LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
Het ministerie van Infrastructuur en Milieu
De staatssecretaris
Mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum
18 oktober 2013
Ons kenmerk
Locov 2013-244656
Onderwerp

Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
IenM/BSK-2013/221233

Advies alternatief vervoersaanbod tussen Nederland en België

Geachte mevrouw Mansveld,

U heeft ons, de consumentenorganisaties in het Locov, op 25 september j.l. advies gevraagd over het voorstel van NS en NMBS voor een alternatieve invulling van hun verplichtingen inzake het vervoeraanbod over de HSL-Zuid. Met deze brief gaan wij in op uw verzoek.

**Hoofdlijn van ons advies**
Het voorstel van NS en NMBS is niet de enig denkbare oplossing. Daarom belichten wij in ons advies in het kort drie verschillende mogelijkheden:

1. vasthouden aan de huidige concessie;
2. opnieuw aanbesteden;
3. alternatieve invulling van de concessie in lijn met het voorstel van NS en NMBS.

Wij concluderen in ons advies, dat de derde mogelijkheid de enige is die de reizigers snel een beter perspectief kan bieden. Wij vinden het hierbij wel noodzakelijk dat het plan op enkele punten een betere uitwerking krijgt. Dit betreft het verbetertempo van de huidige noodoplossing, de reistijd met de Benelux-plus trein en de verbindingen Roosendaal - Antwerpen, Dordrecht - Breda en Eindhoven - Venlo. Op deze punten gaan wij in paragraaf 4 nader in.

## 1. Vasthouden aan de huidige concessie

De voorgeschiedenis van het NS/NMBS-voorstel is een bijzondere. De dramatische gevolgen voor de reiziger van de problemen met het V250 materieel en het ontbreken van een redelijke terugvaloptie voor de verbinding met België zijn genoegzaam bekend. Maar ook als alles wél volgens plan was verlopen, zou

Secretariaat
Bezoekadres
Koningskade 4
2596 AA DEN HAAG

Postadres
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999
Telefax (070) 456 9393

Bereikbaar vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 9.

*In het Locov hebben zitting: ministerie van Infrastructuur en Milieu, NS, HSA/NS Hispeed, ProRail, ANWB, Consumentenbond, Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland, Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, Ouderenorganisaties CSO en Reizigersvereiniging Rover.*

er voor veel reizigers van en naar België een problematische situatie zijn ontstaan.

De oorspronkelijk door NS Hispeed en NMBS geplande invulling van de internationale verbindingen was naar het oordeel van de consumenten-organisaties namelijk zeer onbevredigend. Hierover hebben wij al in 2001 geadviseerd en in de afgelopen jaren in het Locov veelvuldig gesproken met NS Hispeed en uw ministerie, echter met weinig resultaat. De concessie schreef voor of liet toe dat de grensoverschrijdende reiziger zou worden geconfronteerd met reserveringsplicht en een marktprijsregime, zonder hem of haar een keuzemogelijkheid te bieden voor een intercityverbinding tegen normale tarieven. Noord-Brabant en Den Haag zouden slechts met een lage frequentie worden bediend. De Nederlands-Belgische afspraken hierover bleken bovendien aan weerszijden van de grens verschillend te worden uitgelegd.

Vanuit reizigersperspectief vinden wij het daarom geen wenselijke optie om de eerder afgesproken inhoud van de concessie centraal te blijven stellen. Althans voor de verbinding Nederland - België.

## 2. Opnieuw aanbesteden

Opnieuw aanbesteden van de concessie voor de HSL-Zuid betekent een terugkeer naar het uitgangspunt van gescheiden netwerken uit 2001. De HSL-Zuid en het hoofdrailnet worden dan weer aparte concessies met verschillende concessievoorwaarden.

Dit uitgangspunt verdraagt zich moeilijk met een integrale netwerkbenadering, waarvan wij voorstander zijn.[1] Een integrale benadering biedt betere mogelijkheden om de reizigers op OV-netwerkniveau optimaal te laten profiteren van de snelheid en capaciteit die de HSL-Zuid aan het netwerk toevoegt. Wij denken dat de reizigers hier meer baat bij hebben, dan bij het aanbesteden van een 'eiland' in het Nederlandse en Belgische OV-netwerk.

