



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
DGMo/OVS
Wino Aarnink
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Contactpersoon: A. Frerichs
Datum: 13 september 2020
Ons kenmerk: Locov 2019-201072

Doorkiesnummer: -
Bijlage(n): -
Uw kenmerk: IenW/BSK-2019/169449

Onderwerp:
Advies wijziging concessie Hoofdrailnet

Geachte heer Aarnink,

Op 5 augustus 2019 (Kenmerk: IenW/BSK-2019/169449 adviesaanvraag over een wijziging van de concessie voor het hoofdrailnet) heeft u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, conform artikel 27 van de WP20000 een advies gevraagd over wijzigingen in de concessie voor het hoofdrailnet. Het voornemen is enkele artikelen aan te passen. Met dit advies gaan wij graag in op uw verzoek. Wij geven ons advies artikelsgewijs en volgen hierbij de adviesaanvraag.

Artikel 32: Toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking

U stelt voor vast te leggen dat de verkorte vooraanmeldtijd van een kwartier voor Assistentieverlening Gehandicapten op de zeven drukste stations te vervangen door de verplichting voor NS het nieuwe boekingssysteem voor assistentieverlening te gebruiken. Wij vinden het nieuwe boekingssysteem, dat in samenspraak met ons is ontwikkeld, een verbetering en steunen daarom uw voorstel. Wij adviseren wel in de concessie de essentie van het nieuwe boekingssysteem te borgen in plaats van te spreken over een "vernieuwd" boekingssysteem. Wij gaan er vanuit dat NS zich continu zal inspannen het boekingssysteem te verbeteren en het systeem periodiek met de belangenorganisaties zal evalueren. Wij hechten daarbij vooral belang aan een goede 'feedback loop' tijdens de reis, zodat de gebruiker zekerheid heeft over de aanwezigheid van de reisassistentie in normale situaties en bij verstoringen.

Bezoekadres secretariaat
Rijnstraat 8
2515 XP DEN HAAG

Postadres
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999

Bereikbaar te voet vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 9.

In het Locov hebben zitting: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS, ProRail, ANWB, Ieder(in), Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, KBO-PCOB en ROVER.

Artikel 54: Jaarlijkse tariefwijziging

Wij adviseren positief over de wijziging. In onze optiek moet het wel een uitgangspunt zijn om te streven een stijging van de gebruikersvergoeding (vergoeding minimum toegangspakket + extra heffing) onder het inflatieniveau te houden. Dit stelt vervoerders in staat de trein als duurzaam vervoermiddel te promoten. In artikel 32 van richtlijn 2012/34/EU is onder meer bepaald dat de extra heffing alleen is toegestaan zo de markt dit aankan. De extra heffing mag naar onze mening geen rem zijn voor de groei van het personenvervoer op het spoor. Wij adviseren daarom bij een voornemen tot wijziging van de extra heffing in ieder geval de hoogte van deze heffing te evalueren, ook wanneer een verhoging gelijk is aan een verlaging van de vergoeding minimum toegangspakket. De marktomstandigheden voor vervoerders kunnen immers wijzigen. Wij adviseren een eventuele toekomstige daling van de vergoeding minimum toegangspakket niet volledig te laten compenseren door een verhoging van de extra heffing. Er moet een prikkel zijn om de totale gebruikersvergoeding te laten dalen en hiermee ook de tarieven voor de reiziger. Dat is immers de essentie van artikel 54 lid 5 van de vervoerconcessie.

Artikel 62: Verbinding Amsterdam-Brussel

U stelt voor de concessie in lijn te brengen met het huidige bedieningspatroon van de IC Brussel zoals geldt per april 2018. In een eerder advies aan NS hebben wij aangegeven dat dit patroon niet onze voorkeur heeft (IenW/BSK-2017/71550 advies dienstregeling 2017). Wij kunnen in dit geval niet anders dan negatief adviseren op uw voorstel. Het huidige bedieningspatroon, volgens de 12/4-variant (12 treinen naar Amsterdam Centraal, 4 naar Den Haag HS) is minder goed voor de reiziger dan de 16/0-variant (alle treinen naar Amsterdam Centraal):

- Bij de 12/4-variant moet de grootste reizigersstroom van/naar Schiphol en Amsterdam 4 keer per dag extra overstappen.
- Reizigers tussen Den Haag HS en België zijn altijd sneller als ze op Rotterdam Centraal of Breda overstappen. Wij constateren dat hierdoor de IC Brussel treinen tussen Rotterdam en Den Haag HS behoorlijk leeg zijn. Het aantal reizigers in deze treinen tussen België en station Den Haag HS is bovendien naar onze indruk gering (Andere reizigers in deze trein tussen Rotterdam Centraal en Den Haag HS zijn binnenlandse reizigers en reizigers die verder moeten reizen dan Den Haag HS en daarom sowieso moeten overstappen op een andere trein.).
- In verband met de 12/4-variant zijn de bodemwaardes verlaagd, wat niet in het belang van reizigers is.
- De 12/4-variant leidt tot een minder efficiënte materieelinzet, wat negatieve gevolgen heeft voor de zitplaatskans voor reizigers op de hele HSL. Dit materieel

kan beter worden ingezet ten behoeve van verlenging van andere treinen of hogere frequenties.

