

Aandachtspunten commissiedebat spoor 12 september 2024

Operationele prestaties: voorkom snelheidsbeperkingen

De reizigerspunctualiteit is onder de bodemwaarde gezakt. Daarom hebben NS en ProRail afgelopen jaar een boete gekregen. Dankzij onze gezamenlijke inzet hebben NS en ProRail daarnaast een verbeterprogramma moeten opstellen. Hierin staan enkele goede maatregelen aangekondigd. We maken ons wel zorgen over de doelstelling om de dienstregeling 'robuust' te plannen bij werkzaamheden. Dat lijkt in eerste instantie in het belang van de reiziger. Het risico is echter dat er daardoor preventief te veel treinen worden geschrapt of met teveel buffer worden gepland.

- ***We missen een totaalpakket aan maatregelen om de hinder door werkzaamheden te verminderen. Het is daarbij soms van belang om niet te sturen op de uitkomst van de KPI, maar te sturen op reizigerswensen. U zou de staatssecretaris hierop kunnen bevragen.***

HSL ontwerpfouten oplossen en toeslag (tijdelijk) afschaffen

Reizigers hebben veel overlast door ontwerpfouten op de HSL-Zuid. Bij 5 viaducten geldt er een maximale snelheid van 80 kilometer per uur waar treinen eigenlijk 200 of zelfs 300 km per uur zouden moeten rijden. Ook is er bij viaduct Zuidweg bij Rijkswetering sprake van zettingsproblematiek. De dienstregeling is aangepast: er rijden minder treinen en er is enkele minuten meer rijtijd gepland. Maar de komende tijd zullen daar bovenop vertragingen veelvuldig blijven voorkomen want alle rek is uit de dienstregeling. Herstel van de lijn zal tijd vragen. Wij vragen dit gedegen te doen zodat reizigers op een latere moment niet weer te maken krijgen met defecten.

De HSL treinen rijden op dit moment met de snelheid van een streekbus en dus aanzienlijk langzamer dan een gemiddelde andere intercity in Nederland. Rover vindt het onbegrijpelijk dat reizigers ondertussen 2,90 euro HSL-toeslag moeten betalen voor elke HSL rit tussen Schiphol en Rotterdam. Extra betalen voor een product dat onder de maat is en voorlopig blijft mag niet aan de orde zijn. De staatssecretaris rechtvaardigt de toeslag omdat de HSL ten opzichte van de klassieke route via Leiden circa 20 minuten sneller is (antwoord Kamervragen van het lid Bamenga d.d. 26 augustus¹). Deze reistijdwinst is echter te danken aan de kortere afstand en niet aan de hogere rijsnelheid. Door deze kortere afstand kan NS bovendien per uur op dezelfde stoel meer reizigers vervoeren en dus meer opbrengsten genereren.

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

De gemiddelde snelheid van meerdere binnenlandse intercity's is net zo hoog als die van de HSL-Zuid zelfs als deze geen snelheidsbeperkingen zou hebben. Toch geldt voor deze binnenlandse intercity's geen toeslag. Automobilisten betalen geen toeslag tussen Schiphol Airport en Rotterdam. De HSL-toeslag is dus een boete op de keuze voor de trein. De HSL-toeslag is er vooral omdat vervoerders voor het rijden over de HSL een forse heffing moeten betalen bovenop de reguliere gebruikersvergoeding. Dat vervoerders deze extra heffing moeten betalen voor het rijden over de HSL is gezien de staat van de HSL vreemd. Het zou logischer zijn als de verantwoordelijke partijen, niet zijnde NS en ProRail, de vervoerders daar voor compenseren.

- ***Wij vragen u aan te dringen op het tenminste tijdelijk laten vervallen van de HSL-toeslag zolang de snelheidsbeperkingen gelden op de HSL-Zuid. Dit kan door het gelijktijdig verlagen van de HSL-heffing die NS moet betalen voor het gebruik van de HSL of door NS rechtstreeks te compenseren.***

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/08/26/beantwoording-kamervragen-over-hsl-toeslag>

Prijsverhoging van circa 12% voorkomen

De jaarlijkse tariefverhoging van NS is in de concessie begrensd voor enkele reizen, trajectabonnementen en abonnementen met vrij reizen. Deze tariefverhoging mag samengevat niet hoger zijn dan de som van de consumentenprijsindex (inflatie) en een eventuele aanpassing van de gebruikersvergoeding die NS moet betalen voor de infrastructuur. Omdat de inflatie vorig jaar hoog was heeft uw Kamer middels de motie Bikker c.s. 36410 nr. 29 besloten de OV-bedrijven te compenseren. Hiermee is in 2024 een forse tariefverhoging van 8,7% niet doorgevoerd. Voor bus, tram, metro en regionale treinen heeft u 300 miljoen euro structureel beschikbaar gesteld. Hierdoor zullen de tarieven in dit deel van het openbaar vervoer in 2025 slechts beperkt stijgen. Voor de NS treinen van de hoofdrailnetconcessie geldt de compensatieregeling van 120 miljoen euro vooralsnog alleen voor 2024. Hierdoor zal de uitgestelde tariefverhoging van 2024 van 8,7% in 2025 alsnog doorgevoerd worden, met daar bovenop nog de inflatiecorrectie van het afgelopen jaar. In totaal zullen de tarieven bij NS hierdoor per 1 januari 2025 met circa 12% stijgen tenzij u als Kamer ingrijpt.

- ***Wij vragen u 120 miljoen euro beschikbaar te stellen om de extra tariefverhoging van 8,7% ook bij NS structureel af te wenden.***

Introduceer een NL-ticket

Betaalbaarheid van het openbaar vervoer is belangrijk. In Duitsland is om deze reden het Deutschland ticket ingevoerd: voor 49 euro per maand onbeperkt reizen in al het openbaar vervoer met uitzondering van de intercity's. Wat als Nederland dit ook zou doen en een NL-Ticket in het leven zou roepen? De voordelen zouden legio zijn: Openbaar vervoer wordt weer betaalbaar; Dat betekent minder files op de weg; Er komen meer reizigers in het openbaar vervoer; De prijzen hoeven niet omhoog nu er meer reizigers zijn; De sociale veiligheid wordt beter in het OV; Meer duurzame reizigers betekent minder milieuschade. Op deze manier worden reizigers weer verleid in het openbaar vervoer te komen.

- ***Wij vragen om een NL-ticket te introduceren, zodat heel Holland weer kan reizen.***

Basiskwaliteitsniveau Spoor

De instandhoudingsopgave is aanzienlijk groter dan de beschikbare budgetten. Daarom heeft de staatssecretaris het basiskwaliteitsniveau spoor opgesteld. Bedoeling hiervan is om door diverse efficiëncymaatregelen zoals het verlengen van de theoretische levensduren (uitstel van vervangingsinvesteringen), minder vaak toepassen van wisselverwarming en het vaker overdag werken de kosten te verlagen. De staatssecretaris verwacht dat hiermee het gat van 6.4 miljard euro tot en met 2037 met 5,5 miljard euro kan worden verlaagd.

Rover juicht efficiënter werken toe maar alleen als de effecten voor de reiziger hiervan acceptabel zijn. Te veel hinder maakt dat reizigers andere keuzes gaan maken en bijvoorbeeld weer kiezen voor de auto. Wij vinden het zorgelijk dat de beoogde winst van 5,5 miljard euro al is ingeboekt terwijl de maatregelen nog moeten worden uitgewerkt. Ook is onduidelijk voor hoeveel extra hinder het basiskwaliteitsniveau spoor gaat zorgen voor reizigers. Het is alleen duidelijk dat deze extra hinder er zal zijn, bijvoorbeeld omdat er vaker wisselstoringen zullen zijn bij sneeuw en omdat er veel vaker overdag gewerkt zal worden.

ProRail is primair verantwoordelijk voor het spoor, terwijl de treinvervoerders dat weer zijn voor reizigersmaatregelen en regionale busbedrijven helemaal niet betrokken zijn bij bijvoorbeeld alternatief vervoer. Daardoor lopen baten en lasten van werken aan het spoor niet gelijk op. Het vraagt om regie vanuit IenW om maatregelen te ontwerpen die zorgen dat reizigers minder hinder ervaren én al het noodzakelijk werk uitgevoerd kan worden.

Onderdeel van de genoemde 5,5 miljard euro is ook dat vervoerders vanaf 2030 een hogere gebruikersvergoeding moeten betalen. Stijging van de gebruikersvergoeding mag NS doorberekenen in de tarieven voor reizigers. Dit betekent dat vanaf 2030 naar verwachting ook de tarieven voor reizigers extra zullen stijgen. De reiziger krijgt dus meer hinder en moet tegelijkertijd meer betalen.

- ***Wij vragen u bij de staatssecretaris aan te dringen regie te gaan voeren op het verminderen van reizigershinder.***