

NS

Corporate Affairs

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 4 december 2024

Ons kenmerk

Onderwerp Internetconsultatie Besluit capaciteitsverdeling
hoofdspoorweginfrastructuur

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de reactie van de N.V. Nederlandse Spoorwegen ("NS") op de internetconsultatie over de voorgenomen wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur ('het Besluit'), met beoogde ingangsdatum 1 januari 2026. Deze reactie is mede namens de spoorwegondernemingen NS Reizigers B.V. en NS Internationaal B.V.

Algemeen

NS waardeert het dat de mogelijkheid wordt geboden om te reageren op de voorgenomen wijziging van het Besluit. Hieronder zullen wij per onderdeel onze opmerkingen meegeven.

Onderdelen B en C (Artikel 4c en toegevoegde lid aan artikel 7)

- Deze wijzigingsvoorstellen lijken gebaseerd te zijn op de opvatting dat meer treinpaden maatschappelijk altijd te prefereren zijn boven minder treinpaden. Dit is echter niet het geval. Of dit zo is hangt helemaal af van de kwaliteit van de geboden treinpaden, waaronder rijsnelheid, de spreiding van de paden over het uur en of er bijvoorbeeld logische aansluitingen kunnen worden aangeboden tussen diverse treinen.
- In artikel 4c wordt gesproken over "een voorstel". Dit is in lijn met de benaming in de hieraan ten grondslag liggende wetgeving (de SERA-richtlijn, artikel 46, tweede lid). Maar uit het aan artikel 7 voorgestelde zesde lid, blijkt echter dat er inhoudelijk niet zozeer sprake is van "een voorstel" waar nog over te praten valt maar van een 'fait accompli': volgens de voorgestelde tekst kan een gerechtigde instemmen of niet. Dit is naar het oordeel van NS in strijd met zowel de letter als de geest van de SERA-richtlijn. Ook het in voetnoot 8 van de toelichting aangehaalde arrest van het Hof van Justitie (C-671) wijst juist op een verplichting van de beheerder om in geval van conflicten met de aanvragers actief naar een bevredigende oplossing te zoeken.

Zie rechtsoverweging 73, derde gedachtestreepje en 86, sub 1, derde gedachtestreepje. Die notie vinden wij hier niet terug.

- NS is van oordeel dat een aanpassingsruimte van drie minuten in algemene zin geen redelijke grens is, zeker als er geen andere criteria aan worden toegevoegd. De “reistijd van de reiziger” en “het gerechtvaardigde belang van de gerechtigde” zijn in dat kader te onduidelijke criteria. Ook een nadere uitwerking hiervan in de Netverklaring biedt gerechtigden geen enkele zekerheid. Het is dus wenselijk dat er beperkende criteria worden toegevoegd aan artikel 4c. Ter nadere invulling valt te denken aan goede spreiding van treinen over het uur (een tienminutentreindienst wordt met een ongelukkige toepassing van drie minuten schuifruimte de facto een kwartiertreindienst), het behoud van overstapmogelijkheden, geen eerder vertrek van reizigerstreinen en de afwijking van de aankomsttijd t.o.v. de aanvraag.
- NS is verbaasd dat als een gerechtigde een voorstel niet accepteert, hij feitelijk uitgesloten wordt van de capaciteitsverdeling. Indien IenW wil vasthouden aan het principe dat een voorstel van de infrastructuurbeheerder bepalend of zelfs bindend is, dan ligt het voor de hand om die voorstellen de hoogste prioriteit te geven. Zo wordt ook voorkomen dat de in artikel 7 vastgelegde procedure (inclusief overbelastverklaring) niet meer wordt doorlopen als een gerechtigde zich gedwongen voelt om akkoord te gaan met het voorstel op grond van artikel 4c, alhoewel hij er niet tevreden mee is.
- Daarnaast stelt NS voor, mocht IenW onverhoopt vasthouden aan het toegevoegde lid bij artikel 7, de tekst enigszins aan te passen als volgt: “wordt met betrekking tot *het gedeelte van de aanvraag van die gerechtigde dat onderdeel is van het voorstel*”. Immers, de term “aanvraag” is niet gedefinieerd en deze term wordt ook gebruikt voor de totale capaciteitsaanvraag van een gerechtigde.

