

Wensen aanscherping PvE vervoerconcessie hoofdrailnet

Input commissiedebat d.d. 1 november 2022, commissie Infrastructuur & Waterstaat

Een Programma van Eisen (PvE) voor het openbaar vervoer moet alle eisen bevatten waar een vervoerder tenminste aan moet voldoen. In geval van een aanbesteding gaan vervoerders vervolgens op zoek naar mogelijkheden om meer te doen dan het minimaal vereiste uit het PvE. Bij een inbesteding is het aan de concessieverlener om te borgen dat goede afspraken worden gemaakt, afspraken waarbij meer wordt bereikt dan wat in het PvE staat.

De eisen in het nu voorgestelde PvE zijn met name als het gaat om samenwerking met belanghebbenden en verstrekking van data aan het ministerie een verbetering van de huidige concessie. De eisen die rechtstreeks reizigersbelangen raken zoals eisen over tarieven en dienstregeling zijn echter in sterke mate een kopie van de huidige concessie en bieden te weinig verbeteringen. De voorgestelde eisen liggen nog ver van het gewenste niveau. Eisen over deze onderwerpen in decentrale concessies liggen hoger. De voorgestelde eisen kunnen in de onderhandelfase bovendien nog afgezwakt worden.

Reizigersvereniging Rover roept u daarom op:

- De staatssecretaris te vragen de eisen aan te vullen en aan te scherpen in het definitieve PvE. In dit position paper benoemen wij de belangrijkste punten vanuit het belang van de reiziger.
- Te bewaken dat eisen in het PvE niet onderhandelbaar worden. Het PvE moet de ondergrens zijn. Het is aan NS om als beoogd vervoerder op zoek te gaan naar mogelijkheden om meer te bieden en aan lenW om in het onderhandelingsproces te borgen dat er een zo goed mogelijke concessie voor de reiziger komt.

1. Betaalbaarheid: Regie op tarieven

Reizigers ervaren het huidige tariefsysteem op meerdere onderdelen als onaantrekkelijk. Zij vinden aanpassing van het tariefsysteem het belangrijkste thema voor de nieuwe concessie. NS kan op dit moment en ook in het nieuwe PvE in hoge mate zelf de tarieven bepalen (artikel 23). Slechts een beperkt aantal kaartsoorten is beschermd. Deze beschermde kaartsoorten moet NS aanbieden en de jaarlijkse prijsstijging van deze kaartsoorten is gemaximeerd. Andere kaartsoorten mogen onbeperkt stijgen in prijs en mag NS ook afschaffen. Het ministerie heeft geen mogelijkheid om NS te dwingen nieuwe kaartsoorten te introduceren.

Er is meer regie nodig van lenW als concessieverlener om ook op het gebied van tarieven te komen tot één openbaar vervoer systeem voor de reiziger. Dat is ook logisch. De wettelijke tariefbevoegdheid ligt namelijk bij lenW. Het de facto overdragen van die bevoegdheid aan NS zorgt er voor dat regie verdwijnt. Door de tariefbevoegdheid bij lenW te houden kan gericht gestuurd worden op maatschappelijke doelen zoals het beter benutten van de capaciteit in de daluren en het aantrekkelijker maken van de overstap op overig openbaar vervoer. Uiteraard doet de vervoerder jaarlijks voorstellen voor wijzigingen van tarieven en abonnementen, maar wij pleiten er voor dat lenW deze tarieven en abonnementen jaarlijks vaststelt.

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

Volgens de staatssecretaris heeft het ministerie onvoldoende kennis van de markt om de tariefbevoegdheid te kunnen uitoefenen (vraag 38, 114, 164, 175). Dit argument overtuigt niet aangezien alle decentrale concessieverleners wel in staat zijn én er voor gekozen hebben om zelf de tariefbevoegdheid te houden. Het delegeren van de tariefbevoegdheid in de huidige NS-concessie is daarop een uitzondering die niet in het belang van de reiziger is. Een groot aantal wensen van reizigers op het gebied van tarieven is de afgelopen jaren niet gerealiseerd omdat NS hiervoor geen initiatieven nam. NS was hiertoe ook niet verplicht. In de nieuwe concessie kunt u van NS eisen deze verbeteringen te realiseren.

De staatssecretaris heeft toegezegd te onderzoeken of ook de prijsstijging van niet-beschermde tickets kan worden gemaximeerd (vraag 149). Meer sturing zou wel minder ruimte voor de bedrijfsvoering van de vervoerder betekenen. Als IenW echter jaarlijks de tarieven vaststelt kan zij ook gemotiveerd afwijken. Bovendien is de tariefbescherming een gemiddelde over alle kaartsoorten. Er is dus ruimte om te differentiëren in de jaarlijkse tariefstijging.

Wij vragen u de wettelijke tariefbevoegdheid volledig bij het ministerie te laten liggen en de hoofdrailnet geen uitzondering in het Nederlandse openbaar vervoer te laten zijn. Hierdoor kan het openbaar vervoer meer eenheid worden en de reiziger beter bedienen. Concreet vragen wij u in artikel 23 de tariefbescherming te laten gelden voor alle kaartsoorten, IenW jaarlijks alle tarieven te laten vaststellen, afspraken te maken over betere tariefintegratie met bus/tram/metro, geen spitstoeslag toe te staan en de hsl-toeslag en grenstoeslag af te schaffen (zie bijlage 1).

2. Vervoersaanbod: hogere eisen volume en bedieningstijden

Het volume wordt grotendeels pas ingevuld in het nadere overleg tussen de staatssecretaris en NS. De lat voor deze onderhandelingen ligt op meerdere punten te laag en de invloed van NS bij het bepalen van het volume is te groot. Wij missen een analyse van het ministerie waar per traject wordt gekeken of daar van NS de komende jaren meer kan worden gevraagd op basis van de ontwikkeling in de vervoervraag, de huidige kwaliteit van het aanbod en de groeimogelijkheden die de infrastructuur biedt. Er is wel een referentielijnvoering waar naar toe moet worden gewerkt. Deze biedt op enkele trajecten extra treinen maar is voor veel andere trajecten niet ambitieus genoeg. Op deze trajecten is sprake van een "standstill" ondanks de afgelopen jaren gegroeide vervoersvraag, de hoge groeiverwachtingen en de beschikbaarheid van ruimte op de infrastructuur.

Wij vragen u in het PVE strengere eisen op te nemen ten aanzien van het volume en bedieningstijden. In bijlage 2 doen wij hiervoor de volgende concrete voorstellen: 2x per uur als absoluut minimum in plaats van 1x per uur op alle dagen, 4x per uur als uitgangspunt op meeste trajecten, vroegste treinen vroeger en laatste treinen later en uitbreiding van het nachtnet in het weekend.

3. Betaalgemak: Enkelvoudig in- en uitchecken

Sinds de start van de OV-chipkaart vragen reizigers én de Tweede Kamer om invoeren van enkelvoudig in- en uitchecken voor reizigers die overstappen van NS op een regionale spoorvervoerder. Artikel 36 lijkt dit nu te regelen maar voorwaarde is wel dat hierover overeenstemming moet worden bereikt in het NOVB (zie ook vraag 37, 38 en 167). Deze verwijzing naar het NOVB wordt echter al jaren gedaan zonder dat initiatief wordt genomen in het NOVB om het ook daadwerkelijk te regelen.

Het is daarom een reëel risico dat dit een loze bepaling wordt. Er komt in dat geval waarschijnlijk alleen enkelvoudig in- en uitchecken voor reizigers die inchecken met hun mobiel (via GPS-locatiebepaling). Reizigers willen enkelvoudig in- en uitchecken echter voor alle betaalmethoden, dus ook voor reizen met bankpas en OV-chipkaart.

