

# **Advies consultatieversie Programma van Eisen nieuwe HRN-concessie**

## **Bijlage D: Internationale verbindingen**

Deze bijlage bevat de voorlopige adviezen van de Consumentenorganisaties over de internationale verbindingen. Dit advies is voorlopig omdat in de consultatieversie van het Programma van Eisen voor het hoofdrailnet nog niet duidelijk is of deze verbindingen onder open toegang zullen rijden, binnen een aanbestede concessie of onderdeel zullen worden van de HRN-concessie.

### **Mobiliteitstransitie**

Internationaal liggen er grote kansen voor een mobiliteitstransitie van vliegtuig naar trein. Gezien de doelen van het klimaatakkoord is dit ook noodzakelijk. Welke keuze u ook maakt: deze transitie moet in onze ogen voorop staan. Het aanbod op internationale verbindingen zal zeer sterk moeten groeien om ruimte te bieden voor de verwachte en noodzakelijke groei. Wij delen het doel om te komen tot meer en betere internationale verbindingen.

### **Tijdige afspraken met buurlanden**

Bij concessievervoer (HRN-concessie of aanbesteding(en)) zijn goede afspraken met de buurlanden over de exploitatie noodzakelijk. Dit geldt ook wanneer wordt gekozen voor decentralisatie. De lessen rond de Fyra maken duidelijk dat dergelijke afspraken niet vroeg genoeg kunnen worden gemaakt. Mede daarom baart het ons zorgen dat u nog geen keuze hebt gemaakt en dat nog ons nog onduidelijk is in welke mate hierover afstemming is met andere staten, waaronder maar niet uitsluitend onze buurlanden. Wij vragen u duidelijk te maken hoe u het verdere proces voor zich ziet qua planning en welke afspraken reeds zijn gemaakt. Dit betreft niet alleen afspraken met overheden, maar ook eventueel benodigde afspraken met infrabeheerders en vervoerders met wie wordt samengewerkt.

*Wij adviseren u bij keuze voor concessievervoer te borgen dat tijdig voor de start van de concessie alle afspraken over onder meer exploitatiekosten, gebruikersvergoedingen, materieel, tarieven, frequentie en bedieningstijden met infrabeheerders, overheden en vervoerders waarmee wordt samengewerkt zijn vastgelegd. Wanneer deze tijdigheid niet meer mogelijk is adviseren wij u deze verbindingen eventueel tijdelijk onder te brengen in de HRN-concessie.*

### **Tarieven en voorwaarden**

In geval van concessievervoer is het wenselijk om voor de voorwaarden en tarieven te kiezen voor volledige integratie met de binnenlandse voorwaarden en tarieven. Zo wordt de drempel

van het gebruik van de trein voor internationaal vervoer net zo laag als voor binnenlands vervoer. Daarnaast verwachten wij dat voor lange afstandsverbindingen nodig is om andere kwaliteitseisen te stellen dan voor vervoer over kortere afstand, bijvoorbeeld als het gaat over bagage, toiletten en service aan boord.

*Wij adviseren u bij een keuze voor concessievervoer de Concessiehouder voor deze diensten te verplichten het tariefsysteem en de voorwaarden voor binnenlandse treinen toe te passen (of lagere tarieven). Concreet betekent dit:*

- *tariefbevoegdheid bij ministerie(s) waaronder alleen toestaan gematigde tariefverhoging (maximaal inflatie);*
- *geldig zijn van Nederlandse Voordeelabbonnementen;*
- *afzien van verplichte zitplaatsreservering;*
- *afzien van verplichte treinbinding;*
- *afzien van grenstoelagen;*
- *Verplichte zgn "doorgaande ticketing" met binnenlandse treinen zodat passagiersrechten zijn geborgd;*
- *verplichte wederzijdse acceptatie vervoersbewijzen met Concessiehouder hoofdrailnet;*
- *geld terug bij vertraging conform de binnenlandse afspraken;*
- *vervangend vervoer bij verstoringen en werkzaamheden conform de binnenlandse afspraken;*
- *toegankelijkheidseisen en reisassistentie conform de binnenlandse afspraken;*
- *voldoende en ruime plekken voor fietsen (tenminste 8 plekken van 2 meter per trein);*
- *Materieel met voldoende zitplaatsen en ruimte voor bagage;*
- *Materieel op verbindingen boven de 200km voorzien van cateringsrijtuig;*
- *Materieel voorzien van voldoende volledig toegankelijke toiletten waarbij voor het aantal toiletten rekening wordt gehouden met de lange reisafstand;*
- *Hogere kwaliteitseisen aan comfort.*

## **Prestatie-indicatoren**

Het is wenselijk dat de prestaties van internationale treindiensten ten minste net zo'n hoog niveau hebben als het binnenlandse vervoer. Bij opname van verbindingen in de hoofdrailnetconcessie betekent dit dat de verbindingen integraal meetellen voor de prestatie- en informatie-indicatoren van de HRN-concessie. Bij keuze voor (een) losse (aanbestede)

concessie(s) betekent dit aansturen met dezelfde indicatoren met bij voorkeur ook dezelfde bodem- en streefwaarden als de HRN-concessie.

