

Reactie op adviezen over wijziging van de concessie voor het hoofdrailnet

Datum: 30 januari 2020

Kenmerk: IenW/BSK-2020/12967

Betreft: Reactie adviezen over wijziging van de concessie voor het hoofdrailnet

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Op 26 juni jl. heb ik u om advies gevraagd over een wijziging van artikel 32 van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (Uw kenmerk: Locov 2019-148310). U hebt hier op 12 augustus jl. over geadviseerd (Uw kenmerk: Locov 2019-175758). Op 5 augustus jl. heb ik u tevens om advies gevraagd over een wijziging van vier artikelen (32, 54, 62 en 63) van de concessie (Uw kenmerk: Locov 2019-172008). U hebt hier op 13 september jl. over geadviseerd (Uw kenmerk: Locov 2019-201072). Met excuses voor de verlate reactie reageer ik met deze brief op uw beide adviezen. Ik informeer u tevens over het op 29 november jl. door de minister van Infrastructuur en Waterstaat genomen besluit (Zie Kamerstukken II 2019/2020, 29 984, nr. 863). U vindt het besluit ook als bijlage bij deze brief.

Artikel 32: Toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking

Zoals toegelicht in de adviesaanvraag (van 26 juni) hebben IenW en NS de intentie om reisassistentie te introduceren op alle stations op het hoofdrailnet waar NS stopt, die door ProRail toegankelijk zijn gemaakt en waar de perronsituatie dat in verband met de transferveiligheid toelaat. Dit in plaats van de inspanningsverplichting om nieuwe intercity's in te zetten op sprinterloze stations. U heeft in uw advies aangegeven het voorstel als een grote stap vooruit te zien, maar nog wel enkele procedurele opmerkingen te hebben. U adviseert de nieuwe afspraken omtrent assistentieverlening in de concessie te borgen en daarin te betrekken dat NS assistentieverlening op alle stations zal introduceren, dat dit binnen de huidige concessieperiode moet plaatsvinden en dat prioriteit moet worden gegeven aan stations waarop geen drempelloze treinen rijden. Ik ben het met u eens dat afspraken omtrent assistentieverlening in de concessie moeten zijn geborgd. Daarom is in het bijgevoegde besluit een nadere aanpassing aan artikel 32 opgenomen. Concreet betekent dit dat NS conform de huidige planning in de periode 2020-2025 reisassistentie introduceert op de 104 HRN-stations waar dit nu nog niet gebeurt (Op twee stations wordt NS Reisassistentie geïntroduceerd voor reizigers die geen brug nodig hebben).

U merkt tevens op dat NS ook regie voert over assistentieverlening van of naar stations die niet door NS worden bediend indien en voor zover een regionale spoorvervoerder

hiertoe verzoekt. U merkt daarbij op dat de regelingen per vervoerder verschillen. Regievoering door NS, zoals overeengekomen in de concessie, lost het probleem van verschillende voorwaarden echter niet op omdat regionale vervoerders óók in deze situatie conform de eigen voorwaarden en regels assistentieverlening uitvoeren. U verzoekt IenW als systeemverantwoordelijke met NS en FMN in gesprek te gaan om assistentieverlening overal en tegen gelijke voorwaarden te realiseren. Ik begrijp heel goed dat het verwarrend kan zijn dat de voorwaarden verschillen en dat er behoefte is om dit te stroomlijnen. Ik beloof u dit te bespreken met genoemde partijen en betrokken decentrale overheden. Ik teken hierbij wel aan dat concessieverleners en vervoerders de mogelijkheid hebben om de eisen in de regelgeving verschillend in te vullen. Hierdoor kan ik niet bij voorbaat garanderen dat de voorwaarden precies gelijk zullen worden.

Zoals toegelicht in de adviesaanvraag (van 5 augustus) wordt met de aanpassing van artikel 32 vastgelegd dat de vooraanmeldtijd voor Assistentieverlening Gehandicapten op bepaalde stations wordt vervangen door het nieuwe boekingssysteem voor assistentieverlening. U geeft aan het nieuwe systeem als verbetering te zien en het voorstel te ondersteunen. U adviseert wel om de essentie van het nieuwe systeem te borgen in plaats van te spreken over een "vernieuwd" boekingssysteem. Naar aanleiding hiervan is de toelichting bij de concessie verduidelijkt. U merkt tevens op dat u ervan uitgaat dat NS zich continu zal inspannen het boekingssysteem te verbeteren en het systeem periodiek met de belangenorganisaties zal evalueren. Net als u vind ik het belangrijk dat het systeem ook in de toekomst goed blijft functioneren. In dat verband zal er gedurende de levensduur van het systeem uiteraard ruimte zijn voor beheer en onderhoud. Tot slot hecht u belang aan een goede 'feedback loop' tijdens de reis, zodat de gebruiker zoveel mogelijk zekerheid heeft over de aanwezigheid van reisassistentie in normale situaties en bij verstoringen. Dat onderschrijf ik. Om die reden is de zogeheten reisbewaking in het systeem opgenomen.

Artikel 54: Jaarlijkse tariefwijziging

Zoals toegelicht in de adviesaanvraag (van 5 augustus) wordt met de aanpassing van artikel 54 de concessie in lijn gebracht met de gewijzigde (Europese) regelgeving over de gebruiksvergoeding. U adviseert hier positief over. Wel geeft u daarbij enkele aandachtspunten. U geeft aan dat het streven moet zijn om een stijging van de gebruiksvergoeding onder het inflatieniveau te houden. Ook adviseert u om bij een voornemen tot wijziging van de extra heffing in ieder geval de hoogte van de heffing te evalueren. Tevens adviseert u een eventuele toekomstige daling van de vergoeding minimumtoegangspakket (VMT) niet volledig te laten compenseren door een hogere extra heffing, omdat u vindt dat er een prikkel moet zijn om de totale gebruikersvergoeding - en daarmee de tarieven voor de reiziger - te laten dalen. Ik heb kennisgenomen van uw aandachtspunten. Gelet op de aard van uw opmerkingen hebben ze niet geleid tot andere bepalingen in de concessie.

Artikel 62: Verbinding Amsterdam-Brussel

Zoals toegelicht in de adviesaanvraag (van 5 augustus) is met de voorgestelde aanpassing van artikel 62 beoogd de reeds gemaakte afspraken over de 12/4-variant van de IC Brussel in de concessie op te nemen. Conform uw eerdere advies adviseert u negatief over de 12/4-variant. Ik kan u melden dat is besloten de wijziging van artikel 62 voorlopig niet door te voeren. Door dit uitstel kan uitvoeriger worden gekeken naar de wijze waarop de concessie het beste in lijn kan worden gebracht met de gemaakte afspraken. Hierbij wordt uw advies uiteraard in overweging genomen. Wel ga ik alvast in op twee van uw opmerkingen, aangezien deze ook relevant zijn zonder wijziging van artikel 62. Als eerste betreft dit uw verzoek tot inzicht in de prestaties en reizigersaantallen van de IC Brussel. Conform artikel 62, zesde lid, van de concessie is NS verplicht om elke twee jaar verslag uit te brengen aan de concessieverlener over de gerealiseerde reizigersaantallen. Omdat dit in beginsel bedrijfsvertrouwelijke informatie betreft, zal ik in overleg met NS bezien of, en zo ja hoe, het Locov hierover kan worden geïnformeerd. Als tweede betreft dit uw opmerking om de bodemwaarden op de relevante prestatie-indicatoren weer te verhogen bij het eventuele wijzigen van de 12/4-variant in een 16/0-variant. Ik wijs u erop dat uw opmerking onjuist is. Bij de keuze voor de 12/4-variant zijn de bodemwaarden op de relevante prestatie-indicatoren op voorhand niet aangepast (zie ook Kamerstukken II 2017/18, 22 026, nr. 503). Er is derhalve geen sprake van het op een later moment weer aanpassen van bodemwaarden als gevolg van eventuele aanpassing van het bedieningspatroon van de IC Brussel.

Artikel 63: Verbindingen via Brussel

Zoals toegelicht in de adviesaanvraag (van 5 augustus) wordt met de aanpassing van artikel 63 het gewijzigde bedieningspatroon van de verbindingen van Eurostar en Thalys in de concessie vastgelegd. U gaat in uw advies niet in op de gewijzigde verbindingen van Eurostar. Conform uw eerdere advies adviseert u positief over de verbindingen van Thalys. U heeft hierbij nog wel enkele opmerkingen. U adviseert om in artikel 63, eerste lid over de Thalys-verbindingen ook station Schiphol Airport op te nemen. Per abuis is uw opmerking niet in het bijgevoegde besluit verwerkt. Dit doet echter niets af aan het feit dat de Thalys-verbindingen gewoon station Schiphol Airport blijven aandoen. U adviseert daarnaast om geen maximum- aan het aantal Thalys-verbindingen in de concessie op te nemen. U geeft aan bij voldoende marktvraag de komst van extra treinen toe te juichen. Ik heb kennisgenomen van uw opmerking; desondanks is de betreffende bepaling ongewijzigd doorgevoerd. Ik wijs u er wel op dat vervoerders de mogelijkheid hebben ook in zogeheten *open toegang* aanvullende grensoverschrijdende verbindingen aan te vragen en derhalve op die manier de door u gewenste frequentieverhoging kunnen bewerkstelligen. Ten slotte merkt u ten aanzien van artikel 63, zesde lid, op dat de uitwijkmogelijkheid voor een beperkt aantal treinen ten noorden van Rotterdam niet langer van toepassing is voor de Thalysverbindingen. Dat was ten onrechte. In het bijgevoegde besluit is dit hersteld.

Bediening Amsterdam Centraal

Tot slot bent u kritisch over het van toepassing laten zijn van artikel 61, zevende lid, van de concessie op de IC Brussel, Thalys en Eurostar. Met deze wijziging wordt het voor NS mogelijk de genoemde treindiensten naar Amsterdam-Zuid in plaats van naar Amsterdam Centraal te rijden. U geeft aan een analyse te missen van de vervoerwaarde van de alternatieve route ten opzichte van de huidige route voor de genoemde treindiensten. Ik ben bekend met uw eerdere advies over de infrastructurele capaciteit inzake PHS Amsterdam (Uw kenmerk: Locov 2018-34530). Zoals u bekend is, is in juni 2018 gekozen voor een Amsterdam Centraal met negen doorgaande perronsporen en een station Amsterdam Zuid met een extra vijfde en zesde spoor, zodat het mogelijk wordt internationale treinen naar Amsterdam Zuid te verplaatsen (Zie Kamerstukken II 2017/18, 32 404, nr. 86). Er is geen aanleiding dit besluit met de wijziging van de concessie ter discussie te stellen. Voor de volledigheid wijs ik u er nog op dat het van toepassing laten zijn van artikel 61, zevende lid in het bijgevoegde besluit slechts doorgevoerd is voor de treindiensten van Thalys en Eurostar en nog niet voor de IC Brussel.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en wil u bedanken voor uw adviezen.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Ir. W.H.B. (Wino) Aarnink