Gelderland en Overijssel hebben enkelvoudig in- en uitchecken voor hun concessies inmiddels afgedwongen: er is ondanks meerdere vervoerders maar één incheckpoort of paal en hier kunnen reizigers terecht met alle betaalmethoden. De nieuwe HRN-concessie en de komst van de nieuwe betaalmethoden komend jaar is hét moment om dit voor heel Nederland te regelen.

Wij vragen u de staatssecretaris te verzoeken voor de start van de nieuwe concessie sluitende afspraken te maken in het NOVB over invoering van enkelvoudig in- en uitchecken voor alle betaalmethoden en te borgen dat NS hieraan meewerkt.

4. Prestaties ook sturen per traject

NS wordt afgerekend op onder andere klantoordelen, zitplaatskans en reizigerspunctualiteit. Dit systeem werkt goed en de concessie bevat een aantal potentieel goede verbeteringen van de KPI's. Dit vraagt echter nog uitwerking en de exacte bodemwaarden zijn nog niet bekend. U kunt vragen de consumentenorganisaties hier actief bij te betrekken en de indicatoren en waarden onafhankelijk te laten toetsen.

Een zwak punt in het PvE is dat alleen wordt gekeken naar de gemiddelde prestatie voor het hele netwerk gewogen naar het aantal reizigers. Hierdoor is het mogelijk dat NS op sommige trajecten slecht presteert zonder dat er een prikkel is voor NS om dit te verbeteren. Volgens de staatssecretaris worden de prestaties per traject wel zichtbaar via het Data Management Systeem (DMS). Dit is echter alleen een monitoringstool en geen sturingsinstrument. In decentrale concessies wordt veel meer gestuurd op de prestaties per lijn, dat is ook in de landelijke concessie nodig.

Wij vragen u in aanvulling op de landelijke bodemwaarden in de prestatie indicatoren een absolute ondergrens op te nemen voor de prestaties per traject / treinserie ten aanzien van klantoordelen, zitplaatskans en reizigerspunctualiteit.

5. Internationale concessietreinen: Eisen opnemen in PvE vergelijkbaar met binnenland

In het PvE ontbreken eisen voor internationale concessietreinen op het gebied van ***kwaliteit (KPI's, comfort, toegankelijkheid), service, geld terug bij vertraging en reisinformatie*** (vraag 159, 177, 184). De staatssecretaris verwijst naar nader overleg met NS in de onderhandelfase en naar de Europese reizigersrechtenverordening (Nr. 1371/2007). De eisen in de EU-verordening zijn voor bijvoorbeeld geld terug bij vertraging echter veel minder scherp dan de huidige eisen voor de binnenlandse treinen in de concessie. Het is bovendien onwenselijk dat dergelijke eisen voor internationale treinen totaal afhankelijk zijn van overleg met NS. Het PvE moet duidelijke kaders stellen voordat de onderhandelfase start. De staatssecretaris geeft aan dat mogelijk uitzonderingen denkbaar zijn vanwege de andere jurisdictie over de grens. Dan nog moet wel het uitgangspunt zijn dat de eisen voor internationale treinen die onderdeel zijn van de concessie in principe gelijk zullen zijn aan de eisen voor binnenlandse treinen. Juist het stellen van dergelijke eisen maakt deze treinen onderscheidend van internationale treinen onder open toegang die alleen aan de EU-eisen hoeven te voldoen.

Voor **tarieven** stelt de staatssecretaris expliciet dat de binnenlandse beschermde reisrechten niet gelden voor de internationale verbindingen voor reizigers die de grens passeren (vraag 43). Dit vinden wij een fundamenteel verkeerde keuze. Bij concessievoer passen geen hogere tarieven en afwijkende voorwaarden zoals NS deze nu wel toepast. Reizen van Rotterdam naar Brussel moet net zo betaalbaar en makkelijk zijn als reizen van Rotterdam naar Zwolle. In bijlage 1 doen wij daarvoor voorstellen zoals het afschaffen van de grenstoeslag.

