

Vergaderjaar 2022–2023

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1077

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 december 2022

Op 1 november jl. hebben twee commissiedebatten plaatsgevonden over het Programma van Eisen (PvE) ¹voor de nieuwe concessie Hoofdrailnet (HRN) (Kamerstuk 29 984, nrs. 1073 en 1074). Op 2 november hebben vervolgens de bijbehorende tweeminutendebatten plaatsgevonden. Uw Kamer heeft mij verzocht een toelichting te geven op de uitvoering van de moties die ik in de tweeminutendebatten heb ontraden maar die wel zijn aangenomen bij de stemmingen daarover op 8 november². In deze brief geef ik uitvoering aan dit verzoek. Om een zo volledig mogelijk beeld te schetsen en mijn afwegingen goed weer te geven, reflecteer ik niet alleen op de uitvoering van de aangenomen moties die ik ontraden heb, maar op alle moties die door uw Kamer aangenomen zijn. Verder ga ik met deze brief in op het verzoek om te reageren op de brief die de vaste commissie voor IenW op 1 november ontvangen heeft van ALLRAIL.

Uw Kamer heeft verzocht een aantal wijzigingen in het PvE door te voeren en eisen daaraan toe te voegen. In een aantal gevallen heb ik tijdens de tweeminutendebatten toegelicht dat dergelijke wijzigingen moeilijk uitvoerbaar of tegenstrijdig met elkaar kunnen zijn, financiële gevolgen kunnen hebben, niet éézijdig op te leggen zijn (omdat ze in hun aard concessie-overstijgend zijn) of verstrekkende gevolgen kunnen hebben voor de wijze waarop de HRN-concessiehouder aangestuurd wordt door mijn ministerie. Dit zijn vaak complexe afwegingen. In deze brief licht ik die afwegingen nader toe, en zet ik vervolgens uiteen op welke manier ik wel uitvoering kan geven aan de aangenomen moties.

Ik teken wel aan dat de rentabiliteit van de nieuwe concessie ook zonder uitvoering van de aangenomen moties al onder druk staat.³ Ik houd er rekening mee dat de rentabiliteit van de nieuwe concessie als gevolg van de uitvoering van de aangenomen moties verder kan verslechteren. De financiële ruimte binnen de IenW-begroting is zeer beperkt. Mogelijk vergt

¹ Zie bijlage

² Kamerstuk 29 984, nr. 1012, 1013, 1020, 1041 en 1048

³ Kamerstuk 29 984, nr. 1003

dit keuzes. Daarom zal ik hier de komende periode de financiële gevolgen van in kaart brengen, voordat ik tot een besluit kom in de nieuwe HRN-concessie.

Voor de volledigheid is het van belang de functie van het PvE te benoemen. Het vaststellen van een PvE is een belangrijke stap in het proces van concessieverlening. Met het PvE leg ik als opdrachtgever een integrale set wensen neer bij de beoogd concessiehouder, die vervolgens dient als uitgangspunt voor de onderhandelingen over de uiteindelijke concessietekst en het financieel kader dat daarbij hoort.

De onderhandelingen voor de nieuwe HRN-concessie vinden plaats op een uniek moment. Het gedrag van reizigers als gevolg van de coronapandemie is gewijzigd, er is sprake van hoge inflatie, de energieprijzen zijn fors gestegen en er is krapte op de arbeidsmarkt terwijl de NS op zoek is naar meer personeel. Of en hoe dat doorwerkt in de kosten en opbrengsten gedurende de looptijd van de nieuwe concessieperiode die start over twee jaar is nu nog niet volledig duidelijk. Daarnaast kampt de NS met stevige uitdagingen in roosters waardoor de dienstregeling op dit moment niet volledig kan worden uitgevoerd. Hier wordt met prioriteit aan gewerkt om deze onwenselijke situatie op zo kort mogelijke termijn te beëindigen. Deze achtergrond van grotendeels exogene risico's speelt logischerwijs een belangrijke rol in de onderhandelfase en de uiteindelijke afspraken die ik met de beoogd concessiehouder kan maken. Als opdrachtgever moet ik mijn wensen goed overwegen en waken voor uitvoerbaarheid en een goede balans tussen opbrengsten en kosten, binnen een sluitend financieel kader. Belangrijk aandachtspunt hierbij is in hoeverre genoemde ontwikkelingen – ook op langere termijn – zullen doorwerken in de aankomende concessieperiode.

In de uitwerking van het PvE naar de ontwerpconcessie wordt met de beoogd concessiehouder in gesprek gegaan over de uiteindelijke concessiebepalingen op het gebied van volume, kwaliteit, tarieven/tariefdifferentiatie en een kostenefficiënte bedrijfsvoering en uitvoering van de concessie. Het is belangrijk dat de nieuwe concessie de concessiehouder in staat stelt het beschikbare personeel en materieel zo efficiënt mogelijk in te zetten, waarbij afspraken over het volume in samenhang worden gezien met het gewijzigde reizigersgedrag. Hierbij hanteert lenW het huidig financieel kader als uitgangspunt en treedt lenW met de beoogd concessiehouder in gesprek over de uitvoerbaarheid, toekomstbestendigheid en betaalbaarheid van de concessie.

Mijn inzet is altijd geweest zo veel mogelijk in te zetten op outputsturing, dat blijkt ook uit het PvE. Het gaat mij immers om de resultaten en prestaties van de concessiehouder en daarmee een zo goed mogelijk vervoerproduct voor de reiziger. Hierbij heb ik oog voor de beleids-terreinen waarop ik verbetering nodig vind, zonder daarbij de realiteitszin los te laten (op het vlak van uitvoerbaarheid en betaalbaarheid).

Het zorgen voor en het belang van een concessie die uiteindelijk goed in balans is, hebben er toe geleid dat ik verschillende moties heb ontraden. Dat komt bijvoorbeeld door een gebrek aan financiële dekking, of omdat moties op onderdelen moeilijk uitvoerbaar zijn. Door uitvoering te geven aan een aantal moties bestaat een kans dat het sturingsmechanisme op onderdelen wijzigt en/of tot nieuwe (mogelijk averechts werkende) prikkels leidt. Daarnaast ontstaat een kans op wensen die niet of moeilijk uitvoerbaar (b)lijken of niet betaalbaar zijn.

Dat neemt niet weg dat ik over de aangenomen moties het nadere gesprek voer én hierop een duidelijke inzet wil plegen voor de verdere onderhandeling. Ik wil in gesprek over de operationele én financiële gevolgen, zodat ik uiteindelijk tot goede keuzes kan komen. De details hiervan zet ik uiteen in de paragrafen hieronder. Tegelijkertijd wil ik benadrukken dat de beoogd concessiehouder, NS, in de huidige concessieperiode heeft gezorgd voor een integraal en samenhangend netwerk, waardoor reizigers goed en makkelijk van A naar B kunnen komen. Als ik

met een hogere mate van detail stuur, neem ik flexibiliteit weg bij de concessiehouder. Die flexibiliteit kan juist van grote meerwaarde zijn voor de maatschappelijke opgave die ik de beoogd concessiehouder opdraag. Ik zal er tijdens de onderhandelfase voor waken dat de geleverde prestaties op peil blijven en/of verbeteren maar dat tegelijkertijd kan worden ingespeeld op risico's. Uiteraard zal ik uw Kamer informeren over de stand van zaken van de gesprekken met NS, conform de overgenomen motie die daarom vraagt⁴.

Marktordening en overgangsbepalingen

Er zal geen marktanalyse uitgevoerd worden

In het debat met uw Kamer is lang gesproken over de voor- en nadelen van het uitvoeren van een beknopte marktanalyse. Zoals ik heb aangegeven ben ik van mening juridisch niet verplicht te zijn om deze uit te voeren, maar ik heb u ook duidelijk de risico's geschetst van het niet uitvoeren van deze analyse, onder andere met het oog op nationale en internationale juridische procedures. Mede gelet op de motie om geen marktanalyse uit te voeren⁵, die breed is gesteund en aangenomen, heb ik ervoor gekozen om deze marktanalyse nu niet uit te voeren. Ik heb dit na afloop van de Transportraad van 5 december jl. in een gesprek persoonlijk toegelicht aan Transportcommissaris Vălean. Daarbij bleek het eerder geuite standpunt van de Europese Commissie, zoals verwoord in de brief van Commissaris Vălean van 18 juli jl., onveranderd.

Er zal wel een plan B voorbereid worden

Uw Kamer heeft verder verzocht⁶ een plan B voor te bereiden en dat met uw Kamer uiterlijk in het eerste kwartaal van volgend jaar te delen. Doel van dit plan B zou moeten zijn het borgen van beschikbaarheid van het treinvervoer per januari 2025 voor de Nederlandse reiziger – bijvoorbeeld in het geval de huidige beoogde wijze van gunning geen doorgang kan vinden door juridische procedures – en het zo veel mogelijk beperken van andere risico's. Het borgen van het openbaar vervoer op het hoofdrailnet staat in alle scenario's bij mij voorop en ik zal een dergelijk plan in het eerste kwartaal van volgend jaar graag met u delen.

Er wordt nader onderzoek gedaan naar de kaders voor opentoeegangvervoer

De Kamer heeft een motie⁷ aangenomen die mij oproept kaders te creëren die nodig zijn om aanvragen voor opentoeegangvervoer te accommoderen. Op dit moment voer ik onderzoek uit naar de praktische verschillen die kunnen ontstaan tussen concessievervoer enerzijds en opentoeegangvervoer anderzijds. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheid, het nut en de noodzaak van aanvullende wettelijke verplichtingen. Over dit onderzoek wordt u geïnformeerd in het voorjaar van 2023. Om mogelijk nieuw treinaanbod in open toegang te accommoderen heb ik toegezegd om voor de internationale verbindingen in beeld te brengen welke stappen een opentoeegangvervoerder moet doorlopen om een internationale trein van en naar Nederland aan te bieden⁸.

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 1043

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 1012

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 1011

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1022

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1002

NS wordt pas ná de midterm review gevraagd zich operationeel voor te bereiden op basis van een ordeningsbesluit

Uw Kamer heeft verzocht om de bepalingen in het Programma van Eisen en de onderzoeken naar andere marktordeningsmodellen zo in te richten dat de NS zich pas na de midterm review hierop hoeft voor te bereiden⁹. Daarmee wil de Kamer mogelijke onrust bij NS, die afleedt van haar kerntaak, en bij reizigers voorkomen. Ik heb wel voldoende tijd nodig om een gedegen verkenning uit te voeren naar de mogelijke scenario's voor het hoofd railnet ná de volgende HRN-concessie. Deze verkenning wil ik van een goede feitenbasis voorzien, en daarvoor is actieve betrokkenheid en informatie van NS nodig. Dit kan niet wachten tot de midterm review. Wel maak ik in het PvE expliciet dat mogelijke operationele voorbereidingen van NS op een ander marktordeningsmodel pas aan de orde zijn na de midterm review. Ik kan niet aangeven wanneer een marktordeningsbesluit voor de volgende concessie exact zal vallen, dat is aan een komend kabinet.

Reactie op brief ALLRAIL

Zoals door uw Kamer verzocht, reageer ik hierbij ook op de brief van ALLRAIL van 1 november jongstleden. In deze brief geeft ALLRAIL aan dat het ministerie op verschillende punten de bezwaren van de Europese Commissie verkeerd heeft begrepen en weergegeven. Ook is zij van mening dat – anders dan mijn conclusie – het SNCM-arrest wel degelijk van toepassing is. In mijn brief van 31 oktober ben ik al uitgebreid ingegaan op het juridische standpunt van ALLRAIL over de toepassing van het SNCM-arrest op de nieuwe HRN-concessie. Ik zie daarom geen aanleiding om opnieuw in te gaan op dit punt. Voorts ben ik van mening dat ik de kritiek van de Transportcommissaris juist heb weergegeven.¹⁰

