



Autoriteit Consument en Markt
Directie Energie
Postbus 16326 2500 BH Den Haag
e-mail: ACM-post@acm.nl

NS

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

Datum 3 oktober 2023
Ons kenmerk 20231004/CCA
Onderwerp Zienswijze ontwerpbesluit prioritering
transportverzoeken

Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]@ns.nl

Geachte heer, mevrouw,

NS Reizigers B.V. (hierna: NS) heeft kennisgenomen van de consultatie n.a.v. het ontwerpbesluit prioriteringsruimte transportverzoeken, ACM/23/182341, d.d. 13 juli 2023. NS maakt graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op het ontwerpbesluit, waarbij we gelet op de impact op onze diensten (het rijden van treinen uit hoofde van de Hoofdrailnet concessie, en daarmee samenhangende activiteiten) zullen reageren op consultatievraag 1a en 3.

Context

Alvorens we ingaan op de consultatievragen, schetsen we graag de context.

- De treinen van NS rijden voor 100% op elektrische energie.
- Het tractie energiesysteem voorziet treinen via de bovenleiding van de benodigde energie. Als onderdeel van de spoorse infrastructuur valt dit systeem onder beheer van ProRail B.V en is aangesloten op de netten van de landelijke en regionale netbeheerders.
- NS is hiermee afhankelijk van de transportcapaciteit die ProRail bij de netbeheerder aanvraagt én toegedeeld krijgt. De transportvragen van ProRail vallen onder het codebesluit.
- Het tractie-energie systeem kent nu al veel knelpunten, waardoor niet overal de gewenste huidige en toekomstige dienstregeling kan worden gefaciliteerd.
- Om knelpunten op te lossen is op veel plaatsen een versterking van het tractie-energiesysteem noodzakelijk. Dit gebeurt bv. door het versterken of bijplaatsen van onderstations. Waar noodzakelijk doet ProRail hiervoor transport- en/of aansluitverzoeken bij de netbeheerder.
- De definitie van Openbaar Vervoer in het Ontwerpbesluit leidt ertoe dat verzoeken van ProRail of NS (of andere tot de NS Groep behorende vennootschappen) die samenhangen met het tractie energiesysteem en/of met activiteiten die nodig zijn voor vervoertaken geen prioriteit krijgen. Dit heeft tot gevolg dat deze transportverzoeken niet (op tijd) kunnen worden ingevuld. Dit kan er vervolgens weer toe leiden dat bv. voorziene verbeteringen in de dienstregeling moeten worden uitgesteld.
- Het verkrijgen van transport- en aansluitcapaciteit speelt overigens niet enkel een rol voor het versterken van het tractie-energienet maar bv. ook voor het aansluiten van faciliteiten zoals bv. een nieuwe trein-werkplaats.

Reactie

Consultatievraag 1a

- NS ziet dat in de opsomming basisbehoeften alleen openbaar vervoer binnen steden, en streekvervoer zoals bus, tram en metro is opgenomen. NS is verbaasd dat reizigersvervoer



- per trein in Nederland, en in het bijzonder de treindiensten die uit hoofde van de Hoofdrailnetconcessie worden aangeboden, niet als basisbehoefte zijn aangemerkt.
- NS constateert dat de gebruikers van de trein veelvuldig vanuit de dezelfde motieven als binnen de steden en in het streekvervoer, zoals woon- werkverkeer, toegang tot onderwijs en toegang tot zorg, gebruik maken van de treindiensten.
 - Dit wordt ondersteund door het ministerie van IenW, dat bijvoorbeeld in het PvE voor de nieuwe Hoofdrailnetconcessie onder andere het volgende schrijft: *Nederland is een dichtbevolkt land met een groeiende bevolking. Het openbaar vervoer (OV) is onmisbaar voor onze mobiliteit. Een groot deel van de bevolking is van het OV afhankelijk om naar school en/of werk te gaan. De trein is op veel plaatsen de ruggengraat van ons OV vervoerssysteem.* Ook op grond van deze tekst is het volgens NS vreemd dat de treindiensten niet als basisbehoeften zijn aangemerkt.
 - Gelet op de huidige en verwachte knelpunten is het van groot maatschappelijk belang om de transportverzoeken ten behoeve van/samenhangend met het aanbieden van treinvervoer prioritair te behandelen, zodat de treindiensten in de gewenste maatschappelijke richting, zowel in aantal als in kwaliteit, kunnen worden ontwikkeld. Het OV, en in het bijzonder de treindiensten, speelt immers een cruciale rol in de bredere maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de grote vraag naar woningen in combinatie met opgaven t.a.v. ruimtegebruik en leefbaarheid.
 - Wij verzoeken u dan ook de treindiensten, en in het bijzonder die verleend op grond van artikel 20 eerste lid wp2000, in de opsomming toe te voegen onder basisbehoeften, openbaar vervoer. De definitie van openbaar vervoer zou dan kunnen luiden:

‘Openbaar vervoer binnen steden, streekvervoer per bus, tram en metro en openbaar vervoer per trein voorzover dat gekoppeld is aan de taakuitoefening op basis van de verleende of te verlenen concessie zoals bedoeld in de artikelen 20, eerste, tweede en derde lid, en 44 van de Wet personenvervoer 2000’.

Consultatievraag 3

NS gaat ervan uit dat voor een aansluiting van een nieuw onderstation, een nieuwe onderhoudswerkplaats of andere voorzieningen benodigd voor het rijden of ontwikkelen van treindiensten, aansluittermijnen van toepassing zijn. Het lijkt NS daarom voor de hand liggend dat in de regelgeving vastgelegd wordt dat de termijnen voor aansluitverzoeken, behorend bij prioritaire transportverzoeken, niet bepaald worden op basis van first come, first served, maar met voorrang uitgevoerd worden. Dit zou vorm gegeven kunnen worden door een toevoeging aan artikel 23, derde lid van de E-wet.

Deze consultatiereactie bevat geen vertrouwelijke onderdelen. NS is graag bereid deze reactie nader mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

Directeur Strategie en Innovatie & Corporate Affairs

[Redacted contact information]