



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
A. Frerichs	-
Datum	Bijlage(n)
24 februari 2021	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
Locov 2021-52567	IENW/BSK-2020/ 245729
Onderwerp	
Advies beleidsvoornemen vervoerconcessie 2025	

Geachte heer Aarnink,

In uw brief van 13 januari 2021¹ vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over het beleidsvoornemen voor de gunning van de hoofdrailnetconcessie. Wij gaan hieronder in op uw verzoek.

Context en ontwikkelingen

In uw inleiding plaatst u de concessie in een maatschappelijke context. Wij delen helemaal met u dat het openbaar vervoer een groot maatschappelijk belang dient. De trein speelt een belangrijke rol in het op ruimte-efficiënte en duurzame manier bereikbaar houden van Nederland en de economische kracht van Nederland verder te ontwikkelen. Wij zijn er van overtuigd dat de rol van het openbaar vervoer en de trein als onderdeel daarvan groter kan en moet worden en zien dit graag terug in concrete doelstellingen voor de nieuwe concessieperiode. Wij missen overigens in uw inleiding en in de verdere onderbouwing van al uw keuzes de beleidskeuzes door andere departementen of overheden die van invloed zijn op de concessie.

U stelt dat er de komende jaren een groei van het treinverkeer zal plaats vinden. Wij verwachten dat die groei groter is dan u beschrijft. Steeds meer steden kiezen er voor om autoluw te worden, in het klimaatakkoord is een vermindering van 8 miljard zakelijke

¹ IenW/BSK-2020/ 245729 adviesaanvraag beleidsvoornemen vervoerconcessie

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.

autokilometers opgenomen. Het preventieakkoord promoot actieve mobiliteit wat goed te combineren is met treinreizen. Naast de autonome groei mag meer groei verwacht worden. Deze maatschappelijk gewenste groei kunt u bovendien versterken door als doelstelling een groei van het aandeel van openbaar vervoer c.q. de trein in de mobiliteitsmarkt op te nemen.

Ook op regionaal niveau is het spoor de ruggengraat van het OV-netwerk. Wij vinden het daarom van belang dat ook buiten het door u genoemde Stedelijk Netwerk Nederland het hoofdrailnet zich blijft ontwikkelen en dat hiervoor concrete ambities worden opgenomen in de concessie. Zo zou in onze ogen ook voor regionale verbindingen op het hoofdrailnet tenminste elk kwartier een trein tussen 7 en 19 uur het uitgangspunt moeten zijn. U stelt dat infrastructuuruitbreiding maar beperkt mogelijk is. Wij delen deze stelling niet. Het Toekomstbeeld OV 2040 toont aan dat infrastructuuruitbreiding juist op veel plekken noodzakelijk en mogelijk is. Wij zien de grenzen van de door u bepleitte verdergaande benutting van het nu al druk bereden spoornetwerk in zicht komen. Bovendien maakt nog meer benutting het spoorstelsel kwetsbaar. Wij juichen het toe dat u de ambities van het Toekomstbeeld OV 2040 wilt verwerken in de nieuwe concessie. Wij hopen dat deze ambities komend jaar worden geconcretiseerd in besluitvorming over infrastructuur. Realiseren van nieuwe infrastructuur kost immers tijd.

Doel concessie

Volgens ons is het essentieel om eerst de te bereiken doelen te formuleren om daarna na te gaan hoe dat bereikt kan worden met de nieuwe concessie. Daarom wijken wij in dit advies af van uw volgorde in het beleidsvoornemen.

In uw beleidsvoornemen formuleert u vier doelen die u wil bereiken met de voorgenomen concessie. Wij missen als hoofddoelstelling: het vergroten van het aandeel van het openbaar vervoer in de mobiliteitsmarkt teneinde maatschappelijk opgaves te kunnen oplossen. Daarbij denken wij onder andere aan de woningbouwopgave, de duurzaamheidsopgave en de opgave om voor iedereen vervoer mogelijk te maken. Wij ondersteunen dat deze hoofddoelstelling te bereiken is met de doelstellingen (I) *het bieden van een goed vervoerproduct aan de reiziger en (II) Faciliteren dat reizigers zo optimaal en drempelloos mogelijk van deur-tot-deur kunnen reizen*. Deze doelstellingen zorgen voor een beter openbaar vervoerproduct die meer reizigers aantrekt. Dit vraagt wel een expliciete koppeling met dit hoofddoel. De concessie moet niet alleen gericht zijn op bestaande reizigers en autonome groei, maar ook op het verleiden van reizigers die nu gebruik maken van auto en vliegtuig zodat zij gaan kiezen voor het spoor.

