Nota van Antwoord Reacties Consultatie Programma van Eisen HRN-concessie

Inleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) werkt aan de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Middels het Beleidsvoornemen van 29 juni 2021 (BVN) heeft de Staatssecretaris het gunningsproces uiteengezet en de hoofddoelen van de concessie onderbouwd. Zoals aangekondigd in de Kamerbrief van 12 juni 2020 is het voornemen de concessie onderhands te gunnen aan de Nederlandse Spoorwegen (NS).

De afgelopen periode heeft IenW het Programma van Eisen (PvE) voor de nieuwe vervoerconcessie uitgewerkt. Conform artikel 27 en 27a van de Wp2000 heeft het Locov de mogelijkheid gekregen advies over het concept Programma van Eisen (hierna: het PvE) uit te brengen. Het PvE is ook ter consultatie voorgelegd aan een groot aantal andere relevante stakeholders, te weten NS, ProRail, Locov, DOVA/ IPO, ACM, UNL, ALLRAIL, FMN, ZMSP's, GNMI (+VNG), Autoriteit Persoonsgegevens, Vereniging Hogescholen, FOD MenV en Kabinet Gilkinet (België), BMDV (Duitsland), Niedersachsen, Nordrhein Westfalen (beiden Duitsland) en de Europese Commissie (DG MOVE).

Verantwoording

De reactiebrieven van de stakeholders zijn te vinden via Rijksoverheid.nl[1]. In totaal bevatten deze reactiebrieven meer dan duizend reactiepunten. Deze punten zijn door het ministerie gewogen en hebben op onderdelen geleid tot aanpassingen van het PvE. Tevens zijn opmerkingen over spelling en zinsbouw door het ministerie verwerkt in het PvE.

In deze Nota van Antwoord worden de voornaamste stakeholderreacties op hoofdlijnen weergegeven, vervolgens beschreven hoe het ministerie met deze reacties is omgegaan. Bij de keuze voor de hier te behandelen reacties zijn de volgende selectiecriteria gehanteerd:

- Stakeholderreacties zijn in grote mate overeenkomend, waardoor dit een belangrijk punt betreft voor meerdere stakeholders;
- Stakeholderreacties zijn in grote mate verschillend, waardoor sprake is van een thema waarop het ministerie de balans tussen verschillende perspectieven dient te vinden;
- Een reactie is van zeer groot belang voor een specifieke stakeholder.

Stakeholderreacties en omgang ministerie

Stakeholders is gevraagd om aan de hand van de hoofdstukken van het PvE te reageren, we houden in deze Nota van Antwoord vast aan deze structuur.

[1] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2022/10/03/consultatie-programma-van-eisen-nieuwe-concessie-voor-het-hoofdrailnet

Hoofdstuk 1: Considerans: ambities, doelen en uitgangspunten

Ambities en doelen van de concessie

Vrijwel alle geconsulteerde stakeholders reageren op de door het ministerie geformuleerde ambities en doelen van de concessie. Beoogd concessiehouder NS geeft aan dat zij zich hier grotendeels in herkent. Vrijwel alle andere stakeholders pleiten voor meer ambitie en een duidelijkere opgave aan NS, onder meer in het licht van het streven naar een optimaal openbaar vervoersysteem. Zo pleit ProRail, vanuit de constatering dat de spoorsector zeer actief is op het terrein van duurzaamheid, voor meer aandacht voor dit onderwerp in het PvE. Regionale overheden en het Locov pleiten voor meer ambitie op reizigersgroei en het sturen op een maximale toegevoegde waarde van de concessie in het adresseren van actuele maatschappelijke uitdagingen als de verstedelijkingsopgave en de verduurzaming van het mobiliteitssysteem. De Europese Commissie, ALLRAIL en FMN pleiten voor een concessie die helderder specificeert wat de rechten en plichten van NS zijn en waarbij voldoende ruimte gelaten wordt voor veranderingen in de marktordening en voor andere vervoerders. Deze drie stakeholders zetten in dit kader ook nadrukkelijk vraagtekens bij de rechtmatigheid van de voorgenomen onderhandse gunning en de mate waarin de uitgangspunten van het PvE in lijn zijn met de PSO-verordening (nr. 1370/2007), onder andere vanwege het ontbreken van een uitgevoerde marktanalyse.

De ambities en doelen van de concessie sluiten aan bij het eerder geconsulteerde Beleidsvoornemen en het Toekomstbeeld OV dat in gezamenlijkheid met de meeste betrokken stakeholders tot stand is gekomen. Op grond van artikel 5, zesde lid, van de PSO-verordening is een onderhandse gunning van een vervoerconcessie voor personenvervoer per spoor toegestaan met een maximumduur van 10 jaar, mits wordt voldaan aan de voorwaarden uit de PSO-verordening. Het overgangsrecht van de PSO-verordening maakt het mogelijk om tot 25 december 2023 gebruik te maken van artikel 5, zesde lid, van de PSO-verordening. Dat neemt overigens niet weg dat het ministerie zich de komende periode eveneens voorbereid op meer marktwerking op het spoor, het ministerie zal hiertoe nader onderzoek uit voeren.

IenW herkent dat op bepaalde onderdelen (zoals scope en volume; zie hoofdstuk 2) nog een nadere uitwerking van de rechten en plichten van de beoogd concessiehouder noodzakelijk is. Het ministerie onderschrijft dat duurzaamheid – duurzaam ondernemen en de trein als duurzame vorm van mobiliteit - als beleidsambitie een prominentere plek kan krijgen en heeft het PvE hierop gewijzigd. IenW ondersteunt grotendeels ook de overige door stakeholders geformuleerde ambities, waaronder dat de komende concessie een overgangsconcessie is, toewerkend naar een situatie met meer marktwerking op het spoor. Ook dit aspect is nader uitgewerkt. Als het gaat om sommige bredere (maatschappelijke) ambities geldt dat de beoogde verdere kwaliteitsverbetering van het vervoerproduct onder de concessie hier in veel gevallen aan bijdraagt. Tegelijkertijd zijn niet alle wensen van de stakeholders te contracteren in een zuivere vervoerconcessie.

Beleidsflexibiliteit in de concessie

Meerdere stakeholders hechten belang aan voldoende flexibiliteit in de concessie. Zo bepleit ProRail enige flexibiliteit in KPI's gelet op de voorziene grote wijzigingen aan de infrastructuur tijdens de komende concessieperiode. NS en het DOVA wijzen beiden op de onzekerheden rondom toekomstige reizigersaantallen, waarbij zij tevens aangeven dat de in het PvE gehanteerde definitie van een 'brede groep reizigers' op dit moment onvolledig is en gedurende de concessieperiode kan veranderen. Dit vraagt om flexibiliteit van de beleidsopties gedurende de concessielooptijd. Hetzelfde geldt volgens het DOVA waar het gaat om tarief- en kaartsoorten en bediening van nieuwe woonwijken. Zij adviseert een bepaling op te nemen die een dergelijke wendbare concessie mogelijk maakt en daarmee ook procesmatig de gezamenlijke ontwikkelfunctie voor de middellange termijn borgt.