ALLRAIL geeft aan dat de Transportcommissaris geen marktverkenning zou eisen, maar een verkenning van de markt. De Transportcommissaris gebruikt in haar brief van 18 juli 2022 het woord «market analysis», en dat heb ik in mijn brief van 3 oktober 2022 weergegeven als «marktanalyse». Daarover heb ik met uw Kamer ook het gesprek gevoerd. Verder geeft ALLRAIL aan dat het de Europese Commissie te doen is om de noodzakelijkheid van de concessie, waarmee de Europese Commissie impliciet zou verwijzen naar artikel 2, onder e, van de PSO-verordening, en niet om de proportionaliteit ervan. Ik volg het standpunt van ALLRAIL hierin niet. De Transportcommissaris verwijst in haar brief op meerdere plaatsen naar de «scope» van de concessie. Daarmee heeft de Transportcommissaris het oog op het begrip «scope» als bedoeld in artikel 2bis, lid 1, van de PSO-verordening. Dit begrip wordt in de Nederlandse tekst van artikel 2 bis, lid 1, van de PSO-verordening weergegeven als «toepassingsgebied», waarmee in die bepaling wordt bedoeld het toepassingsgebied van de openbardienstverplichtingen¹¹. De redenering van ALLRAIL dat de Transportcommissaris hiermee verwijst naar de definitie van PSO in artikel 2, onder e, en op grond daarvan het standpunt zou innemen dat kostendekkende treindiensten niet in een PSO mogen worden opgenomen

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 1017

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 1007

¹¹ Overigens verwijst de tekst van artikel 2bis, lid 1, PSO-verordening naar de definitie van «openbardienstverplichting» in artikel 2, onderdeel e.

is dan ook niet juist. Dat laatste staat artikel 2bis, lid 1, van de PSO-verordening immers juist expliciet toe.¹²

ALLRAIL maakt in meer algemene zin het punt dat de voorgenoemde HRN-concessie niet zou voldoen aan de eis dat er sprake moet zijn van treindiensten die de vervoerder niet zonder compensatie zou verrichten, omdat de huidige HRN-concessie niet voorziet in (financiële) compensatie. Ook daarin kan ik ALLRAIL niet volgen. De PSO-verordening staat immers toe dat, naast *financiële* compensatie, ook een exclusief recht als bedoeld in de PSO-verordening kan dienen als compensatie voor het vervullen van openbardienstverplichtingen en daarmee compensatie als bedoeld in artikel 2, onder e, PSO-verordening.¹³ In het beleidsvoornemen heb ik dit eerder toegelicht¹⁴.

De kortgedingrechter heeft recentelijk in een kortgedingprocedure de vorderingen van FMN en ALLRAIL inhoudelijk beoordeeld en in het vonnis van 13 december jl. afgewezen. Op 27 maart 2023 dient de mondelinge behandeling van de bodemprocedure.

Internationale treindiensten

Uw Kamer heeft verschillende moties aangenomen op het gebied van internationale treindiensten. Zo is verzocht om alle bestaande internationale verbindingen naar Berlijn, Brussel, Frankfurt, Parijs en Londen met dezelfde omvang en frequentie als nu op te nemen in de nieuwe HRN-concessie¹⁵ en om deze onderhands te gunnen aan de NS.¹⁶ Net als de wens van uw Kamer wil ik op de internationale verbindingen een aantrekkelijk aanbod voor de reiziger en heb ik de ambitie dat er meer en betere internationale treinverbindingen tot stand komen. Voor mij staat de meerwaarde voor de reiziger en de condities waaronder deze treindiensten worden aangeboden centraal, als mede het belang om de continuïteit van de bestaande internationale verbindingen zo goed mogelijk te borgen. Uw Kamer is bekend met de verschillende juridische procedures die worden gevoerd over de onderhandse gunning van de nieuwe HRN-concessie. In de moties vraagt u mij de internationale verbindingen onderhands te gunnen aan de NS. Dat werpt tevens de vraag op welke juridische en procesrechtelijke risico's de uitvoering van de moties met zich meebrengt. Bovenstaande elementen maken dat ik bezig ben om zorgvuldig in kaart te brengen in hoeverre ik recht kan doen aan deze moties en daarover zal ik uw Kamer komend jaar opnieuw informeren.

Voor de uitvoering van de motie¹⁷ die verzoekt in de onderhandelingen te streven naar drie intercity's per uur richting België, heb ik in het PvE opgenomen dat in overleg met de beoogde concessiehouder en de relevante (Belgische) partijen onderzoek wat daartoe de mogelijkheden zijn, rekening houdend met onder andere de financiële impact hiervan. Tevens heb ik in het PvE opgenomen dat ik in gesprekken met de buurlanden en vervoerders de motie van de Kamer betrek om zo veel mogelijk dezelfde eisen te laten gelden voor de internationale treinen als voor binnenlandse treinen.¹⁸

¹² Artikel 2bis, lid 1, PSO-verordening luidt: «*De bevoegde instantie legt overeenkomstig artikel 2, onder e), specificaties vast voor de openbardienstverplichtingen voor het verstrekken van diensten voor openbaar personenvervoer en het toepassingsgebied van die openbardienstverplichtingen. Dit omvat de mogelijkheid om kostendekkende diensten samen te voegen met niet-kostendekkende diensten.*»

¹³ Zie artikel 3 lid 1 PSO-verordening, gelezen in samenhang met artikel 2 sub g, artikel 1 lid 1 en artikel 4 lid 1 sub b PSO-verordening.

¹⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 930.

¹⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 1013

¹⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 1020

¹⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1028

¹⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1060

Tarieven

De aangenomen moties worden meegenomen in het aangekondigde tarievenonderzoek. Eisen over tarifiering kunnen op basis hiervan worden gewijzigd

Bij de aanbieding van het PvE aan uw Kamer heb ik al een tariefonderzoek aangekondigd. Ik wil 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.¹⁹ Dit ging dus met name om het thema tariefdifferentiatie. Naar aanleiding van de aangenomen moties van uw Kamer breid ik dit onderzoek uit met de thema's tariefbevoegdheid en tariefintegratie, ik zal hiervan de financiële gevolgen in kaart brengen voor de reiziger en de belastingbetaler. De moties over de mogelijkheid de tariefbevoegdheid niet geheel aan NS te mandateren²⁰, hoe landelijke en regionale tariefintegratie kan worden bewerkstelligd²¹ en wat de gevolgen zijn als NS zich aansluit bij het minimumtarief in het landelijke tarievenkader van de decentrale concessieverleners²² krijgen hierin dus een plek. Conform toezegging informeer ik uw Kamer voor de zomer van 2023 over de uitkomsten van dit onderzoek. In het PvE heb ik opgenomen dat de bepalingen over tarieven in de uiteindelijke concessie op basis van dit onderzoek kunnen worden gewijzigd. Op de aangenomen moties kom ik terug in een Kamerbrief voor de zomer 2023.

Een andere motie vraagt mij om voor de zomer met een routekaart te komen om een einde te maken aan het dubbele opstaptarief en incheckpoortjes per vervoerder.²³ Zoals aangegeven richting uw Kamer kan ik dit niet eenzijdig van NS eisen, omdat dit thema over de grenzen van de HRN-concessie heen gaat en financiële gevolgen heeft voor concessies van andere vervoerders en concessieverleners. Concessie-overstijgende onderwerpen vereisen besluitvorming in het Nationaal OV Beraad (NOVB), die ik de komende periode nader voorbereid. Het komen tot een enkelvoudig opstaptarief in de ov-keten betrek ik ook bij het tariefonderzoek. Ik informeer uw Kamer voor de zomer van 2023 over de uitkomsten van het tariefonderzoek en kom in diezelfde brief ook terug op de noodzakelijke stappen om de incheckpoortjes per vervoerder op te heffen. In deze brief zal ik ook inhoudelijk terugkomen op de moties over het uniformeren van de geld-terug-bij-vertraging-regels²⁴ en over het gratis reizen voor kinderen²⁵. Deze thema's zijn ook concessie-overstijgend en vergen dus NOVB besluitvorming, ik kan ze niet éézijdig opleggen in de concessie. Tot slot kom ik in deze brief terug op de motie over het sturen op een overzichtelijke tariefstructuur²⁶. Deze betrek ik conform de motietekst bij de ontwikkeling van de nieuwe concessie.