Wij begrijpen uw doel (III) het optimaal benutten van de publieke investeringen in het spoorstelsel als geheel. Onduidelijk is echter wat u met een optimale benutting bedoeld. Benutting moet niet louter kostengedreven zijn. Er moet ook gekeken worden naar de maatschappelijke opbrengsten. Meer investeringen (die vervolgens goed benut worden)

kunnen het bereiken van de noodzakelijk groei dichterbij brengen dan nog verder benutten. Als benutting alleen kostengedreven is, kan dit ten koste gaan van de kwaliteit van de dienstregeling op specifieke verbindingen. Zoals u zelf stelt in het beleidsvoornemen maakt de vervoerconcessie het ook voor velen mogelijk om überhaupt te reizen. Dat zijn grote maatschappelijke opbrengsten die wegvallen wanneer enkel naar de kosten wordt gekeken.

Uw doelstelling (IV) het komen tot een verbeterde sturings- en verantwoordingsrelatie tussen IenW en NS lijkt ons geen doel van de concessie, maar een uitkomst. De concessie dient zo te zijn ingericht dat u kunt sturen op het halen van doelen, het verabsoluteren van het doel sturing zorgt niet voor een beter ov product voor de reiziger.

In het vervolg van dit advies gaan wij conform de opbouw van het concept beleidsvoornemen in op de betrokken markt, de continuïteit van het betrokken personenvervoer, de kosten en waarde van de concessie en het vervolg van het concessieverleningsproces. Voor elk onderdeel geven wij u ook al vast aandachtspunten mee voor het nog op te stellen programma van eisen.

Betrokken markt

Geografische omvang van het hoofdrailnet en decentralisatie

Wij onderschrijven het uitgangspunt dat onder de concessie alle binnenlandse diensten op het huidige hoofdrailnet vallen. U zondert de te decentraliseren sprinter verbinding Zwolle-Leeuwarden uit. Wij zien kansen voor verdere decentralisatie van sprinters en regionale sneltreinen. Wij zijn daarom blij dat u momenteel werkt aan een uitgangspuntenkader voor verdere decentralisaties. In de concessie zal daarom de mogelijkheid tot verdere decentralisatie moeten worden opgenomen.

U onderkent dat op termijn mogelijk een andere inrichting van het netwerk nodig is die mogelijk over de grenzen van de vervoerders heen gaat (blz. 14). Wij merken op dat u bij de beschrijving van de geografische omvang van het hoofdrailnet echter niet ingaat op de mogelijkheid dat bestaande gedecentraliseerde verbindingen om die reden eventueel (deels) weer kunnen worden toegevoegd aan het hoofdrailnet. In het Toekomstbeeld OV 2040 zijn varianten opgenomen waarbij Intercity's Utrecht-Nijmegen doorrijden naar Nijmegen Heijendaal waardoor een extra samenlooptraject ontstaat. Ook wordt nagedacht over het verder uitbouwen van de spoorverbinding Zwolle-Enschede. Hier zouden naast de regionale stoptreinen ook Intercity's kunnen rijden. Er kunnen goede redenen zijn om deze Intercity's toe te voegen aan het hoofdrailnetconcessie. In de concessie zal daarom de mogelijkheid tot uitbreiding van de concessie moeten worden opgenomen.