IenW deelt het beeld dat er vanuit onzekerheden met betrekking tot de infrastructuur, reizigersaantallen en -gedrag én vanuit beleidsmatig oogpunt reden is om ook gedurende de concessielooptijd beleidsopties open te houden. Dit vraagt om flexibiliteit van de concessie, maar wel binnen de kaders die de PSO-verordening stelt. Hiertoe worden spelregels en rekenmethodieken ontwikkeld, die in samenspraak met de beoogd concessiehouder worden opgesteld en in het concessiebesluit nader worden uitgewerkt.

Zuivere vervoerconcessie

Meerdere stakeholders vragen om meer duidelijkheid omtrent de eisen die aan de concessiehouder worden gesteld op de raakvlakken van de concessie. Een voorbeeld betreft het borgen van een kwalitatief uitstekende reis van deur-tot-deur, waar de concessiehouder (in dit kader) vanuit haar positie als dominante spoorvervoerder een belangrijke rol in heeft. Het is stakeholders onvoldoende duidelijk hoe ver de verantwoordelijkheid van de concessiehouder reikt en wat de achterliggende motivatie van IenW is om deze verantwoordelijkheid te begrenzen.

De 'zuivere vervoerconcessie' is het uitgangspunt: IenW contracteert immers publiek openbaar vervoer. In de considerans staat bewust opgenomen dat het Programma van Eisen, eisen betreft die aan de beoogd concessiehouder op het Hoofdrailnet gesteld worden. De beoogd concessiehouder wordt niet afgerekend op zaken die buiten het Hoofdrailnet liggen (en dus bijvoorbeeld de verantwoordelijkheid zijn van andere vervoerders of overige mobiliteitsdienstverleners), maar wordt wél gevraagd samenwerking op zo'n manier te organiseren dat de deur-tot-deurreis zo drempelloos mogelijk wordt ervaren door de reiziger. Overige taken of rollen van de partijen in het spoorsysteem, waaronder de beoogd concessiehouder, worden via andere beleidsinstrumenten of wet- en regelgeving geadresseerd.

Hoofdstuk 2: De scope van de concessie

Scope en volume van de concessie

Vrijwel alle geconsulteerde stakeholders hebben gereageerd op de scope en het volume van de concessie en uit vrijwel alle reacties blijkt dat de stakeholders beide aspecten op dit moment onvoldoende uitgewerkt vinden. Onder meer de Europese Commissie, ALLRAIL en FMN stellen dat het ministerie de wettelijke verplichting heeft om het vervoervolume dat de concessiehouder verplicht en gerechtigd is te bieden, in veel meer detail uit te werken. Ook verschillende regionale overheden, de Belgische overheid, ProRail en NS stellen dat op dit moment onvoldoende duidelijk is hoe het vervoerproduct er vanaf 2025 uit zal zien. Vragen hebben vooral betrekking op de (on-)mogelijkheden rondom samenloop, tussentijdse wijzigingen in het vervoeraanbod en het realiseren van de grensoverschrijdende spoorambities. Ten aanzien van de internationale verbindingen lopen de meningen sterk uiteen en wordt zowel door meerdere stakeholders gepleit deze geheel of gedeeltelijk in de concessie op te nemen als om deze in hun totaliteit buiten de concessie te houden.

Onder meer de regionale overheden en FMN vragen tevens aandacht voor de afstemming met het regionale vervoersproduct en regionale ambities. ProRail en NS vragen aandacht voor het mogelijke spanningsveld tussen een vastgelegd minimum vervoersaanbod en voldoende flexibiliteit om structuur- of systeemverandering door te kunnen voeren. Ook stelt NS bedrijfseconomische uitdagingen te zien bij de voorgestelde volumes.

Vanwege de gevraagde duidelijkheid door stakeholders is gekozen voor een heldere omvang van het volume: het maximaal aantal treinen komt voort uit het Programma Hoogfrequent Spoor en het referentienetwerk 6-basis (minus de frequentie-verhogingen die mogelijk worden door het project Zuidasdok) uit het Toekomstbeeld OV, uiteraard rekening houdend met de momenten waarop infrastructuur beschikbaar komt. Dat betekent dat aanvullende infrastructurele capaciteit die gedurende de concessieperiode beschikbaar komt,

niet onder de HRN-concessie valt. Het voornemen is om binnen de kaders van de PSO-verordening afspraken te maken over de benodigde flexibiliteit en de strikte condities waaronder de beoogd concessiehouder eventueel kan afschalen. Daarbij is het uitgangspunt ten minste vast te houden aan het dienstenniveau dat voor de reiziger bekend is bij ingang van de nieuwe concessie. Dit borgt een goede bereikbaarheid van Nederland in stedelijke gebieden en regio's én biedt duidelijkheid over de mogelijk beschikbare ruimte voor open toegang vervoerders in het reizigersvervoer.

De nadere concretisering op het gebied van reikwijdte en volume wordt uitgewerkt, mede op basis van de gesprekken tussen de concessieverlener, de beoogd concessiehouder en de verschillende stakeholders.

Over internationale verbindingen wordt nog een besluit genomen.

De keuze voor een zgn. zuivere vervoerconcessie wordt maar door een beperkt aantal stakeholders inhoudelijk beschouwd. Wel geeft het merendeel van de stakeholders, inclusief NS, aan dat het ministerie expliciet duidelijk dient te maken op welke wijze zij aspecten die geen onderdeel meer zijn van de scope van de HRN-concessie in de toekomst zal borgen. Hierbij wordt vooral aandacht gevraagd voor de afspraken rondom fietsparkeren, stations en het borgen van de kwaliteit van de totale deur-tot-deur reis van de reiziger.

IenW herkent het belang van een continue verbetering van reis van deur-tot-deur, inclusief bijbehorende hoogwaardige knooppunten met adequate stallingsvoorzieningen. Deze onderwerpen passen echter niet volledig binnen de scope van een zuivere vervoerconcessie. Het ministerie zet daarom in op een goede borging van de deze thema's in andere afsprakenkaders, waaronder de zgn. Stationsagenda. Daar waar een inspanningsverplichting aan bijvoorbeeld de afspraken uit de Stationsagenda noodzakelijk werd geacht, is deze opgenomen in het PvE.

Hoofdstuk 3: Het bieden van een zo goed mogelijk vervoerproduct aan de reiziger

Logistieke prestatie-eisen

Vrijwel alle stakeholders geven aan dat nadere uitwerking van de logistieke prestatie-eisen gewenst is. NS is blij dat IenW herkent dat het hier een optimalisatievraagstuk betreft, maar net als ProRail vraagt zij aan IenW om meer duiding en richting rondom soms tegenstrijdige eisen, als (korte) overstaptijd, overstapmarges en de verhouding directe verbindingen en zo optimaal mogelijke aansluitingen. ProRail wijst daarbij specifiek ook op de impact van keuzes op andere vervoerders en het spoorsysteem als geheel, zowel in het ontwerpen van de dienstregeling als in de uitvoering. ALLRAIL en FMN stellen tenslotte dat IenW meer richting moet geven in wat zij als concessieverlener belangrijk vindt.

Voor IenW is de kern van dit artikel dat de concessiehouder wordt geacht zijn dienstregeling continu te verbeteren en dient te zorgen voor een optimale balans tussen de reistijdcomponenten. Van de concessiehouder wordt daarbij samenwerking met andere vervoerders en de infrabeheerder verwacht. De strekking van het artikel blijft ongewijzigd, maar de verwoording van enkel passages is aangepast op basis van de stakeholderreacties.

Kwaliteit vervangend vervoer

Veel stakeholders zien graag dat nadere eisen gesteld worden aan de kwaliteit van vervangend vervoer. Zo ziet de provincie Fryslân graag dat hier een prestatie indicator (KPI) op gezet wordt. Het DOVA beveelt aan om te borgen dat de concessiehouder zich ook bij zeer grote verstoringen inspant om reizigers vervangend vervoer te bieden en zou zij graag zien dat er integraal gekeken wordt naar passende oplossingen voor vervangend vervoer sámen met

andere concessieverleners en -houders. Verder geeft Locov aan dat de door IenW voorgestelde uitzondering om de thuiskomgarantie en vergoedingsregeling niet te laten gelden bij zeer grote verstoringen met landelijke uitstraling in strijd is met Europese wetgeving.

In het PvE is explicieter opgenomen met wie de beoogd concessiehouder in overleg treedt om een draaiboek met afhandelingsscenario's voor toekomstige verstoringen op te stellen (met de infrastructuurbeheerder, decentrale overheden en regionale vervoerders).

De uitzonderingssituatie ten aanzien van de thuiskomgarantie en vergoedingsregeling was inderdaad niet in lijn met de actuele Europese regelgeving op dit punt. De uitzonderingssituatie is daarom uit het PvE geschrapt.

Zitplaatskans gerelateerd aan reistijd

Veel stakeholders zien graag een nadere uitwerking van de KPI zitplaatskans. NS heeft behoefte aan verheldering, bijvoorbeeld hoe deze KPI zich verhoudt tot de veranderende functie van de concessietreinen in hoogstedelijke gebieden. NS constateert een tegenstrijdigheid tussen de eis om in de spits voldoende zitplaatsen te bieden in Sprinters rondom grote steden met de ontwikkeling waarbij de Sprinter meer een metro-functie vervult.

Een aantal andere stakeholders, zoals FMN, ProRail en de provincies Fryslân en Groningen vraagt om een betere prestatie-indicator voor zitplaatsnorm gerelateerd aan treinreiskilometers, omdat het op dit moment niet goed meetbaar is welke prestatie geleverd moet worden om te voldoen aan de eisen. De provincies Fryslân en Groningen benoemen dit om NS te stimuleren tijdig meer capaciteit in te zetten, zodat reizigers niet hoeven te staan op met name de relatief langere reizen die zij maken op de trajecten van en naar Noord-Nederland.

IenW geeft graag invulling aan de gewenste optimalisatie van de sturing op zitplaatkans. Naast de KPI zitplaatskans in de spits tweede klas en de KPI zitplaatskans in het dal tweede klas, zijn de KPI's zitplaatstijd in de spits tweede klas en in het dal tweede klas opgenomen. Met de nieuwe KPI's wordt de kans op een zitplaats gerelateerd aan de reistijd. Hierdoor tellen korte reizen waar geen zitplaats beschikbaar is minder zwaar mee in de KPI dan langere reizen waar geen zitplaats beschikbaar is. Het is de bedoeling dat gedurende de looptijd van de concessie de KPI's zitplaatstijd de KPI's zitplaatskans vervangen. In dialoog met de beoogd concessiehouder zal worden verkend hoe hieraan het beste invulling gegeven kan worden.

Tarieven en tariefdifferentiatie

Zowel vertegenwoordigers van regionale overheden en van vervoerders als het Locov vragen om een andere aanpak rondom tariefbevoegdheid en tariefintegratie. Een terugkerend onderwerp is de mate van zeggenschap van IenW als concessieverlener: het Locov en DOVA stellen dat de tariefbevoegdheid voor de HRN-concessie bij de concessieverlener belegd zou moeten worden, of dat anders tenminste geborgd dient te worden dat de concessieverlener afdwingbare voorstellen kan maken met betrekking tot tarieven en producten. FMN benoemt specifiek dat tariefintegratie van de vervoersproducten binnen het Landelijke Tarieven Kader zowel voor de concessieverlener als de Reiziger gewenst is. Met het voorliggende PvE blijft de HRN-concessiehouder als beoogd vervoerder echter de enige OV-partij die zelfstandig haar tarieven mag vaststellen. Zo ontneemt het ministerie zichzelf als concessieverlener en als systeemverantwoordelijke de mogelijkheid om controle te houden over het prijsinstrument. Ook de provincie Groningen ziet graag dat er een lid toe wordt gevoegd dat de concessieverlener de mogelijkheid geeft om de voorgestelde tarieven en/of wijzigingen t.o.v. het voorgaande jaar af te keuren; waarbij de concessiehouder dan de tarieven plus indexatie van het voorgaande jaar moet blijven hanteren totdat de concessieverlener wel kan instemmen met hetgeen de concessiehouder heeft voorgesteld. Zo kan de concessieverlener meer aan het stuur blijven zitten.

Ook de inzet van het tariefinstrument ten behoeve van het beter spreiden van reizigers roept veel reacties op. Zo roept DOVA op tot terughoudend en adviseert eerst de impact goed in beeld te brengen. De provincie Flevoland moedigt spreidingsmaatregelen aan, maar adviseert wel eerst te onderzoeken of tariefdifferentiatie op het hoofdrailnet niet leidt tot vervoersarmoede. Het Locov kan zich niet vinden in de ruimte die de concessiehouder krijgt om de tarieven in de spits met 10% te verhogen, aangezien het de concurrentiepositie van het OV verslechterd. Het Locov stelt dat tarieven op het spoor reeds gedifferentieerd zijn in de vorm van 40% korting in de daluren. Zij stellen voor spreiding door beprijzing alleen toe te staan in de vorm van (extra) kortingen in de daluren of de randen van de spits. NS pleit voor een fijnmazige maatwerkaanpak voor tariefdifferentiatie. Daarnaast adviseert NS om het tarief te differentiëren met een vast bedrag in plaats van een variabel om op korte trajecten voldoende prikkel voor gedragsverandering te kunnen geven en op langere trajecten te voorkomen dat verhogingen te koste gaan van de betaalbaarheid.

De concessiehouder rijdt de concessie voor eigen rekening en risico. Het is niet passend de tariefbevoegdheid in zo'n situatie bij de concessieverlener te beleggen. In het PvE worden wel kaders gesteld voor de tariefstelling.