Tegelijkertijd is de punctualiteit van de grensoverschrijdende verbindingen op dit moment nog niet op het hoge niveau van het binnenlandse vervoer. Streven moet zijn hier wel naar toe te groeien. Tijdens deze ingroeiperiode is het voor lange afstandstreinen die in lage frequenties rijden van belang dat de reiziger zijn bestemming bereikt. Dat vereist prikkels om vooral treinen te blijven rijden, ook als zij vertraagd zijn. Uitval van treinen moet voorkomen worden.

### **Open toegang: verkennen overleg, algemene regels en monitoring**

Bij open toegang kunt u per definitie geen eisen stellen. De reiziger is voor zijn rechten daardoor aangewezen op de rechten die op Europees niveau zijn vastgesteld. Daarnaast hebben vervoerders er natuurlijk zelf belang bij dat reizigers tevreden zijn en een volgende keer weer voor deze vervoerder kiezen.

De rol voor u als OV-regisseur is dus beperkt. Toch zien wij ook bij open toegang mogelijkheden voor u om te stimuleren dat de service voor de reiziger op een zo hoog mogelijk niveau is. Dit kunt u allereerst doen door regelmatig overleg met alle vervoerders die in Nederland actief zijn onder open toegang en met een concessie. Dit kan leiden tot gezamenlijke afspraken in het belang van de reiziger. Ook zou u kunnen verkennen of het mogelijk is om algemene regels voor alle spoorvervoerders (concessievervoer én open toegang vervoer) te formuleren.

Tenslotte vinden wij het van belang dat ook de prestaties van open toegang vervoerders worden gemonitord. Voor klantoordelen is dit wellicht niet mogelijk omdat hiervoor medewerking nodig is van de vervoerder. Voor logistieke prestaties kunt u echter gebruik maken van gegevens van de infrabeheerder. Hiermee krijgt u zich op bereikte resultaten en kunt u ook prestaties van vervoerders (open toegang en concessievervoer) onderling vergelijken.

*Wij adviseren u te onderzoeken hoe en te stimuleren dat open toegang vervoerders aan kunnen haken bij de bestaande overlegstructuren binnen de OV-sector zoals de landelijke OV- en spoortafels en het NOVB.*

*Wij adviseren u de mogelijkheden te verkennen voor algemene regels voor open toegang en concessievervoer.*

## **Volume en bedieningstijden**

### **Regionale verbinding Roosendaal-Antwerpen**

Op deze verbinding rijdt momenteel slechts één keer per uur een stoptrein. Al jaren wordt gesproken over frequentieverhoging en versnelling op deze verbinding, tot op heden zonder resultaat. U overweegt nu deze verbinding te decentraliseren. Wij vragen u te komen met een helder toekomstperspectief voor deze verbinding. Door elk uur een verbindende trein toe te voegen die niet op alle tussengelegen stations stopt kunt u de reistijd Roosendaal-Antwerpen korter maken. Deze verbindende trein zou een doorgetrokken binnenlandse Intercity kunnen zijn die nu eindigt in Essen. Voorkeur heeft het toegroeien naar een dienstregeling met twee ontsluitende en één verbindende trein per uur. Wij zien tenslotte mogelijkheden om de ontsluitende treinen door te koppelen naar Dordrecht.

*Wij adviseren u frequentieverhoging op de verbinding Roosendaal-Antwerpen te borgen. Minimale inzet zou moeten zijn 1 verbindende en 1 ontsluitende trein per uur met dezelfde bedieningstijden die u gaat hanteren voor het hoofdrailnet.*

### **Stoptrein Maastricht-Luik**

Voor de verbinding Maastricht-Luik vindt u toevoeging aan de regionale vervoerconcessie wenselijk in het kader van de drielandentrein. U stelt voor deze dienst indien mogelijk en in overleg met de provincie Limburg per 2025 te decentraliseren. Wij steunen deze decentralisatie.