Volume concessie

Frequent aanbod borgen en verwachte vervoervraag regelmatig actualiseren

Met een concessie wordt het mogelijk om af te dwingen dat er vervoer ontstaat op bedrijfseconomische onrendabele momenten die juist vanuit een maatschappelijk oogpunt zeer wenselijk zijn. Dit vinden wij zeer belangrijk. U wilt dit borgen door het concessievolume te koppelen aan de verwachte vervoersvraag en door bestaande frequenties van de onder de concessie uitgevoerde diensten op te nemen in de nieuwe concessie. Wij ondersteunen deze lijn. Wij zijn wel van mening dat de verwachte vervoervraag (inclusief de verwachte ontwikkeling daarin gedurende de concessieperiode) niet alleen aan het begin van de concessie moet worden vastgesteld, maar doorlopend geactualiseerd moet worden. Zeker omdat daarmee post-corona beter beleid kan worden afgestemd op nu nog onzekere ontwikkelingen zoals spreiding door de week en over de dag.

Volume specifiek omschrijven inclusief groeipad, maar wel flexibel

Wij onderschrijven de noodzaak om het volume van de concessie (de frequenties) specifiek te omschrijven. Wij vinden het wel van belang dat hierbij voldoende flexibiliteit mogelijk blijft. Een netwerk is niet statisch maar ontwikkelt zich. Een nieuwe concessie is daar bovendien een herijking van. Voor het Programma van Eisen geven wij u mee dat frequentieverhogingen nodig én mogelijk zijn om de doelstellingen van de concessie te behalen en dat het wenselijk is het groeipad te concretiseren. Wij denken daarbij onder meer aan -in lijn met decentrale treinconcessies- spitstreinen die ook tussen de spittijden gaan rijden, en het vroeger opstarten en later doorrijden van de treindienst, en meer nachttreinen.

Sturen op modal shift

Wij zijn van mening dat de concessie expliciet dient te sturen op verhoging van het aandeel van de trein in de mobiliteitsmarkt (modal shift) op alle niveaus: internationaal, nationaal, regionaal en lokaal. De groei van het volume van de trein moet sneller gaan dan de groei van de totale mobiliteitsvraag. Wij adviseren u hiervoor een concrete ambitie vast te leggen, gebaseerd op een analyse van de huidige mobiliteitsmix en de beleidsinterventies die mogelijk zijn om het aandeel van de trein te verhogen. U definieert de te verwachten vervoervraag niet. Wat ons betreft is dit meer dan de prognoses uit de NMCA. Er zal ook rekening moeten worden gehouden met de groei van autoluwe steden, de woningbouwopgave en de uitwerking van het klimaatakkoord.

Boven het plafond uitstijgen

U stelt te willen werken met een plafond voor het aantal treindiensten dat NS mag aanbieden op een baanvak. Het is mogelijk dat er situaties ontstaan waarbij het vanuit de doelstellingen van de concessie wenselijk is om boven het maximum uit te stijgen. Daarvoor kijkt u naar opentoeegang verbindingen. Wij vragen u te borgen dat dit vervoer

wordt aangeboden. Als dat niet via opentoeegang is, dan zal dit vanuit de concessie moeten plaatsvinden. Op basis van de actualisatie van de vervoervraag zou dit ook moeten kunnen leiden tot een tussentijdse verhoging van het plafond.

Afspraken over aanloopverliezen frequentieverhoging en nieuwe stations

Er dient in de concessie aandacht te zijn voor het tijdig beschikbaar zijn van vervoersaanbod bij nieuwbouwwijken. Wij adviseren u daarom concrete afspraken te maken over ingangsdatum van frequentieverhogingen die samenhangen met stedelijke ontwikkelingen. Ook adviseren wij u de verplichte bedieningsgarantie van de vervoerder voor nieuwe stations te herzien. De vervoerder heeft adviesrecht bij de besluitvorming over de bediening van nieuwe stations, maar de opening van een nieuw station dient niet meer afhankelijk te zijn van een bedieningsgarantie van de vervoerder. Bij voorkeur -in lijn met decentrale spoorconcessies- schept het Programma van Eisen helderheid door de te openen stations tijdens de concessieperiode expliciet te benoemen inclusief dienstregelingsjaar waarin de bediening zal starten als de infrastructuur daarvoor gereed is.

Internationaal spoorvervoer

U neemt internationale verbindingen (inclusief de kort grensoverschrijdende verbindingen die NS uitvoert onder de huidige concessie) in beginsel niet op in de nieuwe concessie. U kiest hier in principe voor open toegang en voert hiervoor een marktverkenning uit. U overweegt wel een internationale verbinding alsnog via een separate concessie of via de hoofdrailnetconcessie te regelen als blijkt dat het aanbod in onvoldoende mate tot stand komt of zal komen.