Onderdeel D (artikel 8)

NS herkent het feit dat dit artikel aan actualisatie toe is en kan zich in grote mate vinden in de voorgestelde wijzigingen. Op een aantal specifieke aspecten stelt NS aanpassingen ten opzichte van de voorstellen voor:

- In de Nota van toelichting staat: “*op de hogesnelheidslijn worden 32 treinpaden per dag gereserveerd voor hogesnelheidstreinen met een snelheid van minimaal 300km/u. Hiermee is voor internationale personenvervoerders of andere gerechtigden duidelijk dat er ruimte is voor minimaal 32 van dergelijke treinen. Dit borgt dat de infrastructuur doelmatig wordt benut.*” NS merkt op dat hiervoor weliswaar de infrastructuur op de HSL (mits hersteld naar een snelheid van 300 km/u) beschikbaar is voor deze treinen, maar de infrastructuur op behandel- en opstel terreinen (B&O) in de regio groot Amsterdam hierdoor fors overbelast zal worden. Deze treinen moeten immers ergens geparkeerd, gereinigd en onderhouden worden. NS hoort daarom graag hoe uw ministerie om wil gaan met dit vraagstuk. Een mogelijkheid is om de minimumbedieningsniveaus alleen van toepassing te laten zijn in de mate waarin hiervoor B&O capaciteit beschikbaar is.
- Op het baanvak Amsterdam Centraal – Amsterdam Bijlmer is, op basis van de minimumbedieningsniveaus van zowel goederen als internationaal personenvervoer, sprake van een capaciteitsknelpunt waardoor NS het afgesproken startbeeld van het HRN concessievolume (in daluren) mogelijk niet zal kunnen realiseren omdat er verdringing van concessietreinen plaats gaat vinden. NS stelt voor om het minimumvolume voor goederenvervoer in het dal op dit traject op 1 in plaats van 2 te zetten op die momenten dat er een internationale trein rijdt die tot het minimumniveau behoort. Deze oplossing biedt tevens de mogelijkheid om,

indien beleidsmatig gewenst, in de toekomst het minimumniveau voor internationale treinen op dit traject te verhogen.

- Op de overige baanvakken bieden de voorgestelde minimumbedieningsniveaus (en prioriteringsregels) NS de ruimte om de afgesproken volumes te realiseren zoals deze in de HRN Concessie zijn vastgelegd onder de noemer “6Basis zonder Zuidasdok” (pagina 116 van de HRN Concessie 2025-2033). NS merkt op dat de minimumbedieningsniveaus (en prioriteringsregels) zoals nu in het voorstel opgenomen op sommige trajecten niet in lijn zijn met de volumes die zijn vastgelegd als Eindbeeld Concessie 2033 (pagina 115). NS verneemt graag uw zienswijze hierop inclusief hoe uw ministerie om wil gaan met het risico dat de infrastructuur niet voldoende capaciteit zal bieden om het eindbeeld van de HRN concessie te faciliteren.

Daarnaast leeft bij NS de zorg dat als tijdens de verbouwing van Amsterdam Centraal de minimumniveaus voor de internationale treindiensten zonder randvoorwaarden worden toegepast er problemen zullen optreden. Momenteel worden er bij het maken van de dienstregeling en het toewijzen van de capaciteit diverse principes gehanteerd, zoals het vermijden dat bepaalde combinaties van internationale treindiensten tegelijkertijd op Amsterdam Centraal aanwezig zijn en op sommige momenten ook beperkingen aan de treinlengte. Als dit soort principes niet geborgd worden, dan bestaat de kans dat er onbedoelde en onnodige verdringing van binnenlandse treindiensten gaat plaatsvinden, een kans die groter wordt bij een toename van het aantal betrokken vervoerders. NS hoort graag hoe IenW deze zorgen denkt te kunnen mitigeren.