### **Eindhoven-Heerlen-Aachen**

U meldt in de consultatieversie van het PvE niets over de verbinding Eindhoven-Heerlen-Aachen. Momenteel onderzoekt u in samenwerking met de provincie een rechtstreekse verbinding Eindhoven-Aachen. Dit zou een verlenging kunnen zijn van de Drielandentrein. Dit is echter lastig in te passen gezien de beperkte capaciteit van de infrastructuur op delen van de route. Vanuit reizigersperspectief is gezien deze beperkte spoorcapaciteit mogelijk de meest optimale oplossing als verbinding Eindhoven-Aachen een binnenlandse Intercity vervangt. Dit biedt eventueel ook mogelijkheden het aantal treindiensten tussen Maastricht en Eindhoven uit te breiden.

*Wij adviseren u in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet op te nemen dat het mogelijk is dat een binnenlandse Intercity Eindhoven-Heerlen wordt vervangen door een decentrale treindienst Heerlen-Aachen (voorwaardelijke aanpassing volumebepaling voor het traject Eindhoven-Heerlen).*

## **Intercity-verbindingen met België**

Wij zien veel potentie voor een forse groei van het aantal reizigers op een of meerdere intercityverbindingen tussen Nederland en België als gekozen wordt voor de snelste route tussen Rotterdam en Antwerpen. Reizigers hebben momenteel last van de lage frequentie van 1 trein per uur, wij vinden een frequentieverdubbeling op de hele corridor Amsterdam-Brussel in maatschappelijk belang en aansluiten bij uw doelen. Zo kan niet alleen het aantal reizigers groeien maar wordt ook de beschikbare capaciteit van de infrastructuur optimaal benut.

De capaciteit van de HSL Zuid en met name in de Schipholspoortunnel en de Willemsspoortunnel is beperkt. Daarom is het wenselijk dat treinen over de HSL Zuid doorgaande treinen zijn over de hele route. Zo worden de beschikbare treinpaden optimaal benut. De huidige beschikbaarheid van materieel mag niet leidend zijn bij de keuze van het dienstregelingsmodel als dit leidt tot een maatschappelijk minder efficiënte benutting van de infrastructuur en/of een minder aantrekkelijke dienstregeling voor de reiziger in termen van reistijd en spreiding van treinen over het uur. Mocht bij aanvang van de concessie een tekort aan geschikt materieel zijn dan pleiten wij voor een ingroeimodel.

Om de snelle verbinding Amsterdam-Brussel te realiseren is een afzonderlijke treindienst nodig tussen Breda en Antwerpen. Mogelijk is het daarbij ook interessant om de trein binnen Nederland te verlengen richting bijvoorbeeld Eindhoven en in België richting bijvoorbeeld Gent of Brussel Luxembourg. Hierdoor wordt de HSL Zuid aantrekkelijker voor een grotere groep reizigers. Ook is dan een efficiëntieslag mogelijk omdat deze treindienst de bestaande pendeldienst tussen Antwerpen en Noorderkempen kan vervangen.

*Wij adviseren u bij een keuze voor concessieervoer (aanbesteding(en) of hoofd railnet) de Intercity Brussel niet meer te rijden via Breda, de frequentie te verhogen van 1 naar 2x per uur en de eerste verbinding ten minste een half uur vroeger en de laatste verbinding ten minste een half uur later te rijden.*

*Wij adviseren u een nieuwe dienst Breda-Antwerpen te realiseren.*

## **Intercity-verbindingen met Duitsland**

De IC Berlijn rijdt momenteel slechts 1x per twee uur. Frequentieverhoging en versnelling biedt kansen voor reizigersgroei ook naar andere bestemmingen in noord en midden Duitsland. Daarnaast voorzien wij groeimogelijkheden op de IC-verbinding tussen Nederland en de deelstaat Nordrheinwestfalen thans alleen bedient door een ICE.

*Wij adviseren bij een keuze voor concessieervoer de frequentie van de Intercity Berlijn te verhogen naar tenminste 1x per uur en adviseren u nadrukkelijk te kijken naar uitbreiding van het aantal IC-verbindingen naar nieuwe bestemmingen.*

## **HSL-verbindingen met Europa en het UK**

Momenteel rijdt circa 1x per twee uur de ICE Amsterdam-Frankfurt. Wij zien vervoervraag voor een hogere frequentie. Ook op de bestaande HSL-verbindingen met Frankrijk en Londen zien we groeipotentieel.

*Wij adviseren bij een keuze voor concessieervoer voor HSL-verbinding(en) nadrukkelijk ook te kijken naar bestemmingen waar nu nog geen verbindingen mee zijn.*