Wij kunnen u pas na oplevering van de marktverkenning definitief adviseren over de keuze of verbindingen wel of niet opgenomen dienen te worden in het hoofdrailnet. Wij vragen u dit te borgen in het proces tot het komen van de hoofdrailnetconcessie. Wij adviseren u wel de keuzes voor de grensoverschrijdende verbindingen tijdig af te stemmen met de buurlanden.

Stationsagenda

Wij kijken uit naar de stationsagenda en zijn graag betrokken bij het opstellen hiervan. Als de borging van de doelen uit de stationsagenda het beste via de vervoersconcessie mogelijk is, dan ondersteunen wij die lijn.

Recent hebben wij NS geadviseerd over wijzigingen in het service aanbod op de stations. Wij vinden het van belang dat de reiziger eenvoudig aan zijn gewenste informatie kan geraken en dat de kaartautomaten gebruiksvriendelijk zijn. Om kosten te besparen en het OV toegankelijker te maken voor reizigers is het zeer wenselijk dat vervoerders op dit vlak meer gaan samenwerken. Wij vragen u in de stationsagenda c.q. concessie een inspanningsverplichting op te nemen voor NS om te komen tot een gezamenlijke kaartautomaat met het kaartassortiment van alle vervoerders (inclusief alle bestemmingen

in België, Luxemburg en Duitsland) en tot het inrichten van gezamenlijke loketten. Ook vragen wij u afspraken te maken over de online verkrijgbaarheid van internationale tickets en de online beschikbare betaalmethoden voor klanten uit het buitenland.

Maatregelen continuïteit personenvervoer en doelen

Doel I: Het bieden van een goed vervoerproduct aan de reiziger

Streef naar hogere frequenties Sprinters

Wij ondersteunen uw voornemen om ten opzichte van de huidige situatie het accent in de sturing te verleggen naar een steeds betere dienstregeling. Waar de huidige concessie stuurt op minimale frequenties en beantwoorden van de vervoervraag benoemt u nu naast frequenties ook snellere reistijden, goede overstaprelaties en voldoende capaciteit. U focust daarbij op hoogfrequente verbindingen op een landelijke stedenring. Wij adviseren u in de uitwerking in het Programma van Eisen ook aandacht te besteden aan de regionale verbindingen (hoogfrequente sprinters), de goede spreiding van treinen over het uur en mogelijke nieuwe vervoerconcepten die beter aansluiten bij de vervoervraag van de reiziger zoals zonetreinen en sneltreinen.

Betrouwbaarheid verhogen door verbeteren herstelvermogen

Zoals in beeld gebracht in de Mid Term Review constateren wij met u dat de betrouwbaarheid de afgelopen jaren is verbeterd. U verwacht met de gunning aan NS de betrouwbaarheid te waarborgen. Wij vragen u in het beleidsvoornemen een hogere ambitie neer te leggen voor betrouwbaarheid gericht op het verminderen van de extremen. Storingen zijn nooit te voorkomen maar wij zijn van mening dat het wel mogelijk moet zijn de impact en duur van verstoringen te verkleinen. NS heeft een grote rol in het zorg dragen voor een snelle opstart van de treindienst. Door hier expliciet op te sturen in het Programma van Eisen kunt u de betrouwbaarheid ook in de komende concessieperiode verhogen.

Regionale prestaties beter monitoren

U overweegt te differentiëren in de sturing op kwaliteitsaspecten, zoals bijvoorbeeld door te sturen op hogere punctualiteit of minder uitval in bepaalde regio's, corridors of tijdsperiodes. Wij ondersteunen deze lijn van harte. Het sluit beter aan bij de wensen en de beleving van de reiziger en zal helpen bij het behalen van het genoemde doel, een goed vervoerproduct. Voor het programma van eisen geven wij u alvast mee te onderzoeken om naast de bodemwaarden voor landelijke gemiddelden ook op traject-, treinserie- en/of productcategorieniveau een bodemwaarde vast te stellen voor kwaliteitsindicatoren. Dit kunnen bodemwaarden zijn voor indicatoren zoals reizigerspunctualiteit, zitplaatskans en klantoordeel. Dit borgt dat er geen grote negatieve uitschieters kunnen zijn.

