























Een ander accent betreft de ambitie om de beschikbare capaciteit van het openbaar vervoer beter te benutten, bijvoorbeeld door een betere spreiding van reizigers over de dag en verhoudingsgewijs meer reizigers buiten de spitsuren. Ik wil borgen dat NS een actieve rol speelt bij het maken van afspraken met bijvoorbeeld werkgevers en onderwijsinstellingen, zodat een gedeelte van de reizigers frequenter buiten de spitsuren reist. Ook wil ik NS meer ruimte bieden voor het differentiëren met tarieven, om daarmee ook financiële prikkels nadrukkelijker onderdeel te laten zijn van het sturen op het spreiden van reizigers. Uiteraard blijft de betaalbaarheid van het OV voor reizigers hierbij een belangrijk aandachtspunt. Een hoger aandeel reizigers buiten de spitsuren draagt overigens ook bij een hogere kosteneffectiviteit van het OV, doordat de noodzaak tot (infrastructurele) investeringen om de hoeveelheid reizigers in de spitsuren te accommoderen minder wordt. Dit adresseer ik ook onder doel III: het optimaal benutten van de publieke investeringen in het spoorstelsel als geheel.

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor  
Aansturing NS en ProRail

**Kenmerk**

IENW/BSK-2020/245729

Ook het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor reizigers met een functiebeperking is een belangrijk onderdeel van het sturen op een goed vervoerproduct. NS werkt hier in de huidige concessieperiode al hard aan. De afspraken hierover gaan onder meer over het verbeteren van de zelfstandige toegankelijkheid van het materieel en het verlenen van reisassistentie op stations. Het uitvoeren en doorontwikkelen van deze afspraken vindt plaats in nauw overleg met (vertegenwoordigers van) mensen met een beperking. Momenteel zijn overheden, vervoerders en vertegenwoordigers van mensen met een beperking in overleg om te komen tot nieuwe afspraken over toegankelijkheid van het OV. Daarmee wordt invulling gegeven aan het in het Toekomstbeeld OV opgenomen streven naar een toegankelijk OV in 2040. Uiteraard is ook NS betrokken bij deze gesprekken. Naar verwachting leiden de gesprekken in het voorjaar van 2021 tot een bestuursakkoord. Ik verwerk dit akkoord waar nodig in de nieuwe concessie.

Tot slot wil ik borgen dat het spoorvervoer, net als nu het geval is, plaatsvindt op een (sociaal) veilige, circulaire en duurzame wijze met beperkte hinder voor de omgeving. Dit betreft elementen die grotendeels via wet- en regelgeving zijn geborgd, maar waarop ook aanvullende sturing via de concessie nodig of gewenst kan zijn. In de huidige concessie is dat bijvoorbeeld het geval met de aanpak van stoptonend sein passages (STS-passages). In de komende periode zie ik of en in hoeverre op onderwerpen als (sociale) veiligheid, circulariteit, duurzaamheid en hinder voor de omgeving aanvullende sturing in de concessie nodig is.

*Doel II: Faciliteren dat reizigers zo optimaal en drempelloos mogelijk van deur tot deur kunnen reizen*

*Innovatie en samenwerking in de sector*

Reizigers willen zo optimaal en drempelloos mogelijk van deur tot deur kunnen reizen. Reizen per trein dient meer dan ooit een sterk en geïntegreerd onderdeel van een sterke vervoersketen te worden. Om dit te faciliteren is het van belang dat de potentie van innovatie en digitalisering ten volle wordt benut en dat de samenwerking tussen alle bij de deur-tot-deurreis betrokken partijen wordt verbeterd. Via de concessie werk ik uit wat ik hierin van NS verwacht. Ik wil een level playing field borgen, bijvoorbeeld ten aanzien van de beschikbaarheid van tickets, relevante (real-time) data en (digitale) toegang tot de door NS beheerde

ketenvoorzieningen. Ook denk ik aan nadere afspraken over de bijdrage van NS aan de exploitatiekosten van fietsenstallingen.

#### *OV betalen*

Om de aantrekkelijkheid van het OV en het betaalgemak voor de reiziger te vergroten is in het Nationaal OV Beraad (NOVB) van 8 mei 2019<sup>10</sup> besloten tot invoering van betalen met de bankpas (EMV-standaard) en barcode-betalen in het OV. Reizigers hebben immers bijna allemaal wel een bankpas of mobiele telefoon op zak en een specifieke OV-kaart is dan niet langer noodzakelijk. Vanzelfsprekend borg ik dat de afspraken over deze nieuwe wijzen van betalen waar nodig ook in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet worden verankerd.

#### *MaaS*

Een reiziger kan met een app van elke willekeurige MaaS-dienstverlener een (multimodale) reis plannen, boeken, betalen en maken (door bijvoorbeeld het openen van poortjes). Dit betekent dat treinvervoer nog meer dan nu het geval is onderdeel wordt van een bredere vervoersketen en daarmee een belangrijker en aantrekkelijker alternatief wordt voor het gebruik van de auto. De keuze voor het gebruik van de auto of het openbaar vervoer is uiteraard aan de reiziger, maar mijn verwachting is dat door MaaS het marktaandeel van de trein en daarmee het gehele OV in de totale mobiliteitsketen toeneemt. NS heeft naast haar rol als treinvervoerder inmiddels al verschillende rollen in het MaaS-domein.

Het ecosysteem van MaaS kan alleen optimaal werken wanneer er sprake is van een mobiliteitsmarkt met een gelijk speelveld, waarin wordt samengewerkt, data wordt gedeeld, samen wordt geleerd en waarin gebruik wordt gemaakt van (inter)nationale standaarden. In het bestuurlijk Nationaal OV Beraad (NOVB) van 13 juni 2019 is daarom afgesproken dat al het OV dat door Nederlandse overheden via concessies is uitgegeven voor reizigers beschikbaar moet zijn via MaaS-dienstverleners en dat alle OV-concessies per uiterlijk 1 januari 2022 MaaS-waardig dienen te zijn.<sup>11</sup> De afspraken over MaaS-waardigheid bevatten drie essentiële onderwerpen: het beschikbaar stellen van het door de concessieverlener vast te stellen referentieaanbod door OV-bedrijven aan MaaS-dienstverleners, het onderling delen van real-time data en het behandelen van vragen of klachten van reizigers.

Voor wat betreft de huidige concessie ben ik reeds met NS in gesprek om de MaaS-waardigheidseisen zoals die zijn afgesproken in het NOVB per uiterlijk 1 januari 2022 te verankeren. Los van de uitkomst van het MaaS-waardig maken van de huidige concessie wil ik hoe dan ook borgen dat de MaaS-waardigheidseisen die inmiddels in NOVB-verband zijn vastgesteld in de nieuwe concessie worden geborgd.<sup>12</sup> De concessie sluit zo aan bij de afspraken die landelijk gemaakt zijn in de digitale agenda en er wordt een basis geboden voor verdergaande samenwerking en standaardisering op de mobiliteitsmarkt. Op deze manier ben ik ervan overtuigd dat de concessie ruimte biedt voor de mobiliteit van de toekomst.

<sup>10</sup> Kamerstukken II 2018/2019, 23 645, nr. 707.

<sup>11</sup> Kamerstukken II 2018/2019, 31 305, nr. 294.

<sup>12</sup> Dit geldt eveneens voor eventuele wijzigingen van deze eisen als daarover in NOVB-verband wordt besloten.

#### **Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor  
Aansturing NS en ProRail

#### **Kenmerk**

IENW/BSK-2020/245729

*Doel III: Het optimaal benutten van de publieke investeringen in het spoorstelsel als geheel*

De kosten die publiek gemaakt worden voor de aanleg, beheer, onderhoud en vervanging van het spoorstelsel zijn aanzienlijk. De groei van het aantal treindiensten leidt tot toenemende krapte en een steeds hogere benutting van de capaciteit van de infrastructuur. Het realiseren van de ambities in het Toekomstbeeld OV vereist investeringen, in zowel infrastructuur als materieel. Bij deze investeringen streef ik naar een zo hoog mogelijk maatschappelijk rendement. Dat kan scherpe keuzes vergen, waarbij het ook het geval kan zijn dat het directe financiële belang van NS ondergeschikt is aan de kosten van het stelsel als geheel. Ik verlang van NS dat zij haar investeringsbeslissingen neemt met oog voor de financiële effecten voor het gehele spoorstelsel. Ik wil daarom sturen op het maatschappelijk optimaal benutten van de gemaakte en te maken investeringen. Dit operationaliseer ik waar nodig ook via de nieuwe concessie.

