



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Autoriteit Consument en Markt  
Directie Energie  
Postbus 16326  
2500 BH Den Haag

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor  
Afd. Rijkinfrastructuur

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

Sr. Beleidsmedewerker

M +31(0)6-  
@minienw.nl

**Ons kenmerk**

IenW/BSK-2023/290268

**Uw kenmerk**

Zaaknummer ACM/23/182341

Datum 5 oktober 2023  
Betreft Zienswijze ontwerp-codebesluit prioriteringsruimte  
transportverzoeken

Geachte heer/mevrouw,

De ACM heeft op 13 juli het *Ontwerp-codebesluit Prioriteringsruimte Transportverzoeken* gepubliceerd. Op de publicatie volgt een consultatiefase waarin eenieder kan reageren met een zienswijze. Hierbij dien ik vanuit de *directie OV en Spoor* van het ministerie van IenW een zienswijze in.

**Enkele algemene noties**

Gegeven de toenemende netcongestie is het passend om maatregelen te ontwikkelen die de schaarse transportcapaciteit efficiënter benutten en (kunnen) helpen om de congestieproblemen te reguleren. Daarbij kan prioritering alleen effectief zijn als dit een beperkt aantal categorieën betreft. De gevonden balans zal altijd leiden tot teleurstelling bij de partijen zonder prioriteit.

Deze zienswijze is een aanvulling op de zienswijze die ProRail inmiddels heeft ingediend. Voorliggende zienswijze richt zich specifiek op gemaakte keuzes binnen het prioriteringskader (consultatievraag 1a). Vervolgens reageer ik op uw vraag in hoeverre prioritering van transport ook voorrang bij aansluitverzoeken zou moeten betekenen (consultatievraag 3).

**Prioriteringskader voor transport**

De ACM stelt voor om (maatschappelijke) functies van groot algemeen belang voorrang te kunnen geven bij de behandeling van transportverzoeken. Dat prioriteringskader valt uiteen in vier categorieën op volgorde van maatschappelijk belang. Binnen de derde categorie *basisbehoeften* is de subcategorie *openbaar vervoer* opgenomen. Die wordt vervolgens gedefinieerd als 'openbaar vervoer binnen steden' en 'streekvervoer per bus, tram en metro' en 'alleen voor zover dat gekoppeld is aan de taakuitoefening op basis van de verleende of te verlenen concessie zoals bedoeld in de Wet personenvervoer 2000'. Vervoer per spoor is dus niet opgenomen in het prioriteringskader. Het is daarmee uitgezonderd van prioritering.

In de toelichting bij het besluit onderbouwt u de keuze als volgt:

'De categorie openbaar vervoer is beperkt tot stads- en regiovervoer, omdat de basisbehoeften uit categorie 3 in het prioriteringskader een lokaal en regionaal karakter hebben. Openbaar vervoer is ook

uitgezonderd van de toepassing van niet-marktgebaseerd congestiemanagement om de functie te borgen.'

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor  
Afd. Rijksinfrastructuur

In uw toelichting constateert u dat er geen eenduidige algemene definitie of duidelijke afbakening van diensten is die als een groot algemeen belang beschouwd kunnen worden. Wij zien echter voldoende gronden om (landelijk) spoorvervoer wel degelijk te beschouwen als een functie van groot maatschappelijk belang en dus op te nemen in het prioriteringskader:

**Datum**

5 oktober 2023

**Ons kenmerk**

IenW/BSK-2023/290268

**Uw kenmerk**

Zaaknummer ACM/23/182341

- Nagenoeg al het personenvervoer per trein wordt gereden onder een concessie. Een concessie wordt per definitie uitgegeven omdat het maatschappelijk belang te groot is om de betreffende treindienst zonder publieke sturing volledig aan de vrije markt over te laten. Het personenvervoer op het landelijke zogenaamde Hoofdrailnet wordt verzorgd door NS onder een concessie die is verleend door het ministerie van IenW. Ook op de regionale lijnen in met name Noord-, Oost- en Zuid-Nederland rijden vervoerbedrijven onder een concessie uitgegeven door de betreffende provincies.
- ACM motiveert de gekozen afbakening omdat de basisbehoeften in het prioriteringskader een lokaal en regionaal karakter hebben. Die zouden dan met openbaar vervoer binnen steden en streekvervoer bereikbaar moeten blijven. De trein – in het bijzonder de sprinter of stoptrein – heeft echter ook een belangrijke functie in het lokale en met name in het regionale vervoer. Zo blijkt uit gegevens van Translink dat circa 1/3 van de reizen korter dan 20 km is. Daarbij spreekt voor zich dat ook een deel van de langere reizen een zeker maatschappelijk belang heeft.
- Vervoer per spoor uitzonderen van diensten met een groot algemeen belang is niet consistent met het kabinetsbeleid tijdens de COVID19-pandemie. Het kabinet heeft er toen voor gekozen om zonder onderscheid de gehele OV-sector als vitale sector te beschouwen en financieel te steunen om bereikbaarheid van voorzieningen op peil te houden. Een belangrijk argument hiervoor was dat werknemers van andere vitale sectoren in de gelegenheid moesten zijn om hun werk met het OV – inclusief trein – te kunnen bereiken. Het OV-systeem met bus, tram, metro en trein is daarin één onderling verbonden geheel. Het zou dan ook consistent zijn om dan ook nu de gehele OV-sector – inclusief (personen)vervoer per spoor – in het prioriteringskader op te nemen. Daarmee wordt ook geborgd dat de organisaties in de prioritaire categorieën bereikbaar zijn voor hun werknemers.