Wij zien ook mogelijkheden de prestatie-indicator voor gehaalde aansluitingen te verbeteren door meer naar de benodigde overstaptijd te kijken in plaats van naar de gerealiseerde aankomsttijd.

Geen hogere tarieven in de spits

U wilt NS meer ruimte bieden voor het differentiëren met tarieven, om daarmee ook financiële prikkels nadrukkelijker onderdeel te laten zijn van het sturen op het spreiden van reizigers. Om de concurrentiepositie van het spoor ten opzichte van de auto niet te verzwakken zijn wij tegen prijsverhogingen in de spits. Wij adviseren u NS alleen ruimte te bieden voor differentiatie als dit betekent dat NS meer reizigers gaat trekken door extra kortingen in de randen van de spits of in de daluren. Wij adviseren u geen ruimte te bieden voor tariefsverhogingen in de spits bovenop de inflatie.

Bovendien is er met een kilometertarief en aantrekkelijke kortingsproposities al sprake van betalen naar gebruik waardoor de OV-sector al vooroploopt ten opzichte van andere modaliteiten. Een verdere belasting van de spits draagt niet bij aan het realiseren van de noodzakelijke reizigersgroei en gaat daarmee in tegen de door u voorgestelde uitgangspunten en doelen.

Voorzieningen in de trein

Voor het programma van eisen geven wij u alvast mee om een voldoende kwaliteitsniveau te eisen voor in te zetten materieel binnen de concessie. Denk daarbij aan voorzieningen als Wifi, USB-oplaadfaciliteiten, voldoende toegankelijkheid en voldoende capaciteit zijn om fietsen te vervoeren.

Reisinformatie

Wij adviseren positief over uw voornemen te sturen op goede reisinformatie. Voor het programma van eisen geven wij u alvast mee dat wij mogelijkheden zien de reisinformatie bij verstoringen verder te verbeteren met name door het bieden van een concreet handelingsperspectief voor reizigers.

Verplicht enkelvoudig in- en uitchecken op het hele spoorwegnetwerk

Een van de grotere drempels in het openbaar vervoer is het gebrek aan enkelvoudige in- en uitchecken binnen het spoornetwerk. Wij missen dit element in het beleidsvoornemen. Wij adviseren op te nemen in het beleidsvoornemen dat in het programma van eisen NS verplicht wordt mee te werken aan enkelvoudige in- en uitchecken bij de nieuwe betaalmethoden (OV-chipkaart, bankpas, e-ticket en mobiel) vanaf de start van de concessie. Decentrale overheden hebben dit in gebieden met meerdere concessies en meerdere vervoerders geëist en daardoor gerealiseerd. Reizigers moeten tijdens het overstappen niet lastig worden gevallen met een paaltjeswoud waar ze verplicht moeten omchecken. Het huidige verplichte omchecken is foutgevoelig, veroorzaakt stress en geeft het risico dat aansluitingen worden gemist. Het wegnemen van deze drempel sluit geheel

aan bij de doelen die u benoemd.

Doel II: Faciliteren dat reizigers zo optimaal en drempelloos mogelijk van deur tot deur kunnen reizen

Innovatie, OV-betalen en MaaS

Wij onderschrijven de elementen die u beschrijft onder *innovatie en samenwerking in de sector, OV betalen* en *MaaS*. Ten aanzien van MaaS geven wij u nog het volgende mee. Het door u vast te stellen referentieaanbod, dat NS beschikbaar moet stellen aan MaaS-dienstverleners, moet in onze ogen zo breed mogelijk zijn. Dit dient niet alleen te gaan om de tarieven enkele reis maar ook om de reguliere abonnementen en kortingen en ook het aanbod van de NS-ketendiensten zoals de OV-fiets. NS moet zich kunnen ontwikkelen tot één van de MaaS-dienstverleners. De concessie dient daarbij wel te zorgen voor een gelijk speelveld. Dat wil zeggen dat MaaS-diensten niet beloond/gefinancierd mogen worden vanuit de concessie. Daarnaast vragen wij u te borgen dat het stallen van fietsen bij stations de eerste 24 uur gratis blijft. Dit succesvolle concept dient behouden te blijven.