*Optimaal benutten van infrastructuur en materieel*

Sturen op het maatschappelijk optimaal benutten van de publieke investeringen in het spoorstelsel valt uiteen in verschillende onderdelen. De eerste is het maatschappelijk optimaal benutten van de infrastructuur, zodat de mogelijkheden van de infrastructuur ten volle benut worden. Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan het opnemen van een verplichting om nieuwe of gewijzigde infrastructuur die gereedkomt tijdens de looptijd van de concessie ook te gebruiken conform de plannen die ten grondslag lagen aan de investeringsbeslissing die zijn afgestemd met de concessiehouder. De tweede is het maatschappelijk optimaal invulling geven aan technische systeemsprongen. Wanneer ik als stelselverantwoordelijke besluit tot het invoeren van systeemsprongen als bijvoorbeeld een transitie naar 3kV of een verdere uitrol van ERTMS wil ik dat NS verplicht wordt zich te conformeren aan mijn uitrol- of implementatiestrategie. De derde is het sturen op de inzet van materieel dat technisch het meest optimaal aansluit op de kenmerken van de infrastructuur, uiteraard rekening houdend met de vereiste van *proven-technology*. Het ziet erop toe dat NS geen investeringsbeslissingen neemt die tot onnodig hoge kosten voor de infrastructuurbeheerder leiden, bijvoorbeeld omdat vermijdbare aanpassingen aan baanlichamen, tractie-energievoorziening of beveiligingssystemen moeten worden gedaan. Ik wil via de concessie borgen dat bij investeringsbeslissingen van NS integraal gekeken wordt naar de kosten voor het stelsel als geheel, en dat investeringsbeslissingen aan mij als concessieverlener worden voorgelegd. Oplossingen worden eerst gezocht in de dienstregeling en materieel, en daarna pas in de infrastructuur. Zo wil ik er nog actiever op toezien dat de investeringsbeslissingen die NS neemt vanuit maatschappelijk oogpunt het meest optimaal zijn. Dat heeft als gevolg dat de ontwikkelvrijheid inzake materieel en dienstregeling van NS wordt ingeperkt ten opzichte van de huidige situatie. Dit alles vergt een hoge mate van transparantie van NS en ook goede samenwerking met IenW.

*Andere inrichting van het netwerk en toekomstige stappen*

Vanwege het druk bereden Nederlandse spoorstelsel is de landelijke samenhang groot. Vanwege deze complexiteit en het hoge benutting blijkt uit analyses dat uitbreiding in capaciteit op intensief gebruikte plekken al snel gepaard gaat met omvangrijke investeringen. Het is niet uit te sluiten dat het op termijn, gezien

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Aansturing NS en ProRail

**Kenmerk**

IENW/BSK-2020/245729

vanuit het spoorstelsel als geheel, wenselijk is over te gaan op een andere inrichting van het netwerk. Mogelijk moet bijvoorbeeld over worden gegaan op het rijden van een ontmengd of ontvlochten netwerk om op een kosteneffectieve wijze de uitdagingen op het gebied van capaciteit en betrouwbaarheid op te lossen. Dit kan een afweging vergen die over individuele vervoerders heen gaat. Vanuit mijn systeemverantwoordelijkheid wil ik daarom de mogelijkheid hebben om via de concessie invloed uit te oefenen op de logistieke indeling van het netwerk, als daar bijvoorbeeld vanuit de wens tot het vergroten van de vervoercapaciteit of doelmatigheid aanleiding voor is.

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor  
Aansturing NS en ProRail

**Kenmerk**

IENW/BSK-2020/245729

In mijn brief over de hoofdlijnen van de voorgestelde integrale marktordening op het spoor na 2024 heb ik aangekondigd dat we de komende jaren aan de slag gaan om te verkennen hoe we ook in de toekomst het maximale voor de reiziger uit het OV-systeem kunnen halen. In het kader van het Toekomstbeeld OV 2040 onderzoeken we de verdere uitbreiding van de capaciteit op het spoor en een nog betere benutting van het bestaande spoor, en kijken we ook naar de integratie tussen verschillende modaliteiten. Dit is een gezamenlijk proces van de OV-sector, maar ook steeds meer in samenwerking met aanbieders van deelmobiliteit en/of MaaS-diensten.

De toekomstige indeling van het spoornetwerk bepaalt mede de mogelijkheden voor meer marktopening, bijvoorbeeld door middel van aanbesteden van deelnetwerken. Om voorbereid te zijn op een toekomst met verdergaande marktopening, zonder dat dit ten koste gaat van de publieke doelstellingen, is het nodig om de juiste randvoorwaarden daarvoor uit te werken en voor zover mogelijk en wenselijk te creëren. Het Vierde Spoorwegpakket gaat immers uit van aanbesteden, tenzij. Uit het onderzoek *Vervoerconcessie HRN: Praktische voorwaarden en aandachtspunten bij gunning*<sup>13</sup>, blijken er meerdere opties voor de inrichting van de marktordening op het spoor te zijn, met elk voor- en nadelen. Die onderzoeken vormen de basis voor de vervolgonderzoeken die in komende jaren in gang gezet worden.

Hoe dan ook is het bij een grotere reizigersvraag, meer vervoerders als gevolg van open toegang en een drukker netwerk essentieel om adequate sturing en coördinatie binnen de spoorsector te organiseren om zo de publieke belangen goed te kunnen borgen en het gelijke speelveld op de spoormarkt. In 2021 wil ik daarom starten met een inventarisatie van de wijze waarop de *governance* (sturing en coördinatie) van het spoorstelsel ingericht moet worden om meer marktopening te kunnen accommoderen en, indien dit voor de reiziger voordelen op kan leveren, op termijn (delen van) het netwerk te kunnen aanbesteden. Daarvoor wil ik eerst goed zicht krijgen op de taken die moeten worden gekwalificeerd als systeemtaken in het stelsel en nu worden uitgevoerd binnen (of buiten) de vervoerconcessie voor het hoofdlijnnet. Om het gelijk speelveld bij meer marktopening op het spoor goed te kunnen blijven borgen is het wenselijk dat die systeemtaken op termijn mogelijk duidelijker afgebakend worden of onafhankelijk georganiseerd worden.

---

<sup>13</sup> Onderzoek *Vervoerconcessie HRN: praktische voorwaarden en aandachtspunten bij gunning*, inno-V m.m.v. ProRail en Van Doorne advocaten (2020). Het onderzoek is een bijlage bij de brief *over de hoofdlijnen van de voorgestelde integrale marktordening op het spoor na 2024*, Kamerstukken II 2019/2020, 29 984, nr. 899.

De nieuwe vervoerconcessie is onderdeel van het pad om de juiste randvoorwaarden uit te werken om voorbereid te zijn op een toekomst waarin mogelijk sprake is van meer marktopening. In het belang van de reiziger verwacht ik dan ook dat NS meewerkt aan het inzichtelijk maken van die randvoorwaarden waaronder de systeemtaken in het spoorstelsel die zij uitvoeren. Waar nodig borg ik dat ook in de concessie.

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor  
Aansturing NS en ProRail

**Kenmerk**

IENW/BSK-2020/245729

*Doel IV: Verbeterde sturings- en verantwoordingsrelatie tussen IenW en NS*

Om resultaten te behalen op de hiervoor genoemde onderwerpen, is een effectieve sturings- en verantwoordingrelatie tussen IenW en NS nodig. Deze wil ik verder professionaliseren ten opzichte van de huidige situatie. Hieronder ga ik in op de sturingsfilosofie, op de samenwerking tussen IenW, NS en diverse stakeholders en de noodzaak tot meer transparantie van NS. Ook ga ik in op mogelijke wijzigingen van de concessie en de toekomstige stappen voor het spoor.

