

Besluit wijzigen Hoofdrailnetconcessie voor MaaS

Datum: 5 september 2022

Kenmerk: IenW/BSK-2022/275295

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Dank voor uw advies van 2 juli 2021 (kenmerk: Locov 2021-193240) over de voorgenomen wijziging van de vervoersconcessie ten behoeve van Mobility-as-a-Service (MaaS), zoals opgenomen in onze adviesaanvraag van 3 juni jl. (kenmerk: IenW/BSK-2021/153662). Tot onze spijt hebben wij vanwege uiteenlopende redenen niet tijdig op uw advies kunnen reageren. Daarvoor bied ik mijn excuses aan. Wij hebben uw advies goed bestudeerd en met deze brief informeer ik u over mijn besluit.

De concessie voor het hoofdrailnet is een overeenkomst tussen NS en IenW die met wederzijdse instemming overeengekomen is. De huidige concessie loopt, zoals u weet, tot 2025. Bij de voorgenomen aanpassing ten behoeve van MaaS is rekening gehouden met de ruimte die NS heeft binnen de concessie om producten en tarieven vast te stellen. Binnen de huidige verhoudingen tussen IenW en NS is het naar mijn overtuiging niet passend dat de concessieverlener het referentieaanbod vaststelt dat NS ter beschikking stelt ten behoeve van de doorverkoop door derden. Voor de volgende concessie voor het hoofdrailnet heeft IenW nadrukkelijk de ambitie om de MaaS-eisen verder te borgen, zoals u heeft gezien in het beleidsvoornemen en in de consultatieversie van het Programma van Eisen (PvE) voor de concessie vanaf 2025. Er is aangesloten bij de afspraken die gelden voor alle concessiehouders.

Voor wat betreft de huidige concessie vraagt u waarom in de concept wijziging van het hoofdrailnet niet alle 8 MaaS-eisen overgenomen zijn. De voornaamste reden hiervoor is dat het uitgangspunt is dat alleen noodzakelijke aanpassingen in de concessie worden doorgevoerd. De 'MaaS-eisen' 2 t/m 8 vormen in feite een logische uitwerking van de bepaling dat vervoerders een referentieaanbod ter beschikking stellen aan derden. Bovendien is NS conform artikel 57 van de concessie gehouden aan beslissingen t.a.v. de OV betaalstructuur die in het Nationale OV Beraad (NOVB) worden genomen. Daaruit volgt bijvoorbeeld dat NS de QR-code accepteert die door MaaS-dienstverleners als vervoerbewijs worden verstrekt (eis 2). In de toelichting bij het (nieuwe) artikel 59 wordt benadrukt dat aanbieders van mobiliteitsarrangementen in gelijke gevallen onder gelijke commerciële voorwaarden worden behandeld. Ik hecht er verder aan te benadrukken dat NS reeds voldoet aan het uitgangspunt dat door het NOVB is vastgesteld dat uiterlijk per 1-1-2022 alle vervoerconcessies in Nederland "MaaS-waardig" moeten zijn ingericht. Met de voorgestelde wijziging denken wij dat deze handelwijze voldoende in de hoofdrailnet concessie is geborgd.

Zoals u terecht opmerkt, moet het referentieaanbod niet alleen transparant en non-discriminatoire zijn, maar ook concurrerend. Andere aanbieders van mobiliteitsarrangementen moeten zelf een concurrerend product kunnen maken en verkopen. Of het huidige referentie aanbod daaraan voldoet moet blijken, o.a. bij de uitvoering van de nationale MaaS-pilots. De ACM ziet op dergelijke concurrentieverhoudingen ook toe, getuige verschillende publicaties van de ACM daarover. Mocht blijken dat andere aanbieders van mobiliteitsarrangementen geen concurrerend aanbod kunnen bieden dan zullen we daarover –mede na afstemming met de decentrale overheden- met de vervoerder(s) over in gesprek gaan. Ondertussen werken we in NOVB-verband verder aan de doorontwikkeling van de MaaS-waardigheidseisen en het referentieaanbod.

De markt voor MaaS bevindt zich nog in een ontwikkelfase. Dit maakt het lastig om een goede inschatting te maken van de verwachte baten van MaaS. Tegenover mogelijke voordelen van open beschikbaar stellen van eigen producten van vervoerders voor de concurrentie (kans op breder klantenpotentieel/nieuwe OV-reizigers) en de reiziger (keuze alternatieven) staan mogelijk nadelen voor het bestaande concessiestelsel, zoals lagere inkomsten voor de vervoerders (vooral afzet goedkope kaartjes, marges derdenverkopers) wat consequenties voor de betaalbaarheid van het OV aanbod kan hebben. Leerervaringen met MaaS zijn in de consultatieversie van het PvE betrokken bij het borgen van de MaaS-waardigheidseisen in de concessie vanaf 2025. Overigens heeft staatssecretaris Van Veldhoven begin 2019 aan de Kamer toegezegd (IENW/BSK-2019/3240) eventueel regulering te overwegen indien eventuele optredende obstakels tijdens de uitvoering en bij de landelijke opschaling van de MaaS pilot-projecten niet weg te nemen zijn door flankerend beleid.

Ik kan me voorstellen dat u teleurgesteld bent dat geen van uw adviezen in de huidige hoofdlijn concessie overgenomen worden terwijl u duidelijk onderbouwd heeft waarom de aanpassingen volgens u wel gewenst zijn in het belang van de reiziger. Ik heb toegelicht waarom ik dat besluit genomen heb. Maar uw inbreng is daarmee zeker niet voor niets geweest zoals u heeft kunnen lezen in de consultatie versie van het Programma van Eisen, waarin de eisen rondom MaaS zijn uitgewerkt o.a. op basis van uw reactie.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Ir. W.H.B. (Wino) Aarnink

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Directie Openbaar Vervoer en Spoor, Postbus 20901, 2500 EX Den Haag