

Aan: Vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat

Betreft: AO spoorordering 9 september 2020

Amersfoort, 3 september 2020

Geachte woordvoerders,

Woensdag 9 september spreekt u in een Algemeen Overleg over de ordening op het spoor na 2024. Reizigersvereniging Rover maakt graag gebruik van de mogelijkheid u enkele opmerkingen mee te geven.

OV biedt oplossing voor maatschappelijke opgaven

Het openbaar vervoer biedt een oplossing voor maatschappelijke opgaven rondom bereikbaarheid, klimaat, gezondheid, leefomgeving, veiligheid en ruimtelijke ordening en versterkt de economie. Een goede ordening is dienstbaar aan die maatschappelijke opgaven. Niet de ordening maar het te bereiken doel moet voorop staan.

Het spoorvervoer is de ruggengraat van het OV. Om meer reizigers te laten kiezen voor het OV moet het aanbod betrouwbaar, toegankelijk, comfortabel, betaalbaar, snel en frequent zijn. Door beter in te spelen op de behoeften van reizigers kan het spoor zijn belangrijkste maatschappelijke opgave voor de komende 10 jaar realiseren: het aandeel van OV en fiets in de totale mobiliteit sterk laten groeien. Vervoerders moeten door de overheid in staat worden gesteld om met name al die automobilisten die nu nog niet of nauwelijks met de trein reizen te verleiden een groot deel van hun reis met de trein af te leggen. Kies dus een ordening die het vergroten van het aandeel van duurzame mobiliteit (OV, fietsen en lopen) mogelijk maakt.

In het vervolg van deze brief gaan wij in op de 4 hoofdthema's van het integrale besluit over marktordering.

1. Gunning hoofdrailnetconcessie: meer landelijke regie

Nederland is al wereldkampioen in het benutten van het spoorwegnet. De zoektocht naar de meest optimale indeling van het hoofdrailnet is gericht op nog meer efficiëntie. Dat is goed zolang dit zorgt voor verbeteringen voor bestaande reizigers en het nieuwe reizigers aantrekt. Nederland zit echter op de grens, nog beter benutten kan niet.

De NS heeft de afgelopen jaren bewezen prima aan de opdracht van de huidige concessie te kunnen voldoen. Maar het is nu belangrijk de opdracht voor de periode na 2025 te formuleren en de tweede helft van de huidige concessie te gebruiken om daar al de eerste stappen in zetten. Nu 'beter benutten' geen perspectief meer biedt voor de noodzakelijke grote reizigersgroei moet de opdracht van de nieuwe concessie daarom zijn dat, op basis van uitbreidingsinvesteringen in infrastructuur en materieel door de Rijksoverheid, veel meer reizigers moeten worden aangetrokken.

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

De nieuwe concessievoorwaarden voor het hoofdrailnet moeten tegelijk zichtbaar onderdeel zijn van de taak van de staatssecretaris om regie te voeren op al het openbaar vervoer in Nederland.

De staatssecretaris is immers niet alleen concessieverlener, maar vooral ook systeemverantwoordelijk voor het hele openbaar vervoer. In elke ordening zullen er concessiegrenzen zijn. Voor de reiziger mogen die niet merkbaar zijn, geen drempel opwerpen. Cruciaal bij iedere vorm van ordening is daarom een goede regie op de ontwikkeling van het hele openbaar vervoer: Dat wil zeggensturing en coördinatie van activiteiten over grenzen van betrokken partijen heen, met ook hier als doel de noodzakelijke grote verschuiving naar duurzame mobiliteit.

Om te komen tot een goede regiefunctie én een goede concessie voor de periode vanaf 2025 is het kortom essentieel om de juiste uitgangspunten te formuleren met duidelijke, geoperationaliseerde doelen.

2. Decentralisatie sprinterdiensten: meer regionale regie

De meeste reizigers reizen op afstanden tot 40 kilometer. In deze regionale markt is nog veel latente vervoersvraag. Hier liggen ook de grootste kansen om de doelstelling uit het klimaatakkoord te bereiken om voor 2030 het woon-werkverkeer met 8 miljard autokilometers te verminderen. Meer reizigers zullen kunnen kiezen voor het openbaar vervoer als het regionale openbaar vervoerproduct verbetert. Dit kan door sprinters te integreren met het regionale openbaar vervoer. Dit vraagt meer regionale regie op de mobiliteit. Die regionale regie maakt het mogelijk om in te springen op wensen van de regionale markt en daarmee nieuwe reizigers aan te trekken. Rover vraagt dus om meer zeggenschap over de sprinterdiensten en meer financiële middelen (BDU, Provinciefonds) voor de regionale opdrachtgevers.

3. Internationaal

De grote aandacht voor goede internationale treinverbindingen is hartverwarmend. De trein kan een duurzaam en comfortabel alternatief zijn voor de auto en binnen Europa voor het vliegtuig. Met de klimaatopgave is het verbeteren van internationale verbindingen extra urgent geworden.

Op dit onderdeel stelt de staatssecretaris gelukkig wel een duidelijk doel: minder vliegen, meer OV. Er zullen dus meer internationale treinen moeten gaan rijden. Dit doel ondersteunt Rover volledig. Open access biedt kansen, maar geeft ook risico's. Het is goed dat de staatssecretaris de markt vraagt naar de mogelijkheden om vervolgens het beste voor de reiziger te kiezen. Wij zouden graag zien dat de consumentenorganisaties bij de besluitvorming rond de internationale treindiensten op dezelfde manier worden betrokken als bij de besluitvorming rond de binnenlandse treindiensten.

Om een echte stap te kunnen zetten in het internationale vervoer is overigens veel meer nodig dan alleen het prikkelen van de markt. Het uitbreiden van de infrastructuur in Nederland is cruciaal om substitutie van vliegverkeer mogelijk te maken, met name richting Duitsland. Eigen infra-investeringen maakt de Nederlandse inspanning voor een OV-schaalsprong in het kader van de Europese Green Deal veel geloofwaardiger.

4. Verbetering stations

Stations zijn de afgelopen jaren sterk verbeterd. Er ligt de komende jaren nog een grote opgave voor het toekomstvast maken van de middelgrote en kleine stations. Rover ziet daarom uit naar de aankondigde Stationsagenda.

Het is een goed uitgangspunt dat de staatssecretaris streeft naar een integrale benadering waarin afwegingen rondom investeringen en beheer van stations kunnen worden gemaakt met oog voor alle relevante publieke belangen. Dit betekent in onze ogen ook dat uitbreiding van de (commerciële) exploitatie van stations dienstbaar moet zijn aan deze publieke belangen. Reizigers waarderen de winkels en andere voorzieningen op het station. Met name op kleinere stations zien wij kansen voor publieke voorzieningen zoals bibliotheken, kinderopvang en musea, ook als onderdeel van stationshuiskamers. Daardoor worden ook kleine stations levendige, gastvrije locaties die nieuwe reizigers aantrekken.

Afronding

Rover werkt komend jaar graag samen verder met u aan een spoorordering die de noodzakelijke groei van het aantal reizigers mogelijk maakt.

Met vriendelijke groet,

Freek Bos
Directeur