In de brief over de Marktordening voor internationale treinen (Kamerstuk 29984-1002 4 oktober 2022) wordt geen helderheid geboden over de **volume eisen** voor de grensoverschrijdende concessietreinen. De komende maanden gaat de staatssecretaris onderhandelen met de Belgische collega's en NMBS. Daarom zijn nu duidelijke eisen in het PvE nodig van de Nederlandse inzet.

Wij vragen u in het PvE op te nemen dat alle eisen voor binnenlands vervoer waaronder die voor tarieven en geld terug bij vertraging onverkort ook gelden voor grensoverschrijdende reizen met de internationale concessietreinen en scherpe eisen t.a.v. frequenties en bedieningstijden op te nemen.

Bijlage 1: Aanscherping eisen tarieven

a. **Betere tariefintegratie met bus/tram/metro en regionale trein**

Het hoofdrailnet kent een eigen tariefsysteem, dat niet aansluit op het tariefsysteem in de rest van het openbaar vervoer. Het OV moet zich veel meer presenteren als één netwerk. Door de tariefsystemen beter op elkaar te laten aansluiten wordt het OV aantrekkelijker en wordt de prijs van het OV voor veel reizigers eerlijker. Dit is mogelijk mét behoud van de tariefvrijheid voor decentrale concessies. Het is dus niet nodig om overal in Nederland hetzelfde kilometertarief te hanteren.

1. Het minimumtarief van NS ligt voor reizen onder de 10 km hoger dan in de rest van het OV (2,50 euro versus 1 euro). Een treinreis van 3 kilometer kost net zo veel als een treinreis van 10 kilometer. Korte treinritten zijn dus duur terwijl parallelle buslijnen vaak zijn opgeheven. Reizigers hebben in dat geval geen alternatief. Het hoge minimumtarief van NS werkt door in abonnementskosten. Op jaarbasis is een Traject Vrij abonnement voor bijvoorbeeld de trajecten Overveen-Haarlem, De Vink-Leiden Centraal of Eindhoven Strijp-S-Eindhoven Centraal (allemaal circa 2,5 kilometer) hierdoor een paar honderd euro te duur. De staatssecretaris geeft aan dat tariefintegratie niet eenzijdig kan worden opgelegd omdat sectorbrede afspraken in het NOVB nodig zijn (vraag 196). Voor het minimumtarief is dit echter niet het geval. De andere vervoerders hebben één gezamenlijk minimumtarief afgesproken in het landelijke tarievenkader, NS hoeft zich hier alleen maar bij aan te sluiten.
2. Reizigers die overstappen van bus, tram, metro op de NS-trein betalen een dubbel opstaptarief. In decentrale concessies is dit probleem opgelost ook als het meerdere vervoerders en/of opdrachtgevers betreft. Bij de overstap van NS op bus/tram/metro en vice versa is deze boete op overstappen er nog wel. Door het hoge minimumtarief van NS kan deze boete bij korte reizen leiden tot een verdubbeling van het tarief. Afschaffing van het dubbel opstaptarief is sectorbreed geadviseerd, maar staat toch niet in het PvE omdat dit volgens de staatssecretaris niet eenzijdig kan worden geregeld (vraag 197). De regio's willen dit echter, de staatssecretaris hoeft dit alleen nog maar af te spreken in het NOVB, nieuw onderzoek is voor dit onderdeel niet nodig.
3. Ook abonnementskosten zijn voor overstappers relatief hoog. Alleen in de regio Utrecht bestaat er een aantrekkelijk geïntegreerd abonnement voor bus, tram én trein. Dergelijke abonnementen zouden er ook in andere regio's moeten zijn. Dit vraagt landelijke afspraken (vraag 39, 40, 205 en 206). Die moeten dan wel gemaakt worden.

Wij vragen u NS te verplichten het minimumtarief uit het landelijke tarievenkader te hanteren en de staatssecretaris op te roepen in het NOVB voor de start van de concessie afspraken te maken over het afschaffen van het dubbel opstaptarief.

Wij vragen u de staatssecretaris op te roepen in het NOVB initiatief te nemen om te komen tot afspraken over de introductie van regionale OV-brede abonnementen en hiervoor een inspanningsverplichting voor NS op te nemen in het PvE.

b. Géén spitstoeslag

In het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie zit een mogelijkheid voor een spitstoeslag. Een spitstoeslag verslechtert de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto (vraag 192). Het maakt het tariefsysteem ook ingewikkeld. NS geeft al korting aan abonneementhouders in de daluren. Dit systeem werkt goed. Focus op afspraken met werkgevers en onderwijs over spitsmijden. Vraag hiervoor inspanningen van NS en neem als Rijk ook initiatief om tot deze afspraken te komen.

Wij vragen u de mogelijkheid van een spitstoeslag (artikel 23 lid 10 en artikel 7 eerste lid onderdeel c) te schrappen uit het PvE.

c. Afschaffen HSL-toeslag

In het PvE is opgenomen dat NS op de HSL tussen Rotterdam Centraal en Schiphol Airport een toeslag mag vragen tot 30% bovenop de ritprijs (artikel 23 lid 9). Deze toeslag is gebruiksonvriendelijk, foutgevoelig voor reizigers en remt het OV-gebruik. De snelle reistijd op dit traject ten opzichte van de klassieke verbinding via Leiden komt bovendien vooral door de kortere route en slechts zeer beperkt door de hogere snelheid (vraag 198 en 199). Dit rechtvaardigt geen toeslag. NS kan door de kortere route juist per uur op elke stoel meer reizigers vervoeren. De staatssecretaris stelt dat reizigers ook via Leiden kunnen reizen. Op die route is echter geen zitplaatscapaciteit voor extra reizigers. Ook is de toeslag niet meer passend nu de IC direct geheel in de binnenlandse dienstregeling wordt geïntegreerd en niet met 250 maar met 200 km/uur wordt gereden. De HSL-toeslag is bovendien ten zuiden van Rotterdam al afgeschaft. Er zijn geen argumenten waarom reizigers ten noorden van Rotterdam wel een toeslag zouden moeten betalen terwijl de trein daar niet harder rijdt dan ten zuiden van Rotterdam. Het kabinet heeft besloten tolheffing op de weg af te schaffen. Schaf ook de spoortol af.

Wij vragen u de HSL-toeslag af te schaffen door artikel 23 lid 9 te vervangen door een bepaling die aangeeft dat uiterlijk 1 januari 2024 de HSL-toeslag wordt afgeschaft.

d. Internationaal: afschaffen grenstoeslag en Early Bird en instellen maximumtarief

Reizen over de grens zou net zo makkelijk en aantrekkelijk moeten zijn als reizen binnen Nederland. Nu een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen concessietreinen en open toegang is het logisch om voor internationale treinen binnen de concessie dezelfde eisen te stellen als voor binnenlandse treinen.

Reizen naar het buitenland is door verschillende (verborgen) toeslagen nu nog onnodig duur. De grenstoeslag kan afhankelijk van de reisafstand en de gekozen grensovergang oplopen tot 13,60 euro per enkele reis bovenop het tarief dat is gebaseerd op reisafstand. Zo kost een ritje van Roosendaal naar Essen in België van nog geen 8 kilometer 5,10 euro. Een vergelijkbare treinrit binnen Nederland kost 2,50 euro. Ook op langere reisafstanden leidt de grenstoeslag tot hoge tarieven. Bij vroegtijdige aanschaf van het ticket wordt vaak wel korting geboden zodat de grenstoeslag wordt gecompenseerd. Bij de IC Brussel moet dat minimaal 7 dagen van te voren (Early-Bird). Voor reizigers die last minute willen reizen is deze korting er niet en werkt de grenstoeslag als een last minute toeslag. In het weekend is de Early Bird korting slechts beperkt en betalen reizigers feitelijk een tarief vergelijkbaar met vol-tarief voor binnenlandse reizigers zonder mogelijkheid voor dalurenkorting. Early Bird werkt in de praktijk dus als weekendtoeslag.

