

Toegankelijk conceptbesluit tot wijziging van de concessie voor het hoofdrailnet

Datum: 2 augustus 2019

Kenmerk: -

Betreft: aangepaste versie voor mensen met een visuele beperking

Gelet op de artikelen 20, eerste lid, 32, tweede lid en 64, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000;

Gehoord de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (advies van);

Overwegende dat N.V. Nederlandse Spoorwegen dit besluit houdende wijziging van de op 15 december 2014 verleende concessie voor het hoofdrailnet heeft aanvaard;

BESLUIT:

Artikel I

De concessie voor het hoofdrailnet wordt als volgt gewijzigd:

Onderdeel A

Artikel 32, wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid, onderdeel c, komt te luiden:

c. NS hanteert een vernieuwd boekingsstelsel voor assistentieverlening;

2. In het tweede lid, onderdeel d wordt "in het vijfde lid" vervangen door: in het vierde lid.

3. Het vierde tot en met achtste lid worden vernummerd tot derde tot en met zevende lid.

Onderdeel B

Artikel 54 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vervanging van `; en' door een punt aan het slot van onderdeel c van het derde lid, vervalt onderdeel d van het derde lid.

2. Het vierde lid komt te luiden:

4. NS mag een stijging van de componenten van de gebruiksvergoeding, bedoeld in onderdelen b en c, zodanig in haar prijzen doorberekenen dat de vervoersopbrengsten met hetzelfde bedrag stijgen, rekening houdend met het verwachte reizigersvolume zonder deze stijging en de verwachte vraaguitval. Deze stijging van de gebruiksvergoeding mag NS doorberekenen voor zover deze stijging:

- a. uitgaat boven de CPI;
- b. het gevolg is van een stijging van de gebruiksvergoedingstarieven als gevolg van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien, bedoeld in artikel 31, derde lid, van richtlijn 2012/34/EU;
- c. het gevolg is van een extra heffing als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van richtlijn 2012/34/EU.

De in enig jaar niet gebruikte ruimte om de in dit lid bedoelde stijging van de gebruiksvergoeding door te berekenen kan worden benut in de volgende jaren.

2. Het vijfde lid komt te luiden:

5. NS brengt een daling van de componenten van de gebruiksvergoeding, bedoeld in onderdelen a en b, bij de eerste volgende prijsvaststelling in mindering op haar prijzen voor zover deze daling het gevolg is van:

- a. een daling van de gebruiksvergoedingstarieven als gevolg van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien, bedoeld in artikel 31, derde lid, van richtlijn 2012/34/EU, of
- b. een daling van een extra heffing als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de richtlijn 2012/34/EU,

zodanig dat de vervoersopbrengsten met hetzelfde bedrag dalen, rekening houdend met het verwachte reizigersvolume zonder deze daling en de verwachte vraagtoename.

Onderdeel C

Artikel 62 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste tot en met vijfde lid komen te luiden:

1. NS voert een treindienst uit tussen Amsterdam Centraal, Schiphol Airport, Rotterdam Centraal, Breda, Noorderkempen, Antwerpen Centraal, Mechelen, Brussels Airport Zaventem, Brussel Centraal en Brussel Zuid met een frequentie van twaalf treinen per richting per dag. Tussen Schiphol Airport en Antwerpen Centraal maakt de treindienst gebruik van de hogesnelheidsinfrastructuur.

2. NS voert een treindienst uit tussen Den Haag Hollands Spoor, Rotterdam Centraal, Breda, Noorderkempen, Antwerpen Centraal, Mechelen, Brussels Airport Zaventem, Brussel Centraal en Brussel Zuid met een frequentie van vier treinen per richting per dag. Tussen Rotterdam Centraal en Antwerpen Centraal maakt de treindienst gebruik van de hogesnelheidsinfrastructuur.

3. Op voorstel van NS kan de concessieverlener een aanpassing van de frequentie, bedoeld in het eerste en tweede lid, toestaan indien de reizigersaantallen van de betreffende treindiensten daar volgens NS aanleiding toe geven. Het voorstel kan er niet toe leiden dat het aantal treinen voor de treindiensten, bedoeld in het eerste en tweede lid, samen niet langer zestien per richting per dag is.

4. De reistijd tussen Amsterdam Centraal en Brussel Zuid bedraagt naar schatting 173 minuten. NS spant zich in om deze rijtijd zoveel als redelijkerwijs mogelijk te verkorten.

5. Artikel 61, zevende en achtste lid, is van overeenkomstige toepassing. 2. In het zesde lid wordt "met ingang van dienstregelingjaar 2017" vervangen door: met ingang van 2019.

Onderdeel D

Artikel 63 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift bij artikel 63 komt te luiden:

Artikel 63: Verbindingen met Brussel, Parijs en Londen

2. Het eerste lid komt te luiden:

1. NS voert een treindienst uit tussen Amsterdam Centraal, Rotterdam Centraal, Antwerpen Centraal en Brussel Zuid met een over het dienstregelingjaar gemiddelde frequentie van veertien treinen per richting per werkdag, waarvan er negen doorrijden naar Parijs Gare du Nord en twee naar Charles de Gaulle en Marne La Vallée. Op voorstel van NS kan de concessieverlener instemmen met een wijziging van de bestemmingen in Frankrijk indien NS deugdelijk motiveert dat veranderende (markt)omstandigheden daar aanleiding toe geven.

3. Het tweede lid vervalt, onder vernummering van het derde lid tot en met achtste lid tot tweede tot en met zevende lid.

3. Het tweede lid (nieuw) komt te luiden:

2. NS verhoogt de frequentie, bedoeld in het eerste lid, tot maximaal zestien treinen per richting indien zij oordeelt dat deze verhoging door de aanwezige marktvraag wordt gerechtvaardigd.

4. De eerste zin van het derde lid (nieuw) komt te luiden:

3. In aanvulling op de treindienst, bedoeld in het eerste tot en met het tweede lid, voert NS met ingang van dienstregelingjaar 2019 een treindienst uit tussen Amsterdam Centraal, Rotterdam Centraal, Brussel Zuid en Londen St. Pancras, met een frequentie van twee treinen per richting per dag.

5. Het zesde lid (nieuw) komt te luiden:

6. Artikel 61, zevende en achtste lid, en artikel 62, derde lid, zijn van overeenkomstige toepassing op de in dit artikel bedoelde treindiensten.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Mededeling

Een belanghebbende die zich met dit besluit niet kan verenigen, kan binnen zes weken, met ingang van de dag na die waarop dit besluit is bekendgemaakt, daartegen een bezwaarschrift indienen bij de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, ter attentie van Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, sector Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste te bevatten:

- a. Naam en adres van de indiener;
- b. De dagtekening;
- c. Een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
- d. Een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

TOELICHTING

Algemeen

De concessie voor het hoofdrailnet is door het onderhavige besluit gewijzigd.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A (artikel 32: Toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking)

Met dit artikel is artikel 32, tweede lid, onderdeel c, gewijzigd. In onderdeel c van het tweede lid stond dat de vooraanmeldtijd voor Assistentieverlening Gehandicapten (AVG) op de zeven stations met de meeste handelingen ten aanzien van AVG per dag een kwartier bedraagt.

Op 26 november 2015 heeft NS op grond van artikel 68 van de concessie een verzoek tot ontheffing van deze verplichting ingediend omdat NS als experiment het nieuwe boekingssysteem voor assistentieverlening wenste uit te voeren. Met de beschikking van 10 december 2015 (IenM/BSK-2015/162098.01) is destijds de door NS gevraagde ontheffing voor de duur van drie jaar verleend.

Met de beschikking van 29 november 2018 (IenM/BSK-2018/261856) is wederom een ontheffing aan NS van artikel 32, tweede lid, onderdeel c, verleend. In de laatstgenoemde ontheffingsbeschikking is aangegeven dat de ontheffing geldt totdat de concessie voor dit onderdeel is gewijzigd. Met de onderhavige beschikking is daar uitvoering aangegeven.

Tevens is de nummering van de leden van dit artikel aangepast, een derde lid ontbrak ten onrechte.

Onderdeel B (artikel 54: Jaarlijkse tariefwijziging)

Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruiimte (hierna: richtlijn 2012/34/EU) verplicht de infrastructuurbeheerder de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van een treindienst voortvloeien door te berekenen aan spoorvervoerders. Dit gebeurt met de vergoeding voor het minimumtoegangspakket (VMT). Hiervoor zijn nadere regels gesteld in de uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. Artikel 31, derde lid van richtlijn 2012/34/EU verwijst daarnaast naar toegang tot infrastructuur die dienstvoorzieningen verbindt. Artikel 54, vierde lid, onderdeel b, heeft daarom ook betrekking op de tarieven voor de dienst opstellen en de dienst transfer die door de infrastructuurbeheerder geleverd worden. De VMT en deze diensten werden voorheen gezamenlijk 'de gebruiksvergoeding' genoemd. In aanvulling

op de VMT en de genoemde diensten geeft artikel 32, eerste lid, van richtlijn 2012/34/EU een lidstaat de mogelijkheid om een extra heffing toe te passen om zo mogelijk volledige dekking van de door infrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen. De mogelijkheid voor ProRail om een dergelijke extra heffing bovenop de VMT op te leggen, is vastgelegd in artikel 62, derde lid, juncto zesde lid, onder b, van de Spoorwegwet. Deze mogelijkheid is uitgewerkt in het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

Op grond van artikel 54 van de concessie kan NS sinds de inwerkingtreding van de concessie onder bepaalde voorwaarden een stijging van de gebruiksvergoeding doorberekenen in haar prijzen voor de beschermde reisrechten.