**Energievoorziening voor het spoor knelt nu al**

ProRail heeft ons gemeld dat ze nu al problemen heeft om aan de energievraag op het spoor te voldoen. Ze ontvangt nu al regelmatig verzoeken van netbeheerders met het dringende verzoek om het af te nemen (piek)vermogen te beperken. Dit kan consequenties hebben omdat treinen in een nauw samenspel in een precieze dienstregeling rijden en specifiek bij acceleratie piekvermogen trekken. Het beperken van het gevraagde vermogen beperkt het rijden van de treinen zoals in de dienstregeling gepland. Dat raakt uiteindelijk ook de punctualiteit van de treindienst, waar IenW als concessieverlener in haar concessies aan ProRail en NS juist nadrukkelijk op stuurt.

Daarnaast constateren wij dat de geplande instroom van nieuw modern treinmaterieel soms meer vermogen vergt om de bestaande dienstregeling zonder verdere intensivering te kunnen rijden. Samen met NS en ProRail werken we aan tijdiger en beter inzicht in dit soort effecten om hierop ook tijdig bij te kunnen sturen als dat nodig is. Desondanks laat het zien dat de bestaande

energievoorziening voor het spoor zonder verdere intensivering van de dienstregeling naar verwachting ook in de komende jaren vraagt om aanpassing van de vermogensvraag.

Tenslotte zijn de komende jaren nog verdere uitbreidingen van de treindienst voorzien om de toenemende vervoersvraag te kunnen accommoderen. Specifiek voor het personenvervoer worden die intensiveringen gestuurd vanuit vervoersconcessies. Zo werkt IenW samen met NS en ProRail in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer ('tienminutentrein') en Spoorcapaciteit 2030 aan extra spoorinfrastructuur die intensiveringen van de treindienst mogelijk maken. Die zijn ook opgenomen in de Ontwerpconcessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033. Beide programma's bevatten in totaal tientallen maatregelen om de tractie-energievoorziening op bestaande locaties te verzwaren of uit te breiden met nieuwe onderstations op nieuwe locaties. Netcongestie is in toenemende mate een punt van zorg om die geplande maatregelen (tijdig) te kunnen realiseren.

#### **Prioriteit bij aansluitverzoek gelijk aan die voor transport**

U vraagt of en in hoeverre voorrang bij transportverzoeken ook voorrang bij aansluitverzoeken zou moeten betekenen en of dat op de beschreven manier kan worden geregeld. Het lijkt ons passend om beide gelijk te schakelen. Daarmee wordt voorkomen dat partijen met transportprioriteit, maar zonder nieuwe aansluiting transport-capaciteit 'bezet' houden zonder die daadwerkelijk te kunnen gebruiken. Ook de afnemer zelf heeft weinig aan prioriteit bij transport zonder aangesloten te zijn.

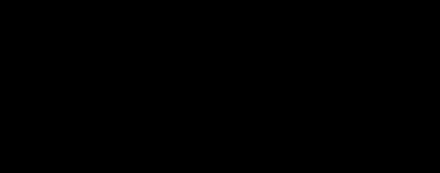
#### **Tenslotte**

Samenvattend: het prioriteringskader zou een minder beperkte definitie van openbaar vervoer moeten bevatten. Ook spoorvervoer heeft een groot maatschappelijk belang en zou gepaste prioriteit moeten krijgen bij netcongestie. Deze zienswijze reactie bevat geen vertrouwelijke onderdelen en kan dus openbaar gemaakt worden met inachtneming van de AVG. IenW is graag bereid deze reactie nader toe te lichten als de ACM daar prijs op stelt.

Ik dank u voor de gelegenheid om te kunnen reageren en wens u succes met de verwerking van alle reacties.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,



Ir. 

#### **Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor  
Afd. Rijksinfrastructuur

#### **Datum**

5 oktober 2023

#### **Ons kenmerk**

IenW/BSK-2023/290268

#### **Uw kenmerk**

Zaaknummer ACM/23/182341