Uit onderstaande vergelijking blijkt dat van Rotterdam naar Brussel vol tarief tot 50% duurder is dan reizen van Rotterdam naar Zwolle, terwijl de afstand vergelijkbaar is. Op afstanden boven de 150 kilometer is dit verschil nog groter (zie Groningen-Brussel). Dit komt omdat binnen Nederland een maximum tarief geldt terwijl bij grensoverschrijdende reizen elke extra kilometer aantikt.

Traject	Afstand	Tijd	Prijs*
Rotterdam – Zwolle	125 km	1:33	Vol €23,60 / Korting €14,16
Rotterdam – Brussel Zuid	125 km	2:06	Vol €36,00 / Korting €30,10 / EB weekend €24,00 / EB werkdag €18,00
Groningen – Vlissingen	300 km	4:29	Vol €27,90 / Korting €16,74
Groningen – Brussel Zuid	300 km	4:51	Vol €51,80 / Korting €46,84 / EB weekend €33,00 / EB werkdag €25,00

*Figuur 1: Prijsvergelijking reizen met IC Brussel en reizen met Intercity's binnen Nederland. * Vol = prijzen voltarief. EB = prijzen Early Bird. Korting is tarief berekend met 40% dalkorting op het Nederlandse deel van het traject.*

Wij vragen u NS te verplichten voor internationale concessietreinen hetzelfde tariefsysteem te hanteren als voor binnenlandse treinen en dus (1) een einde te maken aan de grenstoeslag, (2) te stoppen met de dure Early Birds tickets in het weekend en (3) het binnenlandse maximumtarief en de dalurenkorting ook te laten gelden voor deze treinen op het buitenlandse traject.

Bijlage 2: Aanscherping eisen vervoersaanbod (volume en bedieningstijden)

De volume-eisen in bijlage 7 en 8 van het PvE zouden op de volgende punten moeten worden aangescherpt. Ook moet de referentielijnvoering hierop worden aangepast.

a. Hogere minimum- en maximumfrequentie

In de huidige concessie en het nieuwe PvE is de minimumfrequentie 2 treinen per uur en in avonduren en weekend slechts 1 trein per uur op kleinere stations. Op veel stations is dit ook daadwerkelijk het aanbod. Deze ondergrens is veel te laag. Volgens de staatssecretaris staan de minimeisen in het PvE los van de nog te maken keuzes over het volume in overleg met NS (vraag 157). Tegelijk is echter de huidige bediening het uitgangspunt voor deze nog te maken afspraken (vraag 186). Dit betekent dus stilstand in plaats van vooruitgang.

In de referentielijnvoering (die de maximumfrequentie is en bedoeld is als het te bereiken aanbod aan het eind van de concessie-termijn) kennen veel sprinterverbindingen in stedelijk gebied in de Randstad, Gelderland en Brabant nog steeds slechts 2 treinen per uur met soms in de spits 2 extra treinen. Op vergelijkbare verbindingen in decentrale concessies wordt vaak wel 4x per uur gereden, ook buiten de spits (bijvoorbeeld Amersfoort-Barneveld en Arnhem-Doetinchem, zie vraag 170). Een maximumvolume van 2 Sprinters per uur is te laag. De staatssecretaris wil in de onderhandelingen met NS kijken naar een nadere invulling van het volume, maar alleen binnen de referentielijnvoering die dus juist te weinig ambitieus is (vraag 174). Op meerdere trajecten biedt de infrastructuur wel degelijk ruimte voor hogere frequenties voor Sprinters. Hier kan de frequentie dus hoger worden vastgesteld.

Door overdag de minimumfrequentie voor de meeste stations te verhogen naar 4x per uur kunt u ook voorkomen dat NS Sprinters inwisselt voor extra Intercity's en zo frequenties op kleinere stations verlaagd (vraag 190).

Wij vragen u als eis op te nemen in het PvE dat op elk station (ook in het weekend en avonduren) tenminste 2x per uur een trein rijdt (verhoging minimumfrequentie) en waar dit past op de infrastructuur tussen 6 en 21 uur tenminste elk kwartier (verhoging minimum- en maximumfrequentie). Dit zorgt voor kortere wacht- en overstaptijden, maar bovenal een aantrekkelijker product voor de reiziger én daarmee een hoger gebruik.

b. Uitbreiding nachtnet in het weekend

De staatssecretaris heeft geen ambities het nachtnet in het weekend uit te breiden, de huidige bediening is de basis (vraag 185 en 188). De vervoersvraag is echter de afgelopen tien jaar gegroeid. Ook buiten de Randstad en naar kleinere stations is behoefte aan OV-aanbod voor het uitgaanspubliek.

Wij vragen in het PvE het nachtnet in het weekend in stappen uit te breiden naar alle landsdelen en in deze nachten NS te verplichten ook kleinere stations te bedienen. Als eerste stap zouden de nachttreinen die momenteel door regionale overheden worden ingekocht (o.a. Utrecht-Nijmegen, Utrecht-Amersfoort en Haarlem-Amsterdam) en hun bestaansrecht hebben bewezen onderdeel moeten worden van de concessie.

c. Strakker sturen op eerste en laatste treinen

De staatssecretaris gaat nog in gesprek over het huidige grote aantal ontheffingen van de bedieningsvereisten die nu met name gelden in het weekend in de vroege ochtend (vraag 160 en 187). Het treinverkeer komt volgens de staatssecretaris op zondag vanaf 6:30 uur op gang. Er zijn echter meerdere trajecten waar de eerste trein door de huidige ontheffingen pas na 8 uur rijdt. Door het volume te bepalen “in overleg” krijgt NS veel invloed op het aanbod op de onrendabele uren en verwachten wij weinig verbeteringen. De staatssecretaris zou op deze momenten niet moeten sturen op zitplaatskans (zal voor elke trein vrijwel altijd 100% zijn) maar op aantal ritten. In regionale concessies wordt gezien het maatschappelijke belang door de concessieverleners strikter gestuurd op het aanbod van eerste en laatste treinen en de frequenties in de onrendabele uren. Hier zijn er vaak vroegere en latere verbindingen, zelfs op lijnen in dunbevolkt gebied.

Wij vragen u eerste treinen vroeger te laten rijden en laatste treinen later (verruimen bedieningstijden met een half uur in ochtend en avond) en ontheffingen van de bedieningseisen in principe niet meer toe te staan tenzij dit noodzakelijk is voor onderhoud van de infrastructuur. Zo kunnen meer mensen kiezen voor de trein.

d. IC Brussel per uur 2x snel vanuit Amsterdam en 1x vanuit Eindhoven

De staatssecretaris ziet kansen voor extra Intercity's naar Brussel en versnelling met circa 30 minuten. Deze kansen ziet Rover ook. Dit kan worden ingevuld met 1 keer per uur een IC volgens de huidige langzame route via Breda en daarnaast 1 nieuwe snelle IC per uur (niet meer via Breda). Dit is een verbetering maar niet optimaal voor reizigers. Het aanbod is dan niet goed gespreid over het uur. Veel aantrekkelijker is elk half uur een snelle IC verbinding Amsterdam-Brussel. Hier is voldoende reizigersvraag voor. Vanuit Breda zou er dan een 3e verbinding moeten komen, bijvoorbeeld een IC Eindhoven-Breda-Antwerpen zodat ook Brainport een rechtstreekse verbinding krijgt.

Wij vragen u 3 IC verbindingen per uur over de HSL richting België op te nemen: 2 vanuit Amsterdam en 1 vanuit Breda.