

Ronde Tafelgesprek

PvE Concessie Hoofdrailnet

Position Paper **IPO**

Nelleke Vedelaar, gedeputeerde Drenthe



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 RondeTafelGesprek van 27 september 2022, hierbij onze inbreng met betrekking tot het voorliggende concept-PvE HRN-concessie.

Hoofdpijnen reactie IPO/DOVA en recente zorgpunten

We zijn op hoofdpijnen 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 2033 of 2035 (afhankelijk van de looptijd van de concessie) niet afgedwongen 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.

Blijf ook sturen op stations en fietsenstallingen

De sturing op de ontwikkeling van stationsknooppunten valt buiten de scope van dit PvE en zal worden onder gebracht 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.

Zorg voor een hoogwaardig dienstregelingsaanbod bij start concessie

Zorg voor een hoogwaardig dienstregelingsaanbod bij start concessie en een helder groeipad, zeker in het licht van de huidige afschaling van NS. Ten aanzien van de vaststelling van het volume van de concessie is er waardering voor de gekozen insteek met minimum en maximum. De vervoerder wordt verplicht adaptief in te spelen op ontwikkelingen. Wel vragen wij om duidelijke afspraken vast te leggen over het (tussentijdse) ingroeipad én flexibiliteit in te bouwen om op specifieke corridors - waar dat vanuit MIRT-studies gewenst is - af te kunnen wijken.

Zorgen zijn er wel over het minimumniveau van het volume van de HRN-concessie. In het PvE wordt als minimumniveau de dienstregeling zoals die in 2024 wordt gereden, voorgeschreven. Bij het opstellen van het PvE leek dit een bedieningsniveau te zijn waarin tal van recente verbeteringen (o.a. 10-minuten dienstregeling Asd-Ehv, Schiphol-Arnhem en diverse verbeteringen in de regio) als basis golden. De recente afschaling van NS voor najaar 2022 en 2023 zorgen mogelijk óók voor een veel lagere ondergrens voor de HRN-concessie. Als gevolg van het personeelstekort, is het bedieningsniveau inmiddels aanzienlijk onder het niveau van 2019 gezakt. Hiermee wordt niet alleen een neerwaartse spiraal ingezet, maar valt – zonder aanpassing van het PvE – 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. Die bodem wordt daarmee onder dit PvE vandaan geslagen.

Basisaanbod voor internationale verbindingen nodig

Een basisaanbod voor internationale verbindingen is nodig vanwege maatschappelijk gewenste groei van reizigersaantallen. Zorg ook dat reizigers internationale treintickets simpel kunnen boeken. Voor wat betreft het internationaal spoorvervoer wordt onvoldoende duidelijk hoe de grote maatschappelijke ambities voor vliegtuigvervangende treindiensten én kort grensoverschrijdende verbindingen concreet gestalte krijgen, terwijl de (politieke) belangstelling hiervoor groot is en de organisatie en opgaven complex zijn. Overlaten van deze verbindingen aan open toegang heeft het gevaar in zich dat nieuwe aanbieders zich concentreren op de drukst bereden verbindingen, waardoor het vervoeraanbod overdag verschaalt en de verbinding minder aantrekkelijk/betrouwbaar wordt als alternatief voor de auto of vliegtuig. Een (afzonderlijke) concessie verlenen voor enkel die treinen die niet in open toegang worden aangeboden, scheept de concessieverlener en -houder op met de minst rendabele treinen. Voordat tot een eventuele decentralisatie van kort grensoverschrijdende verbindingen gekomen kan worden, dient daarover overeenstemming te komen tussen de betreffende concessieverleners over de voorwaarden. Cruciaal voor een goede ontwikkeling van internationaal treinreizen is bovendien gemakkelijk boeken van dergelijke (multimodale) reizen. Breng daarom de (beoogde) internationale verbindingen (o.a. Amsterdam-Breda-Brussel en Amsterdam-Berlijn) binnen de HRN-concessie, totdat voldoende aangetoond is dat deze verbindingen in open toegang minimaal het gewenste marktgerichte niveau bereiken.

Zet de reiziger niet in de kou als het moeilijk is

Borg dat de concessiehouder ook bij zeer grote verstoringen zich inspanst om de reizigers vervangend vervoer te bieden, in het bijzonder waar deze verstoringen door de concessiehouder zelf veroorzaakt worden.