

Commissiedebat

PvE Concessie Hoofdrailnet

Position Paper IPO



Het OV staat de komende jaren voor buitengewoon grote uitdagingen. Enerzijds vragen maatschappelijke opgaven als brede bereikbaarheid van voorzieningen, de woon- en verstedelijkingsopgave en klimaatvraagstukken een zeer hoog niveau van OV (conform het Toekomstbeeld OV2040). Anderzijds is de uitgangspositie om dat niveau de komende jaren te bereiken slechter geworden dan in 2019, door post-corona-vraagstukken, personele vraagstukken en prijsontwikkelingen. Voor de kwaliteit van het hele OV in Nederland is de kwaliteit van de HRN-concessie cruciaal. Het gaat dan om de HRN-concessie in zichzelf, en tegelijk ook om de vraag hoe de HRN-concessie de ruggengraat vormt voor het OV als totaal. Om die reden is het belang van een goed PvE HRN-concessie 2025 moeilijk te overschatten. Vanuit dit perspectief ontvangt u, ten behoeve van het Commissiedebat van 11 oktober, hierbij onze inbreng met betrekking tot het voorliggende concept-PvE HRN-concessie. Onze inbreng is op een aantal punten aangepast ten opzichte van het Position Paper voor het RondeTafelGesprek van 27 september jl. in verband met het afgelopen week verschenen aangepaste PvE, waarmee een aantal vragen/zorgpunten zijn weggenomen.

Hoofdlijnen reactie IPO/DOVA en recente zorgpunten

We zijn op hoofdlijnen positief over het opgestelde PvE. Er worden meer eisen gesteld aan NS, die de kwaliteit van het geboden product en dienstverlening moeten verbeteren. Een belangrijke verbetering is ook dat NS verplicht wordt tot transparantie in en aanlevering van data over het reisgedrag en de prestaties van de vervoerder, conform het MIPOV, zoals dat ook al in de regionale concessies gehanteerd wordt.

Er zijn echter ook een aantal punten waarop wij graag aanpassing van het PvE zien of waar wij zorg hebben (over recente ontwikkelingen), opdat er één OV ontstaat voor reizigers zonder de huidige drempels en dat de publieke belangen beter geborgd worden.

Stop overstapboete voor reizigers; dwing tariefintegratie af

In het PvE is de vrijblijvende eis opgenomen om geen dubbel opstaptarief in rekening te brengen. Er is nog steeds sprake van een dubbel opstaptarief tussen de HRN-treindienst en bus, tram, metro en regionale trein. Maar liefst één op de drie reizigers van de HRN-concessie krijgt daarmee te maken. Binnen regionale concessies is deze vorm van dubbel opstaptarief op een enkele uitzondering na afgeschaft, en geldt ook niet tussen trein en bus, tram en metro. Het is van belang dat een reiziger in de toekomst bij de beoogde concessiehouder ook geen 'overstapboete' meer krijgt.

Eén voorbeeld: een reiziger die met de regionale sprinter (van Arriva) vanuit Delfzijl vanaf Groningen verder rijdt met NS naar Zwolle betaalt tweemaal een opstaptarief. Een reiziger die in de NS sprinter naar Utrecht neemt vanaf Soest en doorreist met de IC naar Zwolle betaalt niet tweemaal het opstaptarief.

Tariefbevoegdheid terug bij I&W

De HRN-concessie is de enige Nederlandse concessie waar de tariefbevoegdheid niet bij de concessieverlener ligt. Binnen de concessieperiode kunnen maatschappelijke onderwerpen, die vragen om een andere kijk op tarifiering of reisproducten, met dit ontwerp-PvE tot 2034 niet afdwongen worden. Vanuit het oogpunt van de gewenste maatschappelijke sturing door het ministerie – pleiten wij ervoor dat de staatssecretaris de hoogte van de tarieven van NS vaststelt, of in ieder geval finale toestemming dient te geven. Het vaststellen

van de tarieven door IenW hoeft de gewenste opbrengstverantwoordelijkheid voor NS geenszins in de weg te staan, zoals blijkt uit de ervaring bij verschillende regionale concessies, waar de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder ligt en de tarieven door de concessieverlener worden vastgesteld.

Blijf ook sturen op stations en fietsenstallingen

De sturing op de ontwikkeling van stationsknooppunten valt buiten de scope van dit PvE en zal worden ondergebracht in de Stationsagenda. Een groot aantal verantwoordelijkheden die voorheen onder de HRN-concessie vielen, zullen moeten worden overgeheveld naar deze Stationsagenda. Wij zouden het wenselijk vinden om de inhoud van de Stationsagenda, inclusief onderliggende sturingsafspraken tussen IenW enerzijds en NS Stations en ProRail Stations anderzijds, zoals de (exploitatie van) fietsenstallingen en het aanbod van deelmobiliteit, duidelijk te hebben, voordat de concessieovereenkomst wordt opgesteld. Dit om te voorkomen dat er hiaten ontstaan. Wij zijn in ieder geval verheugd met het opnemen van een overgangsbepaling, die ervoor zorgt dat NS de exploitatie van de fietsenstallingen binnen de HRN-concessie blijft verzorgen, tot het moment dat één en ander afdoende geborgd is in de Stationsagenda.

Zorg voor een hoogwaardig dienstregelingsaanbod bij start concessie

Waardering is er voor het gekozen maximumaanbod (6 basis) in het volume van de concessie. De vervoerder wordt verplicht adaptief in te spelen op ontwikkelingen, met duidelijke afspraken over het (tussentijdse) ingroeipad. Wel pleiten wij ervoor flexibiliteit in te bouwen om op specifieke corridors - waar dat vanuit MIRT-studies gewenst is - af te kunnen wijken van het 6-basismodel. Zorgen zijn er wel over het bedieningsniveau bij de start van de HRN-concessie, gegeven de recente afschaling van NS voor najaar 2022 en 2023. Het is onduidelijk of bij de start van concessie al deze afschalingen zijn teruggedraaid. Hiermee is niet alleen een neerwaartse spiraal ingezet, maar valt de ambitieuze basis weg onder de doelstelling van het PvE voor het doorgroeien naar de ambities van TBOV2040 aan het einde van de concessie. Dit terwijl deze verbeteringen nodig waren om capaciteitsproblemen op te lossen, meer reizigers in het OV te trekken en vooral om verstedelijking en verduurzaming mogelijk te maken. Het is van het grootste belang dat bij de start van de concessie van NS geëist wordt dat de afschaling ongedaan gemaakt zijn en de eerder geplande verbeteringen (o.a. 10-minutendienst uit PHS) gerealiseerd worden.

Basisaanbod voor internationale verbindingen nodig

Een basisaanbod voor internationale verbindingen is nodig binnen de HRN-concessie vanwege maatschappelijk gewenste groei van reizigersaantallen. Het is verstandig dat er voor gekozen is de internationale verbindingen (Amsterdam-Breda-Brussel en Amsterdam-Berlijn) (gedeeltelijk) binnen de HRN-concessie te houden.

Het is verder cruciaal om ervoor te zorgen dat reizigers internationale treintickets simpel kunnen boeken en NS daar geen onevenredig voordeel krijgt ten opzichte van andere spelers die volledig via open toegang de internationale markt willen bedienen. Dit is onmisbaar voor een goede ontwikkeling van internationaal treinreizen. Waarborgen daarvoor in het PvE ontbreken.

Uitgangspuntenkader decentralisatie treindiensten

Ten aanzien van mogelijke decentralisaties is er verduidelijking nodig over het moment waarop decentralisatie plaats kan vinden (logisch jaar passend bij concessiewisseling gelet op een optimaal aanbod voor reizigers) en wanneer daarover besluitvorming plaats vindt tussen concessiehouder en concessieverlener (voor de HRN-concessie vóór 2025 of bij de Mid-Term review).