

Commissiedebat

Concessie HRN

Inbreng IPO



Op 26 september bespreekt u de ontwerpconcessie voor de NS voor het rijden van treinen op het Hoofdrailnet (HRN). 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 en heeft dan ook een belangrijke relatie met de stand van zaken in het regionale OV. Wij willen graag onze waardering uitspreken voor de voorliggende ontwerpconcessie, die het kader biedt voor (de aansturing van) NS om tot een hoogwaardige uitvoering van het hoofdrailnet te komen. Vanuit het IPO geven wij graag, mede namens de provincies en vervoerregio's, een aantal zorgpunten en overwegingen mee.

Vul de uitvoering van de motie Slootweg-Kuiken ook voor het decentraal OV in!

We zijn blij dat I&W de HRN-concessie structureel sterk stut door extra middelen, waardoor NS - in plaats van een vergoeding van € 80 mio per jaar te moeten betalen voor het mogen rijden van de treinen op het hoofdrailnet – nu een subsidie van € 13 mio per jaar ontvangt. Daarnaast wordt - in financiële zin – het risico van sterk tegenvallende reizigersaantallen weggenomen, door gemaakte bandbreedte-afspraken, gelieerd aan (aanvullende) middelenstromen tussen I&W en NS. Hiermee geeft de Staatssecretaris - voor wat betreft het HRN-deel - tevens invulling aan de motie Slootweg-Kuiken om het openbaar vervoer overeind te houden. Wij pleiten nogmaals voor een vergelijkbare stut vanuit het rijk voor het decentraal OV in Nederland. De HRN-concessie is de ruggengraat van het OV in Nederland, maar is sterk afhankelijk van een goed en gezond decentraal openbaar vervoersysteem. Wel pleiten wij ervoor om de bandbreedte-afspraken, waarbij NS bij tegenvallende/meevallende reizigersontwikkelingen, extra middelen ontvangt of moet afdragen, te maken op het niveau van reizigersopbrengsten i.p.v. op reizigersaantallen. Hiermee wordt voorkomen dat NS op ongewenste wijze gaat sturen op opbrengstmaximalisatie per reizigerskilometer.

Betaalbaarheid van de trein komt onder druk!

NS krijgt in de nieuwe concessie het recht de tarieven met twee maal 3,5% extra te verhogen ter compensatie van de gestegen kosten en een nieuw tariefsysteem te ontwikkelen met tarieftoeslagen voor de spits en HSL-verbindingen. Hiermee komt niet alleen de betaalbaarheid en de concurrentiepositie van de trein in gevaar, maar komen ook belangrijke doelstellingen van het Rijk op het gebied van klimaat, bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties en inclusie en tegengaan van vervoersarmoede in het geding. Om de betaalbaarheid voor de reiziger overeind te houden, pleiten wij voor compenserende maatregelen, door bijvoorbeeld het BTW-tarief op OV-kaartjes naar 0% te brengen, of andere maatregelen te treffen met een vergelijkbaar effect voor de betaalbaarheid van het OV in Nederland als geheel.

Nader onderzoek naar effecten afschaffen dubbel opstaptarief gewenst!

In de afgelopen jaren is het dubbel in- en uitchecken en het dubbele opstaptarief bij een reis met NS en een regionale spoorvervoerder op veel plaatsen afgeschaft. Bij regionale vervoerders is dit ook het geval bij een overstap van bus op trein v.v.. Bij een overstap van trein op bus, tram of metro is dit nog niet het geval. In de Kamerbrief bij de aanbidding van het Tariefonderzoek nieuwe HRN-concessie schrijft de Staatssecretaris dat afschaffen van het dubbel opstaptarief € 210 mio kost. Uit het rapport van Panteia blijkt echter een brede bandbreedte van het financiële effect. Panteia zelf komt tot een schatting van € 85 mio en NS geeft een schatting van € 105 tot € 210 mio. Er is dus klaarblijkelijk nog veel onduidelijkheid. Wij verzoeken u de Staatssecretaris het NOVB te vragen een onderzoek naar het exacte financiële effect te laten uitvoeren en op basis van deze uitkomsten – in overleg met de decentrale vervoersautoriteiten – naar oplossingen te zoeken om het dubbel opstaptarief op termijn af te schaffen.

Laat NS bestaande bestuurlijke afspraken respecteren!

Tot slot vragen wij aandacht voor het respecteren door NS van eerder gemaakte bestuurlijke afspraken over de aan te bieden frequenties, zoals bijvoorbeeld bij het Project Hoogfrequent Spoor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (PHS SAAL) en het project CitySprinter Oude Lijn. In de bestuurlijke afspraken die hierover in het recente verleden gemaakt zijn, is afgesproken dat het volledige productaanbod in 2030 gereden zou gaan worden. De enige escape was het tijdstip van gereedkomen van de infrastructuur. In de concept concessieovereenkomst is daar een extra afhankelijkheid aan toegevoegd, namelijk de vervoervraag. NS krijgt het recht om het volume tot maximaal 9% af te schalen. Dit biedt NS de mogelijkheid later, of helemaal niet, het volledige bedieningspatroon te gaan rijden, ook als de benodigde infrastructuur gereed is. Ook zou NS kunnen besluiten de frequentie op onrendabele lijnen te verlagen, bijvoorbeeld tussen Zwolle en Leeuwarden.. Dit klemmt des te meer omdat de gemeenten in deze gebieden hun - door het Rijk gewenste - inspanning op het gebied van de extra woningbouwopgave uitvoeren, uitgaande van de indienststelling van het volledige bedieningspatroon in 2030. Dat dit een reële angst is, blijkt uit het voorstel van NS om het huidige aantal sprinters tussen Weesp en Amsterdam per 2024 te verlagen van 4 naar 2 per uur. Wij vragen u er bij de Staatssecretaris op aan te dringen dat NS alle bestaande bestuurlijke afspraken respecteert en nakomt en NS minder vrijheid te geven bij het afschalen van het volume en dit in de concessie vast te leggen.