Volume

In de onderhandelingen met de concessiehouder worden moties over minimumfrequenties, dienstregeling buiten de Randstad en uitbreiding van het nachtnet (inclusief financiële gevolgen hiervan) meegenomen

Op het thema volume heeft uw Kamer opgeroepen om in de onderhandelingen in te zetten om een minimumfrequentie van twee keer per uur op

¹⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 1003.

²⁰ Kamerstuk 23 645, nr. 771

²¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1010

²² Kamerstuk 29 984, nr. 1067

²³ Kamerstuk 29 984, nr. 1058

²⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 1049

²⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 1068

²⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 1015

elk station op alle dagen tot middernacht, met een minimum van vier keer per uur op werkdagen overdag indien daar capaciteit voor is²⁷. Ook heeft uw Kamer verzocht in de gesprekken af te dwingen dat de dienstregeling voor stations buiten de Randstad verbeterd wordt²⁸. Daarnaast is verzocht in de onderhandelingen te streven naar een stapsgewijze uitbereiding van het nachtnet in het weekend naar alle landsdelen en bestaande nachttreinen op te nemen in de concessie²⁹. In het PvE heb ik daarom opgenomen dat in het gesprek met de beoogd concessiehouder aandacht wordt gevraagd voor deze drie verzoeken én wat de financiële gevolgen daarvan zijn (dergelijke verzoeken hebben naar verwachting immers impact, die over het geheel moeten worden gezien). Ook heb ik opgenomen dat met de beoogd concessiehouder wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de minimale bediening per station te verhogen en wat daarvan de financiële gevolgen zijn. Tot slot zullen andere vervoerders toegang tot het HRN hebben op basis van open toegang, naast de concessiehouder, mits daar ruimte voor is op de infrastructuur. Tegelijkertijd streef ik er naar dat de treinen overal frequent (genoeg) rijden (waarbij de afspraken over het volume worden gezien in samenhang met het gewijzigde reizigersgedrag) én dat de beoogd concessiehouder dit via een herkenbaar urenpatroon doet. Daarom heb ik in het PvE opgenomen dat er rekening wordt gehouden met samenloop³⁰.

Sturing:

In de gesprekken met de huidige concessiehouder wordt ingezet op de sturing van het rijden van treinen, fietsvoorzieningen en de waarborging van een minimum kwaliteitsniveau.

Met betrekking tot fietsparkeervoorzieningen zijn drie moties aangenomen die (al dan niet tijdelijk) oproepen de exploitatie van fietsenstallingen op te nemen in het PvE³¹, de verantwoordelijkheden van de concessiehouder op dit thema vast te leggen en juridisch te borgen³², en hierbij zorg te dragen voor minstens gelijkblijvende dienstverlening³³. In het PvE heb ik daarom opgenomen dat de afspraken uit de huidige HRN-concessie met betrekking tot dit onderwerp worden voortgezet. Daarnaast heb ik opgenomen dat onderzocht gaat worden waar deze afspraken verbeterd kunnen worden en op welke wijze deze afspraken in de toekomst mogelijk anders vastgelegd kunnen worden (dit met de aanstaande Stationsagenda in gedachten). Het bereiken van verbetering voor de reiziger is hierin het belangrijkste doel.