Netwerksamenhang en aanbesteding sluiten elkaar niet per definitie uit. Het aanbesteden van percelen binnen een groter, samenhangend geheel roept echter veel afstemmingsvraagstukken op, zowel in de conceptuele als de operationele fase. Voor deze vraagstukken bestaan in veel gevallen nog geen overtuigende oplossingen. De problematiek rond concessiegrenzen in het trein- en busvervoer laat zien op welke manieren reizigers hier last van kunnen hebben (bijvoorbeeld bij tarieven en de omgang met de OV-chipkaart). En ook hoe gecompliceerd en moeizaam het proces kan zijn om tot de noodzakelijke afstemming te komen. Om nieuwe problemen vóór te zijn, zullen de benodigde oplossingen eerst uitgewerkt en vastgesteld moeten worden. De rol van consumentenorganisaties is hierbij onontbeerlijk.

Dat het in dit geval mede om internationale verbindingen gaat, maakt de optie van aanbesteding extra ingewikkeld. De omstandigheden, belangen en business cases zijn voor beide landen niet gelijk. Nederland kan het grensoverschrijdend vervoer naar en vanuit België niet aanbesteden zonder dat beide landen overeenstemming hebben bereikt over de randvoorwaarden.

Wij verwachten dan ook dat een nieuwe aanbesteding, mede vanwege de vereiste mate van zorgvuldigheid, veel voorbereidingstijd zal kosten. Als de winnaar van de concessie het hogesnelheidsmaterieel met de juiste specificaties

[1] Zie ook ons advies van 22 december 2011 over het beleidsvoornemen concessie hoofdrailnet vanaf 2015, Locov 2011-177178

niet reeds op afroep ter beschikking heeft, zal hij dit materieel eerst moeten bestellen en in beide landen de nodige formele toelatingen moeten regelen.

Gezien het bovenstaande zou aanbesteding in onze ogen alleen op langere termijn een optie kunnen zijn om voor de reizigers tot een beter eindbeeld te komen dan NS en NMBS nu in hun voorstel presenteren.

## 3. Alternatieve invulling van de verplichtingen van NS en NMBS

Voor de consumentenorganisaties staat de reiziger centraal bij het beoordelen van een andere invulling van de verplichtingen van NS en NMBS. Worden de knelpunten voor de reizigers in de eerdere uitwerking van de concessie voldoende opgelost? Komen er geen nieuwe knelpunten voor in de plaats? En worden de gebreken van de noodoplossing van vandaag snel genoeg verholpen?

Hoewel wij deze vragen op basis van het nu voorgelegde voorstel niet met een volmondig 'ja' kunnen beantwoorden, zien wij in het voorgestelde eindbeeld ten opzichte van het eindbeeld uit het verleden wel een belangrijke wending ten goede.

a. Het aanbod tussen Amsterdam en Brussel zal bestaan uit:
   - 16 treinen per richting per dag in het hogesnelheidssegment (met reserveringsplicht en marktprijsregime);
   - 16 treinen per richting per dag in het intercitysegment.

   Volgens de oorspronkelijke plannen zou dit zijn geweest:
   - 26 treinen per richting per dag in het hogesnelheidssegment (met reserveringsplicht en marktprijsregime, verdeeld over 10 Thalys en 16 Fyra);
   - 0 treinen in het intercitysegment.