Onderdeel E (schrappen artikelen 10a en 11)

NS is het eens om artikel 10a te schrappen.

NS is echter wel verbaasd dat ook artikel 11 geschrapt wordt zonder dat daar een vervangend artikel voor in de plaats komt. In de toelichting staat dat de infrastructuurbeheerder in de Netverklaring op grond van artikel 10, vierde lid, nadere regels kan opnemen bij een conflict binnen dezelfde deelmarkt. Naar onze mening is dat lid daar nooit voor bedoeld geweest. Immers, als dat wel zo was geweest, dan zou ook artikel 12 grotendeels geschrapt kunnen worden.

Voorts staat in de toelichting dat ook een gesloten kaderovereenkomst een criterium kan zijn, waarbij de aanvullende criteria jaarlijks kunnen wijzigen. Dat is in strijd met de toelichting waar juist staat dat de komende jaren bezien gaat worden of, en zo ja, welke rol kaderovereenkomsten kunnen gaan spelen bij de capaciteitsverdeling. Het lijkt dus verstandig om artikel 11 te handhaven en aan te passen door meer algemene criteria (zoals het reizigersbelang) op te nemen, waar de nadere regels in de Netverklaring aan moeten voldoen.

Onderdeel G (toegevoegd vierde lid aan artikel 13)

NS vraagt zich af of een voorbehoud in de Netverklaring voor redelijk onvoorspelbare militaire transporten bijdraagt aan een efficiënt gebruik van de infrastructuur. Een procedurevoorschrift hoe de infrastructuurbeheerder dient om te gaan met (ad hoc) aanvragen voor transporten die in opdracht van de minister voor Defensie worden uitgevoerd ligt naar ons oordeel meer voor de hand.

Opmerkingen bij de toelichting

NS heeft de volgende inhoudelijke opmerkingen op de toelichting:

- Over Amsterdam staat geschreven dat de minimumniveaus niet gelden vanaf een specifiek station. Het is echter zo dat de minimumniveaus niet zo maar toegepast kunnen worden voor ieder Amsterdams station. Zo zijn de paden voor de treinen die minimaal 300 km/h kunnen rijden de komende jaren alleen beschikbaar vanaf Amsterdam Centraal en niet vanaf Amsterdam Zuid. Dit moet verduidelijkt worden, omdat er anders in potentie grote problemen kunnen ontstaan. Een mogelijke oplossing is om op te nemen dat ProRail in de Netverklaring opneemt vanaf welk Amsterdams station de minima van toepassing zijn voor een specifiek dienstregelingsjaar.
- Bovenaan pagina 5 van de toelichting staat dat het goederenvervoer de deelmarkt met de laagste prioriteit is. Dat is niet correct.

NS geeft geen commentaar op kleine, tekstuele foutjes; NS neemt aan dat IenW deze zelf zal herstellen in de definitieve versie. Wij beperken ons tot dat het ons opvalt dat in de toelichting sprake is van slordig, wisselend en door elkaar heen lopend, gebruik van termen, in het bijzonder:

- Besluit, besluit, Besluit capaciteitsverdeling, huidige besluit
- Het spoor, spoorwegen, hoofdspoor, spoorwegnet
- 300 km/u, 300 kilometer per uur
- hoofdrailnetconcessie, hoofdrailnetconcessie 2025 – 2033, HRN-concessie 2015 – 2024.

Wellicht dat de tekst daarop nog een keer kan worden nagezien en aangepast.

Tot slot

Mocht u naar aanleiding van deze reactie vragen hebben, dan zijn wij uiteraard graag bereid deze te beantwoorden en ons commentaar mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Miryam de With
Directeur Corporate Affairs