Wij vinden het voordeel van de 12/4 variant voor zo'n gering aantal reizigers niet opwegen tegen het nadeel voor een veelvoud van dit aantal reizigers. Om deze reden adviseren wij u zo spoedig mogelijk de 16/0-variant voor de IC Brussel in te voeren en de bodemwaardes weer te verhogen. Wij verwachten dat dit zal bijdragen aan verdere reizigersgroei.

Eerder heeft u aangegeven goed in de gaten te willen houden hoe de prestaties zich binnen de 12/4 variant ontwikkelen en hoeveel reizigers uit Den Haag gebruik maken van de rechtstreekse trein (*Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, Kamerstukken II 2016-2017, 22 026, nr. 488, 13 oktober 2016*). Wij krijgen graag inzicht of de prestaties zich zoals verwacht hebben ontwikkeld. Wij vinden het van belang dat dit wordt geëvalueerd, voordat de concessie wordt aangepast aangezien de bodemwaardes om deze reden zijn aangepast. Ook vragen wij u of u onze indruk kunt bevestigen dat het aantal reizigers in de IC Brussel treinen tussen België en Den Haag HS gering is.

U stelt in het nieuwe artikel 62 lid 3 als voorwaarde voor aanpassing van de 12/4-variant voor dat een dergelijke aanpassing er niet toe kan leiden dat het aantal treinen per dag richting Brussel niet langer zestien is. Wij adviseren u deze formulering aan te passen in "tenminste zestien". Het is in onze optiek wenselijk dat verbindingen aan de randen van de dag worden toegevoegd. Op termijn zien wij de IC Brussel uitgroeien tot een halfuursdienst, net als alle andere Intercity's in Nederland. Tenslotte merken wij op dat ook reeds voorziene en wenselijke wijzigingen in de binnenlandse dienstregeling (meer Intercity's Schiphol-Den Haag HS-Rotterdam) niet goed te combineren zijn met de 12/4 variant. Indien u besluit vooralsnog vast te houden aan de 12/4 variant, adviseren wij u vast te leggen dat een aanpassing ook is toegestaan indien wijzigingen in de binnenlandse dienstregeling dit nodig maken onder de voorwaarde dat hier meer reizigers van profiteren dan het aantal reizigers dat wordt benadeeld.

Artikel 63 Verbindingen met Brussel, Lille, Parijs en Londen

Conform ons eerdere advies kunnen wij instemmen met de wijziging van de bestemmingen van de verbindingen met Frankrijk. Wel adviseren wij u in lid 1 ook de bestemming Schiphol Airport op te nemen.

In het tweede lid (nieuw) is opgenomen dat NS de frequentie richting Frankrijk verhoogt van veertien tot maximaal zestien treinen per richting indien NS oordeelt dat deze verhoging door de aanwezige marktvraag wordt gerechtvaardigd. Wij constateren dat het woord "maximaal" niet in de huidige concessie staat en adviseren u geen beperking in het maximum aantal treinen toe te voegen. Indien er markt is voor meer dan zestien treinen per dag, dan juichen wij de komst van deze treinen toe. Wij zijn gezien de sterke

vervoersgroei van de laatste jaren en de nog verwachte vervoersgroei van mening dat de aanwezige markt vraag inmiddels meer treinen per dag rechtvaardigt. Wij zien daarom graag dat Thalys ook gaat rijden op de uren dat overdag nu nog niet wordt gereden en vaker op de uren van de dag dat de vervoervraag hoog is. Verder adviseren wij u samen met NS te onderzoeken of er markt is om vaker te rijden naar Marne-La-Vallée-Chessy (en zo mogelijk verder). Dit om de verbinding tussen Nederland en Zuid-Frankrijk verder te verbeteren. Dit mag niet ten koste gaan van het aantal directe verbindingen tussen Brussel en Zuid-Frankrijk en tussen Amsterdam en Paris Nord.

In het zesde lid (nieuw) wordt, net als in de huidige concessie, artikel 62 lid 3 van overeenkomstige toepassing verklaard. In de huidige concessie betreft dit de optie dat NS voor een beperkt aantal treinen ten noorden van Rotterdam mag uitwijken naar een andere eindbestemming, waaronder Den Haag. In uw voorstel wordt echter de formulering van artikel 62 lid 3 aangepast waardoor deze nu expliciet gaat over de IC Brussel en niet meer van toepassing is op Thalys. Wij adviseren u daarom deze bepaling in artikel 63 aan te passen.

Bediening Amsterdam Centraal

U stelt voor artikel 61 7e lid ook van toepassing te laten zijn op de IC Brussel, Thalys en Eurostar. Hiermee wordt het voor NS mogelijk deze treindiensten naar Amsterdam Zuid in plaats van Amsterdam Centraal te rijden. Hier ligt een keuze aan ten grondslag om niet te investeren in een 10e perronspoor op Amsterdam Centraal. Wij dringen er gezien de sterke reizigersgroei nogmaals op aan deze investering wel te doen. Wij missen vooralsnog een analyse van de vervoerwaarde van de alternatieve route ten opzichte van de huidige route voor de genoemde treinen. Wij zullen van NS bij een eventueel voorstel voor deze routewijziging een analyse van de vervoerwaarde vragen en zullen vervolgens hierover adviseren.

Uiteraard zijn wij bereid uw vragen te beantwoorden of om onze reactie nader toe te lichten.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV.