

Amersfoort, 21 september 2023

Aan: Vaste kamercommissie Infrastructuur & Waterstaat

Betreft: Factsheets Vervoerconcessie Hoofdrailnet 2025

Geachte woordvoerders,

Op 25 september organiseert u een technische briefing over de nieuwe vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet ter voorbereiding op het debat van 26 september. Wij danken u voor de gelegenheid die u hiermee geeft om vanuit reizigersperspectief onze visie te geven op deze nieuwe concessie.

Rover licht in bijgevoegde factsheets de belangrijkste thema's toe. Deze thema's volgen uit de advisering van de gezamenlijke consumentenorganisaties in het Locov dat is uitgebracht over de concept-ontwerpconcessie én uit de verschillende moties die u heeft aangenomen bij de behandeling van het Programma van Eisen.

Rover roept u op de concessie op genoemde thema's aan te passen om te komen tot de best mogelijke concessie voor de reiziger. Door een aantrekkelijk spoorproduct kan het aantal reizigers de komende 9 jaar fors groeien. Zo wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de opgaven van Nederland op het gebied van bereikbaarheid, woningbouw, klimaat en leefbaarheid.

Met vriendelijke groet,

Freek Bos, directeur

Overzicht factsheets

1. Een goede prijs voor een goed product
2. Prestaties
3. Volume
4. Tarieven
5. Minimumfrequenties
6. Intercity Brussel
7. Fiets en trein
8. Overige onderwerpen

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

1. Een goede prijs voor een goed product

Reizigers vragen om een goed spoorproduct voor een goede prijs. Dat is belangrijk, met de trein kom je op studie, werk of kun je mantelzorg verlenen, maar ook ontspannen en jezelf ontwikkelen. Een concessie is een goed middel om de maatschappelijke dienst te borgen. Dat vraagt sturing op frequenties, onrendabele treinen, prestaties en tarieven. Noodzaak is dat het pakket in balans is zodat de reiziger krijgt waar de reiziger recht op heeft. Voor reizigers is de ontwerpconcessie in onbalans. Veel van de verbeterpunten uit de eerdere ontwerpen en het programma van eisen zijn gesneuveld. De verklaring ligt volgens het ministerie niet zo zeer in onwil, maar meer in de onmogelijkheden om evenwicht in het financiële pakket te krijgen.

a. Reiziger keert terug, maar moet toch inleveren

Reizigers zijn de belangrijkste bekostigingsbron voor de concessie. Op basis van de halfjaarcijfers 2023 is te concluderen dat de omzet dit jaar op ongeveer 2.8 miljard uitkomt. Die opbrengsten zullen blijven stijgen: door de forse tariefsverhogingen, maar vooral ook doordat de reiziger terugkeert. Het ministerie hanteert voor het maken van beleid de prognoses van het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (KiM). De [recentste studie](#) van het KiM laat zien dat bij het basisscenario in 2025/26 het OV-gebruik weer op het niveau 2019 ligt. Achterblijvende reizigersaantallen kunnen daarom geen argumentatie zijn voor het verhogen van prijzen en uitkleden van de dienstregeling.

Uiteraard moet ook naar de kosten worden gekeken. De personeels- en energiekosten zijn sterk gestegen volgens de Kamerbrief. Recent heeft de NS in een persbericht laten weten dat de stijging van energiekosten geen impact heeft op de reiziger. Daarnaast heeft de aandeelhouder minister Kaag tijdens het notaoverleg Deelnemingenbeleid (d.d. 12/9/22) gezegd dat personeelskosten gedekt worden vanuit het rendement: "het gaat nu niet om het rendement. Heb het op orde. Voer de onderhandelingen op een nette manier als werkgever". Daarmee zijn de twee grootste kosten stijgingen gedekt. Onduidelijk blijft waarom dan een bijdrage van de reiziger nodig is, terwijl een prijsverhoging de betaalbaarheid van het openbaar vervoer wél onder grote druk zet.

Uit persbericht NS

De kosten voor energie zullen voor NS de komende jaren hoger zijn dan onder het huidige energiecontract. Dat heeft geen directe impact voor de reiziger. De prijs van een treinkaartje kan jaarlijks verhoogd worden met de inflatie en daar zit de hogere energieprijis voor een deel al in verwerkt

b. Tariefinstrument dubbel ingezet?

De omvang van het tekort wordt nergens gemeld en onderbouwd. Daarmee is onduidelijk of de reiziger niet teveel betaald. In de beslisnota van 3 juli worden aan de staatssecretaris 4 keuzeopties gepresenteerd "om het tariefinstrument in te zetten om tot een sluitend financieel kader te komen". Aangenomen mag worden dat het financieel effect van de maatregelen even groot is, ze worden namelijk als gelijkwaardige opties gepresenteerd. Als eerste optie wordt de verhoging van de tarieven met 7 procent benoemd. Als derde optie wordt een nieuw tariefstelsel gepresenteerd. Opvallend is dat in de concessie niet 1 maar 2 van deze opties zijn verwerkt. Waarom beide opties nodig zijn, wordt niet duidelijk gemaakt. Ook als een nieuw tariefstelsel niet mag leiden tot extra inkomsten, zorgt het wel tot kostenbesparingen.

c. Het pakket van maatregelen om het tekort weg te werken is niet in evenwicht

Maatregel	Bedrag	Berekeningsmethode
Verlagen rendement	50 miljoen	Verschil van 2% rendement op de omzet
Verhogen efficiency NS	onbekend	
Verhogen tarieven 7%	200 miljoen	7% van de omzet van 2,8 mrd.
Invoering spitsheffing	200 miljoen	gelijk opbrengst als 7% verhoging
Subsidie IenW ipv vergoeding	99 miljoen	Verschil tussen de vergoeding en de subsidie
Verlaging dienstregeling t.o.v. PvE	onbekend	

Sinds het begin van de huidige concessie zijn de tarieven van NS met 32 procent gestegen. Dat er sprake zou zijn van een gematigd prijsbeleid is daarmee niet waar. Correcties zijn ook niet nodig. NS heeft een vast energiecontract tot 2025. Juist vanaf dat moment kunnen de hogere energiekosten al automatisch verwerkt worden in het prijskaartje dat de reiziger betaald. Corrigeren we de gerealiseerde inflatie van afgelopen jaar bijvoorbeeld voor energie (5.6%), dan ligt deze in lijn met de verhoging die NS hanteerde (5.51%). Inhalen van inflatie is daarom niet nodig.

2. Prestaties

a. Prestatie-indicatoren borgen het maatschappelijke belang

De concessiehouder zal prikkels moeten krijgen om het juiste prestaties voor reizigers neer te zetten. Dat is niet meer dan logisch, een concessie is immers een monopolie. Waarborgen dat het maatschappelijk belang wordt gediend zijn dan nodig. In elke Nederlandse concessie wordt daarom gestuurd met prestatie-indicatoren. De HRN-concessie scoort in vergelijking met andere concessies laag. Dit verklaart het ministerie door de zogenaamde "complexiteit van het netwerk". Dit is juist een argument om te differentiëren want niet elk NS traject is complex. Op de niet-complexe trajecten kunnen dus hogere prestaties worden geëist en op de complexe trajecten kan NS worden geprikkeld het uiterste te doen om onderpresteren te voorkomen. Bovendien is decentraal spoor vaak enkelsporig en daardoor juist kwetsbaarder voor olievlekwerking en dus "complexer". NS heeft juist meer ruimte voor bijsturing bij verstoringen.

b. Differentiatie met bodemwaarde per traject nodig voor het voorkomen van negatieve uitschieters

De consumentenorganisaties en de Tweede Kamer zijn helder geweest in hun eisen. Het alleen sturen op landelijke gemiddelden biedt onvoldoende sturing en is daarom onjuist. Er is differentiatie nodig om te voorkomen dat trajecten ontstaan die ver onder het gemiddelde scoren. Nu al zien we grote verscheidenheid in prestaties. Zo komt een reiziger in de afgelopen 12 maanden slechts in 83,6% van de gevallen op tijd aan in Breda, terwijl Utrecht 92,6% scoort (reizigerspunctualiteit 5 minuten). De nieuwe concessie lost het onderpresteren rond Breda niet op. Zolang het landelijke gemiddelde op jaarbasis maar wordt gehaald, krijgen reizigers op onderpresterende lijnen geen verbetering.

Top 3 beste stations		Top 3 slechtste stations	
Arnhem Presikhaaf:	97,5%	Breda:	83,6%
Grou-Jirnsom:	97,4%	Rotterdam Centraal:	86,6%
Rheden	97,2%	Eindhoven Centraal:	87,0%

Motie 29984-1065 Van der Molen c.s.
Voor de KPI's reizigerspunctualiteit, zitplaatskans en algemeen klantoordeel naast de landelijke KPI ook een **bodemwaarde** op te nemen die op elk traject afzonderlijk moet worden gehaald en deze prestaties per traject elk kwartaal te laten publiceren.

c. Regionaal liggen normen hoger én wordt gedifferentieerd

Dat normen hoger kunnen liggen en differentiatie mogelijk is laten de decentrale overheden zien. Het differentiëren gebeurt daar door (1) kortere periodes, (2) kleinere geografische gebieden en in een enkele concessie ook door (3) binnen de concessie per lijn een afzonderlijke norm te stellen. Door te werken met kwartaal of maandgemiddelden is de reiziger al meer verzekerd van een zekere basiskwaliteit. Normstelling per traject gebeurt onder meer in Limburg.

Concessie	Norm reizigerspunctualiteit 3 minuten ¹
NS 2015-2024	84,4% op jaarbasis (streefwaarde 2024: 87,0%)
NS 2025-2033	84,4% op jaarbasis (streefwaarde 2029: 86,0%)
Noord-Nederland (10 lijnen) en Zutphen-Oldenzaal	95,0% op maand basis
Valleilijn	95,0% op kwartaal basis

Het ministerie verklaart de verlaging van de streefwaarde door toename van werkzaamheden, ERTMS-uitrol en frequentieverhogingen. NS en ProRail hebben daarin echter zelf een belangrijke rol om vertraging te voorkomen. Altijd kan nog achteraf worden bepaald dat er sprake is van overmacht. Door dit vooraf weg te halen, is er te weinig prikkel om goed te presteren. **Bestaande gedifferentieerde indicatoren voor de HSL verdwijnen.**

d. Alternatief voor differentiatie is onvoldoende

Het ministerie stelt te sturen op voorkomen van negatieve pieken door de prestatie-indicatoren **aantal drukke treinen** en **impactvolle verstoringen**. Dit is onvoldoende. Waar regionale concessies vaak eisen dat een reiziger buiten de spits altijd kan zitten, wordt in de nieuwe HRN-concessie te drukke treinen in de daluren niet eens meegeteld. Dit is strijdig met het Programma van Eisen. Dit wordt afgedaan omdat het vaak om incidenten zou gaan. Rover heeft de afgelopen jaren juist kunnen aantonen dat er ook in de daluren structureel veel mis ging qua zitplaatskans. Impactvolle verstoringen gaat ook slechts over een deel van de dispunctualiteit. Als op één traject veel kleine niet-impactvolle storingen zijn die het onderpresteren verklaren dan wordt daar niet op gestuurd. Beide indicatoren zeggen bovendien niets over de locatie van deze prestaties. De concessie kent wel verplichting voor gedifferentieerde locatie specifieke informatie (art. 63.2). Dit is echter alleen "waar relevant" en het is slechts ter informatie en geen prestatie-indicator. Dus NS is niet afrekenbaar.

¹ Bij de recent gegunde concessies voor de decentrale lijnen gaat het om aankomstpunctualiteit op 3 minuten. Dat is niet 1-op-1 vergelijkbaar met reizigerspunctualiteit, maar geeft wel een goede indicatie.

3. Volume

a. Volume grotendeels bepaald door huidige dienstregeling, uitbreidingen zijn optie maar geen plicht

Het volume beschrijft nu in grote lijnen het volume van de huidige dienstregeling. Bepalingen over nachttreinen en late treinen zijn ook ongeveer gelijk als huidig. Wel zijn enkele door gemeenten ingekochte nachttreinen straks onderdeel van de concessie. Uitbreidingen op specifieke trajecten zoals afgesproken in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer zijn als "vastgelegde stappen" opgenomen maar zonder concrete invoeringsdatum want afhankelijk van "de reizigersvraag". Er is alleen een planning wanneer NS deze stappen "kan" zetten. Dit kan dus zomaar pas tegen het eind van de concessie zijn. In de concept-ontwerpconcessie stonden nog wel concrete invoeringsdata. Daarnaast zijn er een aantal specifieke uitbreidingen die NS mag doen, maar t/m 2032 niet verplicht is te doen. Tussen 2030 en 2032 moet NS wel "toegroeien" naar het eindbeeld. Veel van deze uitbreidingen mag NS niet voor 2030 doen, ook niet als het aantal reizigers sterker zou groeien.

Alle genoemde uitbreidingen staan alleen op een voorlopige kaart die qua frequenties bij de mid term review in 2027 nog naar beneden kan worden bijgesteld. Naar boven bijstellen mag alleen bij hoge uitzondering en daarom zal op een groot aantal trajecten geen enkele uitbreiding plaatsvinden. In Annex 2 staat een "ondergrens" voor het uiteindelijke eindbeeld waarin een groot deel van de extra treinen niet zijn opgenomen. Alle extra treinen bovenop dit minimum worden blijkens de nota van antwoord **alleen opgenomen** "indien zich verwachte knelpunten zich voordoen". Nergens is vastgelegd in hoeverre alle extra treinen ook in het weekend of avonden moeten rijden.

b. Aanbod open toegang Noord-Nederland is groter, concessie houdt alles bij het oude

Buiten Randstad en Brabant zijn geen volumeverhogingen voorzien. Groeikansen zijn er echter wel. Markt biedt ten noorden van Zwolle onder gelijke voorwaarden meer dan concessie. Concessie is dus niet marktconform

	Zwolle-Groningen	Zwolle-Leeuwarden
NS	2 Spr. + 2 spits Assen-Gr.	2 Spr. (zondag: 1 Spr.)
Arriva	2 Spr. + 2 spits Zwolle-Gr.	2 Spr. (ook in weekend) 2 spits H'veen-L'warden

Motie 29984-1045 De Hoop en Van Raan
In de gesprekken met potentiële concessiehouder afdwingen dat de dienstregeling voor **stations buiten de Randstad** verbeterd.

c. Elk kwartier stoptrein bij regionale concessies wel mogelijk

Decentraal 4x/uur	HRN concessie 2x/uur
Arnhem-Doetinchem	Arnhem-Zutphen
Amersfoort-Barneveld	Amersfoort-Harderwijk (spits 4x/uur)
Dordrecht-Gorinchem	Dordrecht-Breda

Motie 29984-1026 Van der Graaf en De Hoop: Streven naar een **minimum van vier keer per uur** op werkdagen tussen 07.00 en 19.00 uur voor alle stations op trajecten waar hiervoor voldoende infracapaciteit beschikbaar is

Op meer trajecten* is uitbreiding mogelijk naar 4 Sprinters per uur tussen 7 en 19 uur, ook buiten Randstad. Advies consumentenorganisaties hierover niet overgenomen want "geen knelpunten". Vervoerwaarde (groeikansen) op deze trajecten lijkt niet onderzocht. Praktijk leert: grote reizigersgroei bij start kwartierdienst. IenW wijst op regionale subsidies. Die zijn er, maar dat kan IenW ook doen. Bovendien: NS heeft veel winstgevende lijnen. De regionale concessies zijn efficiënter dan HRN qua inzet conducteurs (flexteams). IenW zou in moeten zetten op dezelfde efficiëntie. Dan ontstaat ruimte voor het rijden van meer treinen.

* Oss-'s-Hertogenbosch (buiten de spits), Zaandam-Hoorn, Veenendaal Centrum-Rhemen, 's-Hertogenbosch-Eindhoven Centraal-Helmond, Haarlem-Leiden, Haarlem-Alkmaar (intercity buiten de spits) en Lelystad Centrum-Zwolle.

d. Volume op zaterdagochtend is in concessie verlaagd

Zaterdagvolume start om 12 uur, daarvoor geldt alleen de minimumfrequentie (1 of 2 treinen per uur). Dit is volgens Nota van antwoord "afgeleid van de huidige praktijk." Echter: zelfs bij de huidige afschalingen zijn er in huidige praktijk trajecten waar op zaterdagochtend 4 of meer treinen per uur rijden. Zonder afschalingen zijn dit er meer. Eis daarom zaterdag- en zondagvolume vanaf 10:00 uur i.p.v. 12:00 uur.

Motie 29984-1016 Van der Molen en Minhas: Een key performance indicator uitwerken om te sturen op het rijden van voldoende treinen met genoeg zitplaatsen in de eerste helft van de ochtend of de tweede helft van de avond

4. Tarieven

a. Tariefdifferentiatie maakt trein in de spits onbetaalbaar

De concessie geeft NS in artikel 30 lid 19 t/m 23 het recht om in 2026 een nieuw tariefstelsel in te voeren waarvan tariefdifferentiatie een onderdeel is. Het nieuwe stelsel moet aan een zeer beperkt aantal vereisten voldoen. Zo moet er sprake zijn van een gewogen gemiddelde tariefsverlaging, moet het stelsel transparant en navolgbaar zijn en moet NS aandacht hebben voor een limitatief aantal beroepsgroepen die geen hogere reiskostenvergoeding krijgen. Het maatschappelijk belang is daarmee niet geborgd. Tal van zaken zijn namelijk nog niet onderzocht en niet gevat in vereisten. Dat lost een nog te ontwikkelen kader ook niet op, de concessie schrijft immers voor dat dit kader een invulling geeft aan de eerder genoemde beperkte vereisten. Indien het tariefstelsel niet doorgaat dan volgt een gesprek over aanpassing van concessie. Los van het nieuwe tariefstelsel mag NS op grond van lid 24 sowieso de tarieven in de spits 10% hoger vaststellen dan in de daluren mits het gewogen gemiddelde hiervan tariefneutraal is.

Beide voorstellen hebben een zeer groot effect op de reiziger. In het naar de Kamer gestuurde tarievenonderzoek staat een voorstel uitgewerkt waarbij naast een hogere kilometerprijs in de spits afhankelijk van het tijdstip een druktetoeslag gaat gelden en op hoogfrequente verbindingen ook nog een kwaliteitstoeslag. Tegenover deze verhogingen staat een iets lagere kilometerprijs in de daluren. Het resultaat is in de spits een forse verhoging:

	Huidig	Met tariefdifferentiatie	
Zaandam-Utrecht 51 km	€10,80	Variant A: €13,66 (inclusief €4 druktetoeslag en €1,50 kwaliteitstoeslag)	Variant B: €17,23

Prijspeil 2023, dus exclusief de extra tariefverhoging van 7% en exclusief inflatie

Bezwaren tegen dit voorstel:

- Spitsreizen worden **onbetaalbaar**.
- Er ontstaat groot aantal tarieven waardoor systeem **onoverzichtelijk** wordt
- Alternatieven niet onderzocht: extra dalkorting, extra treinen, differentiatie thuiswerkvergoeding, aanpassing onderwijstijden, etc.
- Gemiddelde tariefverlaging en "aandacht" voor beroepsgroepen is geen borging voor betaalbaarheid maatschappelijk noodzakelijke reizen (bijv. zorgmotief en onderwijs). Bovendien is bediscussieerbaar of dit rol van vervoerder moet zijn.
- Niet uitgewerkt: tariefbescherming, gevolgen abonnementen, gevolgen bij overstap andere vervoerder
- Het voorstel zal effect hebben op het OV in zijn totaliteit. Het is echter NS die een voorstel mag doen. Instemming van IenW, andere vervoerders en andere opdrachtgevers is niet vereist. Terwijl we juist bij de introductie van de OV-Chipkaart hebben geleerd dat dit noodzakelijk is. Toen waren achteraf reparaties nodig om ongemakken voor de reiziger te repareren.
- Er is niet geborgd dat NS haar inkomsten niet vergroot door de spitsheffing.

Motie 29984-1070 (aangehouden) Van der Graaf en Van Raan Streven een **spitstoeslag niet op te nemen**,

Motie 29984-1015 Van der Molen en Minhas Een bepaling uit te werken om te kunnen sturen op de **overzichtelijkheid** van de prijsstructuur

b. Tariefbevoegdheid hoort bij staatssecretaris

Een **instemmingsrecht voor IenW** bij tarieven is defacto een noodrem. Het brengt het ministerie ook in positie bij de jaarlijkse gesprekken over de tarieven. Dat is ook in andere concessies het geval, ook wanneer -zoals bij het HRN- de vervoerder opbrengstenverantwoordelijk is. Zo ontstaat ook een gesprek over optimalisatie binnen het tariefstelsel zonder financiële consequenties. Ook mist een **initiatiefrecht** voor IenW zelf een reisproduct te initiëren die NS uitwerkt. Er is geen mogelijkheid tot afdwingen van bijvoorbeeld een klimaatticket.

Motie 23645-771 De Hoop en Van Ginneken: De mogelijkheid om de **tariefbevoegdheid niet langer geheel te mandateren aan de NS** mee te nemen

c. HSL-toeslag moet worden afgeschaft maar kan in concessie juist worden verhoogd naar 30%

Reistijdwinst van de HSL komt grotendeels door de kortere afstand en niet door de snelheid. Alle HSL reizigers via conventionele spoor laten reizen kan niet eens want dat past niet in de treinen. Reizigers hebben ook geen keuze want over de HSL rijden geen conventionele (langzamere) treinen zonder toeslag. De toeslag is een hindernis voor de gewenste transitie richting duurzame mobiliteit. Ten zuiden van Rotterdam is de HSL-toeslag al afgeschaft. Er is geen reden de toeslag te handhaven tussen Rotterdam Centraal en Schiphol Airport. De trein rijdt daar net zo hard als ten zuiden van Rotterdam.

d. Wensen voor verbetering niet overgenomen

- Korting abonnementen vallen in tegenstelling tot trajectabonnementen niet onder tariefbescherming
- Goedkoop trajectabonnement scholieren is niet toegevoegd, ook gratis Kids Vrij niet geborgd (motie 29984-1068)
- Ontwikkeling combi-abonnementen met bus/tram/metro staat slechts vrijblijvend in artikel 29:4
- Geen aansluiting bij lagere minimumtarief bus/tram/metro voor stimuleren overstappen (motie 29984-1010/1067)

5. Minimumfrequenties

a. Elk half uur een trein zou ondergrens moeten zijn

Met de minimumfrequentie wordt per moment van de dag per station bepaald hoeveel treinen daar minimaal moeten stoppen. Dit is feitelijk het minimum aantal stoptreinen binnen het vastgestelde volume voor een traject. De overige treinen binnen dit volume mogen Intercity's zijn. In de concept-ontwerpconcessie was minimumfrequentie 2x per uur 7 dagen per week. Daar waren wij blij mee. Optioneel zou de zondag 1x/u worden. Wij hebben negatief op deze optie geadviseerd. Een uursdienst is immers onaantrekkelijk voor reizigers. Een halfuursdienst zorgt juist voor reizigersgroei. In het weekend is het op de weg ongeveer even druk als in de daluren op werkdagen. De piek in het weekend is hoger dan in het dal door de weeks. In de avonduren is het in het weekend zelfs drukker op de weg dan in de avonduren op werkdagen. In de uiteindelijke ontwerp-concessie is de minimumfrequentie verlaagd. De minimumfrequentie is nu vooral gebaseerd op de huidige dienstregeling. 's Avonds en in het weekend is op veel stations de eis **slechts 1x per uur**. Er is geen onderzoek gedaan naar maatschappelijke behoefte en groeikansen. Dat sinds corona de reizigers aantallen in het weekend hoger liggen, wordt helemaal nergens meegenomen.

b. Minimumfrequenties hebben géén relatie met aantal reizigers

In bijlage 10.3 is de minimale stationsbediening geregeld voor 3 categorieën stations voor de verschillende dagen van de week. De categorie (bijlage 7) bepaalt bij welke stations op zondag en 's avonds (categorie 3) en bij welke ook op zaterdag (categorie 2) de minimumfrequentie niet 2x maar 1x per uur is. De indeling van stations is willekeurig:

ZATERDAG	Reizigers	Eis	ZONDAG	Reizigers	Eis
Wezep	800	2x/u	Halfweg-Zw.	2300	2x/u
Rijssen	1800	1x/u	Venlo	2800	1x/u
Den Helder (2 st)	3600	2x/u	Apeldoorn	11200	2x/u
Purmerend (3 st)	4400	1x/u	Deventer	15000	1x/u

Motie 29984-1026 Van der Graaf en De Hoop

Per station 2x per uur alle dagen tot middernacht

c. Minimumfrequenties soms lager dan huidige afgeschaalde dienstregeling: risico meer afschalingen!

Het volume is op meeste stations voldoende voor 2 stoppende treinen per uur. Hier is alleen borging nodig door de minimumfrequentie te verhogen naar 2x/uur. Dit kost dus geen extra treinen!

ZONDAG	Praktijk	Eis
Halfweg-Zw.	4x/u	2x/u
Venlo	2x/u	1x/u
Vleuten	2x/u	1x/u
Zoetermeer	2x/u	1x/u

Knelpunt: Op zondag biedt het volume op 5 trajecten slechts ruimte voor 1 Sprinter per uur (uitgaande van behoud van huidige IC-frequenties): Eindhoven-Deurne, Eindhoven-Weert, Dordrecht-Rosendaal, Zwolle-Leeuwarden en Arnhem-Zutphen.

Op een groter aantal trajecten is dit ook het geval op zaterdag- en/of zondagochtend voor 12 uur.

d. Veel uitzonderingen op bedieningstijd minimumfrequentie vroege weekendochtenden (bijlage 7)

De minimale bediening (1 of 2x per uur) geldt volgens bijlage 10.3 vanaf 6 uur 's ochtends. In bijlage 7 wordt voor de zondag echter voor 150 van de 241 stations een uitzondering gemaakt. Voor deze stations geldt de minimale bediening pas vanaf 7 uur of in 12 gevallen zelfs pas vanaf 8 uur. Deze uitzonderingen zijn gebaseerd op huidige "onthefingen" in de dienstregeling, niet op actuele vraag en maatschappelijke belang. Dergelijke uitzonderingen zijn er ook zaterdags. Ook in het weekend moeten mensen in noodzakelijke beroepen vroeg kunnen reizen.

e. Eerste en laatste treinen niet geborgd en niet uitgebreid terwijl er wel vervoersvraag is

Tussen 5 en 6 en tussen 0 en 1 uur geldt geen enkele eis in concessie (bijlage 10.3). Op meerdere trajecten rijden in deze uren op dit moment wel treinen. Toevoegen van treinen op andere trajecten in deze uren lijkt niet onderzocht terwijl er gezien het aantal auto's op de weg wel voldoende vervoersvraag is. In huidige concessie wordt bestaande eerste en laatste trein geborgd (ook als deze voor 6 uur of na 0 uur rijdt). In nieuwe concessie is NS gerechtigd volume in vroege ochtend op te bouwen en in late avond af te bouwen, dit biedt geen enkele garantie (Bijlage 10.2).

Wensenpakket:

- Minimumfrequentie ook op zaterdag en zondag overall 2x per uur ook voor 12 uur
- Volume op 5 genoemde trajecten op zondag +1 trein per uur
- Geen uitzonderingen voor starttijd minimumfrequenties in vroege weekendochtenden
- Ook minimumfrequentie tussen 5-6 en tussen 0-1 uur

6. Intercity Brussel

a. In tegenstelling tot binnenlandse treinen worden nauwelijks eisen gesteld

De Intercity Brussel wordt opgenomen in de nieuwe concessie vanwege de verwevenheid met de binnenlandse dienstregeling. De trein zou namelijk niet alleen van belang voor het internationale vervoer maar ook nodig voor het bieden van voldoende capaciteit voor binnenlandse reizigers. De Intercity Brussel wordt in de concessie echter niet op dezelfde manier als binnenlandse trein behandeld. Dat zorgt dat de reiziger de nadelen van een concessie, een monopolie, ervaart in combinatie met de nadelen van open toegang, namelijk alle vrijheid voor de vervoerder.

Verschil concessie eisen	Binnenlandse treinen	IC Brussel
Tarieven beschermd	✓ Art. 30	✗ Zie d)
Tarieven eisen producten	✓ Art. 30	✗ Geen eis abonnement
Toegankelijkheid	✓ Art. 15-18	✗
Verdeling over het uur	✓ Bijlage 10	✗ Zie c)
Eerste en laatste trein	✓ Bijlage 10	✗ *
Geen reserveringen	✓ Art. 29:6	✗ Art 29:6
Geld terug bij vertraging	✓ Art. 28	↓ Minder ruim: EU-verordening 2021/782
KPI Klantoordeel	✓ Bijlage 1	↓ KPI geldt voor 50% treinen, bijlage 3 en 4
KPI Zitplaatskans	✓ Bijlage 1	

Motie 29984-1028 Van der Graaf en Van Ginneken:

Internationale concessietreinen zo veel mogelijk **dezelfde eisen** te laten gelden als voor binnenlandse treinen ten aanzien van KPI's, tarieven, toegankelijkheid en geld terug bij vertraging.

* 1e aankomst Antwerpen na 8 uur, laatste vertrek voor 22 uur

b. Integratie met binnenlandse dienstregeling niet vastgelegd

Door Intercity Brussel te integreren in de binnenlandse dienstregeling kan de beperkte spoorcapaciteit optimaal worden benut. Treinen kunnen dan doorrijden naar Groningen of Deventer. Vreemd genoeg wordt dit verder doorrijden nergens in de concessie geborgd.

c. Extra treinen maar te weinig én niet snel: ze worden ingehaald!



Er is voldoende vervoervraag om **elk half uur** een Intercity Amsterdam-Brussel te rijden (zoals elke andere IC in Nederland) in plaats van 1x per uur. Die extra Intercity's komen er wel, maar vertrekken vreemd genoeg pas vanaf Rotterdam Centraal in plaats van Amsterdam. Bovendien blijven deze extra treinen omrijden via Breda (**blauwe lijn**). Omdat de Intercity Amsterdam-Brussel Breda wel overslaat (**gele lijn**) haalt deze de extra trein uit Rotterdam in. De extra trein is daarom niet interessant voor reizigers. Bovendien zijn de treinen van/naar België hierdoor slecht gespreid over het uur.

Beter is het elk half uur Amsterdam-Brussel te rijden via de snelste route en daarnaast een aparte Intercity Antwerpen-Breda(-Eindhoven). Dit is aantrekkelijk voor reizigers. De materieelinzet is dan ook veel efficiënter want de snelle route met de langste treinen is circa **45 minuten sneller**.

Motie 29984-1060 Van der Graaf en Van der Molen:

streven naar **drie intercity's** per uur: **twee snelle** verbindingen naar **Amsterdam** en **één naar Breda** en (zodra infrastructuurcapaciteit beschikbaar is) doorgaand naar Eindhoven.

d. Intercity Brussel blijft 50 tot 90% duurder dan vergelijkbare binnenlandse treinen

Omdat de concessie geen eisen stelt aan de tarieven voor Intercity Brussel kunnen treinkaartjes aanzienlijk duurder worden dan binnenlandse treinen. De huidige praktijk toont al aan waar dit toe kan leiden. Dit komt omdat NS en NMBS op de grens een grenstoeslag innen. De staatssecretaris wil deze handhaven blijkens de Nota van antwoord.

90 kilometer		130 kilometer	
Rotterdam-Antwerpen	€27,20	Rotterdam-Brussel	€38,70
Brussel-Brugge	€14,70	Leuven-Oostende	€20,90
Rotterdam-Almere	€20,40	Rotterdam-Zwolle	€24,80

Tarieven 2023, vergelijking nationaal en internationaal op dezelfde afstand

Motie 29984-1064 Van der Graaf (aangehouden):

Grenstoeslag **verbieden** voor internationale concessietreinen

7. Fiets en trein

a. Een gouden combinatie

Circa de helft van de treinreizigers komt met de fiets naar het station. Daarom zijn goede en voldoende stallingen van belang. De afgelopen jaren is geïnvesteerd in nieuwe stallingen. Deze zijn een groot succes. Maar de tekorten zijn nog steeds groot.

b. Nieuwe investeringen in stallingen komen moeilijk van de grond vanwege ontbreken afspraken

Het stallingentekort dreigt weer op te gaan lopen. De bouw van nieuwe stallingen is bijna stil komen te liggen. Dit komt omdat er al jaren onderhandeld wordt over nieuwe afspraken over de verdeling van zowel de investeringslasten als de exploitatielasten tussen de verschillende belanghebbende partijen: vervoerders, ministerie en gemeenten.

c. Borging stallingen in concessie is mooi, maar slechts tijdelijke oplossing

Omdat afspraken voor dit nieuwe financieel arrangement nog steeds niet zijn gemaakt heeft de Kamer gevraagd het stallen van fietsen te blijven borgen in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. De staatssecretaris heeft hieraan gehoor gegeven (artikel 27). Dit laat echter onverlet dat nieuwe afspraken over de verdeling van de lasten onverminderd urgent is. Ook is onduidelijk welk aandeel NS nu vanuit de concessie moet betalen voor de exploitatie van stallingen nu het definitieve financiële arrangement er nog niet is.

d. Eerste 24 uur gratis stallen altijd verplichten

De regeling dat fietsen stallen de eerste 24 uur gratis is, is een enorm succes. Het voorkomt zwerffietsen en maakt dat reizigers geen tijd verliezen onderweg naar de trein. Het is alleen onvoldoende geborgd in de concessie. In de concessie staat hanteren "daar waar mogelijk" (artikel 27 lid 3). Er staat niet gespecificeerd waar dit niet mogelijk zou zijn. Schrap daarom deze woorden. Voor alle stallingen die NS beheert is dit mogelijk.

e. Fiets in de trein: geen overlast maar service waar reizigers behoefte aan hebben

Sinds jaar en dag kunnen reizigers tegen vergoeding buiten de spits hun fiets meenemen in de trein. Dit is te vrijblijvend geregeld in de nieuwe concessie. In de concessie wordt de invulling daarvan echter overgelaten aan NS.

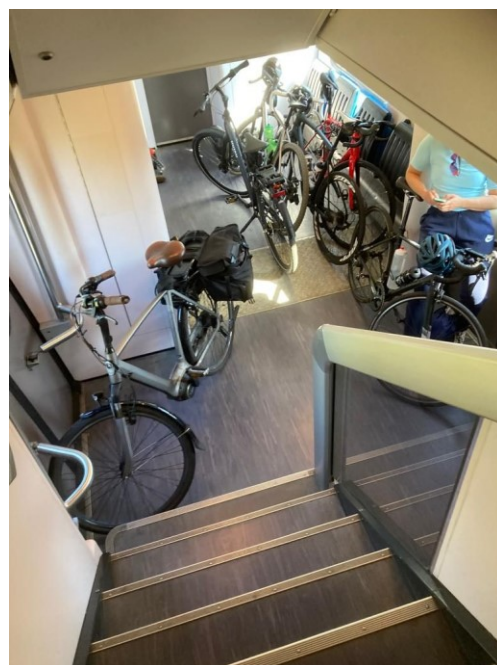
Fiets in trein niet aanmelden/reserveren?	✘ (artikel 19 lid 1 / 4)
Acht fietsplekken in elke (nieuwe) trein?	✘ (artikel 19 lid 3)
Fietsplek in trein ruim genoeg?	✘ (artikel 19 lid 3)

Nota van antwoord:

"Het verbieden van een reserveringsverplichting voor fietsplaatsen in de trein en stellen van een minimum grootte voor een fiets plek in de trein past niet bij de outputgerichte sturing zoals beoogd in deze concessie (...) Ruimte voor fietsen kan ten koste gaan van zitplaatsen en het inladen van fietsen kan zorgen voor dispunctualiteit. "

Reactie consumentenorganisaties:

- Reserveren is zeer onpraktisch voor reizigers met een fiets (fietstijd niet goed planbaar)
- Er is feitelijk geen outputsturing voor fietsen in de trein (!), er is slechts een niet afrekenbare inspanningsverplichting
- Normen kunnen basiskwaliteit garanderen die er nu niet is. Zonder normen voor aantal en omvang plekken is het resultaat voor reiziger niet zeker blijkens praktisch. Er komen dan te weinig plekken (zie foto) en/of plekken die te klein zijn. In recent door NS aangeschaft Sprinter-materieel bleken fietsen niet te passen op de daarvoor gereserveerde plekken. Scherp daarom lid 3 aan met een minimumnorm voor het aantal fietsplekken en de grootte per fiets.
- Te weinig of te krappe fietsplekken zorgen juist voor dispunctualiteit (discussie en hinder bij in- en uitladen).



8. Overige onderwerpen

a. Tijdige reisinformatie bij werkzaamheden

NS moet ten minste tien dagen voor aanvang van geplande werkzaamheden de gewijzigde dienstregeling beschikbaar maken voor de reiziger (artikel 23 lid 2).

- Het is niet in alle gevallen mogelijk om ver van tevoren de informatie beschikbaar te stellen (Nota van antwoord). Dat klopt. Maar in de meeste gevallen kan het wel want de meeste werkzaamheden zijn tot een jaar van te voren bekend. 10 dagen van te voren is te laat. Wijzig daarom de termijn in tenminste 3 maanden voor reisadvies en 6 maanden voor allertering dat er werkzaamheden zijn, met als uitzondering gevallen waar deze termijnen gelet op moment aankondiging werkzaamheden door de Infrastructuurbeheerder niet mogelijk zijn

b. Geen uitzondering voor Roosendaal-Antwerpen

In artikel 76 lid 8d wordt verwezen naar artikel 4 lid 1. Dit betekent dat als de geplande frequentieverhoging Roosendaal-Antwerpen een groter Netto Financieel Effect heeft dan een afgesproken bedrag dat dan NS in overleg treedt met het ministerie en dat de voorwaarden van de concessie kunnen worden gewijzigd of NS ontheffing kan krijgen. Ook in artikel 4 lid 1 staat dat NS bij frequentieverhoging in gesprek gaat met het ministerie over de financiële gevolgen.

- Al jaren wordt gesproken over frequentieverhoging op dit traject van 1 naar 2x per uur ter compensatie van het verdwijnen van Intercity Brussel die sinds 2017 over de HSL rijdt. Dit is een politieke belofte. Ook zou de stoptrein Roosendaal-Antwerpen waar mogelijk worden versneld of de nieuwe 2e trein zou als sneltrein gaan rijden. Het is vreemd dat frequentieverhoging nu afhankelijk wordt gemaakt van financiële gesprekken terwijl dit voorbehoud voor geen enkele andere frequentieverhoging in de concessie wordt gemaakt.

c. Uitbreiding nachtnet in het weekend niet uitstellen tot midterm review

De concessie bevat conform de huidige concessie: Nachtnet Rotterdam-Schiphol-Amsterdam-Utrecht (7 dagen per week elk uur intercity) en in het weekend enkele Intercitydiensten vanaf Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Leiden Centraal, Utrecht Centraal, Amersfoort Centraal en Amsterdam Centraal rond 01:00 uur. Tenslotte zijn enkele nacht intercity's op andere trajecten die voorheen door gemeenten werden ingekocht in het weekend nu opgenomen in de concessie.

- In de motie Van der Graaf en Van der Molen (29984-1063) heeft de Kamer gevraagd het Nachtnet in het weekend uit te breiden naar meer middelgrote steden en naar alle landsdelen. Dit is niet gebeurd. Het ministerie stelt nu dat bij de actualisatie van de Concessie wordt onderzocht of de nachtverbindingen in het weekend verder kunnen worden uitgebreid naar alle landsdelen. Dit betekent dus uitstel tot na 2027. Het zorgt er bovendien voor dat open toegangtreinen minder snel in dit gat springen omdat zij in 2028 weer uit de markt gedrukt kunnen worden. De reiziger krijgt in beide gevallen onzekerheid.

d. Feestdagen specifiek omschrijven

Op algemeen erkende feestdagen ingevolge de Algemene Termijnenwet, kan een afwijkend volume worden gereden (bijlage 10.2). Het is toegestaan jaarlijks op 31 december van 20:00 uur tot 1 januari 01:00 uur geen treinen te laten rijden. Daarna start NS in elk geval het nachtnet in de Randstad op, aangevuld met frequenties ten behoeve van vervoervraag op andere trajecten. Op nieuwjaarsdag rijdt NS in elk geval vanaf 10:00 uur het zondagvolume (Bijlage 10.3).

- De bepaling voor feestdagen is te weinig specifiek en biedt hierdoor te veel ruimte voor afschaling. Op Nieuwjaarsochtend tot 10 uur is zelfs de mogelijkheid helemaal geen treinen te rijden waar dit voorheen in praktijk alleen oudjaarsavond na 20 uur was. Daarom vragen wij NS te verplichten op Goede Vrijdag, Tweede Paasdag, Tweede Pinksterdag, Hemelvaartsdag en Koningsdag tenminste het zaterdagvolume te rijden en op Eerste Paasdag, Eerste Pinksterdag en beide Kerstdagen tenminste het Zondagvolume. Daarnaast vragen wij NS te verplichten op Nieuwjaarsdag op elk traject tussen 1 en 2 uur tenminste één trein te rijden in beide richtingen, na 1 uur ook het weekend nachtnet weer te rijden en op nieuwjaarsochtend tot 10 uur op elk traject tenminste 1x per uur te rijden en daarna het zondagvolume. In de nacht is dit een uitbreiding, op nieuwjaarsochtend is dit een afschaling ten opzichte van wat tot vorig jaar gebruikelijk was maar beter dan helemaal geen treinen.

e. Hogere prestatie-eisen zitplaatskans en minder drukke treinen

Bij de prestatie-indicatoren blijft de bodemwaarde voor het aantal drukke treinen in de spits gelijk. Ook de bodemwaarde voor zitplaatskans in de spits tweede klas wijzigt niet. De streefwaarde voor 2029 van deze indicator is ook nagenoeg gelijk aan die van 2024. In de adviesaanvraag over de concept-ontwerpconcessie ging het ministerie nog uit van verbetering van de streefwaarde voor zitplaatskans in de spits. Dit is in de ontwerp-concessie losgelaten ondanks het feit dat deze streefwaarde in 2022 al gehaald is. Vanwege een verheving van de pieken in reizigers op dinsdag- en donderdagochtend en een verwachte toename van het aantal werkzaamheden in de spits is het volgens het ministerie een hele opgave om gelijke bodem- en streefwaarden te behalen. Ook noemt het ministerie de financiële kaders.

	Zitplaatskans spits	Aantal drukke treinen
Bodemwaarde 2015-2024	94,3%	110
Bodemwaarde 2025-2033	94,3%	110
Streefwaarde 2024	95,5%	100
Streefwaarde 2029	95,5%	95
Realisatie 2022	96,6%	51

- Dat de indicatoren zitplaatskans en drukke treinen niet worden aangescherpt is opmerkelijk. Het aantal reizigers is nog niet terug op het oude niveau en NS heeft voldoende materieel beschikbaar. Feitelijk zijn zelfs de pieken op de dinsdag en donderdag niet hoger dan voor de coronacrisis. Tegelijk heeft NS in de spits verschillende spitsdiensten geschrapt en dalreizen onaantrekkelijker gemaakt door hogere abonnementsprijzen en fors lagere frequenties. Dit heeft een negatieve impact op de zitplaatskans en het aantal drukke treinen. Wij zien dat de prestaties van NS op de indicatoren zitplaatskans en drukke treinen in de praktijk ruim boven de voorgestelde waarden liggen. Hierdoor gaat van de nieuwe prestatie-indicatoren te weinig prikkel uit voor verbetering. Wij vragen u daarom hogere waarden vast te stellen.

f. Faciliteer reizigers uit het buitenland beter

Volgens artikel 29 lid 1 moet NS de systemen voor de aanschaf van landelijke vervoerbewijzen op een toegankelijke en makkelijke wijze faciliteren, waarbij ze rekening houdt met de voorkeuren van de Brede Groep Reizigers en de mogelijkheden die de technologie op dat moment hierin biedt. Volgens de begrippenlijst (artikel 1) vallen onder de Brede Groep Reizigers ook internationale reizigers. In artikel 5 lid 4 is voor deze groep afzonderlijk nog bepaald dat NS zover redelijkerwijs mogelijk maatregelen treft om reizigers uit het buitenland te faciliteren bij het gebruik van het OV-betaalsysteem.

- De bepaling in artikel 29 lid 1 is prima, maar mist een deadline. De term voor zover redelijkerwijs mogelijk kan er bovendien toe leiden dat er (nog langere tijd) drempels blijven voor reizigers uit het buitenland die binnen Nederland willen reizen. In de praktijk zijn abonnementen voor reizigers uit het buitenland momenteel niet online te bestellen of te wijzigen omdat dit alleen kan met een Nederlands bankrekeningnummer. Deze reizigers zijn afhankelijk van de telefonische klantenservice. Ook biedt NS nog steeds niet de mogelijkheid betalingen op de website met een creditcard te doen. Wij vragen u daarom NS te verplichten reizigers uit het buitenland dezelfde faciliteiten te bieden voor het gebruik van het OV-betaalsysteem als Nederlandse reizigers, zowel online als bij de kaartautomaat, en uiterlijk 1 januari 2025 het betalen van abonnementen met creditcard en online bestellen en wijzigen van abonnementen vanuit het buitenland met een buitenlandse IBAN mogelijk te maken.

g. Voorkom veto van NS in NOVB

NS neemt deel aan het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB). Hier wordt gesproken over concessieoverstijgende onderwerpen zoals OV Pay en toegankelijkheid. Het NOVB wordt in de concessie meerdere malen genoemd. Zo moet NS constructief deelnemen aan gesprekken in het NOVB over concessie-overstijgende vraagstukken op het gebied van tarieven (Artikel 30 Lid 25) en moet NS zich conformeren aan de besluiten van het NOVB rondom (concessie-overschrijdende) OV-betaalwijzen, invoering en uitfasering van betaaldragers (Artikel 29 lid 2)

- Wij hebben gevraagd toe te voegen dat NS binnen NOVB geen veto mag uitspreken en daarmee besluitvorming tegenhouden (bijvoorbeeld over dubbel opstaptarief of enkelvoudig in- en uitchecken). IenW reageert dat besluitvorming in NOVB-verband plaatsvindt op basis van consensus. Dit klopt maar juist daardoor kan NS dus een veto uitspreken. Dat moet worden voorkomen. IenW is de verstrekker van de concessie en kan dit dus vastleggen.

h. Start een reizigersfonds

De boetebedragen die NS moet betalen als afgesproken prestaties niet worden gehaald (artikel 57) komen beschikbaar ten behoeve van de begroting van IenW en zullen worden ingezet ter verbetering van de Nederlandse mobiliteit (Nota van antwoord).

- Dit betekent dat het geld ook kan worden besteed buiten de OV-sector. Consumentenorganisaties adviseren een reizigersfonds in te stellen waarin boetes op grond van de concessie worden gestort, de bonus- en malusbedragen jaarlijks te indexeren, de consumentenorganisaties adviesrecht te geven over de bestemming van dit geld en dit te borgen in de concessie. De boetes zijn immers ingesteld voor situaties dat de reiziger langere tijd niet het gewenste product heeft gekregen. Het is dan ook logisch dit geld terug te geven aan de reiziger. Dit was in het verleden bovendien de praktijk.

i. Meer data openbaar als open data

NS geeft, waar relevant en technisch mogelijk, ook inzicht in gedifferentieerde informatie, en maakt deze openbaar aan de Concessieverlener, reizigers en overheden staat in artikel 63 lid 2. Beschikbaarheid van data is voor consumentenorganisaties van belang om goed te kunnen adviseren over de dienstregeling. Het is ook voor de samenleving van belang dat zo veel mogelijk data openbaar is omdat zo inzichtelijk is wat de maatschappelijke opbrengst is van het contract.

- De "voorgeschreven informatie" in bijlage 2 gaat heel wat minder ver dan artikel 63 lid 2 lijkt te suggereren. Punctualiteit en rituitval zijn voor consumentenorganisaties in het zogenaamde Concessie Informatie Systeem (CIS) alleen per maand beschikbaar en niet per dagsoort. Meerdere prestatie-indicatoren zoals zitplaatskans, reizigerspunctualiteit en algemeen klantoordeel maken geen onderdeel uit van het CIS waardoor niet duidelijk is of deze gedetailleerd (op trajectniveau) gedeeld zullen worden met consumentenorganisaties.

Consumentenorganisaties hebben specifiek gevraagd om het aantal reizigers tussen twee stations voor elke combinatie van twee naast elkaar liggende stations op een traject per trein per dag beschikbaar te stellen als open data. Met deze data zou de gemiddelde bezetting voor een gemiddelde week, voor elke trein voor elk deel van het traject inzichtelijk worden alsmede de ontwikkeling daarvan in de tijd. Het ministerie geeft in de Nota van Antwoord aan dat dit niet mogelijk is met het oog op de bedrijfsvertrouwelijkheid. Wel wordt informatie geleverd over de Herkomst/Bestemming van reizigers per dagsoort en dagdeel. Berekenen hoeveel reizigers in specifieke treinen zitten is hiermee echter nog erg ingewikkeld. Bovendien zijn deze data alleen beschikbaar per maand/dagdeel en dus niet per specifieke trein. Wij zijn van mening dat het aantal reizigers tussen twee stations voor elke trein niet valt onder bedrijfsvertrouwelijke informatie. De bezetting tussen 2 naastgelegen stations zou immers redelijk eenvoudig ook door derden kunnen worden gemeten door simpelweg te tellen. Dit vraagt alleen veel menskracht. Openbaarmaking van deze data is wel nodig. Alleen dan kunnen we bijvoorbeeld adviseren over het toevoegen van eerste en laatste treinen. Dit raakt dus ons adviesrecht.