



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de consumentenorganisaties in het Locov
p/a het Locov-secretariaat
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

LOCOV
Verkeer en Waterstaat

- 1 JULI 2010

LOCOV - 2010/119

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 6171
F 070 - 351 6591
www.verkeerenwaterstaat.nl

Contactpersoon
Jelle Landa
T 070 - 351 6799
jelle.landa@minvenw.nl

Ons kenmerk
VenW/DGMO-2010/2208

Uw kenmerk
Locov 2010-037

Bijlage(n)
2

Datum 28 juni 2010
Onderwerp Advies wijziging vervoerconcessie hoofdrailnet

Geachte dames en heren,

Op 15 januari 2010 heb ik uw advies gevraagd over de voorgenomen wijzigingen van de huidige vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Dank voor het advies dat u op 15 februari heeft uitgebracht. Zoals ik van u gewend ben is het een helder, constructief advies waarmee ik graag mijn voordeel doe. In deze brief meld ik u op welke manier ik uw advies heb verwerkt bij de formele wijziging van de concessie. Ik reageer daarbij per artikel op uw advies.

Artikel 10 (Toegankelijkheid)

U adviseert om eisen te stellen aan de toegankelijkheid van stations bij de introductie van chipkaartlezers en poortjes. Het zou dan met name moeten gaan om eisen aan de functionaliteit van apparaten en de opstelling ervan. Ik ben het met u eens dat de introductie van de OV-chipkaart het openbaar vervoer niet voor aanzienlijke groepen reizigers minder toegankelijk mag maken. In de Regiegroep OV-Chipkaart is mede daarom afgesproken dat NS met de betrokken partijen zoals de CG-Raad en Viziris nadere studie doet naar de mogelijkheden. Ik heb begrepen dat momenteel gezamenlijk oplossingen/aanpassingen worden verkend en dat de resultaten zullen worden vastgelegd.

Artikel 11 (Fietsenstallingen), eerste lid

U vraagt zich af wat de gevolgen zijn van de betreffende wijziging voor fietsenstallingen in niet-HRN-stations. Dat de niet-HRN-stations van de huidige concessie deel uitmaken is een merkwaardige figuur. Het was destijds bij het opstellen niet de bedoeling dat de concessie voor het hoofdrailnet voorschriften bevatte voor stations c.q. fietsenstallingen die niet aan het hoofdrailnet liggen. De hoofdrailnetconcessie is daarvoor immers niet de logische plaats. Dit wordt nu gecorrigeerd. Als het nodig of wenselijk zou zijn iets te regelen voor fietsenstallingen die niet aan het hoofdrailnet liggen, moet dat elders gebeuren.

Artikel 13 (Minimale bediening), eerste lid, sub a

U wijst erop dat de formulering van de wijziging inzake het nachtnet niet helder en voor verschillende interpretaties vatbaar is.



Als ik de tekst nog eens kritisch lees, ben ik dit met u eens. Ik heb de formulering dus aangepast zodat deze eenduidig is. Waar het om gaat is dat het nachtnet een uitzonderingspositie heeft. Het nachtnet hoeft niet te voldoen aan een aantal voorschriften (zoals die met betrekking tot fietsenstallingen en assistentieverlening) die wel gelden voor de andere treindiensten. De keerzijde hiervan is logischerwijs dat het nachtnet niet 'meetelt' voor de minimale bediening van stations.

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Datum
28 juni 2010

Ons kenmerk
VenW/DGMO-2010/2208

Artikel 13 (Minimale bediening), eerste lid, sub a, onderdeel 2

U stelt dat bedieningsfrequenties van eenmaal per uur anno 2010 niet meer passen bij het Nederlandse hoofdrailnet en pleit ervoor dat NS in 2014 ook de 'overige' stations, vermeld in bijlage A, tweemaal per uur moet bedienen. Ik begrijp uw argumentatie al onderstreep ik wel dat in de concessie voor het hoofdrailnet i.t.t. andere vervoerconcessies wordt gevraagd om zonder exploitatiesubsidie te rijden. Uw voorstel past in het gezamenlijke streven van NS en het Kabinet naar groei op het spoor en de ontwikkeling naar 'spoorboekloos rijden' (hogere frequenties) op belangrijke delen van het hoofdrailnet. Maar ik ben er geen voorstander van om in het laatste jaar van de huidige concessie nog een ingrijpende wijziging te plegen. Daarom wil ik dit punt verbinden met de inmiddels controversieel verklaarde nieuwe concessie (vanaf 2015). Ik wil er dus bij de verlening van de nieuwe concessie serieus naar kijken. Ik kan me wel voorstellen dat we om e.e.a. betaalbaar te houden bijvoorbeeld voor het minst onrendabele dagdeel kiezen (bv maandag t/m zaterdag van 8 tot 20 uur).