Tariefbevoegdheid

Wij missen in het beleidsvoornemen uw ideeën over de tariefbevoegdheid. Deze wettelijke bevoegdheid ligt bij de concessieverlener en is een middel dat u kunt inzetten om de doelen van de concessie te realiseren. In de huidige concessie heeft de u de tariefbevoegdheid met zeer beperkte randvoorwaarden overgedragen aan de concessiehouder. U wil komen tot een betere concessiesturing en een goed openbaar vervoerproduct. Daarom adviseren in het beleidsvoornemen op te nemen dat u de tariefbevoegdheid niet overdraagt. Dat is overigens in decentrale spoor- en busconcessies zeer gebruikelijk.

Tariefintegratie

Om te komen tot een betere deur-tot-deurreis adviseren wij verdere tariefintegratie op te nemen in het beleidsvoornemen. Aanpassingen zijn nodig om de overstap tussen treinen uit de HRN-concessie en het overige OV te bevorderen en daarmee de groei van het OV te stimuleren. Voor de reiziger vormt het gehele OV een systeem. Kunstmatige grenzen in tarieven en producten zijn dan lastig. Wij begrijpen dat deze nooit helemaal te voorkomen zijn, maar vinden wel dat dit tot een minimum moeten worden beperkt. Door bestaande knelpunten weg te nemen draagt u bij aan het doel om te komen tot een betere deur-tot-deurreis en aan het doel te komen tot een goed ov product.

Wij geven u in dit verband voor het programma van eisen vast de volgende punten mee:

- Een overstap tussen treinen van het hoofdrailnet en bus/tram/metro zorgt voor een dubbel opstaptarief en daarmee kunstmatig hoge prijzen. In veel decentrale concessies is dit probleem weggenomen bij een overstap tussen bus en regionale

trein. Wij zien dit ook graag weggenomen bij een overstap tussen bus/tram/metro en treinen van de hoofdrailnetconcessie.

- Het minimum tarief voor de trein moet gelijk worden aan dat van het overige OV (circa 1 euro) zodat korte ritten per trein aantrekkelijker worden.
- NS zou een inspanningsverplichting opgelegd moeten worden om in samenwerking met regionale vervoerders met aantrekkelijke regionale abonnementen te komen die geldig zijn in al het OV, bij voorkeur met een landelijk herkenbare formule. Een goed voorbeeld is de U-OV Regio gemakskaart in de regio Utrecht die geldig is in trein, tram en bus. Voor een vergelijkbaar aanbod in andere grote steden moeten reizigers momenteel nog twee abonnementen aanschaffen en bijna 2x zo veel per maand betalen als in Utrecht.
- Het is wenselijk de verplichte routekeuze op het spoor af te schaffen die momenteel geldt voor reizen die via meerdere routes met verschillende vervoerders kunnen worden gemaakt. Deze routekeuze vraagt te veel kennis van reizigers, beperkt reizigers in het kiezen voor de eerstvolgende trein en leidt tot te hoge prijzen.
- Tenslotte adviseren wij u ook bij reizen met meerdere vervoerders op het spoor altijd de eerste check-in bepalend te laten zijn voor het kortingstarief zodat reizigers die overstappen niet meer worden benadeeld ten opzichte van reizigers die op hetzelfde moment overstappen maar binnen het NS domein blijven.

Voor een gedetailleerde onderbouwing van deze punten verwijzen we u naar de presentatie in het Locov van 10 september 2020.

Doel III: Het optimaal benutten van de publieke investeringen in het spoorsysteem als geheel

Innovaties borgen en helderheid geven over uitrolplanning

Wij onderschrijven het belang dat NS zich moet conformeren aan invoering van systeemsprongen zoals de transitie naar 3kV of een verdere uitrol van ERTMS. 3kV en ERTMS zijn echter geen doel, maar een middel om het product voor de reiziger te verbeteren en de infrastructuur beter te benutten. Als de onzekerheden over deze systeemsprongen voor NS te groot zijn kan dit er toe leiden dat NS in de concessie minder ruimte ziet voor afspraken over andere gewenste productverbeteringen voor de reiziger. Wij adviseren u daarom in de concessie maximale duidelijkheid te geven over de uitrolplanning van 3kV en ERTMS.

Wij adviseren u voor het beter benutten van publieke investeringen ook de versnelde uitrol van automatisch rijdende treinen (ATO) en het verleggen van het vertrekproces van de conducteur naar de machinist als mogelijke innovaties te verkennen. Ook vragen wij u concrete afspraken te maken over de implementatie van ERTMS level 3 op een eerste traject gezien de potentie die dit biedt voor een goedkopere uitrol van ERTMS, verhoging van de capaciteit en langere onderhoudskosten.

Onderlinge afhankelijkheden nieuwe infrastructuur aangeven

Wij onderschrijven het belang van het opnemen van een verplichting om nieuwe of gewijzigde infrastructuur die gereedkomt ook te gebruiken conform de plannen. Wel merken wij op dat wijzigingen van infrastructuur vaak sterk onderling samenhangen. Het is van belang dat dit ook in de concessie tot uiting komt. Zo voorkomt u dat NS wordt verplicht de dienstregeling aan te passen op een voor reizigers suboptimale manier.

Ook kijken naar kosten NS bij investeringsbeslissingen infrastructuur

U wilt terecht in de concessie borgen dat bij investeringsbeslissingen van NS integraal gekeken wordt naar de kosten voor het systeem als geheel. Andersom moet dit ook gelden voor investeringen in de infrastructuur. Als een aanpassing van de infrastructuur er toe leidt dat de materieelomloop minder optimaal wordt of de dienstregeling minder aantrekkelijk voor de reiziger dan bij andere keuzes in de infrastructuur dan kan dit betekenen dat NS minder ruimte heeft om de exploitatie elders te verbeteren voor de reiziger. Ook zijn wij van mening dat bij investeringen in materieel en in infrastructuur ook naar de lange termijn effecten moet worden gekeken aangezien materieel 40 jaar lang mee gaat. Wij zijn het dan ook niet eens met uw uitgangspunt dat oplossingen eerst worden gezocht in de dienstregeling en materieel, en daarna pas in de infrastructuur. Oplossingen moeten daar worden gezocht waar dit voor de reiziger en voor de maatschappij het beste is.

Versterken kennisbasis IenW en vastleggen systeemtaken.

Wij onderschrijven het belang van het organiseren van een adequate sturing en coördinatie binnen de spoorsector om zo de publieke belangen en het gelijke speelveld op de spoormarkt goed te kunnen borgen. Wij vragen u in aanloop naar de nieuwe concessie inzichtelijk te maken wat dit betekent voor de organisatie van deze aansturing en coördinatie op uw ministerie. Zeker nu u aangeeft de ontwikkelvrijheid inzake materieel en dienstregeling van NS te willen inperken met het oog op het benutten van de publieke voorzieningen. In onze ogen vergt dit niet alleen transparantie van NS en goede samenwerking met IenW zoals u aangeeft, maar ook het versterken van de kennisbasis van IenW. Wij adviseren u daarnaast alle systeemtaken die door NS worden uitgevoerd expliciet te benoemen in de concessie inclusief een flexibele mogelijkheid deze systeemtaken tijdens de concessie anders te organiseren.

Kwaliteit dienstregeling ook wegen bij benutting infrastructuur

Wij adviseren u bij het mogelijk anders inrichten van het netwerk altijd het reizigersbelang voorop te zetten en niet de technische inrichting van het netwerk. Een steeds verder geoptimaliseerde dienstregeling die eenzijdig naar alleen het benutten van capaciteit kijkt kan voor grote groepen reizigers een slechter product betekenen. U geeft aan dat mogelijk moet worden overgegaan op het rijden van een ontmengd of ontvlochten netwerk om op een kosteneffectieve wijze de uitdagingen op het gebied van capaciteit en betrouwbaarheid op te lossen. Uit de besluitvorming rond OV-SAAL wordt duidelijk dat dit voor grote

groepen reizigers tot aanzienlijk langere reistijden kan leiden. Wij merken op dat er naast capaciteitsknelpunten net zo goed uitdagingen op het gebied van kwaliteit zijn. Extra reistijd is net zo goed een "file op het spoor" als drukte in de treinen en dus een knelpunt.

Doel IV: Verbeterde sturings- en verantwoordingsrelatie tussen IenW en NS

Open data

Wij onderschrijven uw standpunt dat er geen discussie meer mag bestaan over de noodzaak van het structureel leveren van tijdige, volledige en accurate informatie. Dit geldt niet alleen voor de levering van deze data aan u, ProRail of decentrale overheden, maar ook aan consumentenorganisaties en het brede publiek. Uitgangspunt zou moeten zijn dat zoveel mogelijk informatie real-time en via open data wordt geleverd aan het Rijk en aan iedere partij die daarom vraagt via het NDOV. Wij geven daarom voor het programma van eisen mee dat u daarom NS kunt verplichten alle data over vervoersprestaties (punctualiteit, zitplaatskans en aantallen ritten en reizen per traject/treinserie/trein/dagdeel) openbaar te delen.

Verbetering prestatie- en informatie indicatoren

Voor het programma van eisen geven wij u alvast mee dat wij er vanuit gaan dat u de huidige prestatie- en informatie indicatoren zult door ontwikkelen. Eventuele nieuwe indicatoren en bijbehorende bodem- en streefwaarden kunt u vaststellen op basis van een onafhankelijke audit. Korthedshalve verwijzen wij u voor specifieke adviezen voor de doorontwikkeling van de indicatoren naar ons recente advies over de actualisatie van de vervoerconcessie. Wij adviseren u daarin onder meer alle drukte-indicatoren te baseren op zitplaatsen en niet op vervoercapaciteit en om een indicator "reizigersvertragingminuten" te ontwikkelen.

Kosten en waarde concessie

Wij vinden het gezien de coronacrisis behoorlijk risicovol om komend jaar een waarde vast te stellen van de concessie. De waarde van de concessie kan te laag worden vastgesteld waardoor maatschappelijke opbrengsten minder gerealiseerd worden. Wij vragen u goed te borgen dat bij een te lage waardering de doelen van de concessie worden behaald en dat dit niet resulteert in een onredelijk bedrijfsrendement.

Procedure concessieverlening

Advies over Programma van Eisen

De consumentenorganisaties in het Locov hebben op grond van artikel 27 van de Wet Personenvervoer 2000 in het vervolg nog adviesrecht op de concessie.

Wij begrijpen uit uw beleidsvoornemen dat u voornemens bent in aanvulling daarop de consumentenorganisaties ook over het Programma van Eisen advies te vragen. Wij hechten daar zeer aan en danken u voor deze toezegging. Wij vragen u dit advies te mogen

uitbrengen voordat u het concept programma van eisen aan de Kamer stuurt. Op deze wijze kunt u het advies mee sturen aan de Kamer en kan deze betrokken worden bij de parlementaire behandeling. Wij adviseren u dit adviesrecht ook te borgen bij een komende wijziging van de Wet Personenvervoer.

Onderhandelfase starten na afloop adviesprocedure concept concessie en consultatie
Tweede Kamer

Wij adviseren u in het beleidsvoornemen een chronologisch tijdspad op te nemen om de nog te doorlopen stappen te verhelderen met name als het gaat om de stappen in de laatste fase van het proces. In deze laatste fase van het gunningsproces bent u voornemens met NS te onderhandelen op basis van het vastgestelde programma van eisen en de ontwerp-concessie. Wij vinden het van belang dat de adviesprocedure met ons als consumentenorganisaties volledig is doorlopen voordat deze onderhandelfase start. Op deze manier kan ons advies van wezenlijke invloed zijn op de te verlenen concessie. Wij geven u in overweging om na het verschijnen van uw besluit op ons advies over de ontwerp-concessie en voor de start van de onderhandelfase reeds de Tweede Kamer te consulteren. Dit zorgt ervoor dat ook de Kamer wezenlijke invloed kan hebben op de concessie wat veel minder het geval is als de Kamer alleen over de ontwerp-concessie kan spreken als de onderhandelingen met NS feitelijk al zijn afgerond.

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

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV.