



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nota van Antwoord consultatie concept- ontwerpconcessie HRN

Datum

17 augustus 2023

Inleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) werkt aan de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (hierna: HRN). In het Beleidsvoornemen van 29 juni 2021 (hierna: BVN) heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: 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 (hierna: NS).

Stakeholders zijn gevraagd om reactie

De afgelopen periode heeft IenW in gesprek met NS (en ProRail waar relevant) het Programma van Eisen (hierna: PvE) vertaald naar een concept-ontwerpconcessie. Conform artikel 44 van de Wp2000 zijn de consumentenorganisaties in het Locov en ProRail gevraagd om advies uit te brengen over de concept-ontwerpconcessie.

Daarnaast is de concept-ontwerpconcessie ter consultatie voorgelegd aan de stakeholders die, net als het Locov en ProRail, betrokken zijn geweest bij het informele stakeholdersproces. Dit proces met de stakeholders, zoals decentrale overheden (DO's), vertegenwoordigers van reizigers en andere vervoerders, had als doel om een beeld te krijgen van de maatschappelijke wensen.

De betrokkenheid van deze stakeholders is in lijn met de wens van de staatssecretaris¹ om niet alleen de partijen genoemd in de Wp2000 te consulteren, maar ook de partijen die tijdens het informele stakeholderproces betrokken zijn geweest om een schriftelijke reactie te vragen.

Tijdens de concessievorming zijn verschillende fasen doorlopen. Nadat het BVN was opgesteld, is IenW in gesprek gegaan met stakeholders over de inhoud van het BVN. Ook zijn tijdens de thematafels de belangrijkste thema's van het PvE besproken. In deze fase lag er nog relatief weinig vast en was er ruimte voor het opnemen van de stakeholderinbreng in het nog op te stellen PvE. Na de formele consultatie van het PvE en de inbreng van de Tweede Kamer is op 13 december 2022 het definitieve PvE voorgelegd aan de Tweede Kamer.

Sindsdien is IenW samen met de beoogd concessiehouder in gesprek gegaan over de vertaling van het PvE naar een ontwerpconcessie. In deze fase heeft ook een nieuwe reeks stakeholderbijeenkomsten plaatsgevonden. In het voorjaar van 2023 hebben nog drie stakeholderbijeenkomsten plaatsgevonden. Tijdens de bijeenkomst op 24 januari is gesproken over het volume van de nieuwe HRN-concessie. Vervolgens is op 7 maart gesproken over onderwerpen die (deels) buiten de reikwijdte van de HRN-concessie vallen. Tot slot is er op 6 april gesproken over de prestatie-indicatoren (PI) en internationale verbindingen. Aandachtspunten van stakeholders zijn zorgvuldig overwogen bij de uitwerking van de concept-ontwerpconcessie.

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 979

Dertien partijen hebben een reactie gegeven op de concept-ontwerpconcessie

De concept-ontwerpconcessie is op 24 april 2023 voor een periode van zes weken ter consultatie aangeboden aan alle stakeholders die betrokken zijn.

Uiteindelijk hebben dertien stakeholders een consultatiereactie aangeleverd, te weten (op alfabetische volgorde): Autoriteit Consument & Markt (ACM), ALLRAIL, Europese Commissie (DG MOVE), de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN), Interprovinciaal Overleg/Decentrale OV-Autoriteiten (IPO/DOVA), Kabinet Gilkinet (België), consumentenorganisaties verenigd in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (het Locov), Metropoolregio Amsterdam (MRA), ProRail, provincie Friesland, provincie Groningen, provincie Limburg en de zakelijke mobiliteitsproviders (ZMSP's).²

Van de volgende internationale partijen met een aangrenzende concessie is geen reactie ontvangen (eveneens op alfabetische volgorde): Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (België), Bundesministerium für Digitales und Verkehr en Deelstaten Nedersaksen en Noordrijn-Westfalen (Duitsland).

Als beoogd concessiehouder is NS niet gevraagd te reageren op de consultatieversie van de ontwerpconcessie, omdat deze in intensief overleg met NS tot stand is gekomen. Wel heeft IenW een brief ontvangen van NS waarin NS ingaat op de concessietekst. Gezien de betrokkenheid van NS in de totstandkoming van de ontwerpconcessie is deze brief niet opgenomen in de Nota van Antwoord (hierna: NvA). De brief van NS is te vinden op Rijksoverheid.nl².

Hoe is IenW omgegaan met de reacties?

Het ministerie van IenW heeft alle door stakeholders aangeleverde reacties zorgvuldig bestudeerd. Hierbij is steeds de afweging gemaakt of eventuele wijzigingen bijdragen aan de gestelde doelen van de concessie, of ze uitvoerbaar en betaalbaar zijn en of ze effect zouden hebben op de samenhang van de concessie. De reacties hebben op onderdelen geleid tot aanpassingen van de ontwerpconcessie, zoals toegelicht in de NvA. Reacties die niet of niet direct betrekking hebben op de concessie, zijn niet overgenomen door IenW.

Naast inhoudelijke opmerkingen heeft het ministerie ook redactionele opmerkingen verwerkt in de ontwerpconcessie. Die opmerkingen zijn overgenomen in de concessietekst, maar niet meegenomen in deze NvA om de tekst leesbaar te houden. Op basis van alle inbreng uit de consultatieronde heeft IenW op 17 augustus 2023 een nieuwe versie van de ontwerpconcessie voorgelegd aan de Tweede Kamer.

In de NvA zijn de reacties van de stakeholders per artikel samengevat. Vervolgens wordt per artikel beschreven hoe IenW met de reacties is omgegaan. Dit betreft een andere indeling dan die van de NvA bij de consultatie van het PvE, waar de

² De inbreng van deze stakeholders is te vinden op www.rijksoverheid.nl/concessie2025.

voornaamste stakeholderreacties op hoofdlijnen werden weergegeven. Op verzoek van de stakeholders is ditmaal gekozen voor een artikelsgewijze beantwoording.

Sommige partijen hebben naast een artikelsgewijze reactie ook feedback gegeven op de algemene overkoepelende thema's en op het proces van de concessieverlening. Deze niet artikelsgewijze reacties zijn, anders dan de artikelsgewijze feedback, niet integraal overgenomen in de NvA. Een deel van deze reacties is ondergebracht in de hoofdstukken of artikelen waar de feedback indirect naar verwijst. Reacties die algemeen zijn en/of ingaan op meerdere hoofdstukken of artikelen, zijn gebundeld onder 'Algemene reacties / reacties op de beleidsmatige toelichting'.

Stakeholders kunnen geen rechten ontleen aan deze NvA.

Reactie op de consultatiereacties

Hieronder volgen reacties van IenW op de consultatiereacties van stakeholders.

Algemene reacties / reacties op de beleidsmatige toelichting

Rechtmatigheid van de concessie

FMN en ALLRAIL hebben opmerkingen gemaakt over de rechtmatigheid van de voorgenomen concessie. Hun standpunt is dat de voorgenomen concessie in strijd is met het toepasselijke Europese recht. Beide partijen geven een toelichting op hun standpunt in hun consultatiebrieven.

ALLRAIL stelt dat IenW bij de concessieverlening het verplichte Europese juridische kader niet volgt. Volgens ALLRAIL is door de wijziging van de PSO-verordening in 2016 de bevoegdheid van IenW om een concessie te verlenen beperkt tot niet-winstgevende treindiensten. Daardoor is naar de mening van ALLRAIL de voorgenomen Hoofdrailnetconcessie als concept fundamenteel in strijd met de Europese marktordening. In dit verband merkt ALLRAIL op dat de juridische analyse in het rapport van Inno-V uit 2020 (Vervoersconcessie HRN: praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning) gebrekkig is, en daarom zou IenW dit rapport niet als basis voor beleid kunnen gebruiken. ALLRAIL vindt dat de gemaakte keuzes leiden tot verboden staatssteun en consumenten benadelen.

De standpunten van FMN en ALLRAIL over het Europese recht zijn bij IenW bekend. Deze zijn al eerder naar voren gebracht bij de consultatie van het Beleidsvoornemen in 2021 en het Programma van Eisen in 2022. Daarnaast hebben FMN en ALLRAIL verschillende procedures gevoerd bij de Nederlandse rechter waarbij min of meer dezelfde argumenten aan de orde zijn gekomen. Na afloop van de laatste procedure heeft FMN aangekondigd in beroep te gaan tegen de gunning van de concessie. IenW vindt het niet zinvol om via deze weg de discussie naar aanleiding van deze consultatie opnieuw te voeren. Uiteindelijk gaat de rechter over de beoordeling van de rechtmatigheid van de voorgenomen concessie.

IenW is er overigens van overtuigd dat het ministerie het toepasselijke EU-recht juist toepast. Uiteindelijk is het Hof van Justitie van de EU de instantie die het Europese recht definitief uitlegt.

ALLRAIL is van mening dat IenW juridische problemen voor de Tweede Kamer verzwijgt.

IenW herkent deze constatering niet. In de Kamerbrief van 3 oktober 2022 over het Programma van Eisen heeft de staatssecretaris de Kamer over dit onderwerp geïnformeerd. Dit is verder aan de orde gekomen in onder meer het commissiedebat van 2 november 2022 en in de beantwoording van de schriftelijke reactie van 13 december 2022 op de brief van ALLRAIL aan de Tweede Kamer van 1 november 2022.

Sturing via de concessie

Een aantal stakeholders stelt dat de concessieteksten niet concreet genoeg zijn geformuleerd waardoor de concessieverlener niet stevig genoeg kan sturen. Daarbij wordt gevraagd wie in brede zin toeziet op de inspanningsverplichtingen die in de concessie worden benoemd, hoe de onafhankelijkheid wordt geborgd en welke belangen worden afgewogen.

IenW ziet hier als concessieverlener op toe. Over de uitvoering van verplichtingen kan in beheeroverleggen tussen concessieverlener en -concessiehouder worden besproken. Daarnaast bestaat er in de nieuwe concessie een uitgebreid sturingsinstrumentarium waarmee ook de resultaten van NS kunnen worden gemonitord. Tot slot bevat het Concessie Informatie Systeem (CIS) en de set aan prestatie-indicatoren en informatie-indicatoren ook extra informatie over de prestaties van NS.

Beleidsdoelen en ambities

IPO/DOVA stelt dat de doelstellingen in de concessie erg opbrengst-gerelateerd zijn. Volgens IPO/DOVA ontbreken er doelen in relatie tot mobiliteitsbeleid en gelet op de regionale woningbouwopgaven zijn die volgens IPO/DOVA wel belangrijk. Ook op het gebied van duurzaamheid en klimaatdoelstellingen mist IPO/DOVA duidelijke ambities.

De concessie stuurt in termen van frequenties en netwerk-kwaliteit op de realisatie van het 6Basis-netwerk (exclusief de verbindingen die mogelijk worden gemaakt door Zuidasdok). Dit netwerk is de operationalisering van het mobiliteitsbeleid.

ProRail adviseert bij de beleidsdoelen ook te vermelden dat er nog medegebruikers zijn van het spoor, die ook hun groei-doelstellingen hebben. ProRail benadrukt hiermee het belang van het afstemmen op elkaars behoefte van het gebruik van het spoor.

IenW vermeldt in de algemene toelichting dat er ook sprake is van andere gebruikers die dienen te worden gefaciliteerd. Het faciliteren van de groei-doelstellingen van andere gebruikers valt overigens niet onder de sturing van de concessie.

FMN stelt dat de toekomstige winsten uit de concessie naar het ministerie van Financiën vloeien en niet naar IenW. FMN vraagt of IenW afspraken heeft gemaakt met het ministerie van Financiën over hoe deze dividenden aan IenW ter beschikking worden gesteld voor de uitbreiding van het gehele openbaar vervoer in Nederland.

Om het financieel kader van de concessie sluitend te krijgen heeft IenW met het ministerie van Financiën afspraken gemaakt over verlaging van het rendement van NS.

ProRail vraagt wat de scenario's en incentives voor reizigersgroei zijn. Ook vraagt ProRail wat de ambities zijn voor reizigersgroei, onder andere in het licht van klimaatdoelen, woningbouwopgave, en met het vergroten van de modal shift van weg naar spoor.

Verbetering van het treinproduct is een beleidsdoel van IenW waar het ministerie in brede zin op stuurt. Het verduurzamen van mobiliteit is een belangrijk doel, waar de trein een cruciale rol in te vervullen heeft. Daarbij heeft de concessie tot doel de reizigersgroei te faciliteren, ook waar deze voortvloeit uit ruimtelijk beleid, zoals de woningbouwopgave. IenW voert regelmatig het gesprek met NS en ProRail over het bereiken van de door ProRail genoemde beleidsdoelen.

Midterm review

FMN stelt dat, in lijn met de hierover door de Tweede Kamer aangenomen motie, NS pas ná de midterm review in 2030 wordt gevraagd zich operationeel voor te bereiden op een ander marktordeningsmodel, indien dit aan de orde is. FMN wijst erop dat de bepalingen rondom de marktordering voorgeschreven zijn in het vierde Europese spoorwegpakket. Deze informatie is vrijelijk beschikbaar. FMN gaat er ook van uit dat IenW zichzelf eerder op de nieuwe marktordering gaat voorbereiden. FMN ontvangt graag de ontwikkelagenda hiervoor van IenW.

FMN doelt op de bepaling in de ontwerpconcessie dat mogelijke operationele voorbereidingen van NS op een ander marktordeningsmodel pas aan de orde zijn na de midterm review. IenW zal echter voor die tijd al starten met een gedegen verkenning naar marktordeningsscenario's voor het hoofdrailnet ná de volgende HRN-concessie. Om deze verkenning van een goede feitenbasis te voorzien, vraagt IenW dat NS informatie levert en actief betrokken is. IenW kan op dit moment niet aangeven wanneer de besluitvorming over de volgende concessie exact zal vallen; dat is aan een volgend kabinet.

Open toegang

FMN stelt dat in de beleidsmatige toelichting staat beschreven dat het recht van open toegang bestaat naast de concessie. FMN vraagt of hieruit mag worden afgeleid dat initiatieven voor open toegang ook toegestaan zijn, zonder de toetsing op het economisch evenwicht van de beoogde, nieuwe concessie.

Op basis van de Wet personenvervoer 2000 heeft een spoorvervoerder het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur en kan hij een melding indienen bij de ACM om treindiensten in open toegang aan te bieden. Wettelijk kunnen een of meer betrokken concessieverleners, een of meer betrokken concessiehouders, de Minister van Infrastructuur en Waterstaat of ProRail de ACM verzoeken een economische evenwichtstoets uit te voeren op de melding van een opentoeegangtreindienst om te toetsen of deze dienst een concessie het economisch evenwicht van de betreffende concessie(s) in gevaar brengt. IenW kan als concessieverlener de ACM aldus verzoeken om een economische evenwichtstoets uit te voeren in het geval de verwachting is dat de nieuwe of aanvullende opentoeegangdienst het economisch evenwicht van de HRN-concessie aantast.

De provincie Groningen merkt op dat in de bijlage bij de consultatiebrief staat dat de Autoriteit Consument & Markt meerdere meldingen van vervoerders heeft ontvangen om per 2025 treindiensten in open toegang te gaan rijden. De provincie Groningen ziet graag het volume dat is opgenomen in de ontwerpconcessie voor het

traject Groningen - Zwolle inclusief derde/vierde IC bevestigd bij de definitieve vaststelling van de hoofdrailnetconcessie.

IenW kiest ervoor de verbinding Groningen - Zwolle op te nemen in de concessie, maar niet met een derde en vierde intercitydienst, zoals door de provincie Groningen bepleit. Uit knelpunt- en capaciteitsanalyses komt de noodzaak voor de aanvulling op deze verbinding niet naar voren. Daarom zijn deze diensten niet opgenomen in de concessie.

IPO/DOVA roept met klem op om geen pilots met open toegang (bijvoorbeeld in Noord-Nederland) te gaan doen als vervanging voor het beschreven volume in deze concessie. Daarnaast ziet IPO/DOVA graag dat er werk wordt gemaakt van regulering van open toegang om één samenhangend ov te kunnen (blijven) bieden aan de reizigers.

IenW kiest ervoor de stoptreinverbindingen tussen Zwolle en Leeuwarden en tussen Zwolle en Groningen op te nemen in de concessie. In het najaar stuurt de staatssecretaris van IenW een rapport aan de Kamer over de praktische verschillen tussen concessie- en opentoegeangvervoer, en nut en noodzaak van aanvullende maatregelen. Op basis van dit rapport kan het gesprek over de regulering van open toegang vervolgd worden.

IPO/DOVA stelt dat de lijnvoering en garanties voor bestaande directe verbindingen inclusief logische uurpatronen tot hun spijt niet zijn geborgd. IPO/DOVA vraagt in het belang van de reizigers hier meer sturing op uit te oefenen.

NS heeft de operationele vrijheid om haar dienstregeling te optimaliseren ten behoeve van de reiziger.

IPO/DOVA verzoekt om aan de concessie toe te voegen dat bij het recht van open toegang, dat bestaat naast de concessie, huidige samenlopen met bijvoorbeeld een regionale treindienstconcessie moeten worden gerespecteerd.

IenW heeft dit geborgd in de concessie.

IPO/DOVA stelt dat de gezamenlijke inzet van de provincies en meerdere gemeenten is dat de reiziger ook per 1 januari 2025 kan rekenen op een gegarandeerd, betrouwbaar en kwalitatief hoogwaardig sprinterproduct op de spoorlijnen Zwolle – Groningen en Zwolle – Leeuwarden in de nieuwe hoofdrailnetconcessie (of in ieder geval in concessievorm). Dit voor zowel de korte als langere termijn. De provincies en gemeenten zijn voorstander van het initiatief van Arriva als deze extra ritten aanvullend op de in de hoofdrailnetconcessie geregelde ritten gaan rijden. Daarentegen is het aangeboden opentoegeangvervoer als vervanging van het bestaande vervoersaanbod onder een concessie zeer onwenselijk.

IenW kiest ervoor de betreffende stoptreindiensten op te nemen in de concessie. Dit laat onverlet dat Arriva aanvullende diensten kan rijden als daar capaciteit voor is en het economisch evenwicht van de concessie niet in gevaar brengt.

Algemeen/procesmatig

Een aantal stakeholders stelt dat de conceptversie van de ontwerpconcessie een aantal belangrijke keuzes ontbeert en dat er een tweede consultatieronde moet komen.

Verschillende stakeholders hebben IenW gevraagd om een (aanvullende) consultatie te houden, omdat de ontwerpconcessie in april 2023 op een aantal onderdelen nog niet volledig was. IenW heeft ervoor gekozen om alleen het Locov, als vertegenwoordiger van consumentenorganisaties, en ProRail, als infrastructuurbeheerder, in de gelegenheid te stellen een aanvullend advies uit te brengen. Het adviesrecht van deze organisaties is vastgelegd in de Wp2000.

IPO/DOVA stelt dat het lastig is om uit te zoeken wat er in de concessie anders is dan in de huidige situatie. IPO/DOVA vraagt of het mogelijk is om aan te geven wat de wijzigingen zijn ten opzichte van de huidige situatie.

De toelichting en de concessie zelf geven in voldoende mate weer hoe de toekomstige concessie eruitziet. In samenhang met het stakeholdertraject heeft IPO/DOVA naar de mening van het ministerie een voldoende beeld kunnen vormen van de toekomstige concessie. De huidige situatie is bij IPO/DOVA reeds bekend.

Hoofdstuk 1. Algemeen

In dit hoofdstuk geven we een toelichting op de gebruikte definities in de ontwerpconcessie.

Artikel 1. Definities

IPO/DOVA geeft aan bij de definitie *alternatieve reisoctie* graag toegevoegd te zien dat het hierbij gaat om een voor de reiziger acceptabele alternatieve vervanging, bijvoorbeeld door een reistijdfactor te koppelen aan de alternatieve reisoctie.

Het is niet de bedoeling om in definities normen op te nemen. De maximale extra reistijd staat in de concessie duidelijk genoemd, zie hiervoor artikel 10 lid 3.

IPO/DOVA stelt voor de definitie voor *buitendienststelling* aan te passen door de tekst 'tijdig vooraf aangekondigde' te schrappen, omdat een niet tijdig vooraf aangekondigde situatie ook als buitendienststelling kan worden gezien.

NS heeft tijd nodig heeft om een alternatieve reisoctie te organiseren. Als de uitvoering van een reguliere treindienst niet tijdig kan worden aangekondigd, is het een verstoring.

ProRail stelt bij de definitie *buitendienststelling* dat er ook situaties zijn die geen 'tijdig vooraf door de infrastructuurbeheerder aangekondigde geplande werkzaamheden' betreffen en waardoor NS de reguliere treindienst niet kan uitvoeren, bijvoorbeeld als er sprake is van aanvragen van een nieuwe buitendienststelling buiten de termijn of in het geval van calamiteiten/incidenten.

IenW houdt vast aan de huidige definitie van buitendienststelling. Het uitgangspunt is om duidelijk te definiëren wanneer NS niet verantwoordelijk is voor een situatie op het spoor waarin de gevraagde prestaties niet worden bereikt. De suggestie van ProRail gaat tegen dit uitgangspunt in.

IPO/DOVA is van mening dat de definitie *intercity* te kort door de bocht is geformuleerd en stelt voor deze te nuanceren. Volgens IPO/DOVA zou een trein zodra deze een station overslaat volgens de voorgestelde definitie een intercitytrein zijn.

De definitie intercity is uit artikel 1 gehaald omdat deze definitie niet nodig is voor een goed begrip van de tekst. In de toelichting is nader geduid wat een intercity is.

IPO/DOVA vraagt waarom de definitie *NOVB* is gewijzigd ten opzichte van het PvE. IPO/DOVA mist het belang van het reisgemak in de nieuwe definitie, net als de samenwerking aan toegankelijkheid en het component van uitwerking. IPO/DOVA stelt voor om de eerdere definitie uit het PvE aan te houden en daar aan het einde van de zin aan toe te voegen 'en andere concessie-overstijgende onderwerpen'.

Dit voorstel wordt niet overgenomen, omdat het hier enkel gaat om het aanduiden van de NOVB als organisatie en niet om het benoemen van de taken van deze organisatie.

IPO/DOVA stelt voor om ook een definitie op te nemen voor het treinproduct sprinter en doet een tekstvoorstel.

Dit voorstel wordt niet overgenomen, omdat ervoor is gekozen om de definitie intercity te schrappen uit dit hoofdstuk. In de toelichting bij artikel 8 wordt toegelicht wat het verschil is tussen de productsoorten.

IPO/DOVA ondersteunt de definitie *Spits(uren)*, maar vraagt om het begrip werkdagen (beter) te definiëren. Dit omdat NS zelf aangeeft dat er op vrijdag nauwelijks sprake is van een spitsperiode. In dat verband wijst IPO/DOVA ook op de passage in bijlage 10, waarin dit staat beschreven.

In bijlage 10 is aangegeven dat vrijdag als een werkdag wordt beschouwd.

ZMSP's adviseren de definitie Beleidsdoel 'Deur-Tot-Deurreis' aan te passen om het belang van een open en eerlijk vervoerssysteem te borgen. ZMSP's stellen voor het volgende toe te voegen aan de definitie na 'waarin de reiziger': 'ongeacht waar hij zijn reis- of vervoerbewijs heeft aangeschaft of van welke vervoersaanbieder hij gebruik maakt'.

IenW neemt dit punt niet over, omdat het niet relevant is voor de definitie. Het punt van ZMSP's gaat namelijk over de uitwerking van de ambitie, dat is geen onderdeel van de definitie.

ZMSP's vragen om een uitgangspunt toe te voegen aan de concessietekst waarin wordt vastgesteld dat NS als concessiehouder zichzelf niet mag bevoordelen ten opzichte van concurrerende ZMSP's, die voor hun aanbod afhankelijk zijn van de toegang tot de faciliteit waarop NS het alleenrecht heeft.

In de concessie wordt geborgd dat de concessiehouder zich houdt aan de vigerende MaaS-waardigheidseisen. Deze worden door de concessieverleners vastgesteld. Er worden geen eisen gesteld aan het voorstel dat de concessiehouder, in aanvulling op het referentieaanbod dat landelijk wordt geborgd, kan doen voor een eigen referentieaanbod. Met de verwijzing in de concessie is de toegang voor derde partijen tot het referentieaanbod op uniforme en non-discriminatoire manier geborgd. Bij de vaststelling van de MaaS-waardigheidseisen wordt een zorgvuldig traject gevolgd waarbij zowel vervoerders als derde partijen betrokken zijn. Op die manier kan goed de afweging worden gemaakt of het aanbod voor de betrokkenen volwaardig is.

ZMSP's missen bij de definitie *Zakelijke Mobiliteits- en Service Providers (ZMSP's)* de constatering dat NS zelf ook als MaaS-aanbieder/ZMSP actief is. Daarom stellen ZMSP's voor om expliciet te maken dat hier de van NS onafhankelijke ZMSP's worden bedoeld.

Deze definitie is geschrapt. In het samenwerkingsartikel wordt namelijk al duidelijk dat het andere partijen zijn dan NS.

ProRail doet een reeks (redactionele) voorstellen om verschillende onderdelen in hoofdstuk 1 te verduidelijken.

IenW heeft deze voorstellen deels overgenomen. Zo heeft IenW BISON in de toelichting van artikel 67 verduidelijkt.

ProRail merkt bij de definitie *HRN* op dat er wordt verwezen naar het Besluit Hoofdrailnet en vraagt of dat besluit nog wordt gewijzigd.

De omvang van het HRN wordt niet kleiner, dus er vindt geen wijziging plaats.

ProRail stelt voor, gelet op de juridische status van het begrip Hoofdspoorweg-infrastructuur, eenduidig in de formulering te zijn. Nu worden volgens ProRail in de tekst diverse begrippen gehanteerd: naast 'infrastructuur' en 'hoofdspoorweginfrastructuur' ook 'railinfrastructuur' en 'spoorinfrastructuur'.

IenW neemt dit advies over. Er wordt alleen nog gesproken over infrastructuur, hoofdspoorweginfrastructuur en hogesnelheidsinfrastructuur.

ProRail stelt voor om 'niet-technische' te laten vervallen in de definitie STS-passage, omdat niet duidelijk is wat een niet-technische passage is.

De concessie ziet uitsluitend toe op de niet-technische STS-passages. IenW neemt het advies van ProRail daarom niet over.

ProRail adviseert bij de definitie *systeemtaken* om nader uit te werken wat systeemtaken zijn, voordat deze al dan niet worden opgenomen in de vervoerconcessie. Daarbij verwijst ProRail ook naar artikel 40, waar staat dat onderzocht moet worden wat deze taken zijn.

In artikel 40 wordt alleen bepaald dát er onderzoek komt naar de afbakening en of regulering van systeemtaken. In dat onderzoek zal dan ook bekeken worden wat systeemtaken precies zijn. Dit advies wordt niet overgenomen.

Hoofdstuk 2. De scope van de concessie

In dit hoofdstuk van de ontwerpconcessie wordt de scope van de concessie uiteengezet.

FMN geeft aan van mening te zijn dat er geen sprake kan zijn van het opnemen van verbindingen/lijnen waarvoor de markt concrete belangstelling toont in een onderhands te gunnen concessie. Volgens FMN zou de scope van het HRN nooit inclusief de reeds aangevraagde opentoeegang-verbindingen mogen zijn; daarbij wijst FMN in het bijzonder naar de door Arriva gedane aanvragen voor Zwolle – Groningen/Leeuwarden en v.v., de door Qbuzz aangevraagde nachttrein en de door Flixtrain aangevraagde treindiensten.

Op basis van artikel 2bis van de PSO-verordening heeft IenW in het beleidsvoornemen en het programma van eisen specificaties opgesteld waaraan de openbardienstverplichtingen die in de HRN-concessie worden opgenomen moeten voldoen. In lijn met deze specificaties heeft IenW per verbinding een afweging gemaakt of een voorliggend aanbod in open toegang meerwaarde heeft voor de reiziger. In het geval dat een voorliggend aanbod niet tenminste gelijkwaardig is aan het bestaande aanbod, of indien de voorgestelde nieuwe treindienst negatieve effecten heeft op de binnenlandse dienstregeling, heeft de staatssecretaris van IenW het besluit genomen om deze treindiensten alsnog op te nemen in de concessie. IenW ziet ook dat Arriva met dit open toegang-initiatief ambities voor het regionale reisproduct heeft, hetgeen de samenhang van het regionale netwerk kan verbeteren. Dit sterkt IenW in de overtuiging dat deze treindiensten mogelijk gebaat zijn bij decentralisatie. IenW wil richting de toekomst in gesprek blijven met de betrokken provincies, waarbij IenW de mogelijkheid openhoudt om te besluiten deze diensten bij de midterm review (MTR) van de nieuwe HRN-concessie alsnog te decentraliseren.

FMN beveelt aan om een lijst van verbindingen in de HRN-concessie op te nemen die tijdens de looptijd van de HRN-concessie mogelijk gedecentraliseerd zouden kunnen worden. Hierbij noemt FMN specifiek de verbinding Aken – Eindhoven. Ook onderstreept FMN de mogelijkheid van de mogelijke uitbreiding van samenloop op trajecten gedurende de looptijd van de concessie, evenals de mogelijkheid voor regionale treinen om voorbij de huidig bestaande concessiegrenzen te rijden, in het belang van minder overstappen en een kortere reistijd.

De concessie is zodanig opgesteld dat er ruimte is om tussentijds enkele verbindingen te decentraliseren en/of uitbreiding van samenloop te organiseren. Artikel 4 van de voorgenomen concessie voorziet specifiek in de decentralisatie van de verbinding Maastricht – Luik als drielandentrein. Voor de verbinding Aken – Eindhoven onderzoekt IenW of decentralisatie een uitkomst biedt om de juridische risico's te beheersen. Voor meer informatie hierover verwijst IenW naar de Kamerbrief van 5 juni 2023 getiteld 'Voortgangsbrief verbetering treinverbinding Eindhoven – Aken'. Op andere trajecten is op dit moment nog niet voorzien in verdere decentralisaties of in uitbreiding van de samenloop.

IPO/DOVA geeft aan dat in de concessie staat beschreven dat de reikwijdte van het HRN gedurende de looptijd van de concessie kan veranderen. Volgens IPO/DOVA is

dat niet duidelijk gedefinieerd. IPO/DOVA vraagt of dit beide kanten op kan gaan, dus zowel de reikwijdte kan uitbreiden en versmallen. IPO/DOVA vraagt ook wat de basis vormt om daartoe te besluiten, en wat de kaders, aanleidingen en afspraken zijn om daartoe te besluiten.

De concessie is zodanig opgesteld dat er ruimte is om tussentijds enkele verbindingen te decentraliseren en/of uitbreiding van samenloop te organiseren. Bij mogelijke voornemens voor decentralisatie zal met de relevante belanghebbenden hierover het gesprek worden gevoerd. Het decentralisatiekader zal daarbij betrokken worden. Wat betreft enkele specifieke verbindingen wordt verwezen naar het antwoord op de voorgaande vraag.

ProRail stelt dat op diverse plekken in de concessie wordt gesproken over frequentieverhogingen tijdens de volgende concessieperiode. Dit leidt bij ProRail tot een algemeen punt van zorg, namelijk of er voldoende ruimte voor noodzakelijk onderhoud is. ProRail adviseert specifiek aandacht te hebben voor de onderhoudsbehoefte in de concessie, en dat dit moet passen bij afspraken over het onderhoud en de benodigde onderhoudsruimte.

ProRail is zelf verantwoordelijk voor het voorzien in voldoende onderhoudsruimte in het proces van de verdeling van capaciteit. IenW doet hierop geen aanpassing in de concessietekst.

Internationale verbindingen (algemeen)

Tijdens de consultatie zijn uiteenlopende reacties van stakeholders binnengekomen met betrekking tot diverse internationale verbindingen en de mogelijke opname hiervan in de concessie. In deze paragraaf licht IenW de reacties kort toe.

Zo heeft de ACM in overweging meegegeven om de internationale verbindingen die niet onder open toegang tot stand komen alsnog openbaar aan te besteden en dus niet op te nemen in de HRN-concessie. FMN en ALLRAIL stellen dat internationale lijnen geen onderdeel horen te zijn van de scope van het HRN. Daarbij stelt de Europese Commissie dat vervoerders onvoldoende informatie hebben gekregen om zich in te schrijven op het rijden van internationale diensten in open toegang.

Het Locov stelt dat de ambitie van IenW om het internationale treinverkeer fors te laten groeien niet terugkomt in de concessie, en doet een voorstel voor de hoeveelheid treinen die per dag naar Londen, Parijs, Keulen, Frankfurt en Osnabrück zouden moeten rijden. Ook IPO/DOVA adviseert de ontwikkeling van internationale verbindingen naar Duitsland, Frankrijk en Londen beter en ambitieuzer te formuleren met als randvoorwaarde het behoud van bediening van regionale treindiensten conform de huidige afspraken. Totdat voldoende aangetoond is dat deze verbindingen in open toegang minimaal het gewenste marktgerichte niveau bereiken met een solide basisaanbod én adequate bediening van het huidige binnenlandse vervoer op deze verbindingen, acht IPO/DOVA het wenselijk om een duidelijke ontwikkeling voor deze verbindingen voor te schrijven binnen de concessie. IPO/DOVA wijst ook op het behoud van IC Brussel zoals in de huidige concessie, voor de gehele dag. Tot slot adviseert ProRail om in de concessie concrete eisen op te nemen om tot een groter en beter aanbod voor internationale

verbindingen te komen in aansluiting op de groeiende vervoervraag en maatschappelijke doelen.

IenW onderschrijft de ambitie tot een aantrekkelijk aanbod aan internationale treinverbindingen en ziet kansen voor een groter en beter aanbod voor de reiziger in open toegang. Verschillende vervoerders hebben via een melding bij de ACM aangegeven interesse te hebben om vanaf 2025 en latere jaren internationale treinverbindingen in open toegang te gaan aanbieden van Nederland naar Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, alsmede naar Zwitserland en Oostenrijk. In het geval dat het internationale treinaanbod tenminste gelijkwaardig is aan het bestaande aanbod en naar verwachting geen grote negatieve effecten heeft op de binnenlandse dienstregeling, is het uitgangspunt een treindienst niet op te nemen in de HRN-concessie.

In de recente meldingen bij ACM van vervoerders om internationale lange afstandstreindiensten aan te gaan bieden in open toegang vanaf 2025 en daarna, ziet IenW de bevestiging dat de reiziger een beter internationaal aanbod geboden kan worden in open toegang. Daarom zullen de langeafstandsverbindingen naar Parijs, Londen, Berlijn, Frankfurt, Bazel en Wenen/Innsbruck geen onderdeel uitmaken van de HRN-concessie.

De intercity naar Brussel en een aantal kortgrensoverschrijdende verbindingen worden wel opgenomen onder de HRN-concessie. Aanleiding hiervoor is de noodzaak om voor de IC Brussel de belangrijke binnenlandse functie zeker te stellen en het feit dat tevens uit de marktverkenning gebleken is dat vervoerders geen interesse hebben om het kortgrensoverschrijdend vervoer in open toegang aan te bieden. De uitvoering van deze diensten onder de HRN-concessie is afhankelijk van de noodzakelijke medewerking door buitenlandse partijen, waaronder spoorvervoerders en buitenlandse overheden. Specifiek over de invulling van de IC-verbindingen naar Brussel gaat IenW dit najaar verder in gesprek met de Belgische overheid. Bij de MTR kan worden geëvalueerd of aanpassingen in de bestaande concessieafspraken voor internationale verbindingen nodig zijn.

Meerdere stakeholders vragen waarop het ministerie de datum van 10 juni 2023 baseert als uiterste datum om open toegang meldingen te doen. Hiervoor wordt gewezen op artikel 38 lid 4 van richtlijn 2016/2370/EU waarin staat dat de termijn hiervoor tenminste 18 maanden voorafgaand aan de start van de dienstregeling is. FMN vraagt hoe IenW er zeker van kan zijn dat – in aanloop naar 1 januari 2025 of een daarop volgende dienstregeling – niet meer aanvragen voor open toegang gedaan zullen worden. Ook vraagt FMN om een onderbouwing waarom de lijnen die niet in open toegang aangemeld worden wel onderdeel zullen uitmaken van de concessie.

Vervoerders kunnen zich op basis van de Europese regelgeving tot 18 maanden voor de aanvang van de dienstregeling melden om treindiensten in open toegang uit te voeren. De dienstregeling voor 2025 start om middernacht van de tweede zaterdag in december 2024. Dit is 14 december. De laatste datum voor melding is 18 maanden eerder, dus 14 juni 2023. De eerder door IenW gecommuniceerde datum van 10 juni 2023 is een vergissing. Dit doet echter geen afbreuk aan die wettelijke datum.

Om een beeld te krijgen van de interesse van vervoerders om internationale treindiensten in open toegang te gaan aanbieden per dienstregeling 2025 (of later), is de datum van 14 juni 2023 gecommuniceerd (18 maanden voor de start van dienstregeling van 2025). Op basis van de opentoeegangmeldingen bij de ACM van vervoerders kon IenW een afweging maken in hoeverre het de verwachting is dat de reiziger een kwalitatief goed aanbod aan internationale verbindingen behoudt. Het is uiteraard mogelijk voor vervoerders om ook na die datum bij de ACM te melden dat zij treindiensten in open toegang willen gaan aanbieden.

ALLRAIL stelt dat de opname van internationale treindiensten in de hoofdrailnetconcessie op grondgebied van andere EU-lidstaten problematisch is. Door bijvoorbeeld te stellen dat een trein naar Berlijn moet rijden, bepaalt de minister volgens ALLRAIL het vervoersaanbod in andere lidstaten. Volgens ALLRAIL moet een internationale treindienst over het gehele traject, dus in internationaal perspectief, worden beschouwd. ALLRAIL verwijst hierbij naar de SERA-richtlijn, die een internationale trein definieert als een trein die een landsgrens oversteekt. Het beschouwen van een internationale trein van Amsterdam naar Berlijn alsof het een binnenlandse trein betreft, is bovendien problematisch volgens ALLRAIL omdat de marktordeningsprincipes in Duitsland en Nederland tegenovergesteld aan elkaar zouden zijn. ALLRAIL stelt tevens dat opname van een internationale treindienst in een PSO weliswaar kan volgens de PSO-verordening, maar alleen dan wanneer er toestemming is verleend door de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten op wier grondgebied de treindienst plaatsvindt. ALLRAIL is van mening dat Nederland daarom niet langer eenzijdig kan bepalen dat een internationale trein die in Nederland rijdt tot aan de grens in een concessie zit.

Voor internationale treindiensten die vallen onder een vervoersconcessie (openbaredienstcontract) geldt in beginsel dat het ministerie bevoegd is tot aan de grens. Om die bevoegdheid ook over de grens te laten gelden is toestemming nodig van de bevoegde instanties in de buurlanden op wier grondgebied de treindiensten worden uitgevoerd. Dat bepaalt artikel 1, tweede lid van de PSO-verordening. Voor de grensoverschrijdende verbindingen in de voorgenomen HRN-concessie zullen voor zover noodzakelijk afspraken gemaakt moeten worden aan Belgische (en voor zover van toepassing Duitse) zijde. Er bestaat ook de mogelijkheid om een internationale trein buiten Nederland in open toegang te laten rijden. Zo kunnen de huidige internationale verbindingen in Nederland op basis van de HRN-concessie rijden en in Duitsland in open toegang. Als IenW hiervoor kiest, dan wordt er gehandeld in overeenstemming met de PSO-verordening. De argumenten van ALLRAIL met betrekking tot de SERA-richtlijn doen volgens IenW geen afbreuk aan de mogelijkheid om internationale treindiensten geheel of gedeeltelijk in een openbaredienstcontract (concessie) op te nemen. IenW is afhankelijk van de medewerking van overheden en/of spoorwegondernemingen in andere lidstaten, en is daardoor niet bepalend in de opname van diensten in andere EU-lidstaten.

ALLRAIL stelt dat het onderzoek van ProRail naar de voor- en nadelen van marktordeningsopties IC Brussel en IC Berlijn niet klopt. ALLRAIL beoogt dat het opnemen van intercity's in de concessie niet klopt omdat dit ervoor zorgt dat andere vervoerders deze taak dan niet op zich kunnen nemen. Daarbij wordt de capaciteit op de huidige trajecten onvoldoende gebruikt. Het is volgens ALLRAIL dus niet zo

dat dit rapport volledig legitimeert dat beide intercitydiensten in de HRN-concessie worden overgenomen.

De IC Brussel is tot aan de grens opgenomen in de concessie vanwege de verwevenheid met het binnenlandse netwerk en de noodzakelijkheid van deze verbinding voor de binnenlandse vervoerscapaciteit, zoals blijkt uit de analyse van ProRail. Vervoerders hebben daarnaast te allen tijde de mogelijkheid om in aanvulling op concessieafspraken in open toegang een treindienst aan te melden bij de ACM en vervolgens capaciteit aan te vragen bij ProRail. Uit een nadere analyse van ProRail blijkt dat de IC Berlijn in de middagspits niet nodig is om de binnenlandse vervoersvraag te ondervangen. Er zijn voldoende binnenlandse treinen om in de vervoersvraag te voorzien. Daarom zal de IC Berlijn geen onderdeel uitmaken van de HRN-concessie.

ALLRAIL stelt dat de opname van internationale treindiensten in de hoofdrailnetconcessie van NS gedwongen winkelnering bij NS voor de 'partners' van NS betekent, het Duitse staatsbedrijf Deutsche Bahn, het Belgische staatsbedrijf NMBS en Thalys, een joint-venture van de Franse, Duitse en Nederlandse staatsbedrijven. ALLRAIL geeft aan dat deze Europese vervoerders voor hun internationale treinen gedwongen zijn om met NS samen te werken. Volgens ALLRAIL wordt door deze werkwijze, die veel kenmerken van een kartel zou bevatten, de Europese consument ernstig benadeeld.

Vervoerders hebben op basis van de Europese regelgeving de mogelijkheid om treindiensten aan te bieden in open toegang en daarvoor spoorcapaciteit bij ProRail aan te vragen. In dat opzicht zijn zij niet afhankelijk van NS. Afgelopen periode hebben verschillende vervoerders zich gemeld om internationale treinverbindingen in open toegang te gaan aanbieden in het tijdvak vanaf 2025. Naar aanleiding van deze meldingen heeft de staatssecretaris van IenW het besluit genomen de internationale verbindingen naar Parijs, Londen, Berlijn, Frankfurt, Bazel en Wenen/Innsbruck niet in de nieuwe HRN-concessie op te nemen. Voor deze verbindingen kan er dan ook geen sprake zijn van 'gedwongen winkelnering'.

Voor de intercity naar Brussel en een aantal kortgrensoverschrijdende verbindingen, wordt van de NS gevraagd dat zij deze tot de grens onder de HRN-concessie aanbiedt. De uitvoering van deze diensten onder de HRN-concessie is echter afhankelijk van de noodzakelijke medewerking door andere spoorvervoerders en buitenlandse concessieverlenende overheden. Mede gegeven die afhankelijkheden is er volgens IenW ook voor deze verbindingen geen sprake van 'gedwongen winkelnering'.

ALLRAIL stelt dat opname van internationale treinen in de hoofdrailnetconcessie ook gevolgen heeft voor de marktordening van internationale treindiensten. De argumentatie van ALLRAIL komt er op neer dat wanneer een vervoerder zowel in open toegang als onder een PSO rijdt, die vervoerder een concurrentievoordeel zou hebben. Daarnaast stelt ALLRAIL dat het moeilijk zou zijn voor andere vervoerders om vergelijkbare internationale treindiensten te starten omdat de economische evenwichtstoets NS tegen concurrentie beschermd. Daarnaast noemt ALLRAIL dat ook het Besluit Capaciteitsverdeling een vervoerder met een PSO-contract voordeel geeft, omdat diens treinen voorrang hebben bij de capaciteitsverdeling.

In de concessie zijn de treindiensten opgenomen die vanuit maatschappelijk oogpunt wenselijk worden geacht en niet of niet in die mate door de markt tot stand zullen komen en blijven. Om die reden heeft het concessieervoer voorrang in de capaciteitsverdelingsregels boven opentoeegangvervoer in de capaciteitsverdelingsregels. Verder hebben vervoerders de verplichting om hun boekhouding zodanig in te richten dat er geen kruissubsidie ontstaat tussen concessieervoer en opentoeegangvervoer. De concessieafspraken gelden tot de grens en IenW heeft geen zeggenschap over het marktordeningsregime over de grens. Deze situatie is niet strijdig met de PSO-verordening.

Volgens ALLRAIL zorgt de samenwerking met de ÖBB Nightjet voor marktverstoring, doordat er op een deel van de route subsidie ontvangen kan worden. ALLRAIL stelt dat hierom ook geen buitenlandse routes in de concessie zouden moeten komen.

ALLRAIL doelt op een eerder besluit om bij wijze van proef tijdelijk een subsidie te verstrekken aan de ÖBB Nightjet. IenW verwijst naar de uitspraak van het College van Beroep (CBb) voor het bedrijfsleven van 17 mei 2022. Het CBb concludeerde dat dit besluit niet in strijd is met de PSO-verordening en heeft het beroep tegen dit besluit ongegrond verklaard. De aanbieders van deze treindienst, NS en ÖBB, hebben op 13 juni jl. een melding gedaan bij de ACM dat zij deze treindienst met ingang van 1 januari 2025 in open toegang zullen blijven rijden.

Artikel 2. Reikwijdte en opgave voor NS

IPO/DOVA stelt dat de rol van NS op stations op andere plekken in de concessietekst omvangrijker is geformuleerd dan binnen artikel 2 het geval is. IPO/DOVA vindt dat de rol en scope van NS inzake de stations nog niet scherp genoeg is geformuleerd, waardoor er volgens IPO/DOVA verwarring kan gaan ontstaan over bepaalde dienstverlening waar NS voor alle stations voor verantwoordelijk is. IPO/DOVA stelt dat het risico daarvan is dat NS een andere/betere positie krijgt ten opzichte van regionale vervoerders en er geen sprake is van een gelijk/eerlijk speelveld.

De ambities, rollen en verantwoordelijkheden rondom stations zijn nader uitgewerkt in de stationsagenda. De concessie voor het Hoofdrailnet is hiervoor niet de geëigende plek. Als concessiehouder voor de HRN-concessie voert NS een aantal taken op stations uit, waaronder taken op het gebied van reisinformatie, reizigersservice, fietsparkeren en sociale veiligheid. Over de samenhang tussen de stationsagenda en de taken die de Concessiehouder op stations uitvoert in het kader van deze Concessie, vindt nadere afstemming plaats tussen de Concessieverlener, de NS, ProRail en andere stakeholders. Overigens dienen ProRail en NS Stations vanuit hun rol als exploitanten van spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen op stations elke verzoek tot toegang tot een dergelijke dienst non-discriminatoir te behandelen. Dit is geborgd in de spoorwegwetgeving en de ACM houdt hier toezicht op.

De Europese Commissie merkt op dat de scope van de concessie, voor wat betreft binnenlandse verbindingen, grotendeels onveranderd blijft ten opzichte van de huidige, met beperkte specificering van de hoeveelheid diensten aangeboden door

de NS, met daarin onder andere post-Covid ontwikkelingen en open toegang nachtdiensten.

De constatering van de EC lijkt (grotendeels) juist te zijn. De hoeveelheid treindiensten is in de nieuwe concessie veel uitgebreider gespecificeerd dan in de huidige concessie het geval is.

IPO/DOVA merkt op dat in de concessie een voorstel ontbreekt over een verbetering voor wat betreft de treinverbinding met Duitsland. IPO/DOVA geeft aan dat voor IC Berlijn er één middagspitsrit in één richting wordt opgenomen in de concessie. IPO/DOVA is van mening dat voor de verbinding tussen Utrecht en Duisburg in de concessie stappen gezet zouden moeten worden naar een frequentieverhoging. Het voorschrijven van een twee-uurs IC tussen Amsterdam en Duisburg (ICE-knooppunt) zou hiervoor volgens IPO/DOVA een eerste stap moeten zijn. IPO/DOVA verzoekt IenW deze verbinding op te nemen in de concessie, desnoods als te onderzoeken en als inspanningsverplichting.

De verbindingen naar Duitsland richting Berlijn en via Duisburg richting Frankfurt maken geen onderdeel van de concessie uit, omdat de verwachting is dat vervoerders de reiziger in open toegang een goed of zelfs beter product kunnen bieden. Bovendien zijn deze verbindingen niet noodzakelijk om de binnenlandse vervoersvraag te ondervangen. Daarnaast is op de verbinding tussen Utrecht en Duisburg naar verwachting nog ruimte op de infrastructuur voor additionele treindiensten. In het kader van Toekomstbeeld OV en de Strategie Internationaal Spoor wordt er gekeken naar wat er mogelijk en wenselijk is om deze corridor verder te ontwikkelen.

IPO/DOVA merkt op dat in de concessie slechts minimale frequenties van internationale verbindingen zijn opgenomen. Dit lijkt volgens IPO/DOVA tegenstrijdig te zijn met de volgende tekst uit de concessie: 'De lange afstandsverbindingen naar Parijs, Londen en Frankfurt alsmede de IC-verbinding naar Berlijn (buiten de middagspits) worden vooralsnog niet in de concessie opgenomen. Na 10 juni 2023 wordt bekeken of de wens en de mogelijkheden bestaan frequenties/lijnen alsnog op te nemen in de concessie en welke financiële implicaties dat heeft'. IPO/DOVA vraagt hoe zich dat tot elkaar verhoudt.

Het (beleidsmatige) uitgangspunt voor de internationale verbindingen is behoud van het huidige aanbod. Inmiddels is gebleken dat er vanuit de markt voldoende interesse is om deze verbindingen in open toegang uit te voeren. Daarom zullen de langeafstandsverbindingen naar Londen, Parijs, Berlijn, Frankfurt, Bazel en Wenen/Innsbruck geen onderdeel uitmaken van de HRN-concessie.

IPO/DOVA geeft aan dat het kabinet en de EU inzetten op meer treinverkeer en minder vliegen op – niet al te lange – verbindingen (<700km). IPO/DOVA stelt dat IenW mogelijk besluit om deze verbindingen uit de concessie te laten. IPO/DOVA vraagt op welke wijze IenW borgt dat de trein wel als duurzaam alternatief voor auto en vliegtuig aangeboden kan worden.

De verwachting is dat de reiziger door de belangstelling vanuit de markt een beter en gevarieerder aanbod kan krijgen dan als de internationale

langeafstandsverbindingen onder de HRN-concessie worden gebracht en aan NS en haar partners worden gegund. Tegelijkertijd is open toegang een marktinitiatief. Dat betekent dat niet juridisch geborgd kan worden dat dit aanbod in stand blijft. Aangezien het een groeiende markt betreft en internationale verbindingen (potentieel) winstgevend zijn, ligt het echter niet in de verwachting dat vervoerders zich zomaar terugtrekken uit Nederland en is het voor vervoerders aantrekkelijk om hun dienstverlening te continueren of verder uit te breiden in open toegang. Uiteraard volgt IenW de ontwikkeling van het internationaal aanbod nauwgezet. Daarnaast beziet het ministerie hoe de randvoorwaarden voor het aanbieden van diensten in open toegang waar mogelijk kan kunnen worden verbeterd.

ProRail benoemt dat de concessie het begrip 'openbaar personenvervoer' gebruikt, maar dat dit begrip niet wordt gedefinieerd en elders met kleine letters wordt gespeld. ProRail vraagt wat de samenhang is tussen lid 1 en lid 4 waarin de stations zijn opgenomen.

In PSO-verordening is 'openbaar personenvervoer' gedefinieerd. Daarom is er geen noodzaak om een definitie in de concessie op te nemen. De samenhang tussen lid 1 en lid 4 is dat in lid 4 weer wordt verwezen naar het HRN (besluit HRN), waaraan de betreffende stations liggen.

ProRail vindt het opmerkelijk dat in lid 2 de dienst naar het spoorwegmuseum in deze concessie is opgenomen, omdat het geen dienst is dat het algemeen belang dient. ProRail vraagt of deze dienst niet in open toegang uitgevoerd zou moeten worden. ProRail stelt dat bepalingen in de concessie niet gelden tenzij expliciet is bepaald dat dat wel het geval is (en dat staat volgens ProRail nergens voor wat betreft de dienst naar het Spoorwegmuseum).

Opname in de concessie is een voortzetting van de bestaande situatie en maakt duidelijk dat NS ingevolge de concessie bevoegd is om de treindienst tussen Utrecht Centraal en Utrecht Maliebaan (halte Spoorwegmuseum) uit te voeren.

FMN stelt dat het artikel niet in overeenstemming is met het eigen onderzoek van IenW naar de internationale lijnen. FMN stelt daarnaast dat de eventuele wensen van de Tweede Kamer om deze lijnen in de concessie op te nemen niet in overeenstemming zijn met het Europees recht, dat volgens FMN bovendien prevaleert. FMN geeft aan dat IenW daarbij juridisch is gehouden om in lijn met het recht en niet in lijn met eventuele parlementaire preferenties te handelen. FMN verzoekt IenW om dit artikel overeenkomstig aan te passen.

FMN doelt op de internationale marktverkenning³, waaruit naar voren komt dat verschillende internationale verbindingen naar verwachting ook in open toegang tot stand komen. Uit de recente meldingen van vervoerders bij de ACM is gebleken dat er vanuit de markt inderdaad voldoende interesse is om deze verbindingen in open toegang uit te voeren. Daarom heeft de staatssecretaris van IenW het besluit genomen de internationale treinverbindingen niet op te nemen in de HRN-concessie, met uitzondering van de IC Brussel en de kortgrensoverschrijdende verbindingen tot aan de grens.

³ Kamerstuk 29 984, nr. 955

IPO/DOVA stelt dat lid 3 tegenstrijdig lijkt met de tekst onder het paragraaf Scope en Reikwijdte van de concessie, waarin IenW schrijft: 'De lange afstandsverbindingen naar Parijs, Londen en Frankfurt alsmede de IC-verbinding naar Berlijn (buiten de middagspits) worden vooralsnog niet in de concessie opgenomen. Na 10 juni 2023 wordt bekeken of de wens en de mogelijkheden bestaan frequenties/ lijnen alsnog op te nemen in de concessie en welke financiële implicaties dat heeft.' IPO/DOVA ziet graag dat de IC Berlijn qua het huidige aanbod minimaal ongewijzigd opgenomen wordt in de nieuwe concessie. Bij een andere invulling van het concessieverlenerschap voor deze treinverbinding verzoekt IPO/DOVA IenW om alleen een gelijkwaardige verbinding via en met haltering in Overijssel als een acceptabele alternatieve invulling te zien.

Uit een nadere analyse van ProRail blijkt dat de IC Berlijn niet nodig is om de binnenlandse vervoersvraag te ondervangen. Er zijn voldoende binnenlandse treinen om in die vervoersvraag te voorzien. Daarom zal deze verbinding geen onderdeel uitmaken van de nieuwe HRN-concessie. Vervoerders hebben te allen tijde de mogelijkheid om een voorstel te doen om een treindienst in open toegang aan te bieden in aanvulling op de concessieafspraken. Ook voor deze verbinding richting Duitsland is reeds aanbod in open toegang gemeld.

ALLRAIL vindt de wijze waarop de scope wordt gedefinieerd juridisch niet juist. ALLRAIL vindt dat of NS gerechtigd is ergens treinen te laten rijden niet iets is wat de scope van de concessie bepaalt. ALLRAIL geeft aan dat op grond van de PSO-verordening de concessie specifiek moet bepalen welke diensten de concessiehouder moet leveren. ALLRAIL stelt dat dit betekent dat de concessie op treinserieniveau moet bepalen welke treindiensten aangeboden moeten worden, welke stations deze bedienen, welke frequenties deze hebben en wat de bedieningstijden zijn. ALLRAIL geeft aan dat dergelijke nauwkeurige specificatie noodzakelijk is geworden omdat een strikte afbakening gemaakt moet worden tussen treindiensten die tot de concessie behoren, en treinen die niet tot de concessie behoren.

In artikel 8 van de concessie staat dat het volume wordt uitgewerkt in bijlage 10 van de concessie, en de minimale bediening per station is terug te vinden in bijlage 7 van de concessie. Er is per dag van de week, naar verschillende tijdsperiodes, gespecificeerd hoeveel treindiensten NS moet uitvoeren per baanvak. Verder zijn de stappen die genomen kunnen worden ter verhoging of verlaging van het aantal treindiensten nauwkeurig uitgewerkt. Hiermee is voor iedereen kenbaar welke treindiensten onder de concessie vallen. Daarmee is voldaan aan het vereiste van specificatie in de PSO-verordening.

ProRail verzoekt voor de IC Brussel en IC Berlijn frequenties te noemen, en daarmee het artikel aan te scherpen en te verduidelijken. Daarnaast vraagt ProRail waarom er niets is opgenomen voor het buitenlandse deel van de grensoverschrijdende verbindingen.

De verbinding richting Brussel (inclusief frequenties) staat verder beschreven in artikel 5. De verbinding naar Berlijn maakt geen onderdeel uit van deze concessie. Daarbij heeft de concessie alleen betrekking op treindiensten op Nederlands grondgebied. Zodoende is er niks opgenomen over het buitenlandse deel van de grensoverschrijdende verbindingen.

FMN stelt bij lid 5 dat de beoogde nieuwe verbinding Sittard-Maastricht na elektrificatie van de Maaslijn ontbreekt.

Dit betreft een regionale lijn die nog niet volledig gerealiseerd is. Om dit op te nemen lijkt een concessiewijziging noodzakelijk te zijn. Daarom kiest het ministerie er voor om de voorgestelde wijziging niet op te nemen.

FMN stelt dat het station Hoevelaken niet door NS wordt bediend, en vraagt dan ook waarom de treinverbinding Amersfoort-Hoevelaken wel in het overzicht in lid 5 is opgenomen. FMN geeft aan dat de verbindingen Hengelo-Oldenzaal of Velperpoort-Zevenaar niet worden genoemd in de concessie. FMN zegt ervan uit te gaan dat er sprake is van een fout en verzoekt IenW om de treinverbinding Amersfoort-Hoevelaken te verwijderen uit de concessie.

In de huidige concessie (2015-2025) is het baanvak Amersfoort-Hoevelaken ook opgenomen, omdat er een andere concessiehouder actief is. Omdat de IC Berlijn geen onderdeel is van de concessie hoeft Hengelo-Bad Bentheim/ook Oldenzaal niet te worden opgenomen. Velperpoort - Zevenaar hoeft niet aangezien de ICE-dienst geen onderdeel is van HRN-concessie.

IPO/DOVA stelt dat in lid 5 de ontwikkelmogelijkheden van de HRN-concessie breder gedefinieerd worden dan wenselijk in dit artikel. Volgens IPO/DOVA belemmert IenW daarmee indirect de ontwikkelruimte op regionale treindiensten door deze te koppelen aan het dienstregelingsjaar 2024, wat voor (nagenoeg de meeste) regionale treindiensten geen relevant jaar is. IPO/DOVA is van mening dat dit ten koste gaat van de (toekomstige) ontwikkelmogelijkheden en toekomstige productstappen bij gecentraliseerde treindiensten. Volgens IPO/DOVA zou dit niet zo moeten worden opgenomen in de concessie en IPO/DOVA verzoekt dan ook om deze zin te verwijderen.

Op het moment dat er een nieuwe samenloop ontstaat die onderdeel dient te zijn van artikel 2.5 is er een concessiewijziging nodig. Deze zin wordt dan ook niet uit het artikel verwijderd.

Het Locov adviseert bij lid 5 de uitbreiding van de samenloop tussen Arnhem en Arnhem Velperpoort en tussen Sittard en Maastricht waarover reeds besloten is toe te voegen zodat hiervoor niet het proces beschreven in lid 5 onderdeel b hoeft te worden doorlopen.

Dit betreft twee verschillende situaties. Het mogelijke voorziene bedieningsmodel tussen Sittard en Maastricht kan voorsnog worden gefaciliteerd binnen de opgenomen bepalingen. De Regio-Expres leidt niet tot een uitbreiding van de bediening van station Arnhem Velperpoort. Daarom is op dit moment geen uitbreiding van de samenloop in de zin van artikel 2, vijfde lid, onderdeel a voorzien. Door de volumebepalingen in artikel 8 wordt de bediening door NS op dit baanvak beperkt.

Het Locov adviseert lid 5 aan te passen door te verduidelijken welke verantwoordelijkheid NS heeft bij uitbreiding van NS-frequenties op samenlooptrajecten.

In de toelichting bij het artikel is ter verduidelijking opgenomen dat - in geval van uitbreiding - de bestaande rechten van regionale vervoerders, conform het bepaalde in artikel 2, vijfde lid, nadrukkelijk niet door de concessie worden aangetast.

FMN stelt voor om aan lid 5a het volgende toe te voegen: Maastricht-Eijsden-Luik, Heerlen-Herzogenrath-Aken, Hengelo-Bad Bentheim.

In lid 5a staat beschreven welke vóór verlening van de HRN-concessie bestaande rechten onverlet worden gelaten. Op dit moment is er op de door FMN genoemde baanvakken geen sprake van dergelijke rechten. Deze baanvakken worden dan ook niet toegevoegd.

IPO/DOVA geeft aan dat specifiek op samenlooptrajecten nu soms bewust een beperkte bediening geldt vanuit de HRN-concessie, omdat daar volgens IPO/DOVA de regionale concessie al voldoende voorziet. In het verlengde daarvan vraagt IPO/DOVA in het belang van de brede ontwikkeling van het (regionale) openbaar vervoer de doorontwikkeling van het volume van regionale treindiensten ook na dienstregelingsjaar 2024 niet onnodig te belemmeren via afspraken uit deze concessie.

Wat er mogelijk is qua treindiensten hangt af van de capaciteit op het netwerk. De scope van de HRN-concessie ligt met het opgegeven eindbeeld en de bepalingen vast in artikel 8.

De provincie Limburg vermeldt dat in de brief aan de Tweede Kamer is opgenomen dat voor december 2024 wordt nagedacht over een decentralisatie van de lijn tussen Heerlen en Eindhoven in de randen van de dag en mogelijk de weekenden. Provincie Limburg vraagt of dit een plaats krijgt binnen deze concessie.

In artikel 4 worden voldoende aanknopingspunten geboden voor een eventuele decentralisatie. Op de korte termijn wordt er onderzoek gedaan naar een mogelijkheid voor de dagranden. Ook wordt er gezocht naar een nadere invulling voor de lange termijn. Voor meer informatie hierover verwijst IenW naar de Kamerbrief van 21 april 2023 getiteld 'Treinverbinding Eindhoven – Heerlen – Aken'.

FMN stelt dat lid 5b, waarin de voorwaarden worden beschreven voor wanneer de concessie een uitbreiding van een frequentie van een concessie als bedoeld in sub a onverlet laat, ook andersom zou moeten gelden. Dat wil zeggen, als NS vaker op een van deze trajecten wil gaan rijden. FMN verzoekt IenW dit aan te passen.

In de artikelsgewijze toelichting is ter verduidelijking opgenomen dat, in geval van uitbreiding, de bestaande rechten van regionale vervoerders, conform het bepaalde in artikel 2, vijfde lid, nadrukkelijk niet door de concessie worden aangetast.

IPO/DOVA vindt het onduidelijk hoe tijdens de uitvoering van de concessie het overleg met decentrale overheden wordt geregeld. IPO/DOVA geeft aan dat het in dit artikel wordt benoemd, maar ook elders aan de orde komt. IPO/DOVA vraagt wie daartoe het initiatief neemt, wie beslissingsbevoegd is en wat er gebeurt er als partijen er niet uitkomen.

In de algemene samenwerkingsparagraaf is aangegeven wat er in het kader van samenwerking wordt verwacht. Als uitbreiding van de bediening door een regionale

vervoerder van toepassing is, dan ligt het voor de hand dat dit door hen wordt gemeld aan de betrokken partijen.

Artikel 3. Bediening nieuwe stations

ProRail vraagt of dit artikel alleen betrekking heeft op stations die bediend worden via de HRN-concessie of dat het hier ook gaat om nieuwe stations op regionale lijnen.

Het betreft hier alleen de bediening op de HRN-stations.

IPO/DOVA geeft aan dat in hun optiek aan 'onderzoekt samen' in lid 1 de concessieverlener, het Rijk, moet worden toegevoegd. Daarnaast vraagt IPO/DOVA waarom het primaat bij NS ligt voor dit onderzoek en niet bij de onafhankelijke Infrastructuurbeheerder.

De koppeling met de concessieverlener is al geborgd aangezien het onderwerp wordt besproken bij de landsdelige OV & spoortafels. Verder ligt het primaat niet zozeer bij de NS, maar onderzoekt NS samen met ProRail en de DO de nieuwe stations.

Het valt IPO/DOVA en het Locov op dat wordt geëist dat nieuwe stations een positief saldo hebben. Volgens IPO/DOVA en het Locov is dat bij veel bestaande stations niet het geval. Er dient volgens IPO/DOVA voldoende (sociaal-maatschappelijke) meerwaarde te zijn, dan wel dient het station een meerwaarde te hebben bij het bereikbaar houden of maken van een gebied. Als daarop wat zwaarder wordt getoetst wordt volgens IPO/DOVA meer recht gedaan aan de (bereikbaarheids)functie van een station voor de directe omgeving. IPO/DOVA adviseert lid 4 aan te passen en de concessieverlener in staat te stellen om ook wanneer er geen sprake is van de voorwaarden uit lid 3, maar er wel maatschappelijke meerwaarde (zoals verbeterde duurzame bereikbaarheid) is, een bedieningsgarantie te laten afgeven. Het Locov adviseert de bediening van nieuwe stations niet afhankelijk te maken van een bedieningsgarantie van NS maar het uiteindelijke besluit door IenW te laten nemen en lid 3 aan te passen voor de situatie dat de concessie niet kostendekkend is. Ook het Locov is van mening dat NS verplicht moet kunnen worden ook nieuwe stations te bedienen indien de exploitatie niet helemaal kostendekkend is.

De opmerkingen van IPO/DOVA en het Locov zijn niet juist. 'Afspraken over betaalbaarheid' geeft ruimte aan een exploitatiebijdrage. 'Kostendekkende exploitatie' gaat erover dat het HRN niet steeds minder rendabel wordt.

Artikel 4. Kort grensoverschrijdend verkeer

FMN vermoedt dat de referentie naar het dienstregelingsjaar in artikel 4 lid 1 2019 moet zijn, in plaats van 2023, en verzoekt IenW om dit aan te passen. Ook ProRail vraagt waarom wordt verwezen naar dienstregelingsjaar 2023 terwijl in de inleiding 2019 als referentie wordt gezien. Daarnaast stelt ProRail dat het niet duidelijk is wat de referentie in 2023 precies is.

Artikel 4 is aangepast. Hierdoor is het duidelijker hoe deze treindienst eruitziet.

ALLRAIL vindt het zeer onwenselijk dat treindiensten zoals Antwerpen–Roosendaal en Maastricht–Luik tot de HRN-concessie behoren. ALLRAIL stelt dat deze treindiensten in feite niet door NS maar door NMBS worden geëxploiteerd, en vindt dat deze absoluut niet voldoen aan de voorwaarden van de HRN. ALLRAIL stelt dat, door deze treindiensten nu wederom in de HRN-concessie op te nemen, IenW het Belgische spoorwegbedrijf NMBS dwingt om voor deze treindiensten tot 2034 NS in te schakelen. ALLRAIL geeft aan dat de Belgische spoorwegen daardoor zelf niet meer in staat zijn om naar Roosendaal of Maastricht te rijden. ALLRAIL verzoekt IenW daarom om deze verbindingen volledig uit de HRN-concessie te schrappen. Als er iets voor deze verbindingen geregeld moet worden, dan zijn volgens ALLRAIL respectievelijk de NMBS-concessie en de concessie Limburg daarvoor een logischere plaats.

Deze verbindingen komen niet vanuit de markt tot stand, IenW verwijst hierbij naar de internationale marktverkenning naar verbindingen in open toegang⁴. Om het aanbod op deze verbindingen te borgen en op termijn te verbeteren, worden deze verbindingen opgenomen in de concessie. Het voornemen is om de verbinding Maastricht-Luik te decentraliseren op een nader te bepalen moment, zie hiervoor artikel 4.3. Overigens heeft NMBS in het beheercontract tussen NMBS en de Belgische Staat ook de verplichting gekregen om treindiensten tot een station over de grens aan te bieden.

ProRail vraagt in relatie tot de halfuurdienst Roosendaal – Antwerpen, opgenomen in lid 1, of er voldoende goederenpaden overblijven.

Voor het traject Antwerpen – Roosendaal wordt onderzocht wat mogelijk en haalbaar is als ERTMS is gerealiseerd. Vooralsnog is er sprake van een frequentie van eenmaal per uur. Als de frequentie wordt verhoogd zal er rekening moeten worden gehouden met de beschikbare capaciteit. De uiteindelijke capaciteitstoedeling en inpassing voor deze dienst is aan ProRail als onafhankelijk capaciteitsverdelers volgens de gebruikelijke procedures.

Het Locov adviseert de frequentieverhoging op de verbinding Roosendaal-Antwerpen te borgen. Het Locov adviseert daarom lid 1 als volgt te formuleren: 'NS voert een treindienst tussen Roosendaal en Antwerpen uit met een frequentie die gelijk is aan de frequentie van deze treindienst in dienstregelingsjaar 2023. Zodra het traject is voorzien van ERTMS (planning: 2027-2029) is NS verplicht deze frequentie te verhogen naar twee treinen per uur. Hierbij geldt een inspanningsverplichting de reistijd te verkorten en/of de trein door te rijden naar Dordrecht (in plaats van de bestaande 3^e en 4^e trein) of Breda (als extra 3^e en 4^e trein). Bij de MTR wordt beslist of het volume kan worden verhoogd naar 3 treinen per uur'. Indien NS hiermee niet akkoord gaat, adviseert het Locov op korte termijn een aanbestedingsprocedure te starten uitgaande van twee treinen per uur vanaf 2029 en deze trein met ingang van die datum uit de hoofdrailnetconcessie te halen.

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 955

Voor het traject Antwerpen – Roosendaal wordt onderzoek gedaan naar wat mogelijk en haalbaar is als er ERTMS is gerealiseerd. Vooral nog is er sprake van een frequentie van eenmaal per uur.

ProRail verzoekt IenW om duidelijkere prestatieafspraken over de ontwikkeling van de verbinding Roosendaal - Antwerpen te overwegen, inclusief een herijking van opname in de HRN na x jaar, waarbij het geheel uitvoeren in open toegang of anderszins ook mogelijk is.

Het uitgangspunt is om de treindienst verder te ontwikkelen; de door Rijk en regio gedeelde ambitie omtrent deze treindienst is uiteengezet in de Kamerbrief over internationaal spoorvervoer van 12 september 2022⁵. Daarnaast blijkt uit onderzoek dat deze verbinding naar verwachting niet vanuit de markt tot stand komt en dus kiest IenW ervoor deze verbinding te handhaven onder de HRN-concessie.

De provincie Limburg merkt op dat de gezamenlijk-geformuleerde ambitie (twee treinen per uur) met België over de treindienst tussen Maastricht en Luik in dit artikel wordt uitgesloten.

Dit artikel ziet toe op een treindienst tussen Maastricht en Luik zoals voorzien vanaf dienstregeling 2024. Wanneer nodig kan de frequentie in de concessie worden aangepast. Ten slotte staat in het artikel de ambitie om de verbinding te decentraliseren. IenW vindt het daarom niet passend om in de HRN-concessie toekomstambities m.b.t. de frequenties te benoemen.

Het Locov adviseert de regionale verbinding Maastricht – Luik te decentraliseren vanaf de start van de exploitatie van de drielandentrein op dit traject en daarom lid 2 en 3 te schrappen. Het Locov adviseert wel de optie op te nemen in het Eindbeeld 2033 om een binnenlandse intercity te verlengen naar Luik zodat de concessiehouder in de loop van de concessie kan worden verplicht deze verbinding toe te voegen. Daarnaast geven ProRail en FMN aan dat dat de drielandentrein al voor 2024 voorzien is, gereden door Arriva. ProRail en FMN raden aan om Maastricht – Luik uit de concessie halen. ProRail adviseert ook Maastricht – Maastricht Randwyck uit artikel 2.5.a te halen.

De drielandentrein is een gemeenschappelijke ambitie van België, Nederland en Limburg. De beoogde indiensttreding is start dienstregeling 2024. De partijen zijn nog in overleg over de laatste uitvoeringsafspraken van het product. Het streven is om daarna de decentralisatie in gang te zetten.

FMN verzoekt IenW om lid 4 aan te passen. De huidige strekking suggereert volgens FMN dat er ruimte voor 3 treinen per uur tussen Heerlen en Aken wordt gerealiseerd. In die infrastructuur is (en wordt) echter volgens FMN niet voorzien. Daarnaast stelt FMN dat in de laatste zin 'meewerken aan' uiterst vaag en weinig afdwingbaar is.

Het artikel is deels aangepast. Opgenomen is dat de dienst wordt uitgevoerd zodra de infrastructuur daarvoor gereed is en overeenstemming is over onder meer de lijnvoering en financiering. Conform de gefaseerde aanpak zal de beoogde IC rijden

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 994

in plaats van de tweede sneltrein tussen Heerlen en Aken. Dit is ook in de Limburgse concessie verankerd. De woorden 'meewerken aan' verplichten NS om constructief en creatief mee te denken en zorgen ervoor dat er niets onmogelijk wordt gemaakt met het oog op het (governance)eindbeeld.

FMN stelt bij lid 4 dat de verbinding Eindhoven – Aken onderwerp van gesprek en onderzoek is. Dat roept volgens FMN de vraag op waarom zo nadrukkelijk wordt gesteld dat NS een IC tussen Eindhoven en Aken moet uitvoeren. FMN verzoekt IenW om de uitkomsten van het onderzoek naar de IC Eindhoven – Aken af te wachten, in overleg te treden met GoRheinland en de formulering in het artikel aan te passen.

Op dit moment wordt er nog gekeken naar de mogelijke vorm van de IC Aken. Het proces van de HRN-concessie kan hier niet op wachten. Daarom is het artikel zodanig opgesteld, dat er niets onmogelijk wordt gemaakt en meerdere varianten mogelijk blijven.

De provincie Limburg stelt bij lid 4 dat het uitgangspunt dient te zijn dat een IC dienst wordt gerealiseerd die mogelijk als eindpunt Amsterdam en Den Haag kan hebben. Volgens de provincie Limburg is het eind- of beginpunt Eindhoven gekoppeld aan maatregelen terwijl een doorgaande verbinding zo ver als mogelijk het land in geen maatregelen in Eindhoven noodzakelijk acht. Verder zou volgens de provincie Limburg de opdracht aan NS moeten zijn om materieel aan te schaffen dat Aken kan bedienen en op zo kort mogelijk termijn Nederland met Aken verbindt. Uit studies is gebleken dat een verbinding zonder aanvullende infrastructuur mogelijk is maar dat geschikt materieel ontbreekt.

Voor de IC Aken zijn nog verschillende varianten in beeld, er is nog geen sprake van een gedragen eindbeeld. Deze varianten gaan gepaard met infrastructurele maatregelen en/of hoge kosten in exploitatie en risico's ten aanzien van betrouwbaarheid voor het HRN. Het artikel is zodanig opgeschreven dat er geen variant onmogelijk wordt gemaakt.

Het Locov adviseert lid 4 en het volume aan te passen zodat eenmaal per uur de Intercity Eindhoven-Heerlen wordt vervangen door een regionale trein Eindhoven - Aken van de regionale concessie Limburg. Dit zolang de infrastructuur nog niet geschikt is voor exploitatie van deze regionale trein aanvullend aan de intercity's van NS. Het Locov stelt dat hiermee automatisch is geregeld dat deze regionale trein ook kan rijden op de momenten dat NS minder intercity's rijdt, waardoor de laatste zin van lid 4 overbodig is.

Op de korte termijn wordt er onderzoek gedaan naar een mogelijkheid voor de IC Aken in de dagranden. Er wordt ingezet op de dagranden omdat de reguliere dienstregeling wordt afgeschaald en er zo ruimte op het spoor ontstaat. Meer informatie is te vinden in de voortgangsbrief over de verbetering treinverbinding Eindhoven – Aken⁶.

ProRail merkt op dat uit lid 4 niet de exacte omvang van de concessie volgt ('NS en concessieverlener treden in overleg over de frequentie..'). ProRail stelt dat voor het

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 1098

toepassen van het voorgenomen besluit capaciteitsverdeling ProRail exact dient vast te kunnen stellen welke treinen onder de concessie vallen en welke in open toegang worden gereden. Ook deze frequentie dient volgens ProRail in bijlage 10 te worden opgenomen.

Dit betreft een ambitie en deze bepaling is daarmee nog in ontwikkeling. NS moet eerst capaciteit aanvragen (bij ProRail zelf). Vervolgens kunnen er, nadat er concrete afspraken zijn gemaakt, wijzigingen worden doorgevoerd in bijlage 10. Op het moment dat deze afspraken er zijn kan de concessie hierop worden aangepast.

ProRail merkt op dat de NS is gehouden aan het rijden van een IC Eindhoven - Aken als de infrastructuur daarvoor gereed is. Echter, de infrastructuur is volgens ProRail nu al gereed voor de variant Enkhuizen - Aken. Daarom verzoekt ProRail om de voorwaardelijkheid van infrastructuur weg te halen of het knelpunt te herformuleren.

Voor de IC Aken zijn nog verschillende varianten in beeld, er is nog geen sprake van een gedragen eindbeeld. Deze varianten gaan gepaard met infrastructurele maatregelen en/of hoge kosten in exploitatie en risico's ten aanzien van betrouwbaarheid voor het HRN. Daarom is het artikel hier niet op aangepast.

Artikel 5. Verbindingen naar België en naar Duitsland

ProRail vraagt waarom Amsterdam Zuid niet expliciet staat vernoemd in lid 1a. Hierin staat beschreven dat er zestien treinen per richting per dag rijden tussen Amsterdam, Schiphol Airport, Rotterdam Centraal en Brussel.

Met NS is afgesproken dat de regio Amsterdam wordt aangedaan. Op dit moment kan nog niet worden gezegd welk station zal worden bediend. Om deze reden is dit niet opgenomen in dit artikel. Daarmee is het aan NS om te bepalen welke stations in hun bedieningspatroon worden aangedaan.

FMN is van mening dat uitbreiding binnen lid 1b andere dienstverleners op het spoor niet mag belemmeren en verzoekt IenW om dat aan te passen. In dit lid staat beschreven dat er zestien treinen per richting per dag rijden tussen Rotterdam Centraal, Breda en Brussel. Daarnaast vraagt ALLRAIL waarom de IC Brussel in de concessie is opgenomen, aangezien marktpartijen in open toegang hier ook in kunnen voorzien.

De IC Brussel is opgenomen in de concessie vanwege de verwevenheid met het binnenlandse netwerk en de noodzakelijkheid van deze verbinding voor de binnenlandse vervoerscapaciteit, zoals blijkt uit de analyse van ProRail. Vervoerders hebben te allen tijde de mogelijkheid om in open toegang een treindienst aan te bieden in aanvulling op de concessieafspraken. Het is aan ProRail als onafhankelijk capaciteitsverlener om te beoordelen of er voldoende capaciteit beschikbaar is. Ook kunnen belanghebbenden een Economische Evenwichtstoets aanvragen bij de ACM naar aanleiding van een opentoeegangmelding.

Het Locov stelt dat intercityverbindingen met België vaker en logistiek efficiënter moeten. Hiervoor doet het Locov een aantal voorstellen, waaronder het toevoegen van het station Antwerpen Centraal en Almere Centrum/Lelystad Centrum of

Amersfoort Centraal/Deventer voor de intercityverbindingen met België. Ook adviseert het Locov NS te verplichten twee keer per uur te rijden tussen Amsterdam en Brussel via de snelste route (niet via Breda) en daarnaast één tot twee maal per uur tussen Antwerpen-Centraal en Breda (met een optie deze trein door te rijden naar Eindhoven Centraal zodra de infracapaciteit hiervoor beschikbaar is). Als IenW wel besluit in de concessie een langzame en een snelle IC Brussel op te nemen tussen Rotterdam en Brussel, adviseert het Locov om dit binnen twee jaar na start van de concessie te evalueren en in de concessie de optie op te nemen dat NS alsnog kan worden verplicht het door het Locov voorgestelde lijnvoeringsmodel in te voeren op basis van deze evaluatie. Daarnaast stelt het Locov ook voor om NS te verplichten vroegere en latere verbindingen aan te bieden dan de huidige vroegste en laatste trein tussen België en Nederland. In beide richtingen een uur eerder dan de huidige vroegste trein, en een uur later dan de huidige laatste trein.

Het Locov geeft daarnaast aan verbaasd te zijn dat uit lid 3 blijkt dat de afspraken voor de lijnvoering van IC Brussel onder voorbehoud zijn van de afspraken die nog moeten worden gemaakt met buitenlandse partijen. Volgens het Locov zijn de genoemde afspraken noodzakelijk met de infrabeheerder, maar niet noodzakelijk met een andere vervoerder (zoals de NMBS). Het Locov is bekend met het akkoord tussen NS en NMBS dat al bestond voordat de onderhandeling over de concessie werd gestart. Afhankelijkheid van NMBS is volgens het Locov niet wenselijk aangezien NS wel kan worden aangestuurd en verantwoordelijk kan worden gemaakt voor de uitvoering, NMBS niet. Het Locov is van mening dat het niet wenselijk is om Belgisch materieel in te zetten dat niet voldoet aan de toegankelijkheidseisen. Het Locov adviseert dan ook NS te verplichten de IC Brussel te rijden met toegankelijk materieel. Daarnaast adviseert het Locov om lid 3 te schrappen door te borgen dat voor publicatie van de ontwerp-concessie alle afspraken over onder meer exploitatiekosten, gebruikersvergoedingen, materieel, tarieven, frequentie en bedieningstijden met infrabeheerders, overheden en NS worden vastgelegd en het aan NS over te laten of hiervoor ook afspraken worden gemaakt met bijvoorbeeld NMBS. Omdat NS in staat is zelf te rijden dient volgens het Locov bij behoud van lid 3 de afhankelijkheid van afspraken met NMBS uitgesloten te worden als reden van uitstel of afstel.

Voor de lijnvoering van de IC Brussel is het ministerie afhankelijk van afspraken die kunnen worden gemaakt met buitenlandse partijen. In het najaar van 2023 worden de gesprekken met België over de grensoverschrijdende verbindingen voortgezet. Het is daarnaast aan NS om de dienstregeling zodanig in te richten dat deze aansluit bij de vervoersvraag. Voor de IC Brussel doet NS dit in samenspraak met buitenlandse vervoerders.

Er wordt in de concessie in principe geen verplichting opgenomen om vroegere en latere verbindingen aan te bieden dan de huidige vroegste en laatste trein. Daarnaast kiest IenW ervoor lid 3 niet te schrappen. NS is afhankelijk van partijen over de grens voor de toekenning van capaciteit en de toelating van materieel. Het netwerk in België is druk bereden en het realiseren van frequentieverhoging is afhankelijk van het verkrijgen van spoorcapaciteit over de grens. Zie hiervoor ook de toelichting bij artikel 5. Tot slot is voor internationale treinen het uitgangspunt

dat deze toegankelijk zijn volgens de bij toelating geëiste Europese toegankelijkheidsnormen, zoals ook aangegeven in de toelichting 15 – 18.

In reactie op het advies om binnen twee jaar na start van de concessie een evaluatie in te plannen omtrent een mogelijke langzame en snelle Intercity Brussel geeft IenW aan dat bij de MTR zal worden geëvalueerd of de concessieafspraken moeten worden aangepast.

FMN stelt dat in dit artikel een voorbehoud besloten ligt en vraagt zich af wat er gebeurt als de buitenlandse partijen niet meewerken, bijvoorbeeld of er dan alsnog wordt overgegaan op open toegang. FMN verzoekt het ministerie om dit punt te verhelderen.

Deze bepaling is in de concessie opgenomen omdat de concessiehouder afhankelijk is van de medewerking van buitenlandse partijen voor het realiseren van de verbeteringen op deze verbinding. Indien de verbinding niet op de gewenste manier tot stand kan komen, gaat IenW het gesprek aan met de NS over de obstakels en de mogelijke alternatieven. Vervoerders hebben daarnaast te allen tijde de mogelijkheid om in open toegang een treindienst aan te bieden in aanvulling op de concessieafspraken.

In de ambtelijke reactie vanuit het kabinet Gilkinet staat dat het tussen de Belgische Staat en de NMBS gesloten openbaredienstcontract het volgens de laatste paragraaf van artikel 15.1 mogelijk maakt om de lijst van grensoverschrijdende verbindingen aan te vullen onder voorbehoud van het sluiten van de nodige overeenkomsten, met name tussen de bevoegde autoriteiten, in toepassing van artikel 1, lid 2, tweede alinea, van verordening 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor. Hoewel er op 21 maart 2023 een intentieverklaring werd ondertekend voor de ingebruikname tegen midden december 2023 van de 'Drielandentrein' (verbinding Luik – Maastricht – Aken), is er volgens het kabinet Gilkinet tot op heden tussen België en Nederland nog geen overeenstemming bereikt over een nieuwe verbinding tussen Amsterdam en Brussel, ongeacht eventuele commerciële overeenkomsten tussen exploitanten over deze relatie. Ook zijn er volgens het kabinet Gilkinet nog veel andere punten met betrekking tot grensovergangen en rijpaden waar NS en andere vervoerders rekening mee moeten houden over de Belgische grens. De precieze uitwerking van deze punten staat beschreven in de ambtelijke reactie vanuit het kabinet Gilkinet.

Voor grensoverschrijdende verbindingen geldt dat hierover afspraken moeten worden gemaakt met buitenlandse partijen en dat NS deze alleen kan uitvoeren als hiervoor ook over de grens voldoende capaciteit wordt verkregen. De capaciteit in België is daarom een aandachtspunt. IenW blijft in gesprek met de counterparts in België over de realisatie van de gewenste grensoverschrijdende verbindingen.

FMN, ProRail, ALLRAIL en IPO/DOVA hebben enkele vragen over lid 4 en 5 over de IC Berlijn. Zo stellen ProRail en FMN dat lid 4 en 5 tegenstrijdig met elkaar lijken te zijn en geven aan dat in lid 4 wordt gesproken over één trein per richting en het in lid 5 over één rit van Amsterdam naar Berlijn lijkt te gaan. Ook vraagt FMN tot waar de zes uur reistijd geldt, vragen FMN en IPO/DOVA waarom er slechts één trein per dag naar Berlijn rijdt, en vraagt ProRail zich af of het aansluit op het Besluit

Capaciteitsverdeling. FMN stelt voor om de IC Berlijn helemaal uit de HRN-concessie te schrappen.

IenW heeft alle voorgaande suggesties overwogen, maar deze zijn inmiddels niet meer van toepassing. Uit een nadere analyse van ProRail blijkt dat de IC Berlijn niet nodig is om de binnenlandse vervoersvraag te ondervangen. Er zijn voldoende binnenlandse treinen om in de vervoersvraag te voorzien; daarom zal de IC Berlijn geen onderdeel uitmaken van de HRN-concessie.

Het Locov adviseert de eerste twee zinnen van lid 6 te vervangen door: 'Voor internationale reizen met de treinen, bedoeld in artikel 4 en 5 gelden de reguliere binnenlandse reisproducten en tarieven van NS (inclusief kortingen) voor zowel binnenlands als internationale reizen. Het toepassen van een grenstoeslag is niet toegestaan.'

Gedurende de concessieperiode blijft de grenstoeslag van toepassing. Indien de wens in de toekomst ontstaat om de 'grenstoeslag' te laten vervallen, dan zal IenW als concessieverlener hierover in gesprek treden met NS. Het is uiteindelijk aan de vervoerder om hier invulling aan te geven.

Het Locov stelt dat het treffen van maatregelen om reizigers uit het buitenland 'zo goed mogelijk' te faciliteren (lid 6), niet voldoende scherp is. Het Locov adviseert IenW dan ook om NS te verplichten reizigers uit het buitenland dezelfde faciliteiten te bieden voor het gebruik van het OV-betaalsysteem als Nederlandse reizigers, zowel online als bij de kaartautomaat, en uiterlijk 1 januari 2025 het betalen van abonnementen met creditcard en online bestellen en wijzigen van abonnementen vanuit het buitenland met een buitenlandse IBAN mogelijk te maken.

IenW heeft artikel 5 lid 4 op dit punt aangepast. De afspraak is dat NS, voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is, maatregelen treft om reizigers uit het buitenland te faciliteren bij het gebruik van het OV-betaalsysteem. De zinsnede 'zo goed mogelijk' is verwijderd.

Artikel 6. Voorzieningen grensoverschrijdende verbindingen

FMN vraagt welke eisen IenW zal stellen aan het verkopen van internationale tickets. FMN stelt dat dit tot op heden ver ondermaats blijft en inspanningsverplichtingen tot niets hebben geleid. FMN bepleit dat IenW ook voorziet in de verkoop van internationale tickets via derden, of tenminste de mogelijkheid daartoe in de concessie opneemt. Daarnaast adviseert het Locov om expliciet vast te leggen dat NS een inspanningsverplichting heeft tickets te verkopen naar alle Europese bestemmingen vanaf tenminste 6 maanden van tevoren en dat NS daartoe in het vervoerplan concrete maatregelen moet opnemen. Omdat NS hierbij afhankelijk is van medewerking van andere vervoerders vraagt het Locov IenW een escalatiemechanisme op te nemen zodat als er onvoldoende medewerking is IenW dit kan escaleren bij de overheden in de betreffende landen. Ook adviseert het Locov expliciet vast te leggen dat voor alle treinen die zijn opgenomen in de concessie NS verplicht is doorgaande ticketing te bieden en dat NS de inspanningsverplichting heeft om dit voor 2028 voor alle bestemmingen in Europa aan te bieden. Daarbij adviseert het Locov expliciet op te nemen dat NS verplicht is

doorgaande tickets aan te bieden met andere operatoren als de andere operatoren daar om verzoeken. Tot slot adviseert ProRail IenW om NS te verplichten tot het verbeteren van de internationale ticketing, waarbij de CER roadmap een optie is, en daarnaast ervoor te zorgen dat het gratis beschikbaar stellen van open data voor zoek- en boekbaarheid verplicht wordt.

Voor een toelichting op bovenstaande verwijst het ministerie naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel 6. NS is CER-lid en heeft een inspanningsverplichting ten aanzien van de CER Ticketing Roadmap. Het doel van de CER Ticketing Roadmap in 2023 is om het zoeken, selecteren en kopen van internationale spoorwegdiensten eenvoudiger en toegankelijker te maken voor de reiziger. Om aan deze inspanningsverplichting te voldoen, moet NS samenwerken met andere vervoerders. Als concessieverlener kan IenW NS daarop aanspreken.

IPO/DOVA stelt dat artikel 6 niet voldoende SMART is geformuleerd. IPO/DOVA vraagt wanneer de voorzieningen 'goed' zijn en welke criteria IenW hanteert bij toetsing.

IenW heeft het artikel meer SMART geformuleerd.

Het Locov adviseert alle bepalingen van de concessie van artikel 9 tot en met 26 en artikel 28 tot en met 30 en artikel 34 tot en met 42 expliciet van toepassing te verklaren op alle internationale treindiensten die worden opgenomen in de concessie. De bepalingen die niet van toepassing kunnen zijn omdat NS hier geen zeggenschap over heeft en ook niet kan krijgen dienen volgens het Locov expliciet opgenomen te worden in bijlage 1 en artikel 4 of 5. Alle prestatie- en informatie-indicatoren dienen volgens het Locov in ieder geval te gelden voor die internationale treindiensten welke ook toegankelijk zijn voor binnenlands gebruik waaronder intercity Brussel en intercity Berlijn.

Voor grensoverschrijdend vervoer ligt het stellen van eisen anders dan voor binnenlands concessievervoer, gegeven het feit dat de NS voor deze treindiensten afhankelijk is van afspraken met buitenlandse partijen en partners en de mogelijkheden in de buurlanden. Het is daarom slechts beperkt mogelijk om aan internationale concessietreinen dezelfde eisen te stellen als aan het binnenlands vervoer. Voor de internationale concessietreinen zijn waar mogelijk de KPI's van toepassing. Waar dit niet mogelijk is zal NS in de halfjaar- en jaarverantwoording op een kwalitatieve manier inzicht geven in de prestaties. Dit is terug te vinden in bijlage 3 en 4 van de ontwerpconcessie.

Artikel 7. Aanvraag van capaciteit voor grensoverschrijdende treindiensten en internationale samenwerking

FMN geeft aan dat in artikel 7 wordt gesteld dat indien NS niet langer de internationale lijnen kan uitvoeren, NS IenW moet informeren. FMN vraagt zich af wat er daarna gebeurt en waartoe IenW dan gehouden is. Ook vraagt FMN of de lijnen dan alsnog in open toegang gaan. Daarnaast adviseert het Locov om NS te verplichten in situaties dat NS de gewenste spoorcapaciteit niet krijgt toebedeeld voor de in artikel 4 en 5 genoemde treindiensten een alternatieve treindienst uit te werken om zo alsnog de spoorcapaciteit toegewezen te krijgen. Tot slot vraagt

ProRail wat de concessieverlener zal doen nadat NS meldt dat zij de benodigde spoorcapaciteit niet toebedeeld krijgt.

Hiervoor is een wijziging doorgevoerd in artikel 7, lid 1. Op het moment dat NS de benodigde spoorcapaciteit niet krijgt toebedeeld, zal NS in gesprek treden met de concessieverlener en geeft NS daarbij inzicht in de onderzochte eventuele alternatieven.

FMN adviseert om aan lid 3 toe te voegen dat de reden van het ontbreken van medewerking/toestemming opgenomen in lid 3a en 3b geheel buiten NS dient te liggen.

Als concessieverlener heeft IenW een bemiddelende rol, dit is ook zo vastgelegd. Als de geweigerde medewerking aan NS ligt, dan komt dat naar boven bij de concessieverlener. Verder verwijst IenW naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel 7.

Het Locov adviseert NS in de situaties genoemd in lid 3 te verplichten de gevraagde treindiensten uit te werken op basis van open toegang exploitatie onder eigen beheer. Indien NS hier vervolgens geen gehoor aan geeft adviseert het Locov deze verbindingen aan te besteden.

De juridische bevoegdheid van IenW om concessies te verlenen loopt tot aan de Nederlandse grens. Voor de uitvoering van internationale treindiensten is NS in praktijk afhankelijk van afspraken met buitenlandse partijen en partners en de mogelijkheden in de buurlanden. Indien het niet mogelijk blijkt voor NS deze verbindingen in samenwerking met deze partijen te realiseren, zou het exploiteren in open toegang mogelijk een optie kunnen zijn. Het is juridisch echter niet mogelijk een verplichting om diensten in het buitenland in open toegang aan te bieden op te nemen in de concessie.

FMN geeft aan dat er in lid 4 van artikel 7 wordt gesteld dat 'Indien een in het derde lid bedoelde spoorvervoerder aan het uitvoeren van een in artikelen 4 en 5 genoemde treindienst aanvullende financiële voorwaarden verbindt, komen deze voor rekening van NS voor zover daartoe een uitdrukkelijke contractuele verplichting bestaat'. FMN vraagt IenW om uiteen te zetten wat er wordt bedoeld met 'aanvullende voorwaarden' en 'contractuele verplichtingen'. FMN stelt dat als er een contractuele verplichting is, er geen sprake kan zijn van aanvullende voorwaarden. Volgens FMN zijn aanvullende voorwaarden per definitie (nog) niet contractueel afgesproken.

IenW verwijst voor beantwoording van de vraag van FMN naar de toelichting bij artikel 7. Hier is opgenomen hoe dit moet worden gelezen. Alle internationale verbindingen worden met een partner uitgevoerd, zoals is beschreven in de concessie. Indien de partner andere voorwaarden wil opnemen kan NS daar niet automatisch aan worden gehouden.

Artikel 8. Vaststelling volume

Gegeven het Europees wettelijk kader gaat de ACM ervan uit dat IenW bij de midterm review de maximumfrequentie van de HRN-concessie niet verhoogt op

trajecten waar in de tussentijd opentoevangsdiensten tot stand zijn gekomen die (samen met de HRN-concessie) de gewenste frequentie rijden. De ACM stelt dat het ongewenst is om de frequentie van de HRN-concessie te verhogen ten koste van opentoevangsdiensten die al rijden of al zijn gemeld.

Op het moment dat diensten reeds in open toegang worden aangeboden zal IenW dan ook terughoudend zijn deze juist onder de concessie te brengen. Dit kan echter niet geheel worden uitgesloten in het geval de opentoevangdienst in voorkomende gevallen niet tot positieve netwerkeffecten leidt, zoals samenhang van het netwerk en daarmee niet alle potentiële waarde aan de reiziger biedt die mogelijk is.

Het Locov adviseert consumentenorganisaties adviesrecht te geven op de actualisatie van het volume en het volume bij de actualisatie uit te breiden tenminste voor zover het netto financieel effect neutraal of positief is.

De concessieverlener zal het Locov betrekken bij de actualisatie van het volume.

Het Locov adviseert bij lid 5 de verlaging van het volume met maximaal 12% op grond van een lagere vervoervraag per traject alleen toe te staan zolang deze vervoersvraag gemeten in reizigerskilometers ten minste 12% lager is dan een in de concessie opgenomen omvang en alleen na instemming van IenW waarbij de consumentenorganisaties eerst advies hebben uitgebracht. Verder adviseert het Locov positief op het handhaven van de minimale stationsbediening in een dergelijke situatie.

In samenhang met de risico-verdeling en het financieel kader heeft NS het recht minder treinkilometers te leveren indien de reizigersvraag achterblijft. Het percentage tot waartoe NS dit mag doen is verlaagd tot 9% van het concessievolume. NS moet in het productiemodel onderbouwd aangeven welke afwijking van het gevraagde volume dit betreft en voor welke periode. Op dit onderdeel geldt ook het adviesrecht van artikel 38.

Het Locov adviseert een verlaging van het volume voor een seizoensafhankelijke dienstregeling (de zogenaamde vakantiedienstregelingen), opgenomen in lid 5, niet toe te staan. Het Locov geeft aan wel akkoord te kunnen gaan met een beperkte verlaging van het volume tussen kerst en nieuwjaar mits daarbij wordt vastgelegd in de concessie dat de minimale stationsbediening van bijlage 7 en de PI's onverminderd gelden. Daarnaast adviseert het Locov afschaling van de dienstregeling in verband met de weersomstandigheden alleen ad hoc toe te staan binnen de kaders van artikel 38 lid 8 en daarom het woord 'weersafhankelijke' te schrappen in artikel 8 lid 5.

Dit betreft alleen bediening op 'daartoe geëigende trajecten'. In de artikelsgewijze toelichting is opgenomen dat dit bijvoorbeeld het traject Haarlem – Zandvoort betreft.

Het Locov adviseert om te verduidelijken of het productiemodel onderdeel is van het vervoerplan in artikel 8, 38 en 51 en om expliciet op te nemen dat consumentenorganisaties adviesrecht hebben op het gehele productiemodel, zowel voor T-2 als T-1.

Het adviesrecht op de dienstregeling is afdoende geregeld via artikel 38. Het primaire doel van het productiemodel is om derden, in het bijzonder andere vervoerders, te informeren over de ontwikkeling van de dienstregeling. Dit zodat deze partijen zicht hebben op de ruimte die er voor hen bestaat om een eigen product neer te zetten. Hierop is geen adviesrecht voorzien. Dat geldt wel voor de dienstregeling, zoals opgenomen in artikel 38.

ProRail adviseert om de invulling van de beleidsdoelen in de concessie verder te concretiseren, onder andere door meer incentives op te nemen om de reiziger weer in de trein te krijgen en (prestatie)verbetering van het treinproduct te bereiken. In de concept-ontwerpconcessie wordt NS vooral gevraagd om aan te sluiten bij de vervoervraag. ProRail adviseert dit aan te vullen met vraagstimulerende ambities en afspraken die passen bij uw ambitie voor duurzame mobiliteit, in een passend tempo waarop NS die kan realiseren.

Verbetering van het treinproduct is een beleidsdoel van IenW waar het ministerie in brede zin op stuurt. Het verduurzamen van mobiliteit is een belangrijk doel, waar de trein een cruciale rol in te vervullen heeft. IenW voert regelmatig het gesprek met NS en ook met ProRail over het bereiken van de door ProRail genoemde beleidsdoelen.

ProRail stelt dat de flexibiliteit die NS wordt geboden in de concessie tot onzekerheid leidt over de verbetering van het spoorproduct. ProRail begrijpt de uitdaging en behoefte om tot concessieafspraken te komen die een mate van flexibiliteit bieden voor de vervoerder, enerzijds om, waar nodig, een herstelpad te bieden en tegelijkertijd ook om perspectief te houden op de gewenste doorgroei. De concessie moet volgens ProRail als instrument echter wel de richting en ruimte geven die bij de netwerkontwikkeling in Toekomstbeeld OV (TBOV) en vanuit de spoorgoederenvisie wordt voorzien. ProRail acht het daarin op termijn noodzakelijk om van een logistiek '6-model' over te stappen naar een '8-model'. ProRail adviseert dan ook om het '8/4-model' uit TBOV als leidraad voor verdere ontwikkelstappen van NS in deze nieuwe concessieperiode te nemen.

Op dit moment, en gegeven de duur van de concessie, acht IenW het 6 Basis model het meest realistische eindpunt. Dit past ook het beste binnen de juridische kaders, aangezien over de uitrol van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden, maar nog niet over de doorgroei naar het 8/4-model. Dit neemt niet weg dat TBOV nader ontwikkeld kan worden. In het eindbeeld zijn op basis van WLO Hoog knelpunten en TBOV 2030-2035 studie baanvakken met potentiële doorgroei mogelijkheden geïdentificeerd. Daarmee is de mogelijkheid voor TBOV doorgroei modellen gedurende de laatste jaren van de concessie mogelijk gemaakt, indien bij de actualisatie blijkt dat de vervoersvraag dit rechtvaardigt.

ProRail vraagt hoe het proces beschreven in artikel 8 er uit zal zien, wie daartoe het initiatief neemt en welke partijen er ook bij betrokken worden, gelet op hun belangen (ProRail, consumentenorganisaties, etc.). Dit ook gelet op de mogelijke treindiensten die er in de tussentijd in open toegang bij/naast zijn gekomen.

De actualisatie is nader geduid in de artikelsgewijze toelichting. De concessieverlener neemt het initiatief ten aanzien van de actualisatie en zal daarbij de belanghebbende stakeholders betrekken.

ProRail adviseert specifiek aandacht voor onderhoudsbehoefte in de concessie, en dat dit moet passen bij afspraken over onderhoud en benodigde onderhoudsruimte.

Dit is geborgd in de capaciteitsverdelingsregels. Werkzaamheden zijn bovendien een grond voor NS om af te mogen wijken van de volume-bepalingen opgenomen in de concessie.

ProRail vraagt hoe de 12% minder treinkilometers zich verhoudt tot het totaal aan productverbeteringen (bijlage 10). ProRail adviseert afspraken over het aanbod, de tarieven en de productverbetering te heroverwegen en/of veel meer in te kaderen. ProRail raadt aan om als concessieverlener op dit punt scherpere eisen te stellen.

Het percentage is verlaagd naar 9% op basis van de meest recent beschikbare reizigersprognoses. Daarnaast moet NS in het productiemodel de afschaling onderbouwen en aangeven voor welke periode deze geldt. De artikelsgewijze toelichting en het artikel zelf zijn hierop aangepast.

ProRail vraagt wat er in lid 4 wordt bedoeld met 'NS is gerechtigd af te wijken van het bepaalde in het eerste lid en tijdelijk een hoger volume te rijden'; ProRail stelt dat alleen NS dat kan aanvragen (=ad-hoc / open toegang). ProRail vraagt of NS dit kan doen buiten de regels capaciteitsverdeling om omdat dit dan gezien wordt als concessievervoer dat hoogste prioriteit heeft. ProRail adviseert dit helemaal weg te laten of anders aan te passen naar dat dit alleen kan voor zover capaciteit beschikbaar / aangevraagd is.

De wettelijke regels voor de verdeling van de capaciteit op het spoor gelden vanzelfsprekend. In dit lid wordt duidelijk gemaakt dat er uitzonderingen zijn op de kaarten in de bijlage en het volume een beschreven onderdeel is van de concessie. NS mag dit volume rijden onder de concessie. In de artikelsgewijze toelichting zijn lid 8 en 9, waar het woord ad-hoc gebruikt wordt, toegelicht.

ProRail vraagt of er afstemming is met de goederenvervoerders over of er voldoende ruimte voor de goederenpaden blijft bij het afstemmen van het volume op de marktvraag. Ook adviseert ProRail een consultatiestap met de goederensector in te bouwen (onder andere bij de bediening bij evenementen) om eventueel beperkende gevolgen voor spoorgoederenvervoer te minimaliseren.

Goederenvervoerders zijn onderdeel van de samenwerkingsparagraaf. In de netwerkontwikkelingen wordt in brede zin rekening gehouden met goederenvervoerders.

IPO/DOVA geeft bij lid 1 aan dat in bijlage 10 de kaarten per dagsoort zijn aangegeven. Gelet op de optie om op vrijdag minder treinen dan op de andere werkdagen te laten rijden vindt IPO/DOVA het aan te bevelen om een minimum voor alle werkdagen vast te stellen, waarbij eventueel voor ma-do een toevoeging komt. Daarnaast geeft IPO/DOVA aan tegen differentiatie op werkdagen te zijn, omdat dit onduidelijkheid schept voor de reiziger, en ook een slechter product levert omdat het regionaal ov niet kan meebewegen qua aansluitingen.

De beschrijving in bijlage 10 is aangepast: er is geen differentiatie tussen werkdagen. Dit zit hooguit op spitsstoevoegers.

IPO/DOVA merkt op dat bij het vaststellen van het volume geen verschil wordt gehanteerd tussen intercity's en sprinters. IPO/DOVA vraagt op welke wijze de sprinterbediening voldoende wordt geborgd, mede gelet op bijlage 7 en de mogelijkheid van NS om hier zelfstandig van af te wijken.

De minimale stationsbediening borgt de minimale bediening van de stations (voor een deel van de stations ingevuld door de sprinter). Deze minimale stationsbediening blijft onverminderd van toepassing bij het rijden van een lager volume. NS mag hier dus niet zelfstandig van afwijken.

IPO/DOVA stelt dat de actualisatie van bijlage 10 niet alleen afstemming met NS behoeft, maar ook met (onder meer) de decentrale overheden. Dit volgens IPO/DOVA met ook op het regionale trein-, stads- en streekvervoer. IPO/DOVA vraagt op welke wijze het adviesrecht van decentrale overheden daarbij wordt geborgd.

In de toelichting van artikel 8 is een nadere beschrijving gegeven. Er zal in dit geval geen adviesrecht zijn, wel worden de partijen betrokken bij deze actualisatie door IenW.

ProRail adviseert om aan lid 2 een sub toe te voegen met een expliciete verwijzing naar de internationale spoormarkt: 'e. om relevante (Europese) (beleids-) ontwikkelingen met betrekking tot internationaal reizigersvervoer te kunnen accommoderen en reflecteren.'

De internationale spoormarkt is hier geen onderdeel van, dus dit is hier niet overgenomen. In de algemene toelichting is wel een verwijzing naar de Europese regelgeving gemaakt en de ontwikkelingen op het vlak van capaciteitsverdeling.

Het Locov adviseert in lid 2 onderdeel d de verwijzing naar Bijlage 10 Annex 2 te schrappen, de gehele Annex 2 te schrappen en de bepaling dat bij de actualisatie de frequentie alleen 'bij uitzondering' hoger mag zijn te schrappen.

Deze verwijzing is noodzakelijk vanuit de PSO-verordening die vereist dat de treindiensten onder de concessie zo specifiek mogelijk worden beschreven. De concessieverlener verwacht dat NS tenminste toegroeit naar het 6basis netwerk minus Zuidasdok.

IPO/DOVA vraagt of het begrip 'tijdelijk' in lid 4 kan worden gespecificeerd. Zowel bij sub c als sub f vraagt IPO/DOVA wanneer er sprake kan/mag zijn van een overschrijding van het volume. Daarnaast adviseert het Locov om lid 5 aan te passen zodat een lager volume rijden slechts tijdelijk toegestaan is en niet structureel.

Het woord 'tijdelijk' is niet van toepassing op alle subs. De verschillende gevallen geven al aan of iets tijdelijk is (meeste gevallen) of structureel (enkele gevallen). Het woord 'tijdelijk' is zodoende geschrapt uit lid 4.

IPO/DOVA vraagt hoe de afwijking in lid 4 zich verhoudt richting een hoger volume ten opzichte van het bepaalde in artikel 2, lid 5 en geeft aan graag geborgd te zien dat deze afwijking naar boven niet ten koste gaan van regionale treindiensten.

In de toelichting van artikel 8 is opgenomen dat ook in dit geval artikel 2 onverminderd geldt.

ProRail geeft aan dat het criterium rondom het lager/hoger volume rijden in lid 4 niet duidelijke en objectief gedefinieerd is. De bepaling uit artikel 8.1 heeft volgens ProRail hiermee een onduidelijke status.

In de betreffende leden is toegelicht om welke uitzonderingen het mag gaan en hier is in de artikelsgewijze toelichting verder duiding aan gegeven.

IPO/DOVA vindt de ruimte die gegeven wordt aan de concessiehouder om de dienstregeling aan te passen op de vervoersvraag zonder instemming van de concessieverlener en betrokkenheid van decentrale overheden onverstandig. Hiermee geeft IenW volgens IPO/DOVA sturingsmogelijkheden uit handen zonder weet over welk effect dit heeft. Volgens IPO/DOVA is een instemmingsverplichting door de concessieverlener bij gebruik van deze bepalingen (artikel 8, lid 4 en 5) het minimale instrument om sturing te kunnen (blijven) geven aan de gestelde doelen voor deze concessie.

Dit artikel past bij de financiële afspraken, de risicoverdeling die zijn overeengekomen tussen NS en IenW en de verantwoordelijkheid voor optimalisatie t.b.v. beide kaders die bij NS ligt. Daarbij blijft ook het huidige dienstregelingsproces in stand met adviesrecht voor DO's en consumentenorganisaties.

ALLRAIL vindt het problematisch dat in lid 4 staat dat NS wél meer treinen kan rijden én dat deze dan onderdeel uitmaken van de concessie. ALLRAIL adviseert IenW daarom om eerst te onderzoeken welke van de gewenste treindiensten door vervoerders zonder compensatie kunnen worden aangeboden.

De omstandigheden waaronder NS gerechtigd is om meer treinen te rijden zijn nauwkeurig omschreven in de concessie.

FMN stelt bij lid 5 dat het niet de bedoeling kan zijn dat NS is toegestaan om vanwege een evenement elders, minder treinen te rijden. FMN verzoekt IenW om dat te bevestigen en de tekst overeenkomstig aan te passen.

Ook in geval van evenementen, zoals de Formule 1, mag NS minder treinen rijden dan voorgeschreven. Dit is het gevolg van netwerkeffecten. In de praktijk gaat het vooral om het aanpassen van stoppatronen en komt het weinig voor dat frequenties van het treinverkeer lager worden. Het is echter niet uitgesloten.

FMN vraagt bij de zinsnede 'wanneer de vervoervraag het volume als beschreven in het eerste lid niet rechtvaardigt' in lid 5c hoe IenW de kaders en grenzen stelt voor het begrip 'niet rechtvaardigt'.

Zoals opgenomen in de teksten, dient NS in het productiemodel, respectievelijk 1 á 2 jaar van te voren, aan te geven hoe zij de flexibiliteitsbepalingen gebruikt en waarom. De bepalingen zelf beschrijven om wat voor afwijkingen het mag gaan.

IPO/DOVA adviseert te verduidelijken onder welke voorwaarden NS in staat gesteld wordt om een lager volume te rijden. Volgens IPO/DOVA openen artikel 8 lid 5 onderdelen c en d de mogelijkheid om flink te gaan afschalen en is lid 5c daarnaast onduidelijk geformuleerd. IPO/DOVA is van mening dat dit NS te veel vrijheid geeft in het benoemde volume. Artikel 51 biedt hiervoor volgens IPO/DOVA evenmin voldoende houvast. IPO/DOVA vindt het onacceptabel om de mogelijkheid tot het afschalen van de dienstregeling binnen het afgegeven volume volledig aan de concessiehouder te laten en vindt de huidige bepaling te vrijblijvend.

Dit artikel past bij de financiële afspraken en de risicoverdeling die zijn overeengekomen tussen NS en IenW. Ten opzichte van de geconsulteerde versie van de concessie is het percentage treinkilometers dat NS af mag wijken verlaagd. Daarnaast dient NS de afwijking te onderbouwen.

IPO/DOVA vraagt bij lid 6 hoe de afspraken uit het productiemodel worden nagekomen met het oog op de dienstregeling 2025.

Voor 2025 wordt de kaart vastgelegd in de concessietekst. Artikel 38 inzake adviesrecht op de dienstregeling is nog steeds van toepassing. Voor de jaren daarna zal gewerkt worden met het productiemodel. Voor 2026 zal het eerste productiemodel begin 2024 verschijnen.

ProRail vraagt bij lid 6 of het productiemodel ook met ProRail gedeeld kan worden. Zo niet, dan vraagt ProRail of er dan met ProRail afgestemd kan worden voordat het aan IenW wordt opgeleverd.

Het doel van het productiemodel is om derden te informeren over wat NS voornemens is te gaan rijden, binnen de kaders van het volume. Het productiemodel zelf hoeft daarom niet van tevoren afgestemd te worden met ProRail en daarom is dit niet overgenomen. Het doel van het productiemodel is toegevoegd aan het artikel.

IPO/DOVA vraagt bij lid 7 waarom onder andere decentrale overheden niet bij latere afwijkingen worden betrokken en wel in de samenwerkingsstrategie. Ook voor deze ingrijpende afwijkingen raadt IPO/DOVA een instemmingsverplichting van concessieverlener aan. Tevens zouden hierbij volgens IPO/DOVA de voorwaarden uit artikel 38 zoveel mogelijk bij in acht moeten worden genomen.

IenW voegt in het artikel toe dat de desbetreffende decentrale overheden en het Locov ook op de hoogte worden gebracht. Daarnaast geldt het bepaalde in artikel 38 en geldt het adviesrecht volgens dat artikel.

ProRail vraagt bij lid 8 wat er wordt bedoeld met 'ad hoc wijzigingen' vallen 'per definitie onder het volume van de concessie'.

Deze beschrijving is aangepast. Ad-hocwijzigingen in de dienstregeling (bijsturing) vallen onder het volume.

IPO/DOVA vraagt IenW om een (heldere) definitie op te nemen voor Landelijk Uitgedunde Dienstregeling, opgenomen in lid 8.

De uitleg hiervan is toegevoegd aan de artikelsgewijze toelichting.

ProRail geeft aan dat 'faciliterende verplaatsingen te allen tijde mogelijk zijn' in lid 9 geen absoluut voorrangrecht impliceert zonder enige restrictie voor leeg materieel ritten. ProRail adviseert deze verplaatsingen te beperken en onderdeel te maken van het capaciteitsverdelingsproces.

De woordkeuze impliceerde inderdaad een absoluut voorrangrecht. Dat is niet de intentie van deze bepaling. Daarom is de formulering gewijzigd. Vanzelfsprekend zijn de capaciteitsverdelingsregels van toepassing.

Hoofdstuk 3. Het bieden van een zo goed mogelijk vervoersproduct aan de reiziger

In dit hoofdstuk staat beschreven waar NS aan moet voldoen voor het bieden van een zo goed mogelijk vervoerproduct aan de reiziger.

3.1 Een optimale logistiek

Artikel 9. Logistieke prestatie-eisen

IPO/DOVA maakt zich zorgen over de enkelvoudige sturing op optimalisatie voor de gemiddelde reiziger. IPO/DOVA vraagt de concessieverlener om meer duidelijkheid te verschaffen over de verdeling tussen intercity's en sprinters. Daarnaast raadt IPO/DOVA aan om toe te voegen dat de optimalisatie van de reistijd voor de gemiddelde reiziger niet onevenredig ten koste mag gaan van andere reizigersgroepen, dan wel verschraving van het sprinter-product.

De minimale bedieningseisen borgen dat er voldoende sprinters rijden. Daarmee is impliciet een minimum aantal sprinters gedefinieerd. IenW geeft aan dat NS in de concessie op verschillende manieren wordt geprikkeld om een gemixt sprinter/IC-product aan te bieden, bijvoorbeeld door te monitoren op de gegeneraliseerde reistijd (GRT). Het geven van vrijheid aan NS om binnen genoemde kaders zelf te kiezen voor het sprinter – of IC – product borgt dat zijn aanbod zo goed mogelijk aansluit op de vraag van de reiziger.

Het Locov adviseert vóór artikel 9 lid 1 een nieuw lid toe te voegen dat luidt: 'Uitgangspunt bij het ontwerp van de dienstregeling zijn de door de infrastructuurbeheerder in de netverklaring vastgestelde plannormen voor rijtijden en halteertijden. Ten behoeve van een optimale reistijd voor elke Reiziger is het uitgangspunt dat NS geen additionele marges voor rijtijden en halteertijden hanteert, tenzij dit, onder meer na afstemming met de infrastructuurbeheerder, nodig is voor een betrouwbare uitvoering van de concessie of met het oog op de optimalisatie zoals bedoeld in het volgende lid.' Het Locov adviseert in het nieuwe lid 3 (na hernummering) ook naar dit voorgestelde lid te verwijzen.

IenW geeft aan ervoor te kiezen de verantwoordelijkheid voor de operationele verbeteringen bij NS te leggen. Door middel van een minimale bediening wordt geborgd dat er ten minste sprake is van een betrouwbaar product voor iedere Reiziger.

IPO/DOVA is van mening dat de term 'zo kort mogelijk' in de zin 'een zo kort mogelijke reistijd in de trein, mede dankzij zoveel mogelijk directe verbindingen' in lid 1 onvoldoende houvast geeft voor toetsing.

De logistieke prestatie-eisen worden getoetst door middel van de (gemiddelde) GRT. Daarnaast wijst IenW op het belang van het in samenhang beschouwen van verschillende reistijdonderdelen. Optimalisatie op ieder afzonderlijk aspect werkt deze integrale benadering tegen. Zodoende heeft IenW geen aanpassing doorgevoerd.

Artikel 10. Vervangend vervoer bij werkzaamheden

ProRail vraagt IenW of de kosten voor vervangend vervoer worden meegenomen in het vervoerplan. ProRail stelt dat er geen regeling is opgenomen voor de vergoeding van buskosten. ProRail is van mening dat het merkwaardig is dat de vergoeding van buskosten nu via ProRail loopt. De inzet van busvervoer zou volgens ProRail plaatsvinden op basis van een afspraak tussen IenW en NS, en zodoende zou het logischer zijn om de compensatie van buskosten op te nemen in de vervoerconcessie.

De stelling van ProRail is hier onjuist, de vergoeding van buskosten is ingeregeld met de netverklaring. Wanneer NS zijn dienstregeling niet kan uitvoeren als gevolg van werkzaamheden van ProRail dan is dit een aangelegenheid tussen de Infrastructuurbeheerder en NS. Deze regeling hoeft dan ook niet via de concessie te lopen.

FMN stelt IenW een vraag met betrekking tot de volgende zin in lid 1: 'NS spant zich, in samenwerking met de infrastructuurbeheerder en andere stakeholders, in om het vervoer gedurende geplande werkzaamheden met zo min mogelijk hinder voor reizigers te laten plaatsvinden.' FMN wil weten wie hierop toeziet, hoe de onafhankelijkheid is geborgd en welke belangen worden afgewogen.

IenW ziet toe op de naleving van de concessie. Het signaleren van problemen kan op basis van de informatie die NS verschaft en eventuele sturing kan door middel van verbeter- en beheerplannen. Hierbij weegt IenW het belang van de reiziger af.

IPO/DOVA is van mening dat bij artikel 10 lid 1 een afstemming met de definitie buitendienststelling zinvol is in relatie tot vervangend vervoer bij werkzaamheden.

Artikel 10 lid 1 heeft geen koppeling met buitendienststelling en dus is er ook geen afstemming met de definitie nodig.

Voor lid 2 stelt IPO/DOVA dat 'waar nodig' onvoldoende duidelijk is en te vrijblijvend als het gaat om de verplichting van NS om samen te werken met de infrastructuurbeheerder en andere stakeholders. IPO/DOVA stelt voor dit te vervangen door 'NS werkt daarbij'. Ook stelt IPO/DOVA voor om binnen de definitie van buitendienststelling 'tijdig vooraf aangekondigde' te schrappen.

Het eerste advies van IPO/DOVA past niet binnen het principe van output sturing dat IenW hanteert in de concessie. 'Daarbij' impliceert een verplichting, maar in de concessie schrijft IenW niet voor wat de exacte samenwerking is. IenW is van mening dat 'waar nodig' dus beter past. Daarbij wordt de definitie van buitendienststelling niet aangepast. Het gaat erom dat stevig gedefinieerd is wanneer NS niet verantwoordelijk is voor situaties op het spoor waardoor bepaalde prestaties niet worden bereikt.

Het Locov adviseert IenW bij lid 2 om NS te verplichten bij werkzaamheden altijd een toegankelijk reisalternatief te bieden wanneer er voor de brede groep reizigers geen toegankelijke rit is.

Op basis van het advies wordt lid 2 aangevuld. Hierin is nu opgenomen dat bij het aanbieden van een alternatieve reisoptie NS aandacht heeft voor de brede groep reizigers en voor reizigers die een fiets willen meenemen.

FMN stelt bij lid 3 dat zowel de minimale frequentie van een lijn als de zitcapaciteit bij buitendienststelling aandacht dienen te krijgen. Hierbij geeft FMN als voorbeeld een minimale frequentie op te nemen met voldoende zitcapaciteit zodat minimaal 90% gedurende de hele reis kan zitten. FMN verzoekt IenW om dit overeenkomstig aan te passen.

De 'voldoende capaciteitseis' is al onderdeel van de eis onder lid 3a. In het geval van een alternatieve reisoptie onder de 45 minuten, wanneer opgevangen met een andere vervoerder, is de frequentie al ingeregeld omdat de omreis tijd gebonden is aan een maximum tijd. In het geval dat treinvervangend vervoer wordt ingezet geldt de eis onder lid 4, met een maximale extra reistijd van 45 minuten.

IPO/DOVA adviseert om een verhouding te hanteren in plaats van een extra reistijd in geval van een buitendienststelling. Daarbij geeft IPO/DOVA als voorbeeld dat extra reistijd van 45 minuten op een reis van 15 minuten slechter is dan extra reistijd van 45 minuten op een reis van 120 minuten.

Voor lid 3 is, in het kader van handhaafbaarheid en maakbaarheid, de grens op 45 minuten gezet. Een wijziging naar een verhouding tussen reistijd en extra reistijd is niet haalbaar. Het vaststellen van een absolute extra reistijdeis van maximaal 45 minuten biedt duidelijkheid. Het monitoren en handhaven van een verhouding vereist gedetailleerde gegevens over individuele reizen, inclusief de oorspronkelijke reistijd, vertragingen en andere factoren die van invloed kunnen zijn op de totale reistijd.

Het Locov adviseert IenW om de concessiehouder te verplichten om bij vervangend vervoer de extra reistijd van treinvervangend busvervoer te minimaliseren.

De eis voor het minimaliseren van extra reistijd al is opgenomen in lid 2 van artikel 10. De concessiehouder moet zorgen voor een alternatieve reisoptie met een zo kort als redelijkerwijs mogelijke reistijd. Er is op dit onderdeel geen aanpassing gedaan.

ProRail stelt dat er in het geval van vervangend vervoer andere situaties aan de orde kunnen zijn dan de hier bedoelde strikte definitie van een buitendienststelling waarin alternatieve reisopties aan de orde kunnen zijn.

De redenering van het lid is dat het gaat om duidelijk te definiëren wanneer de concessiehouder niet verantwoordelijk is voor de situatie op het spoor indien de prestaties niet worden bereikt. Het voorstel van ProRail gaat hier tegenin en wordt zodoende niet overgenomen in de ontwerpconcessie.

IPO/DOVA adviseert IenW om in lid 4 de woorden 'voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is' te schrappen bij de verplichting van NS om treinvervangend bus- of taxivervoer te verzorgen. Daarbij stelt IPO/DOVA van mening te zijn dat het goed is om een scherper onderscheid in kwaliteitseisen tussen gepland treinvervangend vervoer en ongepland treinvervangend vervoer te maken, waarbij hogere eisen gelden voor gepland treinvervangend vervoer.

Met de term 'redelijkerwijs' wordt aangesloten op artikel 34 lid 2 van de Wp2000. Deze verduidelijking is opgenomen in de toelichting van artikel 10.

Artikel 11. Vervangend vervoer bij Verstoringen

FMN, IPO/DOVA en het Locov merken op dat er geen concreetheid is over de precieze termijn en voorwaarden rondom de inzet van vervangend vervoer. Zij stellen voor dat er een specifiekere norm komt rondom de wachttijd voor alternatieve reisopties. Hiervoor wordt door verschillende partijen de duur van maximaal één uur voorgesteld, vanaf het moment van de vertraging. Additioneel stelt het Locov dat in het geval van storingen vervoersbewijzen van de NS ook bij andere vervoerders moeten gelden. FMN stelt dat vastgelegd moet worden dat personeel van de NS tijdens storingen reizigers begeleiden.

Voor de spits wordt een maximum wachttijd van 75 minuten aangehouden en 60 minuten op reguliere tijden. Deze tijden worden gebruikt in de informatie-indicatoren (II's) leveringsgraad (treinvervangend) busvervoer bij calamiteiten in de spits en in het dal. Aan artikel 11, lid 1.b, is het volgende toegevoegd: 'waarbij de vervoerbewijzen van NS bij die andere vervoerders geldig zijn (waartoe NS met die andere vervoerders afspraken maakt)'.

FMN merkt op dat er in artikel 11 niets is opgenomen over hoe er wordt omgegaan met verstoringen die niet met vervangend vervoer op te lossen zijn. FMN vraagt hierbij is of het in die situatie gerechtvaardigd is om geen vervangend vervoer in te zetten of dat de NS zich altijd zoveel mogelijk moet inspannen.

Sommige verstoringen hebben een dergelijke omvang dat het redelijkerwijs niet mogelijk is om alle reizigers treinvervangend vervoer aan te bieden. Intercity's vervoeren op sommige trajecten (bijvoorbeeld Amsterdam-Utrecht) 1000 man per 10 minuten. Deze getallen maken het dat het niet altijd mogelijk is om alle reizigers treinvervangend vervoer te bieden. In dergelijke gevallen kan het veiliger zijn om NS niet te verplichten 'een beetje' treinvervangend vervoer in te zetten. Deels om niet noodzakelijke reizigers te ontmoedigen, maar ook om drukke en onveilige situaties bij het wachten op de bus te voorkomen.

IPO/DOVA en het Locov merken op dat in lid 1 een scenario-draaiboek wordt geëist waarin de concessiehouder afhandelingsscenario's opneemt voor te verwachten verstoringen.

Dit is een terecht punt, maar niet relevant voor de vervoerconcessie. NS staat in dit geval zelf vrij om zijn operatie te verbeteren door consumentenorganisaties te betrekken. Daarnaast zit de aandacht voor de (Brede Groep) reizigers ook verwerkt in artikel 11, lid 2.

IPO/DOVA stelt dat lid 3 de mogelijkheid om verbeteracties ten aanzien van alternatieve reisopties voor te stellen alleen bij de NS legt, terwijl de concessieverlener ook dwingend zou moeten kunnen optreden.

De concessieverlener kan bij onvolkomenheden nog steeds dwingende maatregelen opleggen, middels een verbeterplan of een programma. Lid 3 zorgt ervoor dat de NS proactief kan zijn in het opstellen van zijn eigen plannen.

ProRail stelt dat het voorstellen van verbeteracties ten aanzien van alternatieve reisopties in lid 3 in overleg met de infrastructuurbeheerder zou moeten gebeuren.

Wanneer de plannen rondom de verbeteracties concreter worden verstandig is het om ProRail te betrekken. Het is aan NS en ProRail om deze onderlinge samenwerking in te richten. De beschrijving van deze samenwerking wordt niet vastgelegd in de concessie.

IPO/DOVA merkt bij lid 4 op dat alle verstoringen impactvol zijn en dat er geen uitzonderingen gemaakt moeten worden in de tekst van de concessie.

In bijlage 4 is een definitie opgenomen van een 'impactvolle verstoring' om dit begrip nader te duiden. Elke verstoring heeft inderdaad impact op de reiziger, maar er wordt niet van elke verstoring een uitgewerkte rapportage verwacht. Daarom is er voor gekozen voor deze rapportage de categorie 'impactvol' aan te houden.

IPO/DOVA stelt dat de formulering in lid 5 mogelijk juridisch onjuist is, omdat er een recht van de reiziger wordt geformuleerd, daar waar vervangend vervoer een plicht van NS betreft.

Mede naar aanleiding van de reactie van IPO/DOVA is lid 4 (voorheen lid 5) aangepast. Hierin wordt nu vermeldt dat NS gedeclareerde kosten zal vergoeden. Het is wel aan de reiziger om te bepalen of hij/zij gaat declareren.

Het Locov stelt dat reizigers het recht hebben op een thuiskomgarantie, ongeacht of de stranding door de NS of een andere vervoerder is veroorzaakt. Het Locov adviseert om de woorden 'tenzij de stranding veroorzaakt is door een andere vervoerder' te schrappen en NS te verplichten de voorwaarden voor vervangend vervoer bij strandingen vast te stellen na advisering door de consumentenorganisaties.

Als een andere vervoerder schuld heeft, zal NS niet achter de stelling staan dat NS in alle gevallen een thuiskomgarantie biedt. Een samenwerkingsverband acht het ministerie wel mogelijk. Het thuisbrengen van gestrande reizigers is echter geen dienstvoorziening en valt niet onder een systeemtaak van de NS. In de concessie wordt deze eis dus niet meegenomen.

FMN stelt dat er bij de situatieschets van gestrande reizigers, beschreven in lid 5, niks wordt gezegd over hoe dit wordt vastgesteld, wie daarop toezicht houdt, hoe onafhankelijkheid van en expertise bij dat toezicht geborgd wordt en welke sancties gelden wanneer NS zich niet aan de verplichtingen houdt. FMN verzoekt IenW hierover duidelijkheid te bieden en het toe te voegen aan de concessie.

Als concessieverlener is IenW verantwoordelijk voor het toezicht op alle verplichting uit deze concessie, zo ook die in artikel 11. Daarbij worden in bijlage 4 en de artikelsgewijze toelichting daarvan een nadere uitwerking gegeven van de rapportage impactvolle verstoringen en de eventuele sancties.

Artikel 12. Vervoerscapaciteit

IPO/DOVA vraagt IenW hoe er vanuit concessiebeheer wordt aangestuurd bij structureel overvolle treinen. Daarnaast vraagt IPO/DOVA wanneer er sprake is van structureel overvolle treinen.

De prestatie-indicator 'Aantal drukke treinen per week in de Spits' stuurt op het voorkomen van overvolle treinen. Deze prestatie-indicator stelt namelijk een norm voor het aantal drukke treinen per week, dat boven de volnorm scoort. Samen met zitplaatskans, waarmee ook in de daluren wordt gestuurd, geven deze prestatie-indicatoren een prikkel om daar waar dit kan de capaciteit aan te passen.

IPO/DOVA constateert dat een goed vervoerproduct mede wordt bepaald door de zitplaatskans, zoals verwoord bij doel 1 in de beleidsmatige toelichting. IPO/DOVA vraagt waarom IenW er dan niet voor kiest te sturen op een 'inzetnorm'.

IenW heeft ervoor gekozen om gelijk aan de huidige concessie in te zetten op sturing op capaciteit via een zitplaatskans. Deze prestatie-indicator is een afgeleide van een prestatie-indicator op normen voor het aantal in te zetten bakken. NS kan de zitplaatskans beïnvloeden door het aantal bakken op of af te schalen. Het ministerie wil in deze situatie daar niet het aantal bakken voorschrijven, maar streeft naar een goede zitplaatskans in de spits en in het dal.

IPO/DOVA geeft bij lid 1 aan dat de bodemwaarde van de prestatie-indicator aantal drukke treinen per week in de spits niet is gespecificeerd. IPO/DOVA zou hier graag concrete getallen zien.

In de ontwerpconcessie die is gedeeld met de Tweede Kamer zijn concrete bodemwaarden opgenomen.

ProRail merkt op dat voor het verzamelen van informatie verschillende plekken gebruikt worden, zowel het dashboard op de website van NS als het CIS. ProRail geeft aan dat de in dit artikel gevraagde informatie op het dashboard moet landen, beschreven in lid 3. Daar maakt ProRail uit op dat partijen voor verschillende informatie naar verschillende bronnen worden geleid. ProRail vraagt of dit gecombineerd kan worden.

Het dashboard waarin de reizigerspunctualiteit en zitplaatskans worden gepubliceerd is een geheel publiek toegankelijk dashboard waarin het rapporteren van deze prestatie-indicatoren centraal staat. Het is mogelijk dat deze functionaliteit in de toekomst onder het CIS wordt ondergebracht, maar initieel zal dit een separaat dashboard zijn.

Artikel 13. Spreiden

FMN verzoekt IenW om nader te specificeren op welke dag en tijd er wordt geëxperimenteerd met spreidingstarieven. Daarnaast geeft FMN aan het een voorwaarde te vinden dat er over een tariefdifferentiatie sectorbreed binnen de spoormarkt overeenstemming wordt bereikt om te voorkomen dat er vreemde prijseffecten kunnen ontstaan bij een overstap tussen vervoerders.

De concessie biedt ruimte aan NS om te werken aan een nieuw tariefstelsel, waar het differentiëren van tarieven naar tijd en/of plaats een belangrijk onderdeel van uit maakt. Over de precieze invulling van een nieuw tariefstelsel is op dit moment nog geen besluit genomen. In artikel 30 van de concessie is opgenomen dat NS het voorgenomen gedifferentieerde tariefstelsel moet bespreken met regionale vervoerders en decentrale overheden, en dat de consumentenorganisaties om advies moeten worden gevraagd. Zo wordt een sectorbrede afstemming geborgd.

Het Locov en FMN reageren op het proces rondom tariefdifferentiatie. Het Locov adviseert IenW om gezien de huidige tijdsdruk op het proces het gesprek over eventuele tariefdifferentiatie verder te voeren buiten het proces van de concessieverlening om. Daarbij adviseert het Locov spreiding door tariefdifferentiatie alleen op te nemen als mogelijke optie in de concessie binnen een mogelijk nieuw tariefstelsel, waarvoor instemming nodig van de concessieverlener (artikel 30 lid 16), en daarom artikel 13 lid 1c en artikel 30 lid 11 te schrappen. Mocht IenW ervoor kiezen deze twee bepalingen wel te handhaven dan adviseert het Locov vast te leggen dat tariefdifferentiatie alleen mogelijk is onder bepaalde voorwaarden (zie consultatiereactie van het Locov). Daarnaast vraagt FMN of IenW kan toezeggen dat de stakeholders opnieuw worden geconsulteerd zodra er wel duidelijkheid is over tariefdifferentiatie.

IenW deelt de mening dat een besluit over de tariefdifferentiatie en een nieuw tariefstelsel zorgvuldig moet worden genomen. IenW wil dat er, conform de wens van het Locov en FMN, een breed gesprek plaatsvindt over een gedifferentieerd tariefstelsel. In artikel 30 van de concessie is daarom opgenomen dat NS het voorgenomen gedifferentieerde tariefstelsel moet bespreken met regionale vervoerders en decentrale overheden, en dat de consumentenorganisaties om advies moeten worden gevraagd. IenW wil ruimte voor tariefdifferentiatie in de nieuwe concessie behouden.

Het Locov adviseert IenW vast te leggen hoe de winst van succesvolle spreiding van reizigers over de uren van de dag en/of over de week wordt berekend en op welke wijze deze winst terugvloeit naar de reiziger, bijvoorbeeld door lagere tarieven of hogere frequenties.

Het doel van spreiding is niet om de opbrengsten voor NS te vergroten. Het doel van spreiden is om het aantal drukke treinen te verminderen en het reiscomfort voor de reiziger te vergroten. De reiziger profiteert van tariefdifferentiatie door lagere tarieven in het dal, wat kan leiden tot meer gebruik van de trein. IenW ziet betaalbaarheid voor de reiziger als een belangrijk criterium voor een nieuw tariefstelsel. Het nieuwe tariefstelsel moet dan ook tot een gewogen gemiddelde tariefverlaging leiden en er moet aandacht zijn voor beroepsgroepen die die door de aard van hun werkzaamheden niet op een ander moment kunnen reizen en niet door hun werkgever gecompenseerd worden. Dit is daarom als zodanig in artikel 30 vastgelegd.

FMN stelt dat er wordt gekeken naar meer tariefvrijheid voor de vervoerder, en ook aanpassing van de dienstregeling, om de concessieprijs beheersbaar te houden. FMN constateert dat er meerdere opties zijn opgenomen, maar dat het nog afhangt van de validatie van de businesscase van NS. FMN vraagt wie deze businesscase

toetst en hoe dat wordt geobjectiveerd. Ook stelt FMN de volgende vragen: In hoeverre wordt nagegaan of gunning van de concessie aan een andere vervoerder dan de NS wél tot een concessievergoeding zou leiden, of in elk geval tot minder subsidie? Hoe wordt verzekerd dat ov op basis van open toegang (subsidieloos ov) niet wordt ingeruild voor een waardevolle concessie waarvoor tot op heden betaald werd?

De businesscase van de nieuwe concessie is extern gevalideerd. Daarbij is gekeken naar de onderbouwing van de diverse reeksen, en de onderliggende aannames en modellen. Dat er nu sprake is van een concessiesubsidie, wordt primair veroorzaakt door exogene ontwikkelingen, zoals minder reizigers als gevolg van corona, hoge energieprijzen en gestegen personeels- en materiaalkosten.

FMN stelt dat lid 1 spreekt over de situatie waarin spreiden van reizigers over de uren van de dag en/of over de week middels tarifiering succesvol is (financieel en operationeel). FMN vraagt zich af welke verplichtingen dan aan NS worden opgelegd om het vervoersproduct te verbeteren.

De verplichtingen die aan NS worden opgelegd ter verbetering van het vervoerproduct zijn vastgelegd in de concessie, onder meer door de prestatie-indicatoren.

IPO/DOVA merkt op dat, voor een succesvolle spreiding van reizigers over de uren van de dag en/of over de week, het accent zou moeten liggen op het aantrekkelijk maken van een alternatief in plaats van het minder aantrekkelijk maken van de spits.

Deze ruimte wordt ook in de concessie geboden. Zo mag NS tarieven in het dal altijd verlagen en doet NS dat ook met zijn huidige dalabonnementen. IenW heeft ook in artikel 30 vastgelegd dat tariefdifferentiatie ten hoogste tariefneutraal mag zijn. Dat betekent dat hogere tarieven op drukke momenten en trajecten gepaard moeten gaan met verlaging van de tarieven in het dal. Zo wordt het reizen in het dal aantrekkelijker gemaakt.

IPO/DOVA adviseert IenW het volgende aan lid 1 toe te voegen met betrekking tot de spreiding van reizigers: 'NS treedt hierbij in overleg met decentrale vervoerders om eventuele ongunstige (regionale) effecten te minimaliseren'.

In het eerste lid is nu opgenomen: 'Bij de maatregelen die NS neemt, neemt zij een brede nationale (en regionale) multimodale context in ogenschouw.' Bij de introductie van een nieuw, gedifferentieerd tariefstelsel (zie artikel 30) is de rol van de decentrale vervoerders ook geborgd.

IPO/DOVA stelt dat het effect van tariefdifferentiatie op spreiding onvoldoende is onderzocht. Verder is IPO/DOVA van mening dat het belangrijk is dat het geen maatregel is waarmee extra opbrengsten worden gegenereerd zonder dat er sprake is van spreiding. IPO/DOVA vraagt op welke manier de concessieverlener NS hierop monitort. In lijn met bovenstaande merkt IPO/DOVA ook op dat het ontbreekt aan een artikel waarin de concessieverlener de bevoegdheid heeft de maatregel zo nodig terug te draaien als het effect in de ogen van de concessieverlener onvoldoende is.

NS moet in het vervoerplan rapporteren over het effect van de maatregelen die NS neemt om reizigers te spreiden. Dit is opgenomen in het tweede lid van artikel 13. IenW deelt met IPO/DOVA dat tariefdifferentiatie geen maatregel mag zijn om extra opbrengsten te generen zonder dat er sprake is van spreiding. IenW heeft daarom in artikel 30 vastgelegd dat tariefdifferentiatie ten hoogste tariefneutraal mag zijn. Dat betekent dat hogere tarieven op drukke momenten en trajecten gepaard moeten gaan met verlaging van de tarieven in het dal.

IPO/DOVA stelt bij lid 1 dat beprijzing als maatregel voor betere spreiding bovenop het al niet geldig zijn van kortingskaarten niet past binnen het beleid om het openbaar vervoer te stimuleren. Volgens IPO/DOVA worden reizigers die bijvoorbeeld vanwege hun werk of studie geen andere keuze hebben hierdoor benadeeld en kiezen mogelijk voor een andere modaliteit.

IenW is zich ervan bewust dat hogere tarieven impact kunnen hebben op de reiziger. Mede naar aanleiding van het signaal van IPO/DOVA is in artikel 30 een proces opgenomen waarbij NS haar voorstellen voor een gedifferentieerd tariefstelsel moet bespreken met regionale vervoerders en decentrale overheden, en dat NS de consumentenorganisaties om advies moet vragen. Ook is in artikel 30 vastgelegd dat er aandacht moet zijn voor beroepsgroepen die die door de aard van hun werkzaamheden niet op een ander moment kunnen reizen en niet door hun werkgever gecompenseerd worden.

Het Locov stelt dat volgens de slotzin van lid 1 het NS vrijstaat om aanvullend op tariefdifferentiatie alternatieve maatregelen via bijvoorbeeld proposities te nemen. Het Locov stelt dat deze bepaling onbegrensd is en daardoor het risico aanwezig is dat NS ook onwenselijke maatregelen neemt met een beroep op dit lid. Het Locov adviseert om de laatste zin van artikel 13 lid 1 te schrappen.