*Sturingsfilosofie*

In de midterm review van de huidige concessie is geconcludeerd dat het sturingsinstrumentarium van de concessie heeft gewerkt zoals beoogd, maar dat er op onderdelen ruimte is voor verbetering. Ik kies er daarom voor om de sturingsfilosofie uit de huidige concessie grotendeels te behouden, maar wel door te ontwikkelen. Belangrijke elementen die behouden blijven zijn de jaarlijkse cyclus met een beleidsprioriteitenbrief, vervoerplan en transparante (financiële) verantwoording door NS. Ook wil ik de scherpe sturing aan de hand van prestatie-indicatoren en programma's behouden. Het opnemen van één of meerdere evaluatie- en bijsturingsmomenten, vergelijkbaar met de midterm review halverwege de huidige concessieperiode, blijft eveneens een belangrijk sturingsinstrument in de nieuwe concessie.

*Samenwerking*

Om de kracht van het openbaar vervoer ten volle te benutten, is het essentieel dat er goed wordt samengewerkt tussen de verschillende partijen in en rond de OV-sector. In de huidige concessieperiode zijn hier grote verbeterstappen gezet. Niet alleen in de samenwerking tussen IenW, NS en ProRail, maar ook in de samenwerking van NS met bijvoorbeeld regionale spoorvervoerders, decentrale overheden en consumentenorganisaties. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om strategische overleggen als de OV- en Spoortafels, maar ook over kleinere optimalisaties aan de dienstregeling op de kortere termijn. Het is van belang deze samenwerking ook in de nieuwe concessieperiode te borgen. Ook hier geldt dat de bestaande sturingsfilosofie in de concessie de basis vormt voor de afspraken die ik in de volgende concessie wil vastleggen. Dit geldt in het bijzonder om de deur-tot-deur reis optimaal te faciliteren.

*Informatievoorziening en transparantie*

Ik vind het belangrijk om me als concessieverlener op te stellen als een betrouwbare en professionele opdrachtgever. Datzelfde verwacht ik van NS als concessiehouder. Gegeven de context dat de concessie onderhands wordt gegund, verbind ik hier voor NS ook concrete eisen aan, bijvoorbeeld op het gebied van transparantie. Ik wil dat de informatievoorziening en transparantie van NS naar IenW (zowel in de rol van concessieverlener als systeemverantwoordelijke), maar ook van NS naar partijen als ProRail en

decentrale overheden, vergaand wordt verbeterd. Meer transparantie kan ervoor zorgen dat de publieke belangen beter worden geborgd, omdat betrokken partijen zelf over de benodigde informatie beschikken in plaats van dat ze daarvoor afhankelijk zijn van de bereidheid van NS om deze informatie ter beschikking te stellen.

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor  
Aansturing NS en ProRail

**Kenmerk**

IENW/BSK-2020/245729

Ik wil dat de concessie aansluit op de algehele tendens tot meer transparantie. Hiermee sluit ik aan op een ontwikkeling die is ingezet bij concessies die door decentrale overheden zijn verleend. Uiteraard blijft NS de beheerder van informatie. Er mag geen discussie meer bestaan over de noodzaak van het structureel leveren van meer en betere (financiële) informatie of het leveren van aanvullende informatie als daarom wordt gevraagd, zonder dat daar vanuit NS vergaande voorwaarden aan worden gesteld. De door NS geleverde informatie dient vanzelfsprekend tijdig, volledig en accuraat te zijn. Het uitgangspunt is dat deze verplichting voor NS breed strekt, dus ook in het geval dat partijen als ProRail of decentrale overheden om deze informatie vragen.

Uiteraard wil ik alleen informatie opvragen die nodig is voor het goed kunnen uitvoeren van mijn rollen als concessieverlener en systeemverantwoordelijke. Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat ik (en niet NS) bepaal of daarvan sprake is. Vanuit praktische overwegingen wil ik zoveel mogelijk standaardisering in de wijze van informatie-uitwisseling tussen IenW en NS. Tot slot geldt natuurlijk dat ik zorgvuldig omga met privacygevoelige en/of concurrentiegevoelige informatie.

