

Beheersconcessie ProRail

Specifieke opmerkingen bij artikelen:

- **Samenwerking met decentrale overheden** (art. 11, tweede lid onder d): stations, inclusief fietsenstallingen toevoegen.
- **Procedure totstandkoming beheerplan** (art. 15, zesde lid): ook gemeenten toevoegen.

Vervoerconcessie NS

Specifieke opmerkingen bij artikelen:

- **Prestatiegebieden** (art. 4, lid 1 onder a en b): de modaliteit 'fiets' en bij reisgemak ook fietsenstallingen toevoegen.
- **Samenwerking met de infrastructuurbeheerder** (art. 9, lid 2 onder f): stations, inclusief fietsenstallingen toevoegen.
- **Reisinformatie** (art. 37): Open data is trend en huidige standaard. Nog onvoldoende beschreven welke gegevens NS moet leveren en met welke kwaliteit en op welke manier. Decentrale overheden hebben gegevens nodig van NS over herkomst-bestemmingen, zodat zij in staat zijn het lokale en regionale openbaar vervoer beter te laten aansluiten (deur-tot-deur-reis optimaliseren). Indien bedrijfsgevoelig: maak delen vertrouwelijke informatie alleen beschikbaar voor decentrale overheden.
Ook gewenst dat NS in treinen informatie geeft over (belangrijkste) aansluitende stads/streekdiensten en verhuur van (elektrische) fiets, scooter, deelauto e.d. Eerste lid onder d hierop aanpassen.
- **Vervangend vervoer bij ontregelingen** (art. 41): Bij inzet van vervangend vervoer moet NS ook overleggen met de betreffende gemeenten over gebruik van stationsplein en busbanen.
- **Afstemming dienstregeling op vervoervraag** (art. 43): Deze bepaling is vrij vaag geformuleerd. Niet duidelijk is hoe NS dit moet aantonen en aan wie.
- **Laatste treinen en nachttrein** (art. 45): Differentiatiemogelijkheden voor nachtnetexploitatie ontbreken. Zo zouden verder gelegen stations dan waar het huidige nachtnet in voorziet bijvoorbeeld alleen gedurende het éérste deel van de nacht kunnen worden bediend. Ook zou moeten worden overwogen om een supplement op het treinkaartje in te voeren, zodat daardoor de verder gelegen stations in de nachtelijke uren kunnen worden bediend. De reiziger die nu in de nacht strandt op Schiphol is wellicht bereid om dit te betalen. Niet duidelijk is hoe de lijst van bijlage 4 tot stand is gekomen; waarom rijdt de laatste trein bijvoorbeeld wel door tot Arnhem en niet meer tot Nijmegen? Waarom tot Deventer en niet tot Enschede? Ook nieuwe nachtnetverbindingen moeten onder de werking van het derde lid vallen. In de tussentijdse evaluatie (mid term review) kunnen deze nieuwe verbindingen worden meegenomen.
- **Grensoverschrijdend vervoer** (art. 46): Om grensoverschrijdend vervoer te vereenvoudigen zou het goed zijn om NS te verplichten een intercity-en stoptreindienst met een redelijke frequentie te rijden naar het eerstvolgende intercitystation aan de andere kant van de grens. De formulering in het huidige artikel is te vrijblijvend. Dit geldt niet voor trajecten waar regionale spoorvervoerders rijden.
- **Tarieven** (art. 54 ev.): De tarieven voor korte verplaatsingen per trein in stedelijke gebieden moeten aantrekkelijker worden. In het NOVB moet dit punt op de agenda komen. Dubbel

opstaptarief bij reizen per trein én bus/tram/metro moet worden voorkomen. Dit past niet bij ketenvervoer van deur tot deur. Bij de mid term review moet dit zijn geregeld. Daarnaast moet NS in kader van tariefdifferentiatie ook met onderwijsinstellingen in overleg over collegeroosters en met bedrijven over vervoerarrangementen.

- **HSL-Zuid diensten** (art. 60 ev.): De artikelen over de HSL-Zuid zijn sterk gericht op de lijnvoering. NS dient bepaalde stations aan te doen en trajecten te rijden. De vraag is of hiermee voldoende wordt ingespeeld op de (latente) vervoervraag?
- **Prestatie-indicatoren** (bijlage 2 bij concessie):
 - Bekijk de mogelijkheid van maatwerk voor de indicator punctualiteit. Wellicht is voor een traject dat minder storingsgevoelig is een lagere punctualiteit mogelijk dan voor trajecten die minder storingsgevoelig zijn.
 - De prestatie-indicator klantvriendelijkheid zou beter moeten worden omschreven en smart moeten worden gemaakt.
 - Een prestatie-indicator reizigersgroei ontbreekt, terwijl deze wel in de prestatiegebieden is opgenomen (art. 4, lid 3 onder b).
 - Comfort komt niet goed terug in de prestatie-indicatoren. Alleen zitplaatsgarantie is niet voldoende.
 - Een vervelend gevolg van de belangrijke eis om op tijd te rijden is het overslaan van stations. Op een aantal trajecten komt dit regelmatig voor en dit moet voorkomen worden. Dit punt staat genoemd in de concessie, maar staat nog PM. Gaat NS dit invullen?
- **Wifi op stations en in treinen.** Helaas is de internetverbinding via het reguliere mobiele telefoonnetwerk via 3g en 4g op veel plekken waar de trein rijdt nog onvoldoende. Zorg daarom niet alleen voor Wifi op stations en in treinen, maar stel ook eisen voor de snelheid en kwaliteit van de verbinding voor de reiziger. Een maatschappelijk bedrijf als de NS moet op deze manier een bijdrage leveren aan het mogelijk maken van het nieuwe werken en voor studenten om te studeren in de trein. Daarnaast is mobiel internet tegenwoordig van primair belang voor reizigers, al is het alleen al om de actuele reisinformatie te kunnen bekijken.
- **Demografie.** De concessieperiode betreft een periode van 10 jaar. In die tijd zal er sprake zijn van een verdere vergrijzing van de Nederlandse bevolking. Ook hiermee moet rekening worden gehouden.