Ook is verzocht³⁴ om voor de KPI's reizigerspunctualiteit, zitplaatskans en algemeen klantoordeel naast een landelijk gemiddelde ook een bodemwaarde op te nemen die op elk traject afzonderlijk gehaald moet worden en deze prestaties per kwartaal te laten publiceren. In het PvE heb ik voor bovenstaande KPI's opgenomen dat met de concessiehouder, en de infrastructuurbeheerder specifiek voor reizigerspunctualiteit, wordt bekeken hoe een minimumniveau geborgd kan worden om te voorkomen dat minder goed presterende reisrelaties niet in beeld komen door de landelijke middeling. Ik zal het hanteren van een bodemwaarde als optie meenemen in de gesprekken, dit is zo ook opgenomen in het PvE. Tegelijkertijd sta ik in de onderhandeling met NS ook open voor andere opties – mits goed onderbouwd en hier een duidelijke sturing van uit gaat.

²⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1026

²⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1045

²⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 1061

³⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 1008

³¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1053

³² Kamerstuk 29 984, nr. 1037

³³ Kamerstuk 29 984, nr. 1033

³⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 1065

Ik zal daarbij ook aandacht besteden aan de wijze waarop en met welke frequentie hierover gecommuniceerd zal worden.

De motie³⁵ die oproept een KPI uit te werken om te sturen op het rijden van voldoende treinen zowel in de vroege ochtend als late avond neem ik mee in de gesprekken met de beoogd concessiehouder. In het PvE heb ik op dit punt geen wijzigingen doorgevoerd, omdat de afspraken (die nog volgen) over volume en zitplaatskans, hier voldoende invulling aan zouden moeten geven.

De motie die verzoekt bij de huidige concessiehouder te benadrukken dat verdere treinuitval niet langer wordt geaccepteerd³⁶ heeft betrekking op de huidige concessieperiode. Daarom zal ik uw Kamer in een andere brief informeren over de uitvoering hiervan.

Overige thema's in het Programma van Eisen

Verkoop en betaling van kaarten via derden

Uw Kamer heeft verzocht in de concessie op te nemen dat ingezet moet worden op de hoogste privacybescherming en er periodieke pentesten moeten worden uitgevoerd³⁷. In het PvE had ik al eisen opgenomen rond privacy voor het in te richten Data Management Systeem. Dit heb ik nu ook gedaan voor het thema «verkoop en betaling van kaarten via derden», waar ik verlang dat de concessiehouder aandacht besteedt aan de privacy van de reiziger en zo nodig pentesten uitvoert.

Uw Kamer heeft verzocht³⁸ te onderzoeken of en hoe de beslissingsbevoegdheid van de voorwaarden voor toegang tot de vervoersdiensten van de concessiehouder door de concessiehouder kan worden overgeheveld naar een onafhankelijk toezichthouder. De concessiehouder moet met ingang van de nieuwe concessie voldoen aan de sectorbrede afspraken rondom MaaS-waardigheid. Als gezamenlijke concessieverlenende overheden ben ik mede-verantwoordelijk voor het maken van deze afspraken over de voorwaarden, de naleving en ook het aanbod aan derden. Ik kan dus over deze afspraken ook niet alleen besluiten. De ACM is als toezichthouder nu al verantwoordelijk voor toezicht ingeval de voorwaarden oneerlijk of discriminerend zijn. Daarmee wordt al gehoor gegeven aan de oproep van deze motie.

Jongeren in de brede groep reizigers

Uw Kamer heeft ook een motie aangenomen die oproept jongeren toe te voegen aan de brede groep reizigers³⁹. Dit heb ik in het PvE verwerkt.

Noodnummer

Verder heeft uw Kamer verzocht er in gesprekken met de beoogd concessiehouder op aan te dringen om het noodnummer 1318 1318 ook voor reizigers van regionale concessies beschikbaar te maken⁴⁰. In het PvE heb ik als onderdeel van de door de beoogd concessiehouder op te stellen samenwerkingsstrategie, onder het thema «werkafspraken over

³⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 1016

³⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 1039

³⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1041

³⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1023

³⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 1025

⁴⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 1048

onder meer operationele spoorzaken» specifiek opgenomen dat de beoogd concessiehouder dit thema in de samenwerking met andere vervoerders moet adresseren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen