

Vergaderjaar 2019–2020

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 871

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 november 2019

Met deze brief informeer ik uw Kamer over een wijziging van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2015–2025, die per 29 november a.s. in werking treedt. Het betreft een beperkte actualisatie van de afspraken over toegankelijkheid, de wijze waarop de gebruiksvergoeding wordt doorberekend in de tarieven voor beschermde reisrechten en het bedieningspatroon van de treindiensten van Thalys en Eurostar. De wijzigingen licht ik hieronder nader toe. In de bijlage vindt u het besluit tot wijziging van de concessie¹.

In de aanloop naar mijn besluit hebben de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov advies uitgebracht.² Op veel punten onderschrijft het Locov de wijziging van de concessie. Wel heeft het Locov enkele aandachtspunten en adviezen gegeven, die ik voor zover mogelijk heb meegenomen in het besluit.

Deze wijziging van de concessie staat overigens los van de midterm review (MTR) van de vervoerconcessie, waar uw Kamer op 12 september jl. door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over is geïnformeerd.³ Zoals in die brief is aangegeven, is IenW voornemens om op basis van de resultaten van de MTR in het voorjaar van 2020 een geactualiseerde concessie vast te stellen voor de periode 2020–2024. Als gezegd betreft de nu voorliggende wijziging slechts een beperkte actualisatie van onderwerpen waarvoor het wenselijk is dat de wijziging eerder plaatsvindt dan het voorjaar van 2020.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Het advies van de consumentenorganisaties is te vinden via de website van het Locov.

³ Kamerstuk 29 984, nr. 863.

Toegankelijkheid

In de concessie zijn afspraken gemaakt over toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking. Deze afspraken pas ik op twee onderdelen aan. Beide aanpassingen zijn tot stand gekomen in nauw overleg met belangenorganisaties die mensen met een beperking vertegenwoordigen.⁴ Als eerste neem ik in de concessie op dat NS een boekingssysteem voor assistentieverlening hanteert, waarmee klanten flexibeler zijn in de aanmeldtijd voor eventuele assistentieverlening. Deze verplichting komt in plaats van de in de concessie opgenomen vooraanmeldtijd van vijftien minuten voor assistentieverlening op de zeven grootste stations: een verplichting die weinig toegevoegde waarde voor reizigers met een beperking bleek te hebben. In de praktijk hanteert NS het nieuwe boekingssysteem bij wijze van experiment overigens al sinds 2018.⁵ De wijziging betreft daarmee het vastleggen van de inmiddels bestaande praktijk.

Als tweede wordt een nieuwe verplichting voor NS opgenomen om voor 2025 reisassistentie te introduceren op alle stations op het hoofdrailnet waar NS stopt, mits deze stations door ProRail toegankelijk zijn gemaakt en waar de perronsituatie dat in verband met de transferveiligheid toelaat.⁶ Deze verplichting komt in plaats van de bestaande inspanningsverplichting om zoveel mogelijk zelfstandig toegankelijk intercitymaterieel in te zetten op trajecten waar geen stoptreinmaterieel rijdt. De nieuwe verplichting tot reisassistentie betekent een stap vooruit voor reizigers met een beperking en wordt derhalve ondersteund door de eerdergenoemde belangenorganisaties.

Berekeningsmethode gebruiksvergoeding

In de concessie is vastgelegd op welke wijze NS jaarlijks haar tarieven voor de beschermde reisrechten vaststelt en op welke wijze NS de gebruiksvergoeding die ProRail in rekening brengt, daarin mag doorberekenen. Per dienstregeling 2020 wordt hierover gewijzigde regelgeving van kracht. Dit betreft al in 2018 vastgestelde implementatie van Europese regelgeving.⁷ Uw Kamer is in 2016 over de herziening van de gebruiksvergoeding geïnformeerd⁸ en is hier in 2017 door middel van een voorhangprocedure ook formeel bij betrokken geweest.⁹ De wijziging in de regelgeving houdt onder andere in dat de gebruiksvergoeding een andere opbouw kent. Als onderdeel hiervan is de berekeningsmethodiek van de vergoeding minimumtoegangspakket (VMT) aangepast¹⁰ en is de mogelijkheid voor het opleggen van een extra heffing ontstaan.

Op grond van de concessie had NS al de mogelijkheid om de VMT door te berekenen in haar tarieven. Met de wijziging van de concessie geef ik NS de mogelijkheid om ook een eventuele extra heffing door te berekenen in haar tarieven. Dit betekent overigens op de korte termijn niet dat de tarieven voor reizigers hierdoor veranderen. Gelet op de adviesprocedure

⁴ Deze belangenorganisaties zijn de koepelorganisatie Ieder(in), de Oogvereniging, de Roos Prommenschenckel Foundation en Wij Staan Op! Daarnaast is Reizigersvereniging Rover betrokken geweest.

⁵ Zie ook Kamerstuk 23 645, nr. 669.

⁶ Zoals aangekondigd in de bijlage bij Kamerstuk 23 645, nr. 669.

⁷ Besluit vergoedingen gebruik hoofdspoorweginfrastructuur, ter wijziging van Besluit implementatie Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte. Stb. 2018, nr. 33.

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 672.

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 716.

¹⁰ Deze berekeningsmethodiek is door de ACM goedgekeurd. Zie: <https://www.acm.nl/nl/publicaties/besluiten-methoden-van-toerekening-vmt-en-extra-heffing-prorail>.

die NS reeds met het Locov heeft doorlopen, is er voor 2020 geen tariefaanpassing uit hoofde van de gebruiksvergoeding. Dit komt omdat de opgelegde extra heffing samenvalt met een verlaging van de VMT. Het betreft daarmee een wijziging van de berekeningssystematiek van de gebruiksvergoeding, maar geen wijziging die nu een direct effect heeft op de prijs van een treinkaartje. Aangezien ik zelf de hoogte van een eventuele extra heffing vaststel, heb ik ook in de komende jaren invloed op de ontwikkeling van de hoogte van de gebruiksvergoeding.

Bedieningspatroon Thalys en Eurostar

Uw Kamer is op 3 april 2018 geïnformeerd over een wijziging van het bedieningspatroon van de treindiensten van Eurostar en Thalys.¹¹ Deze wijzigingen leg ik nu vast in de concessie. Voor Eurostar houdt de wijziging in dat de treindienst tussen Amsterdam en Londen niet stopt op station Schiphol, in tegenstelling tot de concessie-afspraken tot dusverre hierover. De reden hiervoor is dat de benodigde faciliteiten voor de beveiliging- en grenscontroles op Schiphol niet inpasbaar zijn. Voor Thalys houdt de wijziging in dat er sinds 31 maart 2019 twee keer per dag tussen Amsterdam en Charles de Gaulle (luchthaven Parijs) en Marne la Vallée (Disneyland Parijs) en vice versa wordt gereden, in plaats van de tot dusverre in de concessie opgenomen treindienst tussen Amsterdam en Lille.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

¹¹ Kamerstuk 29 984, nr. 762.