#### *Flexibiliteit en wijzigingen van de concessie*

Gedurende de looptijd van de concessie zullen er redenen zijn om gemaakte afspraken in de concessie te willen of moeten wijzigen. Bijvoorbeeld als wet- en regelgeving verandert, er nieuwe beleidsmatige wensen ontstaan of zich onvoorziene omstandigheden voordoen. Deze situaties kunnen zowel in het voordeel als het nadeel van NS uitpakken. Het is van belang om vooraf heldere spelregels af te spreken welke situaties hiervoor in aanmerking komen, afspraken te maken over de manier waarop wijzigingen kunnen worden beprijsd en getoetst, en over hoe de eventuele wijzigingen vervolgens tot stand komen. Dergelijke afspraken passen in een professionelere en verbeterde sturings- en verantwoordingsrelatie tussen IenW en NS. In het programma van eisen werk ik deze spel- en rekenmethodieken nader uit. Ik vraag NS hierbij het principe van een open boek te hanteren om mij in staat te stellen de operationele en financiële impact van eventuele wijzigingen te kunnen beoordelen.

#### Marktconforme concessie

Conform de geldende regelgeving moet de concessie een evenwicht bevatten tussen de geleverde (vervoer)diensten en de kosten die hiervoor gemaakt worden. Voordat de concessie kan worden verleend, worden daarom de conceptafspraken met NS getoetst. Hiermee wordt geborgd dat de gemaakte afspraken passen binnen de PSO-verordening: de beleidsdoelen moeten zoveel mogelijk op een kostenefficiënte manier worden verwezenlijkt (artikel 2bis, tweede lid, onder a, van de PSO-verordening) en er moet zoveel mogelijk (financieel) gegarandeerd worden dat het huidige aanbod openbaar vervoer kwalitatief en kwantitatief in stand blijft of verbetert (artikel 2bis, tweede lid, onder b, van de PSO-verordening). Uiteraard geldt deze noodzaak bij de in de vorige paragraaf genoemde eventuele wijzigingen aan de concessie. Afhankelijk



van de aard van eventuele wijzigingen en de financiële omvang daarvan, kan gedurende de looptijd van de concessie een nieuwe toetsing nodig zijn.

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor  
Aansturing NS en ProRail

**4. Kosten concessieverlening en waarde concessie***Kosten concessieverlening*

Gedurende het concessieverleningsproces worden kosten gemaakt. De Rijksoverheid maakt onder meer kosten voor personele inzet en schakelt tevens waar nodig (specialistische) externe adviseurs in. Naar verwachting maakt ook NS verschillende van dergelijke kosten gedurende het concessieverleningsproces. In vergelijking met de omvang en waarde van de concessie zijn de kosten voor de verlening van de concessie, de transactiekosten, echter zeer beperkt.

**Kenmerk**

IENW/BSK-2020/245729

*Waarde concessie*

Het contract dat het Rijk met NS zal afsluiten is een omvangrijk contract dat een aanzienlijke waarde vertegenwoordigt. In de huidige concessie is sprake van opbrengsten van gemiddeld 2,7 miljard euro per jaar voor een periode van 10 jaar (2015 tot en met 2024). NS betaalt hiervoor nu een concessievergoeding en een HSL-heffing, van bij elkaar circa 200 miljoen euro per jaar. Dit komt overigens via het infrastructuurfonds weer ten goede aan de aanleg, beheer, onderhoud en vervanging van de spoorweginfrastructuur.