Artikel 14 (Reisinformatie)

U vraagt om meer nadruk op het derde lid van dit artikel. Ik begrijp uw betoog. Impliciet wijst u op de spanning die kan bestaan tussen het belang van de reizigers en het belang van NS. Het is duidelijk dat de reiziger gebaat is bij integrale reisinformatie over de hele OV-keten. Die integraliteit kan echter per definitie niet door één vervoerder worden gerealiseerd, daar is samenwerking voor nodig. Daarom vind ik het niet redelijk om NS tot meer dan een inspanning te verplichten.

Artikel 15 (Tarieven)

a) U stelt dat de wijziging van dit artikel onbedoelde tariefwijzigingen mogelijk maakt doordat de enkele reis anders wordt gedefinieerd. Het is inderdaad niet de bedoeling van deze wijziging om ruimte te maken voor tariefstijgingen die hoger zijn dan het huidige artikel mogelijk maakt. U spreekt in uw brief van een tariefstijging in de orde van grootte van 23% wanneer mensen tijdens een reis tussentijds uitstappen en later hun reis weer vervolgen en voor via-kaartjes. Ik herken dat probleem. Dit hangt samen met de technische mogelijkheden en onmogelijkheden van het OV-Chipkaartsysteem. Overigens doet zich dit probleem niet voor zolang er nog papieren kaartjes zijn en zolang de stations nog niet met poortjes zijn afgesloten. Ik wijs er verder op dat noch in de huidige concessie noch in andere regelgeving van VenW is opgenomen dat reizigers op een doorgaande reis tussentijds mogen in- en uitstappen om vervolgens hun reis op hetzelfde kaartje (met één instaptarief en het doorgaande degressieve tarief) voort te zetten. Dat is straks met de enkele reis structuur en het reizen op saldo niet meer mogelijk. Om de reiziger tegemoet te komen heeft NS mij wel toegezegd de mogelijkheden te onderzoeken om net als in het stad- en streek-OV gebruikelijk is een periode van 35 minuten te hanteren waarin geen dubbel opstaptarief geldt. Gelet hierop neem ik dit onderdeel van uw advies niet over.



b) U heeft er grote bezwaren tegen dat abonnementen tweede klas vanaf 2011 niet meer als beschermde kaartsoort onder artikel 15 vallen. U adviseert de vraag of abonnementen uit de concessie kunnen worden geschrapt pas in overweging te nemen nadat NS voor het desbetreffende marktsegment een deugdelijk onderbouwd plan (inclusief inzicht in de prijseffecten voor abonneerders) heeft gepresenteerd en dit ook met de consumentenorganisaties in het Locov heeft besproken.

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Datum
28 juni 2010

Ons kenmerk
VenW/DGMO-2010/2208

Ad 1. Met de komst van de OV-chipkaart zullen er naar verwachting diverse nieuwe abonnementsvormen ontstaan. Welke vormen dat precies zullen zijn, wanneer ze zullen ontstaan en wat de prijsstelling ervan moet zijn is nog niet duidelijk. Wel duidelijk is dat het niet de bedoeling is dat de OV-chipkaart het openbaar vervoer voor reizigers en al helemaal niet voor trouwe reizigers duurder zal maken. Daarbij heeft noch NS noch ik belang. Gemiddeld genomen zal de reiziger niet duurder uit zijn. De papieren abonnementen en de daarbij behorende tariefstelling zullen nog enige tijd blijven bestaan. Er is zeker geen sprake van een blind vertrouwen in of carte blanche voor NS: alle tariefwijzigingen, dus ook die van nieuwe abonnementen, gaan via het Locov. Daarmee biedt naar mijn mening ook de nieuwe concessie voldoende garantie dat de prijsstelling van nieuwe abonnementen redelijk is. Ik neem dit onderdeel van uw advies dus niet over.

Ad 2. Ik heb over deze propositie van NS uiteraard voorafgaand aan de artikelwijziging uitgebreid met NS gesproken en inzicht gekregen in bedrijfsvertrouwelijke informatie terzake. Met de OV-Chipkaart valt het gemak van een abonnement ten opzichte van losse reizen weg: immers de OV-Chipkaart biedt voor beide hetzelfde gemak. Dankzij de OV-Chipkaart zal voor een aantal abonneerders duidelijk worden dat zij goedkoper uit zijn met enkele reizen. Van die reizigers verwacht ik niet zozeer klachten maar eerder een overstap naar enkele reizen. Dat geldt met name voor de abonneerders die relatief weinig gebruik maken van hun abonnement. Bij de huidige tariefstructuur ligt het rationele economische omslagpunt om een jaartrajectkaart aan te schaffen bij ongeveer 310 à 320x een enkele reis tegen voltarief per jaar (i.e. wanneer een reiziger minder reist dan is deze reiziger beter af met enkeltjes).

- Een gemiddelde jaartrajectkaarthouder reist ongeveer 380 à 390 enkele reizen per jaar op zijn traject.
- Een groot deel van de jaartrajectkaarthouders maakt nu meer dan 400x een enkele reis op jaarbasis. Deze zogenaamde "heavy users" hebben een voordeel bij een prijs van de jaartrajectkaarten van 400 enkeltjes. Een cap van 400 zorgt voor deze grote groep dus nog steeds voor korting.
- De specifieke waarde van de cap van 400 enkele reizen heb ik ingesteld om de ervoor te zorgen dat een houder van een jaartrajectkaart, op jaarbasis tussen twee vaste stations, nooit meer dan 400 keer het bedrag van een enkele reis tegen voltarief betaalt. Dit wil uiteraard niet zeggen dat NS direct alle abonnementsprijzen naar die 400x een enkele reis brengt.
- Niet alleen deze jaartrajectkaarthouders maar ook reizigers die meer dan 400 enkele reizen per jaar maken (van meer dan 90 tariefeenheden) op eenzelfde traject, betalen niet meer dan 400 maal de prijs van een enkeltje. NS retourneert op verzoek van deze reizigers het teveel betaalde bedrag, of laat ze vanaf een bepaald moment gratis reizen.
- Als NS zou overgaan tot het te duur maken van haar abonnementen wordt het voor meer reizigers opportuun om op bepaalde afstanden uitsluitend met enkele reizen te gaan reizen.



- NS verwacht, conform het hierboven genoemde, nieuwe abonnementachtige proposities aan te gaan bieden die onder de kosten van 400 keer een enkele reis vallen. De waarde van 400 functioneert hiermee, zoals bedoeld, als een prijsplafond totdat de nieuwe abonnementsstructuur bij NS is uitgekristalliseerd.

Ik neem dit onderdeel van uw advies dus niet over.

Ad 3. Ik begrijp de in uw brief uitgesproken teleurstelling over het feit dat het nog onzeker is of het OV-Chipkaartsysteem in staat zal zijn om zelfstandig te berekenen wie recht heeft op restitutie. Uiteraard heb ik bij opstelling van de regeling dit ook met NS besproken. Enerzijds is dit te wijten aan de capaciteit van het OVC-systeem, anderzijds aan privacyredenen.

Overigens verwacht NS dat restitutie in veel gevallen niet aan de orde zal zijn, omdat er een propositie beschikbaar is die voor de reiziger voordeliger is. Ik ga ervan uit dat reizigers in staat zijn zelf te bekijken wat het voordeligste is. Gelet hierop neem ik dit onderdeel van uw advies niet over.

Artikel 19 (OV-chipkaart), vierde lid

U stelt dat een reiziger verschillende producten van verschillende vervoerbedrijven op zijn OV-chipkaart moet kunnen laden en met één chipkaart moet kunnen reizen. U adviseert daarom hier toe te voegen dat reizigers met elke OV-chipkaart van een vervoerder die door Translink Services is gecertificeerd tegen redelijke voorwaarden kunnen reizen met NS.

Ik ben het met u eens dat het niet wenselijk is dat een reiziger verschillende OV-chipkaarten nodig heeft om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Daarom zal ik dit advies overnemen. Voor de uitvoering hiervan moeten de diverse vervoerders en betrokken decentrale overheden samenwerken. Ik neem op dat NS zich moet inspannen om het voor 2012 mogelijk te maken om NS-proposities, zoals bv de VDU-kaart, op chipkaarten van andere vervoerders te kunnen laden.

Bijlage E (Meting punctualiteit)

a) U adviseert om, zo lang er uitsluitend op treinpunctualiteit en niet op reizigerspunctualiteit wordt gestuurd, de norm voor treinpunctualiteit niet te veranderen van drie in vijf minuten.

De vervoerconcessie schrijft zowel voor als na de wijziging voor dat NS in het vervoerplan een indicator voor punctualiteit moet opnemen, met daaraan gekoppeld een grenswaarde. Tot en met het vervoerplan 2010 kiest NS voor de indicator treinpunctualiteit, waarschijnlijk zal in het vervoerplan 2011 de indicator reizigerspunctualiteit opgenomen worden. NS heeft voorgesteld vanaf 2010 de manier waarop de grenswaarde voor treinpunctualiteit wordt weergegeven te veranderen van drie in vijf minuten. Dat wil zeggen dat NS niet meer wordt afgerekend op het percentage treinen dat drie minuten te laat is, maar op het percentage treinen dat vijf minuten te laat is. Dit vergemakkelijkt de internationale vergelijking van de punctualiteitsgegevens; deze worden namelijk bijna overal weergegeven in termen van het percentage treinen dat vijf minuten of meer te laat is. Ik wil hier nadrukkelijk stellen dat het hierbij slechts gaat om een andere weergave, niet om een verlaging van de van NS verlangde prestatie. Tegelijk met de verschuiving van drie naar vijf minuten gaat namelijk het percentage omhoog, waardoor de te leveren prestatie in de praktijk gelijk blijft. Daarom zie ik geen reden voor de zorg die u uit en zal ik uw advies niet overnemen.

b) Voorts adviseert u Schiphol niet te schrappen als meetpuntstation.

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Datum
28 juni 2010

Ons kenmerk
VenW/DGMO-2010/2208



Om de punctualiteit te bewaken is in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet voorgeschreven dat op welke 35 meetpuntstations, die gezamenlijk een representatief beeld geven van de punctualiteit op het gehele hoofdrailnet, de punctualiteit moet worden gemeten. In de afgelopen periode hebben ProRail en NS echter geconstateerd dat de huidige 35 meetstations niet meer het representatieve beeld geven zoals in de concessie verondersteld. Ze hebben twee voorstellen gedaan voor aanpassing van de meetpunten. Ze zijn ervan overtuigd dat na deze aanpassingen het punctualiteitscijfer een beter beeld geeft van de punctualiteit op het hoofdrailnet.

- Eén van de bottlenecks in het reizigersvervoer is Schiphol en de Schipholtunnel. Hier is in 2008 als benuttingsmaatregel Dynamisch VerkeersManagement (DVM) ingevoerd. Dit heeft impact op het meetpunt Schiphol. Zoals u weet worden er bij DVM aanpassingen in de aankomst- en vertrektijden doorgevoerd en wordt de gebruikelijke speling tussen en rondom de aankomst- en vertrektijd losgelaten met als doel een vlotte doorstroom te creëren, in dit geval op station Schiphol: niet langer stationneren dan nodig is. Behalve de treindienst- en verkeersleiding heeft ook de reiziger belang bij een vlotte doorstroming van treinen waarbij het stationnement niet langer dan nodig is, en voldoende voor het uit- en instapproces.

Door het weghalen van de speling en het vervoegen van de aankomst- en vertrektijden geeft het meetpunt Schiphol geen zuiver beeld meer van de mate van op tijd rijden, zoals dat er wel is bij de regulier toegepaste planningscriteria. Daardoor ontstaat een negatieve invloed op de geregistreerde landelijke punctualiteit, die niet het gevolg is van het presteren van de vervoerder. De prestaties blijven hetzelfde, maar de geregistreerde prestaties veranderen doordat de speling in de dienstregeling is verplaatst naar buiten het knooppunt Schiphol.

In de komende jaren gaan er nog meer treinen rijden en wordt de druk op (het meetpunt) Schiphol groter. Hierbij zal DVM als maatregel gehandhaafd blijven, omdat gebleken is dat het succesvol werkt.

Gezien deze ontwikkeling, die louter het gevolg is van een door alle partijen noodzakelijk geachte benuttingmaatregel, stelden ProRail en NS voor om het meetpunt Schiphol uit de officiële registratie te halen en te vervangen door het meetpunt Amsterdam Zuid. Door het bestaande meetpunt Leiden en het nieuwe meetpunt Amsterdam Zuid wordt bewerkstelligd dat er weer een zuivere punctualiteitsregistratie komt aan beide zijden van Schiphol. Tevens stelden ze voor om station Duivendrecht als meetpunt te laten vervallen omdat de waarde van Duivendrecht aanzienlijk is afgenomen nu er rechtstreekse treinen rijden van Utrecht naar Schiphol en diverse andere treinen niet meer in Duivendrecht stoppen. Amsterdam Zuid neemt hierbij dus de rol van Duivendrecht voor een belangrijk deel over.

- De Flevolijn wordt als corridor steeds belangrijker en drukker. Op deze lijn bevindt zich momenteel geen meetpunt. Daarom stelden ProRail en NS voor om Almere Centrum toe te voegen als meetpunt.

De voorgestelde aanpassingen beogen een beter (representatiever) beeld te geven van de werkelijke punctualiteit. Ze leiden er wel toe dat de meting van de landelijke punctualiteit marginaal verandert, waardoor ook de waarde van de punctualiteit marginaal zou kunnen veranderen. Dit is iets om in de toekomst rekening mee te houden bij het bekijken van de punctualiteitsreeks.

ProRail en NS stelden voor om de aanpassing van de meetpunten ingaande het dienstregelingjaar 2010 in te voeren. Een nieuwe dienstregeling is voor ProRail en NS een belangrijk monitorings- en analysemoment.

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Datum
28 juni 2010

Ons kenmerk
VenW/DGMO-2010/2208



Ik heb het voorstel van ProRail en NS overgenomen en daarom bijlage E van de vervoerconcessie gewijzigd. Ik vind de onderbouwing van het voorstel van ProRail en NS nog steeds steekhoudend en zal uw advies om Schiphol niet te schrappen als meetpuntstation daarom niet overnemen.

Tot slot

Een aantal van u adviseert een genuanceerd instemmingsrecht van decentrale overheden op 'hun' deel van de hoofdrailnet-dienstregeling te creëren, met daaraan gekoppeld een vorm van bindende arbitrage.

Om de rol en invloed van de decentrale overheden op het vervoer- en beheerplan te vergroten voorziet het Kabinetsstandpunt over de evaluatie van de spoorwetgeving in adviestafels waar de decentrale overheden met de minister kunnen bespreken in hoeverre hun adviezen en wensen door NS en ProRail zijn overgenomen.

De wens van een aantal consumentenorganisaties dat er bindende arbitrage komt, is mij bekend. In het verleden is hierover al enkele keren gediscussieerd tussen u en VenW en tussen de minister en de Tweede Kamer. Tot nu toe heeft dit nog niet tot de door u gewenste aanpassing geleid. De discussie loopt nu opnieuw, onder andere naar aanleiding van de motie Van Gent. Hoe deze discussie ook afloopt, ik acht het niet opportuun om hiervoor iets te verwerken in de voorliggende (inhoudelijk beperkte) concessiewijziging. Het overnemen van uw advies zou waarschijnlijk een wetwijziging vergen en zou eventueel verwerkt kunnen worden in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet die in 2015 ingaat.

Het conceptwijzigingsbesluit is naar aanleiding van uw advies en dat van ProRail aangepast. Bijgaand vindt u een afschrift van het definitieve wijzigingsbesluit. Tevens heb ik een gewijzigde versie van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet bijgevoegd.

Met vriendelijke groet,

DE WND. DIRECTEUR SPOORVERVOER,

mevr. mr. B.C.M. Gijsbers

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Datum
28 juni 2010

Ons kenmerk
VenW/DGMO-2010/2208