

Commissiedebat Spoor

Position Paper IPO



Op 9 december bespreekt u tijdens Commissiedebat Spoor het beleidsvoornemen vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Vanuit het IPO geven wij graag hierover onze visie en een aantal punten mee, die in het beleidsvoornemen nadrukkelijker aandacht verdienen.

Hoofdrailnet ook van belang voor andere vervoerders

De HRN-concessie vormt een onmisbare schakel in het totale OV-systeem van de gezamenlijke opdrachtgevers van het openbaar vervoer in Nederland, te weten: IenW, vervoerregio's en provincies. Namens de provincies willen wij onze waardering uitspreken voor het voorliggende beleidsvoornemen.

De HRN-concessie dient een belangrijke bijdrage te leveren aan de maatschappelijke (ruimtelijke) opgave rondom economie, woningbouw en klimaat. Richtinggevend hiervoor is de Contourennota Toekomstbeeld OV2040 en de Ontwikkelagenda 2021. In het beleidsvoornemen ligt de focus op de uitbouw van hoogfrequente verbindingen tussen de landelijke stedenring. Dit is in strijd met de afspraak dat nadere prioritering in gezamenlijkheid met de decentrale overheden gesteld zouden worden. Onze zorg is dat de andere onderdelen van Toekomstbeeld OV, waaronder het stedelijk (sprinter) OV-netwerk en het versnellen van directe verbindingen tussen Randstad en landsdelen nu zwaar onderbelicht blijven, terwijl ook dit (concurrerende) ruimte op de HSWI vergt. Om die reden is het eveneens van belang dat er ook ruimte gelaten wordt voor flexibele OV-producten, zoals BRT.

- [Zorg voor voldoende ruimte voor overig OV op het hoofdspoor](#)

Afwegingen NS - overige vervoerders ondoorzichtig

De omvang/volume van de HRN-concessie heeft direct invloed op de ruimte die er overblijft voor regionale concessies die door de decentrale overheden worden verleend. Dit vereist nauwe afstemming met de decentrale overheden, temeer daar het sprinter-netwerk in de HRN-concessie een nauwe verwevenheid kent met (stedelijke) BTM-netwerken. In dit verband pleiten wij dan ook voor een differentiatie in eisen die aan het IC- en Sprinterproduct worden gesteld, waarbij voor het sprinter-product integraliteit/vervloechting met het BTM-netwerk van belang is, in afstemming met de decentrale overheden. Het is ook onze zorg dat bij capaciteitsconflicten op het HRN-netwerk er geen transparantie is in de afweging die NS maakt tussen het winstgevend IC-product en het verlieslatende Sprinter-product en er ook geen afstemming met decentrale

overheden hoeft plaats te vinden en een bredere maatschappelijke afweging (bijdrage aan duurzame verstedelijking en mobiliteitstransitie) onvoldoende wordt meegewogen. Voor (kort) grensoverschrijdende verbindingen zijn vanuit de decentrale overheden meer zekerheden gewenst. Open toegang lijkt m.n. voor korte grensoverschrijdende verbindingen geen exploitanten op te leveren. Wanneer NS een rol rond grensoverschrijdend vervoer behoudt, dan is de investering rondom multicourant materieel een belangrijke randvoorwaarde.

- **Zorg dat decentrale overheden betrokken worden bij keuzes die ook het bus, tram en metronetwerk raken**

Single check-in check out nog ver weg

Sturen op punctualiteit is een belangrijk onderdeel in het streven naar een hogere kwaliteit. Wij willen er op aandringen dat niet alleen de gemiddelde punctualiteit van belang is, maar ook de punctualiteit op het eindpunt, aangezien daar belangrijke aansluitingen zijn op de regionale vervoersnetwerken. Het streven is gericht op een zo drempelloos mogelijk OV-product. Onze zorg is dat het volledig uithanden geven van het tariefbeleid door IenW aan NS niet bevorderlijk is voor het komen tot een systeem van single check-in/check-out en het wegnemen van tariefdrempels tussen het HRN-netwerk en de regionale netwerken. Wij geven in overweging om de (eind)verantwoordelijkheid hiervoor bij IenW te beleggen.

- **Wij geven in overweging om de (eind)verantwoordelijkheid voor het tariefbeleid bij IenW te beleggen**

Toekomstbestendige concessie

Tot slot willen wij u meegeven ervoor zorg te dragen dat in de komende concessie waarborgen worden gesteld, zodat de opvolgende aanbesteding kan voldoen aan de Europese regelgeving. Immers, Nederland zal bij de opvolgende concessie tot openbare aanbesteding dienen over te gaan en dit stelt ook eisen aan de komende concessie, m.n. op het gebied van governance op het spoorstelsel.

./. De volledige reactie van het DOVA op het concept beleidsvoornemen vindt u in de bijlage.