Spreiding van reizigers over de dag is nodig om, gegeven de huidige infrastructuur, de kwaliteit van het spoorvervoerproduct te verbeteren. Tariefdifferentiatie is daarvoor een belangrijk instrument. In het PvE wordt de concessiehouder ruimte gegeven om tarieven te differentiëren naar tijd en/of plaats. Om de betaalbaarheid te borgen, wordt een maximum gesteld aan de mate waarin de tarieven in de spits mogen stijgen. Tegelijkertijd zijn er zorgen of dit voldoende effectief is. Het ministerie wil daarom samen met de beoogd concessiehouder onderzoek doen naar de vraag hoe het tariefstelsel effectiever kan worden ingezet, deels om de spits te ontlasten, maar tegelijkertijd om de betaalbaarheid van het reizen per trein te borgen. Het ministerie heeft daarbij oog voor betaalbaarheid, voorspelbaarheid voor de reiziger en het voorkomen van dubbele opstaptarieven binnen de gehele OV-keten. In het onderzoek zal ook worden ingegaan op de diverse concrete voorstellen van stakeholders. Dit onderzoek is aangekondigd in het PvE.

Reizigerspunctualiteit

Een aantal stakeholders, zoals DOVA, de provincie Groningen, FMN en NS eisen verheldering of aanscherping van de eisen rondom punctualiteit. Zo pleiten zowel DOVA als de provincie Groningen ervoor om de punctualiteit op lijnniveau te monitoren en pleiten meerdere partijen voor het wijzigen van de KPI op reizigerspunctualiteit 15 minuten naar 10 minuten, omdat dit beter aansluit bij de hogere frequenties waarmee gereden gaat worden in de nieuwe concessieperiode en bij de beleving van reizigers.

FMN wijst op onduidelijkheden rondom de aansluitingen op treinen van regionale vervoerders en vraagt hoe het ministerie om wil gaan met het bewust overslaan van stations om vertragingen in te lopen. Immers, de trein is in dergelijke gevallen formeel niet uitgevallen, maar reizigers van- en naar de overgeslagen stations ervaren dat wel op deze wijze.

Het voorstel om de KPI te veranderen in een KPI reizigerspunctualiteit 10 minuten is overgenomen door het ministerie. IenW blijft erbij om de KPI's over reizigerspunctualiteit net als in de huidige concessie op reisniveau te monitoren, omdat dit beter aansluit bij de beleving van reizigers dan een punctualiteit op lijnniveau. Daarnaast wordt de punctualiteit op stationsniveau gemonitord.

In het PvE is opgenomen dat de concessiehouder moet zorgen voor een optimale balans tussen de verschillende reistijdcomponenten. Via diverse KPI's (zoals reizigerspunctualiteit en gerealiseerde aansluitingen) wordt hier invulling aan gegeven. Het overslaan van stations wordt ook gemonitord: indien een station wordt overgeslagen telt de vertraging van de betreffende reizigers mee in de beoordeling van de reizigerspunctualiteit.

Toegankelijkheid van treinreizen en materieel

Veel stakeholders, waaronder NS, ProRail, FMN, DOVA, Locov en GNMI benoemen het belang van de toegankelijkheid van treinreizen en materieel. Zo vindt GNMI dat de afstemming met het stad- en streekvervoer en het gemeentelijke doelgroepenvervoer goed geregeld moet zijn. Meerdere partijen, waaronder Locov en NS, verwijzen naar de reeds bestaande afspraken en regelgeving in de vorm van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid en het VN-Verdrag Handicap en wijzen op het belang van het helder definiëren van de relatie tussen deze afspraken en de eisen in de concessie. NS stelt tegelijkertijd dat niet alle eisen rondom toegankelijkheid in het PvE werkbaar en haalbaar zijn, bijvoorbeeld de eis dat "iedereen zich in principe" zelfstandig en veilig kan verplaatsen. Ook kan NS zich niet committeren aan alle landelijke afspraken, als niet voldoende duidelijk is om welke (toekomstige) afspraken het gaat.

Onder meer NS, Locov en ProRail reageren op de eisen rondom de toegankelijkheid van materieel. Het Locov vraagt om meer ambitie, ook rondom de toegankelijkheid in de trein. Zowel ProRail als NS zien graag meer aandacht voor de relatie tussen perronhoogtes en de zelfstandige toegankelijkheid van materieel.

IenW is van mening dat een groot deel van de reactiepunten van stakeholders reeds in de huidige PvE-teksten ondervangen is. Zo staan in de inleiding de voornemens en doelen per artikel beschreven: er wordt aangesloten op wet- en regelgeving, maar natuurlijk ook op het VN -Verdrag Handicap. De in het PvE gehanteerde terminologie 'in principe' past daar goed bij: het betreft een uitgangspunt en inspanningsverplichting, die op deze wijze in het artikel zelf nader wordt uitgewerkt (de brede groep reizigers waar dit betrekking op heeft, staat opgenomen in de begrippenlijst).

Met landelijke afspraken waar de concessiehouder aan dient te voldoen bedoelt IenW afspraken die voorafgaand en tijdens de concessieperiode gemaakt (kunnen) worden. Hierbij wordt specifiek verwezen naar het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV en afspraken die in de OV-besluitvormingsstructuur worden gemaakt. De beoogd concessiehouder zal worden betrokken voordat de afspraken definitief worden gemaakt. Ook is het artikel aangescherpt door een verwijzing naar de spelregels en rekenmethodieken bij wijzigingen in de concessie op te nemen.

Wat betreft de toegankelijkheid van materieel ziet IenW bij nader inzien af van het opnemen van specifieke bepalingen rondom materieeltypes. Dit omdat het Besluit toegankelijkheid al duidelijke termijnen zijn opgenomen die er voor dienen te zorgen dat alle nieuwe en bestaande treinen in 2030 zelfstandig toegankelijk zijn. De rol van de infrastructuurbeheerder in relatie tot bepalingen in de concessie is reeds in de considerans uitgewerkt en wordt dus niet op elk onderdeel van de concessie specifiek uitgewerkt.

Reisassistentie

NS en Locov hebben een aantal opmerkingen ten aanzien van reisassistentie. NS constateert dat de teksten over reisassistentie onvoldoende aansluiten op het Bestuursakkoord Toegankelijkheid. NS doet de suggestie om ervoor te zorgen dat een reiziger die reisassistentie aanvraagt en gebruik maakt van verschillende vervoerders, dit niet meermaals hoeft aan te vragen. In aansluiting hierop adviseert Locov om het mogelijk te maken dat niet alleen de regie maar ook de uitvoering van de reisassistentie van andere spoorvervoerders te beleggen bij de concessiehouder, indien deze vervoerders dat verzoeken (of andersom: dat andere spoorvervoerders dit uitvoeren voor de concessiehouder). Locov adviseert tevens de mogelijkheid te creëren dat reisassistentie een landelijke systeemtaak wordt welke wordt verzorgd door de concessiehouder indien de OV-besluitvormingsstructuur daartoe beslist.

De suggestie die NS doet lijkt in lijn met hetgeen al in de tekst staat (de strekking is zeer vergelijkbaar), maar gaat meer in detail dan nu gewenst in dit PvE. Daarom is de suggestie niet overgenomen.

Hetzelfde geldt voor de rol van de concessiehouder t.o.v. de regie en uitvoering van de reisassistentie van andere spoorvervoerders. De eisen zijn in lijn met de afspraken in het nog definitief vast te stellen bestuursakkoord. IenW ziet geen reden om hiervan af te wijken.

Fietsen in de trein

Vooral het Locov en NS reageren uitgebreid op de artikelen rondom het meenemen van fietsen in de trein. Locov stelt dat meer aandacht mag zijn voor het belang van het meenemen van fietsen in de trein. Concreet stelt zij voor om de Europese eis dat er voldoende ruimte moet zijn voor het meenemen van fietsen te vertalen in de verplichting aan NS om in nieuwe of vernieuwde treinen minimaal 8 fietsplekken aan te bieden. Ook vraagt het Locov aandacht voor het meenemen van fietsen in het geval van treinvervangend busvervoer. NS stelt dat veel van de artikelen in hun huidige vorm onvoldoende duidelijk of te ruim geformuleerd zijn, wat naar de mening van NS tot onrealistische ambities leidt.

Het ministerie is van mening dat de huidige bepalingen in het PvE in grote mate de balans vinden tussen het belang van het meenemen van fietsen in de trein en de praktische uitvoerbaarheid voor de concessiehouder. De bepaling dat de concessiehouder dient te zorgen voor een aanbod dat aansluit bij de vraag is naar de mening van IenW in lijn met de betreffende EU-verordening. In aansluiting op de opmerking van Locov zal IenW nadere eisen stellen aan het kunnen meenemen van fietsen in het geval van vervangend vervoer en tevens wordt een aantal suggesties van NS rondom het verduidelijken van bepalingen overgenomen.

Reisinformatie

De provincie Groningen wil dat reisinformatie op stations niet alleen reisinformatie van aansluitende andere spoorvervoerders betreft, maar ook van aansluitende bus, tram en metrolijnen. Het Locov komt met hetzelfde punt ten aanzien van reisinformatie in reguliere diensten. Zij adviseren de concessiehouder te verplichten op de reisinformatieschermen in de treinen ook informatie te geven over de meest relevante aansluitende bussen, trams, metro's en treinen van andere vervoerders.

Ten aanzien van reisinformatie op stations is verduidelijkt dat de concessiehouder op grond van de Netverklaring ook brongegevens voor reisinformatie aan de Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV)-loketten moet leveren. Ten aanzien van reisinformatie in reguliere diensten moet de beoogd concessiehouder zich inspannen voor het verschaffen van reisinformatie over de deur-tot-deurreis (dus inclusief informatie over aansluitende bussen, trams en metro's te verbeteren. Het is aan de beoogd concessiehouder om te bepalen op welke wijze dat gebeurt.

Serviceniveau

Vrijwel alle stakeholders, waaronder provincies, Locov, DOVA, FMN, NS, ProRail en GNMI stippen het punt van dienstverlening op stations aan, omdat de invulling hiervan voor hen niet duidelijk is. Voor het vereiste serviceniveau wordt verwezen naar het serviceniveau op stations van 2019 als maatstaf, zonder dat er een duidelijke definitie van ‘service’ in het PvE staat. De stakeholders vragen om meer verheldering over het minimale vereiste serviceniveau.

Het vormgeven van de klantenservice is een verantwoordelijkheid die het ministerie bij de concessiehouder legt. Het ministerie stelt wel voorwaarden aan het te bieden serviceniveau en vraagt bij wijzigingen aandacht te

hebben voor de zgn. brede groep reizigers en zinvol contact. De gevraagde inspanning op de ontwikkeling van geïntegreerde servicebalies is verbreed tot service in algemene zin.

De verwijzing in het PvE naar het serviceniveau van 2019 is aangepast. NS is al langere tijd bezig met het ontwikkelen van een nieuw concept en is sinds 2022 gestart met de uitrol (zie het voorstel van de huidige concessiehouder van januari 2022: https://nieuws.ns.nl/ns-vernieuwt-ticketserviceformule-op-stations/).

Geld Terug Bij Vertraging (GTBV)

Locov heeft een aantal opmerkingen ten aanzien van GTBV, namelijk over de aanpassing naar 30 minuten (wat voor een aantal lijnen, zoals de HSL-Zuid, een verslechtering is t.o.v. de nu geldende 15 minuten), het proactief attenderen op het recht van GTBV en een landelijke GTBV-regeling. DOVA vraagt of de GTBV-regeling ook van toepassing verklaard kan worden op ketenreizen op het spoor.

Omdat de binnenlandse verbindingen via de HLS-Zuid onderdeel zijn van het hoofrailnet (en daarmee van de HRN-concessie) mag de concessiehouder voor de HSL-Zuid dezelfde regeling hanteren als voor de rest van het hoofdrailnet.

IenW stelt dat het recht op restitutie alleen bestaat indien een reiziger daarom verzoekt. Wat betreft een landelijke GTBV-regeling wordt de komende tijd in beeld gebracht welke concessie-overstijgende zaken ingevuld moeten worden. De suggestie voor een GTBV-regeling voor alle spoorvervoerders wordt daarbij betrokken.

De GTBV-regeling kan alleen gelden voor reizen met de concessiehouder, omdat van de concessiehouder niet geëist kan worden dat zij geacht wordt te betalen voor vertraging van andere vervoerders.

Interoperabiliteit reisproducten

GNMI vindt de genoemde 'inspanningsverplichting' te licht, en ziet graag een resultaatverplichting op het gebied van interoperabiliteit. Verder noemt GNMI dat NS een te dominante rol heeft in de verkoop van OV-producten, en dat de tekst van het PvE nu voornamelijk geënt is op de huidige praktijk, terwijl juist een nieuwe situatie met meer marktwerking goed zou zijn.

IenW stelt dat onderwerpen als interoperabiliteit op EU-niveau worden besproken. De afspraken die daar worden gemaakt zijn leidend. Een inspanningsverplichting is daarom voldoende. Om te voorkomen dat één partij een te dominante rol verkrijgt in de verkoop van OV-producten, is in het artikel over verkoop en betaling van reisproducten via derden geregeld dat derden de mogelijkheid hebben om treinkaartjes te verkopen.

Sociale en fysieke veiligheid

NS en ProRail stellen beide dat het belangrijk is om de verantwoordelijkheid, de scope en het handelingsperspectief rondom perronveiligheid goed te definiëren. Verder geven enkele stakeholders aan dat het goed is om duidelijke afspraken te maken over de aanpak van sociale en fysieke veiligheid in en rond stations, ook in wisselwerking met gemeentelijke handhaving.

IenW verduidelijkt dat het perron onder de verantwoordelijkheid van de concessiehouder valt, en de stations vallen onder de verantwoordelijkheid van infrastructuurbeheerder. Het betreffende artikel uit het PvE maakt de afbakening niet diffuus, maar geeft specifiek de verantwoordelijkheid van de concessiehouder weer. Actieve

inspanning van de concessiehouder om onveilige perronsituaties te voorkomen geeft voldoende concretisering van een inspanningsverplichting.

Ook gaat het om dezelfde reizigers en in de praktijk is er geen onderscheid te maken (trein, perron en station). De Stationsagenda stuurt op de beleving van de sociale veiligheid op stations door de reizigers, maar doet geen uitspraken over de inzet van veiligheidspersoneel. Omdat het over hetzelfde personeel en dezelfde reizigers gaat, is het logisch om dit aspect wel in de concessie te regelen.

Er volgt een onderzoek naar de (mogelijke) systeemtaken die de concessiehouder vervult (zie hiervoor ook eerdere Kamerbrieven over spoorordening).

Daarnaast geeft NS aan dat het lastig is om zich te verbinden aan doelen t.a.v. het maximum aantal meldingen/incidenten van (sociale) veiligheid, omdat zowel oorzaak als uitvoering deels bij anderen buiten hun invloedssfeer ligt en het tevens een perverse prikkel kan zijn om te sturen op een bepaald aantal meldingen van sociale veiligheid. Ook is het voor NS niet duidelijk waar de balans ligt tussen vrijheid van de concessiehouder om sociale veiligheid in te vullen enerzijds, en wel monitoring en inzage geven tot op detailniveau anderzijds.

IenW erkent dat het sturen op aantal meldingen perverse prikkels kan geven om onder een bepaalde streefnorm te blijven. De concessiehouder is inderdaad afhankelijk van verschillende factoren om de sociale veiligheid in de trein en op stations op peil te houden. Het idee is om een streven voor een (onder/boven)grens te stellen waaraan kan worden getoetst. Als het aantal zgn. A-incidenten oploopt t.o.v. 2019, dan is het goed als concessiehouder daar een melding van maakt aan de concessieverlener met een analyse van mogelijke oorzaken en aanpak. Als de oorzaak en/of oplossing ook bij anderen ligt, kan een aanpak bijvoorbeeld zijn om de problematiek in de sociale veiligheids-overleggen te bespreken en met meerdere partners in sociale veiligheid tot een verbeterplan te komen.

Tot slot is IenW van mening dat het detailniveau van rapporteren geen afbreuk doet aan de ruimte die de beoogd concessiehouder krijgt om zelf te bepalen op welke wijze sociale veiligheid wordt geborgd.

Hoofdstuk 4: Faciliteren dat reizigers zo optimaal en drempelloos mogelijk van deur tot deur kunnen reizen

Dienstregeling

Ten aanzien van het proces rondom de vaststelling van de dienstregeling komen verschillende suggesties vanuit de stakeholders. De decentrale overheden vragen om een langere termijn voor de consultatie van de dienstregeling en een bredere scope. NS geeft aan dat de scope juist te breed geformuleerd is. ProRail geeft aan dat het Europese initiatief Timetable Redesign, gericht op het harmoniseren van de processen rondom dienstregeling en capaciteitsverdeling, op dit moment ontbreekt in het PvE, terwijl dit invloed zal hebben op het proces van het tot stand komen van de dienstregeling.

Mede gezien de door ProRail geduide voorziene wijzigingen kiest IenW ervoor om in het PvE de concessiehouder te verplichten tot 'tijdige afstemming' met stakeholders over de dienstregeling en wordt dit op dit moment niet nader ingevuld. De concessiehouder, infrastructuurbeheerder en decentrale overheden en vervoerders zullen elkaar in het proces moeten vinden, zoals nu ook al gebeurt. Daarbij is er al ruimte voor niet eensluidende adviezen (een gezamenlijk advies staat niet gelijk aan een unaniem advies). Het Programma van Eisen is op dit onderdeel niet aangepast.

Samenwerking met derden

IenW geeft de beoogd concessiehouder in het PvE de opdracht en de ruimte om een samenwerkingsstrategie op te stellen om de wijze van samenwerking tussen de concessiehouder en derden vast te leggen. Deze benadering roept tegenstrijdige reacties van stakeholders op. Vrijwel alle stakeholders roepen IenW op om zelf nader invulling te geven aan de wensen en eisen rondom samenwerking en daarbij verschillende specifieke punten in aanmerking te nemen. Aan de andere kant stelt NS dat de eisen die IenW aan de samenwerkingsstrategie stelt nu al tot een flinke vergroting van de samenwerkingslast ten opzichte van de huidige situatie leiden. NS ziet meer in maatwerk per partij en is ook bang voor asymmetrische relaties, waarbij onevenredig veel inzet van NS wordt verwacht ten opzichte van de derde partijen.

IenW is van mening dat zij met het uitvragen van een samenwerkingsstrategie en het maken van samenwerkingsafspraken door de concessiehouder met derden borgt dat de beoogd concessiehouder op de relevante onderwerpen constructief samenwerkt met derden. Tegelijkertijd wordt NS voldoende ruimte geboden om hier op passende wijze invulling aan te geven. Afgezien van enkele verduidelijkingen is de strekking van dit artikel daarom niet aangepast.

Verzoeken tot het rijden van extra diensten voor derden

Meerdere stakeholders verzoeken de voorwaarden voor het rijden van extra diensten voor derden onder de HRN-concessie te verduidelijken.

De mogelijkheid voor derden om extra diensten in te kopen speelt alleen indien als gevolg van logistieke beperkingen de concessiehouder de enige partij is die in staat is tot uitvoering van de gewenste dienst. De vergoeding en de berekening van de netto kostprijs is in lijn met de PSO verordening (de bijlage) geformuleerd.

Verkoop en betaling van reisproducten via derden

De bepalingen rondom de verkoop en betaling van reisproducten via derden, ook wel aangeduid als de MaaS-waardigheid van de concessie, roepen reacties van meerdere stakeholders op; vooral van de aanbieders van zakelijke mobiliteitsoplossingen (ZMSP) en NS. Vrijwel alle partijen, inclusief de ACM, ondersteunen de opname van dergelijke bepalingen in de concessie. NS geeft aan dat de gekozen vorm, een zgn. dynamische verwijzing naar de 'MaaS-waardigheidseisen' die door de concessieverlenende overheden in het kader van het NOVB jaarlijks worden vastgesteld, onwenselijk is. Volgens NS kan deze keuze de beleidsdoelen negatief beïnvloeden en sluit het ook niet aan bij de uitgangspunten van de concessie ten aanzien van rollen en verantwoordelijkheden. ZMSP en ook FMN stellen juist dat de bepaling niet ver genoeg gaat en dat IenW – gezien de dominantie van de HRN-concessie binnen het Nederlandse OV en met het oog op het creëren van een gelijk speelveld - aanvullende eisen zou moeten stellen op verschillende punten en structureel meer bevoegdheid naar zich dient toe te trekken.

IenW wil met het mogelijk maken van de verkoop en betaling van kaarten via derden een bijdrage leveren aan het optimaliseren van een zo drempelloos mogelijke deur-tot-deurreis, de ontwikkeling van duurzame mobiliteit en het verhogen van de bezetting in het OV. Daarbij realiseert IenW zich dat de MaaS-markt nog volop in beweging is. Tegen deze achtergrond blijft het uitgangspunt om de concessiehouder via een dynamische verwijzing naar de 'MaaS-waardigheidseisen' op een gelijke wijze aan te spreken als overige OV-bedrijven. Wel is het PvE op een aantal punten aangepast waar het de interactie tussen de MaaS-waardigheidseisen en de concessiesystematiek betreft.

Hoofdstuk 5: Het maatschappelijk optimaal benutten van de publieke investeringen in het spoorsysteem als geheel

Maatschappelijk optimaal aansluiten van de dienstregeling op beschikbare infrastructuur

Meerdere stakeholders benadrukken de noodzaak van gezamenlijke/ integrale afwegingen rondom aanpassingen in materieel, dienstregeling en infrastructuur. NS geeft aan dat IenW voornamelijk lijkt te sturen op het vermijden van investeringen in de infrastructuur, terwijl infrastructurele aanpassingen soms de beste manier kunnen zijn om beleidsdoelen te bereiken. ProRail benadrukt dat incentives nodig zijn om de concessiehouder aan te sporen om tot een maatschappelijk optimaal en commercieel aantrekkelijk voorstel te komen.

IenW herkent zich in het belang om integrale afwegingen te maken ten aanzien van materieel, dienstregeling en infrastructuur. In het Programma van Eisen wordt verduidelijkt dat knelpunten eerst gezamenlijk geconstateerd worden, voordat infrastructurele maatregelen op tafel komen. Er is een extra lid toegevoegd waarin de concessiehouder wordt gevraagd met toetsbare informatie te komen indien de concessiehouder van mening is dat zij geen dienstregeling kan ontwerpen zonder aanpassing van de beschikbare Hoofdspoorweginfrastructuur.

Investeren in nieuw of aangepast materieel

Volgens NS lijkt de beschikbaarheid en staat van de infrastructuur een te grote rol te krijgen bij de aanschaf van nieuw materieel. Infrastructurele issues worden op die manier opgelost via materieel. Dat heeft gevolgen voor de afweging die moet worden gemaakt om tot een maatschappelijk optimum te komen (ook in de dienstregeling). Daarnaast maakt NS zich zorgen over de uitvoerbaarheid, maakbaarheid en wenselijkheid van de eisen geformuleerd ten aanzien van het investeren in nieuw of aangepast materieel, onder andere door de sterk toenemende invloed van de concessieverlener en infrastructuurbeheerder en de gevolgen daarvan voor het gangbare proces rondom de aanschaf van materieel. ProRail benoemt dat het enkel haar rol is om de infracompatibiliteit van nieuw of aangepast materieel te toetsen, en dat zij zich niet uitspreekt over of de door NS gemaakte keuzes voor materieel in lijn zijn met het maatschappelijk belang.

IenW is van mening dat de huidige werkwijze goed functioneert. Het artikel beoogt het huidige proces vast te leggen en aan te scherpen. De achterliggende doelen van dit artikel zijn in de toelichting verduidelijkt. Het is van belang dat problemen die om een integrale afweging vragen vroegtijdig worden besproken. Ook is het van belang duidelijke afspraken te maken over de verdeling van extra kosten voor aanpassingen in de infrastructuur.

IenW bevestigt dat het de rol van de concessieverlener is om te toetsen of de door NS gemaakte keuzes voor materieel in lijn zijn met het maatschappelijk belang, niet die van de Infrastructuurbeheerder.

Hoofdstuk 6: Het komen tot een verbeterde sturings- en verantwoordingsrelatie tussen de concessieverlener en de concessiehouder

Plancyclus

Bij enkele stakeholders bestaat onduidelijkheid over hoe de meerjarendoorkijk, het kwaliteitsplan en de samenwerkingsstrategie zich verhouden tot het vervoerplan. Daarnaast geven enkele stakeholders aan dat zij graag adviesrecht zien voor consumentenorganisaties en decentrale overheden bij deze documenten/plannen.

De meerjarendoorkijk, het kwaliteitsplan en de samenwerkingsstrategie worden onderdeel van het vervoerplan en zijn daarmee geen eigenstandige documenten meer. Dit is verwerkt in het PvE. Consumentenorganisaties en decentrale overheden worden betrokken bij het opstellen van het vervoerplan en hebben daarmee ook invloed op het borgen van de uitvoeringskwaliteit.

Sturing op uitvoering van de concessie

ProRail benadrukt de gezamenlijke prioriteiten voor de concessiehouder en de infrastructuurbeheerder voortkomend uit de concessieverplichtingen, zoals KPI's en omgevingswaarden. ProRail vraagt om meer aandacht voor de samenhang ten aanzien van de beheerconcessie van ProRail. NS vraagt zich af of de concessiehouder de (halfjaarlijkse) rapportages voortaan aan de Tweede Kamer aanbiedt, en niet meer de concessieverlener. FMN vraagt om een aanscherping van de onderwerpen die in de rapportages behandeld moeten worden, hetzelfde geldt voor de aard en omvang van de Midterm Review.

IenW erkent de samenhang tussen de beheerconcessie van ProRail en HRN-concessie, in de considerans wordt nader ingegaan op de raakvlakken van het PvE met de infrastructuurbeheerder.

IenW heeft het PvE aangepast naar aanleiding van de opmerking van NS, de concessiehouder stuurt de rapportages niet naar de Tweede Kamer. De verplichte onderdelen van de (halfjaarlijkse) rapportages volgen uit het PvE en de vervoerplannen. In het concessiebesluit zal worden aangegeven op welke aspecten de Midterm Review betrekking heeft.

Monitoring en Interventie

NS verzoekt te wijzigen dat de concessieverlener alleen de termijn waarbinnen de concessiehouder alsnog invulling geeft aan een gestelde eis vaststelt. NS wil dat deze termijn in overleg met de concessiehouder wordt vastgesteld.

Het PvE is gewijzigd om tot uitdrukking te brengen dat de termijn waarbinnen de concessiehouder alsnog invulling moet geven aan de gestelde eis na overleg met de concessiehouder wordt bepaald.

Het is voor meerdere stakeholders, namelijk NS, FMN en Locov, onduidelijk wat het interventiemenu inhoudt. Ook is onvoldoende uitgewerkt wat de gevolgen zijn op het moment dat de concessiehouder niet in staat is om aan de eisen uit het PvE te voldoen. Er wordt geadviseerd om de hoofdlijnen van het sanctioneringsmechanisme op te nemen in het PvE.

In het interventiemenu wordt uitgewerkt in welke gevallen welk sturingsinstrument wordt ingezet. De uitwerking hiervan komt terug in het (concept) concessiebesluit. Ook de wijze van sanctionering zal worden uitgewerkt in het concessiebesluit.

FMN maakt zich zorgen of het ministerie voldoende kennis in huis heeft om de prestaties van de concessiehouder te kunnen beoordelen. Deze zorgen baseert FMN op een brief van het ministerie aan FMN waarin IenW stelt geen kennis te hebben van hoe de dienstregeling op het HRN optimaal commercieel kan worden ingevuld. Hierdoor ontstaat volgens FMN een groot verschil in niveau van kennis tussen concessieverlener en –houder en daarmee, een (grote) ongelijkheid in onderhandelings- en besluitvormingspositie. Deze ongelijkheid leidt niet alleen tot een, naar FMN's overtuiging, suboptimale invulling van het PvE, maar ook tot een te lage jaarlijkse vergoeding voor de onderhandse gunning van de HRN-concessie.

Door onder andere meer data uit te vragen krijgt IenW meer inzicht in de uitvoering van de concessie en wordt hier dus een grote stap in gezet. Het ministerie blijft gebruikmaken van de kracht en expertise van NS. De informatie van NS wordt getoetst en, voor zover nodig, wordt hiervoor externe expertise betrokken.

Beschikbaarheid van data en informatie

Vrijwel alle stakeholders, met uitzondering van NS, willen dat wordt opgenomen dat de concessiehouder verplicht is data beschikbaar te stellen over het gebruik door reizigers, de prestaties van de vervoerder en informatievragen vanuit andere vervoerders en opdrachtgevers die dienen tot het verbeteren van het gehele OV-netwerk.

NS maakt zich zorgen over de schijnbare tegenstrijdigheid van bepalingen m.b.t. de vertrouwelijkheidsniveaus voor het delen van data. Het biedt de concessieverlener de mogelijkheid bedrijfsvertrouwelijke data naar eigen inzicht publiek toegankelijk te maken en de vertrouwelijkheidsniveaus ter zijde te schuiven.

IenW erkent dat er een stap gezet moet worden ten aanzien van de voorwaarden waaronder IenW van NS verkregen data kan delen. IenW benadrukt dat niet alle informatie voor iedereen beschikbaar komt. Tegelijkertijd erkent IenW dat het ter beschikking stellen van bepaalde data ook van belang is voor andere (markt)partijen en stakeholders. Het is nodig een gelaagdheid aan te brengen in toegang tot data om de belangen van de concessiehouder en andere stakeholders niet te schaden. In de dialoogfase vindt een verdere uitwerking plaats van toegangsrechten en voorwaarden voor het delen van data.

Innovaties ter verbetering van deur-tot-deur reis

Het artikel aangaande innovaties ter verbetering van deur-tot-deur reis roept bij een aantal stakeholders verwarring op, aanzien het onderwerp volgens IenW “per definitie gedeeltelijk buiten de vervoerconcessie” valt. Het is stakeholders s onvoldoende duidelijk welk gedeelte wel onderdeel is van de scope van de concessie.

De eisen die worden gesteld hebben betrekking op de bijdrage die de concessiehouder kan leveren aan de verbetering van de deur-tot-deurreis en niet op bijdragen van andere partijen (zoals andere vervoerders). Omdat het artikel tot onduidelijkheid leidde is het komen te vervallen.

Pilots en experimenten

ProRail wil een duidelijkere afbakening van pilots en experimenten. Is de reikwijdte van experimenteren/pilots ook de introductie van andere marktordening op een deel van het netwerk, of bijvoorbeeld treinpaden voor open toegang verbindingen?

Het gaat over pilots en experimenten die de concessiehouder wil uitvoeren; niet over eventuele experimenten en pilots die de concessieverlener graag uit zou willen voeren.

NS geeft aan dat het bij innovaties voor kan komen dat de beoogde innovatie niet tot het gewenste resultaat leidt en dat vervolgexperimenten noodzakelijk zijn. Deze optie is niet ingevuld, doordat er wordt gesteld dat in beginsel slechts eenmaal toestemming tot afwijking kan worden gevraagd voor een experiment met een nieuwe dienst of product.

Als uit de evaluatie van het experiment naar voren komt dat een vervolgexperiment nodig is, dan kan de concessieverlener bij wijze van uitzondering opnieuw toestemming tot afwijking verlenen.

ALLRAIL ziet het risico dat concessiehouder nieuwe diensten wil aanbieden die concurrerend zijn met diensten van andere aanbieders.

Nieuwe diensten zijn toegestaan indien deze voldoen aan de eisen die de concessie stelt. Nieuwe vervoersdiensten zijn uit het artikel gehaald.

Het Locov adviseert de consumentenorganisaties adviesrecht te geven op voorgenomen experimenten en pilots

en op het definitief in het reguliere aanbod opnemen van diensten of producten die uit deze experimenten en pilots volgen.

De concessiehouder wordt net als in de huidige concessie alleen verplicht consumentenorganisaties te infomeren over uitkomsten van experimenten. Dat neemt niet weg dat de concessiehouder voorafgaand aan experimenten consumentenorganisaties kan betrekken.

Hoofdstuk 7: Overgangsbepalingen

Overgangsbepalingen

FMN en NS zijn de stakeholders die het uitgebreidst reageren op de overgangsbepalingen. De opmerkingen van FMN zien vooral op de afdwingbaarheid van afspraken en volledigheid van de benodigde informatie voor de concessieverlener. Ook mist zij de bepalingen rondom tussentijdse wijzigingen. NS stelt voor de focus minder op de periode na de voorgenomen concessie te leggen en vindt de informatieplicht in enkele gevallen te ver gaan.

Het ministerie ziet de komende concessie als een overgangsconcessie, waarin expliciet ruimte wordt gecreëerd om het spoorsysteem in zijn geheel of gedeeltelijk te verbeteren. Daarbij beseft zij zich dat al op relatief korte termijn keuzes gemaakt dienen te worden om in de loop van of na de huidige concessieperiode andere ordeningsmodellen te kunnen toepassen. Tegen deze achtergrond wordt de strekking van het artikel niet gewijzigd. Aanvullend op de bepalingen in dit PvE zal het ministerie starten met een nader onderzoek naar de marktordening na de huidige concessieperiode (zie hiervoor tevens de eerdere Kamerbrieven over ordening op het spoor).

Voorwaarden voor de overgang van rollend materieel en overige productiemiddelen

Zowel NS als FMN reageren op de in het PvE opgenomen artikelen rondom de overgang van rollend materieel en overige productiemiddelen. NS wijst vooral op het feit dat er in de zgn. ‘Redelijke Regeling’ al afspraken tussen IenW en NS zijn gemaakt en dat meerdere eisen in de betreffende artikelen overlappen met of afwijken van de huidige afspraken. FMN maakt zowel bezwaar tegen de stelling van het ministerie dat met deze bepaling de wet buiten werking wordt gesteld en ook vraagt zij om inzicht in de redelijke regeling als daarin afspraken worden opgenomen die niet in het PvE terugkomen.

IenW herkent dat hoofdstuk 7 van het PvE op onderdelen een aanvulling is op de huidige afspraken in het kader van de Redelijke Regeling. Uitgangspunt is om de Redelijke Regeling in aanloop naar de nieuwe concessie te actualiseren. De Wet personenvervoer 2000 biedt de wettelijke mogelijkheid om met de beoogd concessiehouder tot nadere afspraken over de overdracht van productiemiddelen te komen.

Afsluiting

Nadat het PvE is behandeld door de Tweede Kamer, stelt de Staatssecretaris van IenW het PvE vast. Het vastgestelde PvE dient als basis om tot de (ontwerp-) concessie te komen. Ook over de ontwerp-concessie zal een brede consultatie worden georganiseerd.