   Hiermee wordt de reiziger een reële keuze geboden: óf een substantieel hogere snelheid met extra voorwaarden en in veel gevallen een hogere prijs, óf een intercity tegen normaal tarief waar je zonder reserveren in kunt stappen (en waarin je je fiets mee kunt nemen). Beide 1x per uur.

b. Noord-Brabant (inclusief achterland) krijgt elk uur een intercityverbinding met België. Aanvankelijk vanuit Roosendaal, zoals tot 2012, later vanuit Breda via de hogesnelheidslijn. Dit is aanmerkelijk beter dan in het vorige eindbeeld, waarin slechts eenmaal per twee uur een trein zou rijden vanaf Breda over de hogesnelheidslijn tot Antwerpen. Frequenties beneden één maal per uur zijn onaantrekkelijk in het verkeer op dergelijke relatief korte afstanden.

c. De intercity Den Haag – Eindhoven gaat tussen Rotterdam en Breda over de hogesnelheidslijn rijden. Hij vormt op dat traject samen met de dienst Amsterdam – Breda een kwartierdienst, zonder toeslag. Hiervan trekt de reiziger tussen de Randstad-Zuidvleugel en Noord-Brabant meer profijt dan van twee afzonderlijke halfuurdiensten over de HSL en het hoofdrailnet met verschillende prijsstellingen.

d. Een belangrijke extra in het internationale hogesnelheidssegment is dat twee belangrijke bestemmingen rechtstreeks bereikbaar worden vanuit Nederland: Londen en Lille.

Wij zien vooral de punten a en b als een belangrijke doorbraak, daar waar reizigersbelangen 'in den brede' tot voor kort het onderspit leken te delven.

Punt c laat zien dat in een geïntegreerde netwerkbenadering beter profijt kan worden getrokken van de snelheid en capaciteit die de HSL-Zuid toevoegt. Daarnaast kunnen op het spoorwegnet ook buiten de HSL-Zuid reistijdverbeteringen worden bereikt, door – waar nuttig en mogelijk – de huidige maximumsnelheden te verhogen binnen het bereik van de klassieke railtechniek, dus tot maximaal circa 200 km/u. Wij denken dat NS er goed aan doet om zich bij het nieuw te bestellen intercity materieel op deze snelheidsklasse te richten. ProRail zal dit dan echter wel moeten faciliteren.

De richting waarmee met het voorstel van NS en NMBS is ingeslagen, lijkt ons onder de gegeven omstandigheden een goede. Tegelijkertijd moeten wij ook vaststellen dat het voorstel van NS en NMBS belangrijke minpunten heeft. Verbetering van deze punten, genoemd in de hierna volgende paragraaf, is naar onze mening beslist noodzakelijk.

## 4. Noodzakelijke verbeteringen

a. Verbetertempo van de huidige noodoplossing. Op de verbinding Amsterdam - Brussel bestond tot december 2012 een uurdienst. De Fyra die deze verbinding zou vervangen staat sinds januari 2013 aan de kant. Toch moet het nog tot december 2014 duren voor de uurdienst Amsterdam - Brussel is hersteld. Wij achten deze traagheid onverteerbaar voor de reizigers en schadelijk voor de bereikbaarheid (en daarmee de economie) van de betrokken steden.

   Wij dringen daarom aan op een hoger hersteltempo, met betrekking tot zowel de treinfrequentie als het doorrijden naar Amsterdam. Wij denken graag mee over capaciteitsvraagstukken die dit laatste met zich meebrengt, ook als het gaat om afwegingen ten opzichte van andere treindiensten. Het herstellen van de uurdienst op Brussel - Den Haag brengt naar onze informatie geen capaciteitsprobleem met zich mee en kan dus veel eerder dan in december 2014 worden gerealiseerd.

b. Reistijd Benelux-plus. In de overgangsfase via Roosendaal, maar ook in het eindbeeld, met de route via Breda en Noorderkempen, zal de rijtijd Amsterdam - Brussel 194 minuten bedragen.[2] Dat is bijna een half uur langer dan de route via Roosendaal kort nadat de tunnel in Antwerpen open ging, en bijna 20 minuten langer dan de rijtijd van de toen al trager geworden Beneluxtrein in 2012. Dit is voor de reizigers geen Benelux-plus, maar een Benelux-min.

   Wij begrijpen dat de Benelux-plus een compromis is waarin Nederlandse en Belgische wensen voor beide landen haalbaar zijn gemaakt. De bediening van Breda (met kopmaken), Noorderkempen en Brussel Luchthaven kost extra tijd, die echter slechts ten dele wordt gecompenseerd door het gebruik van de hogesnelheidslijn tussen Rotterdam en Antwerpen. De extra rijtijd wordt al toegevoegd in de overgangsfase via Roosendaal, zo blijkt uit de inmiddels gepubliceerde dienstregeling vanaf 15 december 2013. Wij vinden deze extra rijtijd niet acceptabel. Een stilstand van 10 minuten in grensstation Roosendaal is in het Europese verkeer anno 2013 bovendien absoluut archaïsch.

   Wij betwijfelen of NS en NMBS voldoende prikkels voelen om de rijtijd van de Beneluxverbinding op een niveau te brengen dat past bij een hedendaagse

[2] 'Waarde voor de reiziger HSL-Zuid, Ministerie van IenM, 25 september 2013.

intercity en dat niet ongunstig afsteekt bij de rijtijden die in de afgelopen jaren zijn gerealiseerd. NS lijkt ook niet van plan om dit in een verdere toekomst te verbeteren door IC200-materieel te bestellen dat ook in België kan rijden.

Wij vinden dat van vervoerders en inframanagers meer inspanning moet worden gevraagd om te bereiken dat de Beneluxverbinding op zijn minst niet trager wordt dan in 2012. Zo lang zij deze prestatie niet leveren, zou de Beneluxverbinding via Roosendaal gehandhaafd moeten worden met maximaal de rijtijd van 2012. De bediening van Breda - Antwerpen mag hierdoor niet in gevaar komen of worden uitgesteld.

c. Roosendaal valt in het eindbeeld terug op een stoptreinverbinding, die tien tussenstops maakt voordat Antwerpen Centraal bereikt wordt. Dit vinden wij voor Roosendaal als stad en regionaal OV-knooppunt onder de maat. Tegelijkertijd eindigt, bij wijze van spreken op een steenworp afstand van Roosendaal, de NMBS-intercity uit Brussel in het dorp Essen. Niets ligt méér voor de hand dan deze intercity iets verderop te laten aansluiten op het Nederlandse spoornetwerk in het knooppunt Roosendaal. Deze oplossing moet uiteraard ook van Belgische zijde komen en zou dus deel moeten uitmaken van het gezamenlijk plan van NS en NMBS.

d. De verlegging van de huidige intercity Den Haag - Venlo naar de HSL-Zuid ontneemt Dordrecht zijn intercityverbinding met Noord-Brabant. Daarnaast dwingt de HSL-materieelpositie tot inkorting van deze intercity tot Eindhoven. In beide gevallen is een compensatie nodig, die in het voorstel nog niet is aangegeven.

Wij zijn ervan overtuigd dat de hierboven aangegeven verbeteringen niet tot de onmogelijkheden behoren. Ons positief advies over het voorstel van NS en NMBS heeft wel als voorbehoud dat de vervoerders zich inspannen om deze verbeteringen op afzienbare termijn te bereiken.

Het voorstel van NS en NMBS bevat informatie over treinsoorten, lijnvoering, frequenties en fasering. Dit advies beperkt zich dientengevolge tot deze aspecten. Voor een goede beoordeling zou het ter beschikking stellen van de bijbehorende dienstregelingen welkom zijn geweest, zoals de dienstregeling van 15 december 2013, die we noodgedwongen via andere bronnen hebben moeten raadplegen. Ook heeft NS Hispeed nagelaten de consumentenorganisaties in het Locov tijdig advies te vragen over de binnenlandse dienstregeling van de HSL-Zuid die op 15 december a.s. ingaat. De concessiehouder dient zich te houden aan de wettelijke verplichting om tijdig advies te vragen over de concreet uitgewerkte dienstregeling op het Nederlandse deel van de HSL-Zuid. Wij hopen daar in het vervolg op te mogen vertrouwen.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,

Arriën Kruyt