

## Position paper Programma van Eisen vervoerconcessie hoofdrailnet Inbreng rondetafelgesprek d.d. 27 september 2022, commissie Infrastructuur & Waterstaat

Reizigersvereniging Rover roept u op de staatssecretaris te vragen de eisen in het PvE aan te scherpen voordat de onderhandelingen met NS over de definitieve concessie starten. In dit position paper benoemen wij de belangrijkste punten die vanuit het belang van de reiziger zouden moeten worden opgenomen. Deze zijn gebaseerd op de uitkomsten van een enquête waar ruim 1500 reizigers aan hebben meegedaan en ervaringen met de huidige concessie.

### Regie en sturing

Een concessie is een contract tussen twee partijen. Het beste resultaat wordt geboekt al het Rijk een sterke tegenhanger is van NS. Op dit moment is sprake van een disbalans in kennis en belegt het Rijk de expertrol bij NS, in plaats van die zelf uit te oefenen. Kern van ons verzoek is dat in de nieuwe concessie het Rijk **meer regie** neemt en **scherper stuurt** op maatschappelijke doelen. Dit geldt met name voor de thema's tarieven, vervoersaanbod, prestaties en ketenmobiliteit. Deze thema's zijn hieronder uitgewerkt.

#### 1. Betaalbaarheid en betaalgemak voor reizigers

Reizigers ervaren het huidige tariefsysteem op meerdere onderdelen als onaantrekkelijk. Zij vinden aanpassing van het tariefsysteem het belangrijkste thema voor de nieuwe concessie. Er is daarom meer regie nodig van IenW als concessieverlener om ook op het gebied van tarieven te komen tot één openbaar vervoer systeem voor de reiziger.

Dat is ook logisch. De wettelijke tariefbevoegdheid ligt namelijk bij IenW. Het de facto overdragen van die bevoegdheid aan NS zorgt er voor dat regie verdwijnt. Door de tariefbevoegdheid bij IenW te houden kan gericht gestuurd worden op maatschappelijke doelen zoals het beter benutten van de capaciteit in de daluren en het aantrekkelijker maken van de overstap op overig openbaar vervoer. Uiteraard doet de vervoerder jaarlijks voorstellen voor wijzigingen van tarieven en abonnementen, maar wij pleiten er voor dat IenW deze tarieven en abonnementen jaarlijks vaststelt. Dat is overigens een hele normale gang van zaken in alle andere decentrale OV-concessies. De huidige NS-concessie is daarop een uitzondering die niet in het belang van de reiziger is.

***Wij vragen u niet NS maar IenW jaarlijks de tarieven te laten vaststellen en in de concessie meer criteria op te nemen voor het tariefsysteem en het assortiment abonnementen.***

#### 2. Vervoersaanbod: hogere minimumfrequentie met groei- en efficiëntieprikkels

Gezien de groeiende vervoervraag en de woningbouwopgave moet het aantal treinen sterk groeien. Door scherp te sturen op groei blijft Nederland bereikbaar en kan het aandeel van het OV in de totale mobiliteit groeien. Dit vraagt hogere eisen voor het minimum aantal treinen en een duidelijk tijdspad voor verdere uitbreiding van het aantal treinen tijdens de concessietermijn. Daarnaast vinden wij dat NS tot meer groei geprikkeld moet worden door een bonus voor elke procent groei van het aandeel van de trein in de mobiliteitsmix en bij aanbod van meer vervoer voor hetzelfde geld.

Rover.  
Van reizigers,  
voor reizigers.

In de huidige concessie is de ondergrens 2 treinen per uur en in avonduren en weekend slechts 1 trein per uur op kleinere stations. Deze ondergrens is veel te laag. Dit past niet bij de doelen van Toekomstbeeld OV2040, de afspraken uit het Klimaatakkoord (8 miljard minder zakelijke autokilometers) en het preventieakkoord (promoten actieve mobiliteit). Het is ook een slechte ontwikkeling dat het aantal treinen door personeelstekorten in 2023 met meer dan 10% wordt gekort ten opzichte van 2019. Dit betekent op sommige trajecten en tijdstippen tot 50% minder treinen in vergelijking met 2022. In de nieuwe concessie moeten dergelijke afschalingen niet mogelijk zijn.

***Wij vragen u als eis op te nemen dat op elk station (ook in het weekend en avonduren) tenminste 2x per uur een trein rijdt en waar dit past op de infrastructuur tussen 6 en 21 uur tenminste elk kwartier. Dit zorgt voor kortere wacht- en overstaptijden, maar bovenal een aantrekkelijker product voor de reiziger én daarmee een hoger gebruik.***

***Wij vragen u eerste treinen vroeger te laten rijden en laatste treinen later zodat meer mensen kunnen kiezen voor de trein. Ook hier constateren wij dat er in regionale treinconcessie striktere sturing mogelijk blijkt en de maatschappelijke vraag daardoor beter wordt bediend.***

### 3. Regel drempelloze ketenreis

Veel reizigers reizen met de fiets, deelfiets of regionaal OV van en naar het station. Een soepele overstap maakt het reizen met de trein aantrekkelijker. Dit vraagt sturing van het Rijk:

- Al jarenlang onderhandelen IenW, NS en decentrale overheden over een nieuwe verdeling van de kosten voor de exploitatie van fietsenstallingen. De bestaande afspraken verdwijnen zonder dat er nieuwe afspraken zijn. Borging van dit kader is noodzakelijk, maar ontbreekt; zicht op borging in de Stationsagenda is er ook niet.
- Het is wenselijk dat op elk station de een deelfietsstelsel zoals OV-fiets beschikbaar komt. Dit vraagt borging in de concessie of op een andere manier waarbij een gelijk speelveld voor deelmobiliteit wordt geborgd. Deze opgave schuift het ministerie door naar de Stationsagenda, maar er is nog geen zicht op afspraken hierover.
- Sinds de start van de OV-chipkaart vragen reizigers en de Tweede Kamer om invoeren van enkelvoudig in- en uitchecken voor reizigers die overstappen van NS op een regionale spoorvervoerder. Gelderland en Overijssel hebben dit voor hun concessies inmiddels afgedwongen: er is voor meerdere vervoerders maar één incheckpoort of paal. Voor NS zijn hiervoor nog steeds geen afspraken. Een nieuwe HRN-concessie is hét moment om dit te veranderen en te zorgen dat NS meewerkt aan het invoeren van een stelsel zoals dit op korte termijn. Als regionale overheden dat dan ook in hun concessie doen, is het probleem uit de wereld. Een verplichting zoals deze voor NS moet ook afgedwongen kunnen worden.

***Wij vragen u te borgen dat enkelvoudig in-en uitchecken wordt ingevoerd, dat deelfietsen op elk station beschikbaar komen en dat er afspraken worden gemaakt over de exploitatie van fietsparkeren bij stations inclusief behoud van het systeem dat stallingen de 1<sup>e</sup> 24 uur gratis is.***

#### 4. Prestaties sturen per traject

NS wordt afgerekend op onder andere klantoordelen, zitplaatskans en reizigerspunctualiteit. Dit systeem werkt goed. Een zwak punt is echter dat alleen wordt gekeken naar de gemiddelde prestatie voor het hele netwerk gewogen naar het aantal reizigers. Hierdoor is het mogelijk dat NS op sommige trajecten slecht presteert zonder dat dit echt zichtbaar wordt en vooral zonder dat er een prikkel is voor NS om dit te verbeteren.

***Wij vragen u in aanvulling op de landelijke bodemwaarden in de prestatie indicatoren een absolute ondergrens op te nemen voor de prestaties per traject / treinserie ten aanzien van klantoordelen, zitplaatskans en reizigerspunctualiteit.***

##### **Ordering**

In de versie van het PvE dat wij ter advisering ontvingen, stond niets over internationale verbindingen. Open toegang kan een rol spelen, maar ook aparte concessies voor specifieke verbindingen, of opname in de HRN-concessie. Welke keuze lenW maakt en welke eisen het ministerie wil gaan stellen is nog totaal onbekend. Dit geldt ook voor de vraag wat hierover is afgestemd met de buurlanden. Daardoor hebben wij op dit onderwerp ook onze adviesrol in het LOCOV niet kunnen vervullen. In het algemeen geldt dat wij hogere eisen vragen, zoals hogere frequenties, aantrekkelijker tarieven en geld terug bij vertraging gelijk aan het binnenlandse systeem en kwalitatief hoogwaardige eisen voor comfort, toegankelijkheid en prestaties. Veel wijst er op dat bij een onderhandse gunning die eisen onvoldoende gesteld zullen worden, terwijl dat wel mogelijk is getuige bijvoorbeeld de internationale regionale concessies.

Tevens is onduidelijk of en in welke mate decentralisatie mogelijk wordt. Wij zien daarvoor kansen, zeker als de regie en sturing vanuit het ministerie goed wordt ingevuld. Dat er geen los liggende lijnen meer zijn, wil niet zeggen dat decentralisatie niet meer mogelijk is. Nu maakt NS intern afwegingen tussen IC's en sprinters, over bedieningstijden en frequenties. Het sturen op het maatschappelijke belang hoort niet bij een vervoerder te liggen.

##### **Vervolg**

Normaal gesproken wordt een PvE vastgesteld en gebruikt voor een aanbesteding. Vervoerders gaan dan op zoek naar mogelijkheden om meer te doen dan het minimaal vereiste uit het PvE. De eisen uit de consultatieversie liggen nog ver van het niveau in decentrale concessies. Bewaakt moet worden dat in de onderhandelingen die gaan volgen alleen wordt getoetst aan het PvE, of eisen in het PvE zelfs onderhandelbaar worden. Het PvE moet juist een vertrekpunt zijn. Het is aan NS om als beoogd vervoerder op zoek te gaan naar mogelijkheden om meer te bieden en aan lenW om in het onderhandelingsproces te borgen dat er een zo goed mogelijke concessie voor de reiziger komt.