De waarde van de nieuwe concessie is in deze fase niet met zekerheid vast te stellen. Dit komt onder meer door de onzekerheden die de corona-pandemie met zich meebrengt, maar bijvoorbeeld ook doordat het concessieverleningsproces zich met dit beleidsvoornemen pas in de beginfase bevindt en de eisen die in de nieuwe concessie aan NS worden gesteld, nog niet uitgekristalliseerd zijn. Hoewel het de verwachting is dat de coronacrisis bij aanvang van de nieuwe concessie achter ons ligt, is er nog veel onzekerheid over de (financiële) impact van de crisis en de ontwikkeling van het mobiliteitsgedrag in de komende jaren. Het komend jaar wil ik benutten om meer zekerheid te verkrijgen over de impact van de crisis, en om de voorgenomen concessie-eisen waar mogelijk te voorzien van een doorrekening van het effect op de waarde van de concessie. Dit zodat bij vaststelling van het programma van eisen keuzes kunnen worden gemaakt en een financieel kader kan worden vastgesteld.

**5. Procedure tot concessieverlening***Wettelijke vereisten*

De procedure van de voorgestelde onderhandse gunning aan NS volgt de procedure zoals vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000 (hierna: de Wp2000), waarbij de concessieverlening in algemene zin is beschreven in paragraaf 2 van hoofdstuk II en de onderhandse gunning voor het hoofd railnet in paragraaf 5 van hoofdstuk III. Daarnaast zijn de bekendmakingsvereisten van de PSO-verordening (nr. 1370/2007) van toepassing.

Het proces begint met de vaststelling van een beleidsvoornemen. Dit is geregeld in artikel 66 van de Wp2000. Voordat het beleidsvoornemen kan worden vastgesteld, is het voornemen ter advisering aan de consumentenorganisaties voorgelegd. Het advies vindt u bijgevoegd. Op grond van artikel 2bis van de PSO-verordening heb ik dit voornemen ter advisering voorgelegd aan andere relevante belanghebbenden, te weten ProRail, ACM, DOVA, KiM, FMN en NS.

Een vastgesteld beleidsvoornemen leg ik vervolgens voor aan de Tweede Kamer (conform artikel 66, vierde lid van de Wp2000). De Wp2000 regelt dat indien binnen 30 dagen na deze voorlegging ten minste 30 leden te kennen geven nadere inlichtingen te willen ontvangen over de voorgenomen concessieverlening, de aanvang van de procedure tot concessieverlening niet eerder zal plaatsvinden dan dat 14 dagen zijn verstreken na het verstrekken van die inlichtingen.

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Aansturing NS en ProRail

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2020/245729

Na de vaststelling van het beleidsvoornemen is de volgende stap het opstellen van een programma van eisen (artikel 66a van de Wp2000). Tegelijkertijd werk ik dan ook aan een ontwerp-concessie. Het programma van eisen moet volgens artikel 44, tweede lid van de Wp2000 in elk geval betrekking hebben op:

- de bereikbaarheid in het gebied waarvoor een concessie wordt verleend en op de functie van het openbaar vervoer voor degenen die daarvan afhankelijk zijn;
- de algemene eisen die aan het te verrichten openbaar vervoer worden gesteld;
- de afstemming met het openbaar vervoer in aangrenzende gebieden, alsmede met andere vormen van personenvervoer;
- de afstemming met milieudoelstellingen van de concessieverlener;
- de te benutten infrastructurele voorzieningen.

Het programma van eisen leg ik, voordat ik het vaststel, voor aan de Tweede Kamer.

Voorts zal ingevolge de PSO-verordening (artikel 7, tweede lid) in verband met de verlangde transparantie in het Publicatieblad van de Europese Unie uiterlijk een jaar vóór de onderhandse gunning informatie met betrekking tot de voorgenomen gunning worden bekendgemaakt. De informatie gaat onder meer over de diensten en de gebieden waarop de onderhandse gunning potentieel betrekking heeft en over de looptijd van de gunning.

Na de vaststelling van het programma van eisen, is de volgende stap de (ontwerp) concessie. Hierover wordt advies van de consumentenorganisaties ingewonnen (artikel 27 van de Wp2000). Dat advies wordt op een zodanig tijdstip gevraagd dat het advies van wezenlijke invloed kan zijn op de te verlenen concessie. Voordat de concessie wordt verleend dient ook de infrastructuurbeheerder om advies te worden gevraagd (artikel 27a van de Wp2000).

Hierna wordt het ontwerp van de concessie voor een periode van acht weken aan de beide Kamers voorgelegd (artikel 64, vierde lid van de Wp2000). Na deze voorlegging kan de concessie formeel worden verleend, indien NS niet binnen vier dagen na bekendmaking van het voorgenomen besluit te kennen heeft gegeven de concessie niet zonder voorbehoud te aanvaarden (artikel 29a van de Wp2000).

Binnen een jaar na de concessieverlening publiceert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het Publicatieblad van de Europese Unie de in de PSO-verordening vastgestelde informatie over de gunning, zoals de kwaliteitsdoelstellingen, een beschrijving van de uit te voeren personenvervoerdiensten en een beschrijving van de parameters van de financiële compensatie (artikel 7, derde lid van de PSO-verordening).

### *Betrokkenheid van stakeholders*

Als beleidsverantwoordelijke en concessieverlener voer ik de regie over het proces. Ik ben penvoerder van het beleidsvoornemen, het programma van eisen en de (ontwerp) concessie. Ik hecht grote waarde aan het doorlopen van een zorgvuldig proces en wil daarbij ook de betrokkenheid van stakeholders borgen. In de paragraaf hiervoor heb ik de wettelijke vereisten benoemd. Dat betreft een adviesrecht van de consumentenorganisaties voorafgaand aan het vaststellen van het beleidsvoornemen en een adviesrecht van zowel ProRail als de consumentenorganisaties voorafgaand de concessieverlening. Op grond van artikel 2bis van de PSO-verordening zal ik ook andere relevante partijen bij alle fasen van het concessieverleningsproces betrekken. Het betreft partijen als bijvoorbeeld ProRail, ACM, DOVA, FMN, KiM, NS en de consumentenorganisaties. Bij het nu voorliggende beleidsvoornemen is dat al gebeurd. Ik heb het beleidsvoornemen zoals gelegd formeel ter advies voorgelegd aan de consumentenorganisaties, maar daarnaast heb ik ook advies gevraagd van ProRail, ACM, DOVA, KiM, FMN en NS. Eenzelfde proces wil ik ook hanteren bij het opstellen van het programma van eisen en de ontwerp-concessie.

Om de samenwerking met deze partijen in goede banen te leiden hanteer ik een aantal spelregels. Zo richt ik de concessieverleningsprocedure zakelijk in (in feite als een aanbesteding) en ben ik als concessieverlener penvoerder van de producten. Tijdens het opstellen van de genoemde documenten wordt ook NS betrokken. NS is als beoogd concessiehouder uiteraard een belangrijke partij. NS geniet echter geen uitzonderingspositie in dit proces. Ook andere partijen worden immers geconsulteerd. Vanzelfsprekend speelt NS in de laatste fase van het proces wel een andere rol. In deze onderhandelingsfase wil ik op basis van het vastgestelde programma van eisen en de ontwerp-concessie samen met NS tot een definitieve concessie komen. Deze onderhandelingsfase wil ik eveneens zakelijk en efficiënt inrichten en enten op procedures van het aanbestedingsrecht, zoals de concurrentiegerichte dialoog en de alliantie-systematiek. Transparantie en open boek-kostencalculatie zijn hierbij uitgangspunten.

### **6. Gebruikmaking artikel 65, derde lid van de Wp2000**

Artikel 65, derde lid van de Wp2000, stelt dat "Onze Minister kan bepalen dat een door hem verleende concessie voor het hoofdrailnet geheel of voor een door Onze Minister daarbij te bepalen aanmerkelijk gedeelte door de concessiehouder zal worden uitgevoerd met gebruikmaking van een of meer door Onze Minister aan te wijzen rechtspersonen". Gelet op de keuze voor onderhandse concessieverlening aan NS is toepassing van dit artikel niet nodig. NS maakt bij het uitvoeren van de concessie in elk geval gebruik van NS Reizigers BV en van andere vennootschappen die behoren tot het NS-concern en nodig zijn voor de uitvoering van deze concessie.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

### **Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Aansturing NS en ProRail

### **Kenmerk**

IENW/BSK-2020/245729