Met de wijziging van artikel 54, vierde lid (nieuw onderdeel c), van de concessie, zoals opgenomen in het onderhavige besluit, krijgt NS ook de mogelijkheid om een extra heffing als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van richtlijn 2012/34/EU door te berekenen in haar prijzen. De voorwaarden waaronder een stijging van de gebruiksvergoeding door NS in haar prijzen kan worden doorberekend, gelden ook bij de doorberekening van de extra heffing in de prijzen.

Samenhangend met de hierboven beschreven wijziging van het vierde lid is met het onderhavige besluit ook het vijfde lid van artikel 54 van de concessie gewijzigd. Dit vijfde lid verplicht NS om net als bij een eventuele verlaging van de gebruiksvergoeding ook een verlaging van een extra heffing als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van richtlijn 2012/34/EU, in mindering op haar prijzen te brengen.

Onderdeel C (Artikel 62: Verbinding Amsterdam-Brussel)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Tweede Kamer op 13 oktober 2016 per brief (Kamerstukken II 2016-2017, 22 026, nr. 488) geïnformeerd dat zij het passend vindt om met de treindienst naar Brussel de 12/4-variant te rijden, omdat deze variant het beste aansluit bij de belangen van diverse groepen reizigers. De 12/4-variant houdt in dat twaalf treinen per dag vanaf Amsterdam Centraal naar Brussel rijden en vier treinen per dag vanaf Den Haag Hollands Spoor naar Brussel. De 12/4-variant vervangt de 16/0-variant tussen Amsterdam Centraal en Brussel, zoals vastgelegd in artikel 62, eerste en tweede lid, van de concessie zoals die luidde voordat het onderhavige besluit van kracht werd.

De brief van 13 oktober 2016 is met de Tweede Kamer besproken tijdens het Algemeen Overleg Spoor van 20 december 2016. De Tweede Kamer is in dat overleg akkoord gegaan met de keuze voor de 12/4-variant. Vanaf 9 april 2018 rijdt NS deze variant.

NS kan de concessieverlener vragen om in te stemmen met een aanpassing van de hierboven beschreven 12/4-variant indien de reizigersaantallen daar aanleiding toe geven. Een dergelijke aanpassing kan er niet toe leiden dat het aantal treinen per dag per richting niet langer zestien is.

Met de onderhavige wijzigingen van artikel 62 van de concessie is de concessie in overeenstemming gebracht met hetgeen hierboven staat.

In het nieuwe vierde lid is de geschatte reistijd tussen Amsterdam Centraal en Brussel Zuid vastgesteld op 173 minuten. Deze reistijd sluit aan bij de reistijd die NS in dienstregeling 2019 realiseert.

In verband met de verbouwing van Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid zullen aanpassingen aan de HSL-Zuid diensten rond Amsterdam nodig zijn. Op grond van artikel 61, zevende lid, kan NS voor de binnenlandse HSL-Zuid diensten een ander station in Amsterdam bedienen. Vanwege de wijziging van artikel 62, vijfde lid, en artikel 63, zesde lid (nieuw), door het onderhavige besluit, geldt deze optie ook voor de internationale HSL-Zuid diensten.

Onderdeel D (Artikel 63: Verbindingen met Brussel, Parijs en Londen)

Met de brief van 3 april 2018 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2017–2018, 29 984, nr. 762) het voornemen van NS en Thalys kenbaar gemaakt om een treindienst van Thalys vanuit Amsterdam naar Charles de Gaulle (luchthaven Parijs) en Marne la Vallée (Disneyland Parijs) te laten rijden. Thalys rijdt vanaf april 2019 twee keer per dag vanuit Amsterdam, via Brussel en Charles de Gaulle (luchthaven Parijs) naar Marne la Vallée (Disneyland Parijs) en vice versa. Dit betekent dat Thalys niet meer vanuit Amsterdam naar Lille rijdt. Voor 2020 en verder zal NS aan de hand van de aanwezige marktvraag beoordelen welke invulling van het eerste lid van artikel 63 gewenst is.

In het derde lid van artikel 63, zoals dat luidde voordat het onderhavige besluit van kracht werd, stond dat de frequentie, bedoeld in het eerste lid van artikel 63, met ingang van het dienstregelingjaar 2018 wordt verhoogd tot zestien treinen per richting indien NS oordeelt dat deze verhoging door de aanwezige marktvraag wordt gerechtvaardigd. Een dergelijke verhoging is in 2018 niet doorgevoerd. Het derde lid is daarom met het onderhavige besluit aangepast zodat NS die verhoging gedurende de resterende looptijd van de concessie kan doorvoeren indien NS oordeelt dat deze verhoging door de aanwezige marktvraag wordt gerechtvaardigd.

In de reeds aangehaalde brief van 3 april 2018 staat ook dat de Eurostar niet zal stoppen op station Schiphol Airport omdat de benodigde faciliteiten voor de beveiliging- en grenscontroles niet inpasbaar zijn op station Schiphol Airport.

Met de onderhavige wijziging is het derde lid (nieuw) van artikel 63 zodanig aangepast dat de Eurostar niet meer stopt op station Schiphol Airport.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer