 2020 is de Mid Term Review (MTR) van de beheerconcessie verschenen. De conclusies die zijn getrokken en de uitgebrachte adviezen sluiten aan op voorliggend advies. ProRail heeft de afgelopen jaren goede stappen gezet zoals bedoeld in artikel 28 van de concessie over professionalisering, maar zal dit moeten blijven doen om het niveau te behouden én te verbeteren. De hoofdaanbeveling uit de MTR was om als IenW en ProRail gezamenlijk naar balans te zoeken tussen opgaven in het hier en nu en toekomstige netwerk- en capaciteitsontwikkeling. Hierbij is expliciet opgemerkt dat dit aanleiding kan zijn om de beheerconcessie op onderdelen aan te passen. Concreet is aanbevolen om in de beheerconcessie de sturing meer te richten op benutting en uitbreiding van de capaciteit. Dit sluit aan bij onze adviezen in de paragraaf "Toekomstbeeld OV2040" van dit advies. De adviezen uit de MTR zijn nog niet verwerkt in de beheerconcessie, omdat destijds is besloten de ZBO-vorming af te wachten. Nu de ZBO niet tot stand is gekomen, zou de vertaling van de adviezen uit de MTR in de concessie bij de verlenging van de beheerconcessie alsnog moeten gebeuren.

Advies: Wij adviseren de beheerconcessie aan te passen op basis van de conclusies en aanbevelingen die zijn voortgekomen uit de Mid Term Review. Wij adviseren een actuele lijst werkzaamheden op te nemen welke professionalisering behoeven met het oog op de ambities voor de toekomst (artikel 28).

Wij constateren dat veel partijen in de sector, tijdens de internetconsultatie van het wetsvoorstel publiekrechtelijke omvorming ProRail, voorstellen hebben gedaan om de kwaliteit en effectiviteit van de aansturing van ProRail en de prestaties van ProRail in zijn dienstverlening te verbeteren.

Advies: Wij adviseren de inbreng van diverse partijen op de internetconsultatie wetsvoorstel publiekrechtelijke omvorming ProRail te benutten om de kwaliteit en effectiviteit van de aansturing van ProRail en de prestaties in de dienstverlening binnen de nieuwe beheerconcessie te verbeteren.

Afronding

Bovengenoemde onderwerpen zijn niet noodzakelijkerwijs de enige onderwerpen die vragen om actualisatie van de beheerconcessie bij een korte verlenging van één jaar.

Wij gaan graag de komende weken met u in gesprek over een geheel nieuwe actuele beleidsrijke concessie, waarmee ProRail vanaf 1 januari 2026 stevig

gepositioneerd wordt om de ambitieuze doelen uit onder meer het Toekomstbeeld 2040 te realiseren. Eén van de thema's die zeker in deze nieuwe concessie een plek moet krijgen is de mate waarin de beperkte spoorcapaciteit wordt benut in relatie tot de mate waarin de kwaliteit van het treinproduct voor de reiziger wordt behouden en verbeterd (reistijden en aansluitingen). Door hier goed op te sturen kunnen de vervoerders een product bieden dat beter aansluit bij de vraag van de reiziger. Zo kan ProRail bijdragen aan de groei van het reizigersvervoer.

Mocht u behoefte hebben aan een nadere toelichting, dan zijn wij hiertoe van harte bereid.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV.

In het LOCOV hebben zitting: het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Nederlandse Spoorwegen, Spoorbeheerder ProRail, de ANWB, Ieder(in), de Fietsersbond, de Landelijke Studentenvakbond, ANBO-PCOB (namens de Seniorencoalitie) en Reizigersvereniging ROVER.

Postadres Locov secretariaat: Postbus 20901,2500 EX DEN HAAG

Bezoekadres Locov secretariaat: Rijnstraat 8, 2515 XP DEN HAAG

Telefoon: 070 - 4568999