

**Aan: De vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat**

Betreft: Nieuwe vervoerconcessie Hoofdrailnet i.v.m. commissiedebat 9 december 2021

Amersfoort, 2 december 2021

Geachte woordvoerders,

Donderdag 9 december 2021 spreekt u over het beleidsvoornemen voor de gunning van de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet voor de periode na 2024. De komende tijd zal de staatssecretaris dit verwerken in een Programma van Eisen. Voor reizigers is het daarmee een spannende tijd. De komende maanden worden de eisen ten aanzien van onder andere de dienstregeling, tarieven en serviceverlening van en aan de reiziger tot ver in het volgende decennium vastgesteld.

Reizigersvereniging Rover heeft samen met de andere consumentenorganisaties in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) conform de Wet Personenvervoer 2000 over het concept beleidsvoornemen mogen adviseren. Een opsomming van de punten uit dit advies vindt u in de publieke weergave van de consultatiereacties in de bijlage bij het beleidsvoornemen<sup>1</sup>. Een integrale versie van ons advies en de reactie daarop van het ministerie is terug te vinden op de Locov-website.<sup>2</sup>

Rover onderschrijft de doelen van de nieuwe concessie zoals opgenomen in het beleidsvoornemen: een goed vervoerproduct voor de reiziger, een drempelloze deur-tot-deur reis en het optimaal benutten van investeringen in het spoorwegsysteem. In de reactie op het Locov-advies vinden wij echter onvoldoende het belang van de reiziger terug. Daarom vragen wij u aan de staatssecretaris te vragen hier extra aandacht aan te besteden in de uitwerking van het Programma van Eisen.

Hieronder benoemt Rover de belangrijkste punten waar in onze ogen aanscherping nodig is en waarom. Wij vragen u bij de staatssecretaris aan te dringen om deze punten mee te nemen in de uitwerking van het Programma van Eisen zodat de trein voor nog meer reizigers een aantrekkelijke vanzelfsprekende keuze zal worden.

#### **1. Meer focus op groei van het OV en versneld investeren**

De afspraken in het Klimaatakkoord maken groei van het OV-gebruik noodzakelijk: een verschuiving naar duurzame mobiliteit. Afsproken is dat het aantal zakelijke autokilometers al in 2030 met 8 miljard per jaar moet zijn verlaagd. Dit kan alleen als het openbaar vervoer hierin een belangrijk aandeel neemt. Dit betekent tientallen procenten groei op het spoor aangezien circa 80% van de reizigerskilometers in het OV met de trein is.

*Rover.  
Van reizigers,  
voor reizigers.*

<sup>1</sup> [Kamerstuk 29984-930, Brief regering d.d. 29 juni 2021, Beleidsvoornemen nieuwe vervoerconcessie voor de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat](#)

<sup>2</sup> [https://www.locov.nl/nationaal+spoor/concessie/downloads\\_getfilem.aspx?id=1329845](https://www.locov.nl/nationaal+spoor/concessie/downloads_getfilem.aspx?id=1329845)

Ook de grote woningbouwopgave noopt tot focus op groei van het OV. In de Randstad zijn honderdduizenden extra woningen voorzien. De hoofdrailnetconcessie moet hier maximaal op voorbereid zijn. Al deze nieuwe inwoners zullen zich immers moeten kunnen verplaatsen, zonder dat steden vast lopen en de leefbaarheid achteruit gaat.

Faciliteren van deze extra maatschappelijke groei van het spoorvervoer zou volgens Rover dan ook de hoofddoelstelling moeten zijn van de nieuwe concessie. Dit gaat een stap verder dan alleen het accommoderen van de autonome groei zoals benoemd in het beleidsvoornemen. De noodzakelijke extra groei als gevolg van de woningbouwopgave en het Klimaatakkoord komt namelijk bovenop de autonome groei. Het is een gemiste kans om alleen autonome groei te faciliteren. Het OV-systeem, waaronder de Hoofdrailnetconcessie, zullen immers te maken krijgen met de genoemde extra groei. Daarom moet hiervoor aandacht zijn in de nieuwe concessie.

Extra groei vraagt niet alleen het rijden van meer Intercity's op de hoofdcorridors (stedelijk netwerk Nederland), maar ook veel sterker inzetten op groei van het spoorvervoer over korte afstanden met de Sprinters. Juist op afstanden tot 40 kilometer zit de grootste groeipotentie. Daarom is ook extra aandacht nodig voor het beter aansluiten van treinen op elkaar en op andere vervoersnetwerken. Het faciliteren van de groei bovenop de autonome groei vraagt ook een prikkel voor NS om het aanbod in de daluren en aan de randen van de dag te verbeteren. Hier liggen kansen want de huidige frequenties zijn op sommige delen van het hoofdrailnet opvallend lager dan op regionale spoorlijnen. Het geeft NS bovendien voldoende (bedrijfs)zekerheid om investeringen in materieel te doen en voorzieningen te treffen om de groei op te vangen. Daardoor ontstaat er een beter en betrouwbaarder product voor de reiziger.

***Wij vragen u groei van het aandeel van het spoor in de totale mobiliteit (modal shift) als hoofddoel in het programma van eisen van de nieuwe concessie te verankeren. Dat vraagt versneld introduceren van nieuwe rechtstreekse verbindingen, frequentieverhogingen en reistijdverkorting door NS. Dit vraagt ook hogere Sprinter frequenties. Daardoor kan naast de autonome groei de komende jaren ook de maatschappelijke groei worden opgevangen.***

## **2. Meer regie op tarieven: afstemming op bus- en tramvervoer**

Door kunstmatige concessiegrenzen bestaan er ook grenzen in tarieven en abonnementen. Deze grenzen sluiten vaak niet aan bij de mobiliteitsvraag van de reiziger. Dit leidt er toe dat het OV voor sommige reizigers op dit moment onnodig duur is. Zo bestaan er vrijwel geen abonnementen die geldig zijn bij NS en het bus, tram en metrovervoer in een regio. Een positieve uitzondering is de regio Utrecht waar reizigers met één abonnement onbeperkt kunt reizen met al het openbaar vervoer, inclusief de treinen van NS. In andere regio's waar NS rijdt betalen reizigers bijna het dubbele omdat ze twee abonnementen nodig hebben.

Ook geldt nog steeds een dubbel opstaptarief voor reizigers die onderweg overstappen van de bus, tram of metro op de trein. Het zou bij een deur-tot-deur-reis niet uit moeten maken hoe vaak je onderweg overstapt en op welk vervoersmiddel dat is. Op regionaal niveau is dit al geregeld: het opstaptarief hoeft op dit moment niet dubbel te worden betaald als wordt overgestapt van bus op bus of van NS-trein op een regionale trein. In vrijwel alle regionale concessies is daarnaast het dubbel opstaptarief afgeschaft voor overstappen tussen bus en regionale trein.

Om de tarieven beter te laten aansluiten bij de mobiliteitsvraag van de reiziger is regie nodig. In de nieuwe concessie kunnen concrete afspraken worden gemaakt. Volgens de Wet Personenvervoer 2000 (artikel 32 lid 2) is de concessieverlener verplicht voorschriften vast te stellen ten aanzien van de tarieven. In alle andere concessies in Nederland regelen deze voorschriften onder meer dat de concessieverlener de tarieven bepaalt. In de huidige hoofd railnetconcessie zijn de voorschriften echter beperkt en is de tariefbevoegdheid de facto grotendeels overgedragen aan de concessiehouder. In het beleidsvoornemen stelt de vorige staatsecretaris de tariefbevoegdheid in de kern in de nieuwe concessie niet anders te willen organiseren. Om te zorgen dat het openbaar vervoer zich meer als één systeem gaat presenteren voor de volledige reis van deur tot deur, is wel een steviger rol nodig van het Rijk om te komen tot de noodzakelijke regie op de tarieven. De concessie moet op dit punt anders worden georganiseerd om te zorgen dat deze een grotere maatschappelijke meerwaarde krijgt. Meer informatie over de noodzaak van meer tariefintegratie, inclusief enkele rekenvoorbeelden ter onderbouwing van dit pleidooi vindt u in onze notitie [Naar meer tariefsamenhang](#).

***Wij vragen u zich uit te spreken voor een steviger rol van het Rijk bij het bepalen van de tarieven door meer gebruikt te maken van de wettelijke mogelijkheden. Dit maakt deur-tot-deurreizen immers een stuk beter. De deur-tot-deurreis vraagt niet alleen om aansluitingen in dienstregeling, maar ook in tarieven. In regionale concessie is dit heel gewoon. Dit kan concreet worden bereikt door: (1) afschaffen dubbel opstaptarief, (2) gelijkschakeling van het minimumtarief van NS met het minimumtarief van alle overige OV-vervoerders, (3) aanbod van regionale abonnementen voor al het OV in samenwerking met de andere vervoerders en (4) afschaffen van de verplichte routekeuze op het spoor bij reizen met meerdere vervoerders.***

### **3. Enkelvoudig in- en uitchecken afdwingen**

Reizigers moeten niet geconfronteerd worden met een keuze uit poortjes van verschillende vervoerders bij het in- en uitchecken en de verplichting om te checken bij een overstap tussen verschillende vervoerders. Dit onderdeel van het OV-betaalsysteem is klantvriendelijk en foutgevoelig. Het betaalsysteem zou intuïtief moeten zijn. Gelderland, Overijssel en Drenthe hebben daarom via de concessies vervoerders verplicht enkelvoudig in- en uitchecken te regelen. Ook Breng, Arriva en Abellio hanteren op het traject Arnhem-Doetinchem-Winterswijk in opdracht van de provincie één incheckpoortje en -zuil voor drie vervoerders. De vervoerders verrekenen onderling de opbrengsten als wordt overgestapt. De reiziger hoeft hier niets voor te doen.

Bij een overstap van NS op Arriva, Connexxion, Breng, Qbuzz of Keolis wordt de reiziger nog wel lastig gevallen met het ingewikkelde omchecken. De Tweede Kamer heeft herhaaldelijk aangegeven hiervan af te willen (o.a. Motie Van Helvert, De Boer Kamerstuk 23 645 nr 632; Motie Von Martels, kamerstuk 23 645 nr 700). De nieuwe concessie is hét moment om een einde te maken aan dit systeem. De nieuwe mogelijkheid om via GPS-locatiebepaling te kunnen reizen zonder omchecken is voor de meeste reizigers geen volwaardig alternatief. Het zou niet uit moeten maken of je reist met je OV-chipkaart, bankpas of mobiel.

***Wij vragen u in het Programma van Eisen expliciet op te nemen dat enkelvoudig in- en uitchecken vanaf de start van de concessie de norm wordt voor alle OV-betaalmethoden. Verder vragen wij u de staatssecretaris te verzoeken in het NOVB afspraken te maken om deze eis in navolging van Oost-Nederland ook in de andere regionale (spoor)concessies op te nemen. Uiteraard begrijpen wij dat de staatssecretaris daarbij afhankelijk is van de andere tariefbevoegde overheden. Door in de nieuwe concessie in ieder geval eisen op te nemen wordt de vicieuze cirkel wel doorbroken.***

#### **4. Maak de trein niet duurder in de spits**

De staatssecretaris overweegt NS meer ruimte te bieden voor het differentiëren met tarieven om te sturen op het spreiden van reizigers (blz. 11 beleidsvoornemen). NS stuurt al in hoge mate op het spreiden van reizigers door het bieden van korting in de daluren. Wij juichen het toe als reizigers via kortingen verder verleid worden buiten de spits te reizen. Het is echter ongewenst de tarieven in de spits te verhogen. Dit zou de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto schaden.

***Wij vragen u expliciet vast te leggen dat prijsdifferentiatie alleen toegestaan is door het bieden van kortingen en dat dit niet mag leiden tot prijsverhoging in de spits.***

#### **Vervolg**

Uiteraard heeft Rover nog veel meer wensen en ideeën voor het Programma van Eisen. Wij zijn daarom blij dat wij als belanghebbende actief worden betrokken tijdens het opstellen van dit Programma van Eisen.

Zodra de staatssecretaris in de loop van 2022 dit Programma van Eisen publiceert gaan wij graag met u hierover in gesprek. Mocht u in voorbereiding hierop met ons willen spreken dan kom ik graag bij u langs.

Met vriendelijke groet,

Freek Bos  
Directeur