Deze zin is bedoeld om de concessiehouder ruimte te geven om aantrekkelijke kortingsproposities te ontwikkelen. De mate van korting wil IenW niet begrenzen. IenW reguleert wel de mate van tariefindexatie en ophoging. Dat gebeurt met de bepalingen in artikel 30.

ProRail geeft aan dat de focus van lid 1 ligt op de prijs/tarieven en stelt dat er geen prikkels zijn opgenomen voor ontwikkeling van aantrekkelijke pakketten en abonnementsvormen om voor een betere spreiding van reizigers te zorgen. Daarnaast adviseert ProRail om toe te voegen dat een betere benutting van het spoorinfrastructuur naast spreiding ook bij moet dragen aan meer reizigers en het meer vermijden van CO₂-uitstoot.

In de concessie is de door ProRail gewenste prikkel aan het einde van het eerste lid geborgd. NS ontwikkelt uit zichzelf al dergelijke proposities. Deze zijn ook bedoeld om meer reizigers te trekken. Het reduceren van CO₂-uitstoot is wel een belangrijke doelstelling. Daarom vindt daarop sturing plaats middels artikel 31 en via de prestatie-indicator 'Vermeden CO₂-uitstoot'.

ProRail stelt dat indien de beprijzing maatregel op het spoor plaatsvindt, zoals gesteld in lid 1, maar niet op de weg, de aantrekkelijkheid van het gebruik van het spoor ten opzichte van de weg zou kunnen verminderen. Daarom adviseert ProRail

om de ambitie toe te voegen om aantrekkelijkheid van het spoor ten opzichte van de weg te behouden en verder te vergroten.

Het bieden van een aantrekkelijk spoorproduct is een leidende doelstelling van de nieuwe concessie. Via de concessie wordt niet gestuurd op beprijzing van de weg, en wordt het advies van ProRail dus ook niet overgenomen.

IPO/DOVA vindt het bij lid 2 wenselijk dat door NS onderzoek wordt gedaan naar het effect van de maatregelen op de spreiding van reizigers, maar wil de concessieverlener meegeven dat er integraal en multimodaal gekeken moet worden naar de effecten van spreidingsmaatregelen op het spoor. IPO/DOVA geeft aan hier graag met IenW over in gesprek te gaan.

In het eerste lid van dit artikel is toegevoegd dat NS bij de maatregelen die zij neemt daarbij een brede nationale (en regionale) multimodale context in ogenschouw neemt.

IPO/DOVA geeft aan dat het in lid 3 duidelijk moet zijn wanneer de resultaten van het onderzoek naar het effect van de maatregelen op de spreiding van reizigers bedrijfsvertrouwelijke informatie betreft. IPO/DOVA stelt dat het soms een discutabel begrip is dat wordt misbruikt om specifieke informatie niet te verstrekken. Daarnaast stelt IPO/DOVA dat het onduidelijk is of NS de onderzoeksresultaten alleen deelt op aanvraag, of ook uit eigen beweging. Voor optimale maatschappelijke baten van het onderzoek is dat laatste gewenst.

NS deelt de onderzoeksresultaten op verzoek van de concessieverlener. Daarnaast wordt erkend dat het inderdaad soms lastig is om in te schatten of iets bedrijfsvertrouwelijk is, en dat dit lastig is om in harde concessieteksten af te bakenen. Zodoende leidt dit niet tot aanpassing van het artikel.

FMN adviseert in lid 5 op te nemen dat de onderzoeksopzet ook in het NOVB moet worden gedeeld, ter beoordeling door de overige leden van het NOVB.

IenW geeft aan dat het derde lid borgt dat de onderzoeksresultaten moeten worden gedeeld met een groot aantal stakeholders. Het advies leidt niet tot aanpassing van het lid.

Artikel 14. Punctualiteit en uitval

ProRail geeft aan dat de in dit artikel genoemde PI's met ProRail gelijkgerichte PI's zijn en dat het belangrijk is om dat hier te vermelden. ProRail adviseert op te nemen dat dit met de infrastructuurbeheerder gedeelde PI's zijn. Verder vraagt ProRail hoe wordt geborgd dat de kwaliteit van aansluitingen op andere vervoerders daarnaast ook afhankelijk is van de prestaties van andere vervoerders.

Voor de met ProRail gedeelde 'prestatie-indicatoren is in bijlage 1 duidelijk kenbaar gemaakt dat het gezamenlijke PI's betreffen. Met de prestatie-indicator kwaliteit aansluiting van NS op andere vervoerders wordt alleen de aankomstpunctualiteit van NS gemeten.

FMN, IPO/DOVA en ProRail hebben alle drie een opmerking over de prestatie-indicator kwaliteit van aansluitingen van NS op andere vervoerders in lid 1.

IPO/DOVA vraagt of het in dit artikel alleen gaat over treinvervoerders of ook andere modaliteiten. ProRail merkte op dat deze indicator ook afhankelijk is van de andere vervoerders en vraagt zich af hoe dit geborgd wordt. FMN sloot zich hierbij aan en stelde dat overige vervoerders in de huidige praktijk zich zullen aanpassen aan de NS. FMN adviseert de PI aan te scherpen zodat NS eraan gehouden is om aan te tonen welke acties NS heeft ondernomen om de aansluitingen te verbeteren.

De prestatie-indicator betreft alleen treinvervoer. In de toelichting bij bijlage 1 bij de prestatie-indicator kwaliteit van aansluitingen van NS op andere vervoerders is opgenomen dat dit om andere concessiespoorvervoerders gaat. Daarnaast is in de beschrijving van de prestatie-indicator opgenomen dat het slechts gaat om de aankomstpunctualiteit van de NS, de borging van andere vervoerders is dus niet relevant. Daarnaast is het zo dat de concessieverlener slechts afspraken heeft met NS. De concessieverlener kan in de concessie geen afspraken maken met andere vervoerders en zodoende het advies van FMN niet overnemen.

FMN is van mening dat de PI's reizigerspunctualiteit zoals opgenomen in lid 1 per type lijn moeten gelden: intercity en sprinter. FMN verzoekt IenW om dit over te nemen. Indien IenW van mening is dat dit niet zou moeten gebeuren, geeft FMN aan graag een heldere onderbouwing te ontvangen.

Het verschil in beleving van de reiziger tussen Intercity en Sprinter is niet zo evident te maken. Zo worden enkele IC verbinding in de praktijk op delen van het net als stoptrein ingezet en is dit andersom ook het geval. Ook zorgt de manier van berekenen van deze PI's ervoor dat verdere opsplitsing niet maakbaar is. Wel ziet IenW het nut van het geven van meer zichtbaarheid over lokale prestaties ten opzichte van een landelijke gemiddelde. Om die reden zal er (een voor publiek) toegankelijk dashboard worden ingericht waarop maandelijks per aankomst station voor de twintig meest gebruikte reisrelaties reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten inzichtelijk worden gemaakt. Aanvullende daarop dient NS zoals opgenomen in bijlage 3 en 4 te rapporteren over de top 10 slechts presterende reisrelaties op het gebied van reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten en zitplaatskans in de spits en dal tweede klas.

ProRail heeft twee opmerkingen over de prestatie-indicator 'Aantal verstoringen veroorzaakt door NS'. Ten eerste merkt ProRail op dat de scope van de PI dezelfde is als de ProRail PI 'Impactvolle Verstoringen op de Infra'. ProRail stelt voort om dezelfde terminologie te gebruiken. Daarnaast vraagt ProRail zich af hoe de PI aantal verstoringen veroorzaakt door NS wordt gemeten.

De definitie van de prestatie-indicator is aangepast naar "Impactvolle verstoringen veroorzaakt door NS" zodat deze meer in lijn is de definitie die voor verstoringen op de infra wordt gehanteerd.

FMN vraagt of het dashboard waarmee NS maandelijks inzicht geeft in reizigerspunctualiteit, opgenomen in lid 2, voor iedereen toegankelijk is. IPO/DOVA wil graag de onderwerpen 'punctualiteit' en 'zitplaatskans per treindienst' in het dashboard terugzien. ProRail stelt dat er momenteel twee overzichten met data naast elkaar gaan bestaan: het CIS en het desbetreffende dashboard. ProRail vraagt

of deze overzichten gecombineerd kunnen worden in één dashboard en of deze dan op één plek toegankelijk wordt.

Het dashboard is voor iedereen toegankelijk, gelijk aan het prestatiedashboard van ProRail. De onderwerpen 'punctualiteit' en 'zitplaatskans per treindienst' zijn moeilijk op te nemen, omdat 'een treindienst' op verschillende manieren kan worden geïnterpreteerd. De PI-reizigerspunctualiteit is opgebouwd naar de punctualiteit van een reiziger, die over meerdere treinen kan gaan. Het dashboard toont per station alleen de twintig meest gebruikte reisrelaties. Het CIS geeft een gedetailleerder inzicht in de gevraagde onderwerpen. Of de publiek toegankelijke elementen in het CIS in dezelfde omgeving worden getoond als de andere elementen die in het NS-dashboard zitten, is onderwerp van uitwerking door NS in de implementatiefase.

3.2 Een comfortabele, gemakkelijk te gebruiken en toegankelijk vervoersproduct

Artikel 15. Toegankelijkheid

IPO/DOVA stelt dat in paragraaf 3.2 een (sub)artikel over bejegening ontbreekt. IPO/DOVA wijst IenW erop dat in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV staat dat het Rijk bij concessieverlening specifiek in de concessievoorwaarden beschrijft hoe het wenst dat het OV-personeel, dat in direct contact met de reiziger staat, gedurende de uitvoering van de concessie, omgaat met reizigers met een beperking.

IenW heeft aan lid 3 van artikel 15 toegevoegd dat NS in de opleiding van haar personeel, dat direct in contact staat met de Reiziger, aandacht besteedt aan de wijze waarop dat personeel omgaat met de reizigers met een beperking.

Artikel 16. Toegankelijkheid van treinreizen

IPO/DOVA geeft aan dat in lid 1 wordt beschreven dat consumentenorganisaties die de brede groep reizigers vertegenwoordigen minimaal halfjaarlijks worden betrokken. IPO/DOVA geeft aan dat dit in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV is dit breder getrokken: ook bij verdere uitwerking van afspraken, bijv. in de HRN-concessie worden vertegenwoordigers van mensen met een beperking betrokken (artikel 4 en 5 Bestuursakkoord). IPO/DOVA vraagt hoe vertegenwoordigers van mensen met een beperking worden betrokken.

De concessiehouder wordt de ruimte gegeven om te bepalen op welke wijze voldoende rekening wordt gehouden met de voorkeur van een brede groep reizigers. In artikel 24 wordt verder ingegaan op het betrekken van de consumentenorganisaties.

IPO/DOVA vraagt wat er wordt beoogd met lid 4 van artikel 16.

Lid 4 beoogt dat de reizigers juist en/of passend vervoer van en/of naar dergelijke evenementen ontvangen. Voor het geval dat niet mogelijk is per trein, moet NS vervangend vervoer regelen tegen een voor de reiziger gelijke prijs.

Artikel 17. Toegankelijkheid van materieel

IPO/DOVA stelt dat in dit artikel ontbreekt dat bij onvoorziene tijdelijke vervanging van treinstellen deze vervangende treinstellen ook een toilet hebben. IPO/DOVA geeft aan dat in het Bestuursakkoord Toegankelijk OV staat dat het Rijk deze inspanningsverplichting opneemt in de concessie.

De aanwezigheid van een toilet is opgenomen in artikel 49 lid 1 en geldt in beginsel voor alle treinen (dus ook tijdelijk materieel). In de toelichting van artikel 49 is een verwijzing naar tijdelijk materieel opgenomen.

IPO/DOVA vraagt om aan het artikel toe te voegen dat nieuwe treinen een gelijkvloerse instap hebben, conform de daarvoor geldende Europese richtlijnen.

De EU richtlijnen worden niet expliciet opgenomen in de concessietekst, aangezien alle voertuigen van NS hier per definitie aan moeten voldoen.

ProRail stelt dat toegankelijkheid van materieel is geregeld in de formele regelgeving (TSI). ProRail vraagt waarom het, met name in artikel 17, nodig is om meer vast te leggen dan is vastgelegd in de formele regelgeving.

IenW beoogt een goed vervoersproduct voor iedereen, waarbij extra afspraken van toegevoegde waarde zijn om de beoogde doelen te halen.

Artikel 18. Reisassistentie

Het Locov adviseert te verduidelijken dat onder reisassistentie ook het bijsturen van de reis wordt verstaan, inclusief de overdracht aan een andere spoorvervoerder bij een overstap. Daarnaast adviseert het Locov om het mogelijk te maken dat de uitvoering van reisassistentie van andere spoorvervoerders wordt belegd bij de concessiehouder indien deze vervoerders dat verzoeken en de kosten daarvan betalen.

Dit wordt ondervangen met het volgende stuk tekst in artikel 18 lid 1:

'Reisassistentie omvat naast in- en uitstaphulp ook begeleiding tot aan de trein of tot aan de uitgang van het station.' Dit geldt ook tijdens verstoringen. Zodoende is besloten het artikel hier niet op aan te passen. IenW neemt in het artikel niks op over het overnemen van reisassistentie van andere spoorvervoerders. Dergelijke afspraken kunnen worden opgenomen in separate contracten tussen de concessiehouder en andere vervoerders.

ProRail adviseert om in lid 1 de volgende tekst te schrappen: 'die door de infrastructuurbeheerder toegankelijk zijn gemaakt'. ProRail vraagt of dit artikel (en de andere artikelen) in lijn zijn met de passagiersrechtenverordening 2021/782.

In dit artikel wordt aangesloten op de inhoud van het Bestuursakkoord Toegankelijk OV. Het Bestuursakkoord is leidend. Dit betekent dat de stations door de infrastructuurbeheerder toegankelijk dienen te zijn gemaakt.

IPO/DOVA merkt op dat in lid 3 staat dat NS een vooraanmeldtijd voor reisassistentie van 'maximaal' één uur voor aanvang de reis hanteert. IPO/DOVA stelt dat dit 'minimaal' zou moeten zijn.

Dit lid betreft verplichting richting NS, vandaar dat de term 'maximaal' juist is. Dit is ook gelijk aan de formulering in het Bestuursakkoord Toegankelijk OV.

Artikel 19. Fietsen in de trein

IPO/DOVA stelt dat de formulering rondom de inspanningsverplichting van NS om reizigers de mogelijkheid te bieden om een fiets mee te nemen te vrijblijvend is. IPO/DOVA is van mening dat de volgende formulering duidelijker is: NS zorgt ervoor dat reizigers die dat willen hun fiets mee kunnen nemen. Daarbij stelt IPO/DOVA dat het onduidelijk is of NS hier een reserveringsplicht mag opleggen en of de Reiziger na reservering dan ook garantie heeft op een plek. Daarnaast adviseert het Locov om een aanmeld- of reserveringsplicht voor een fiets in de trein uit te sluiten.

Het ministerie is van mening dat de tekst niet te vrijblijvend is omdat van NS verwacht wordt de verwachte vraag te faciliteren. Daarnaast past het verbieden van een reserveringsverplichting voor fietsplaatsen in de trein niet bij de outputgerichte sturing zoals beoogd in deze concessie.

IPO/DOVA stelt dat met name richting recreatieve bestemmingen de capaciteit voor het meenemen van een fiets met hooguit vier plekken in het zomerseizoen onvoldoende is. IPO/DOVA vraagt IenW om een lid toe te voegen dat stelt dat NS, samen met de consumentenorganisaties, tot een service moet komen die er voor zorgt dat treinreizigers hun fiets op gewenste bestemming kunnen krijgen wanneer (vakantie)drukke verwacht wordt.

IenW herkent de impact van seizoenseffecten op de behoefte aan het meenemen van een fiets in de trein. Aan het voorstel van IPO/DOVA is invulling gegeven in het eerste lid. NS wordt gevraagd het aanbod van fietsplekken af te stemmen op de vraag maar het is aan NS zelf hoe zij invulling geeft aan deze bepaling.

Het Locov adviseert IenW om lid 3 aan te vullen zodat per treinstel ten minste 8 fietsplekken worden geëist voor alle nieuwe en vernieuwde treinstellen/treineenheden. Voor treinen die nog niet aan deze eis voldoen en niet tijdens de concessieperiode worden uitgefaseerd adviseert het Locov een inspanningsverplichting op te nemen om de extra plekken voor 2030 te realiseren. Het Locov refereert aan de Europese verordening 2021/782 en het standpunt van het Europees Parlement dat 8 fietsplekken het minimum zou moeten zijn.

Het gerefereerde standpunt van de EU is niet overgenomen in de Europese regelgeving, en het is dan ook aan NS zelf om deze eisen in te regelen. Ruimte voor fietsen kan ten koste gaan van zitplaatsen en het inladen van fietsen kan zorgen voor dispunctualiteit. Het is van belang om te zoeken naar een balans tussen ruimte voor fietsen in de trein, zitplaatskans en punctualiteit. De aanvullende eis van het Locov is dan ook niet overgenomen.

Het Locov adviseert in lid 3 op te nemen dat fietsplekken ten minste ruimte moeten bieden aan standaard grote stadsfietsen en daarom ten minste 2 meter lang moeten zijn in nieuw en te reviseren materieel of te verwijzen naar een ontwerpvoorschrift dat voldoende ruimte borgt.

Het stellen van een minimum grootte voor een fiets plek in de trein past niet bij de outputgerichte sturing zoals beoogd in deze concessie. Lid 1 tot en met 3 van artikel 19 zien toe op het afstemmen van vraag en aanbod van fietsplekken.

Het Locov adviseert in lid 4 te verduidelijken dat NS verplicht is voor al het materieel het aantal fietsplekken en de locaties in de trein op te nemen in de reisinformatie en dat NS een inspanningsplicht heeft om nieuw materieel te voorzien van een systeem dat de bezetting van deze fietsplekken in de trein monitort met sensoren en deze informatie ook beschikbaar te stellen via de reisinformatie.

In de reisplanner van NS is aangegeven welk materieeltype wordt ingezet. Het is de bedoeling van NS om op de website het aantal fietsplekken weer te geven. Op die manier kunnen reizigers zicht hebben op het aantal fietsplekken in een trein. Het verplichten van een bezettingssysteem is niet in lijn met de outputsturing die IenW nastreeft. Het staat NS uiteraard vrij om een dergelijk systeem in te voeren. Het wordt echter niet opgenomen als inspanningsverplichting in deze concessie.

Artikel 20. Reisinformatie op het station

FMN is van mening dat het Dienstencentrum Reisinformatie een onderdeel moet worden van stations om een duidelijke onafhankelijke rol te borgen. FMN verzoekt IenW om daartoe over te gaan.

IenW is niet voornemens om het dienstencentrum reisinformatie op korte termijn anders te beleggen. In de concessie is bepaald dat er onderzoek wordt uitgevoerd naar de afbakening en of regulering van systeemtaken. Het onderwerp reisinformatie zou mogelijk onderdeel kunnen uitmaken van dit onderzoek.

ProRail adviseert bij lid a te verwijzen naar de specifieke paragraaf in de Netverklaring, anders moet NS volgens ProRail een nogal ruim aanbod doen. Daarnaast stelt ProRail dat voor de omschrijving van de dienst Reisinformatie verwezen wordt naar de Netverklaring 2024 of de volgende Netverklaring. NS moet volgens ProRail als exploitant teksten aanleveren voor de Netverklaring en kan daarmee de invulling van artikel 20 zelf bepalen. Ook stelt ProRail dat artikel 20 sub b al volgt uit Besluit implementatie 2012/34/EU.

Het artikel in kwestie in de Netverklaring, waarnaar ProRail verwijst, bevat geen informatie en verwijst slechts naar de website van ProRail. Daarom ziet IenW geen reden om de verwijzing aan te passen.

FMN geeft aan dat in artikel 20 lid b het volgende wordt gesteld: 'Het Dienstencentrum Reisinformatie verzorgt op verzoek van andere spoorvervoerders, die in Nederland personenvervoer per trein verrichten en onder niet-discriminatoire voorwaarden, Reisinformatie via de informatieborden en omroepinstallaties op alle stations. Zij kan hiervoor een vergoeding vragen mits zij de kosten transparant onderbouwt.' FMN wijst erop dat de huidige dienstverlening rondom reisinformatie vaak leidt tot ontevredenheid en geeft aan dat de suggestie dat NS hiervoor op een vergoeding kan rekenen tot verbazing leidt. FMN verzoekt IenW om die mogelijkheid te schrappen. Daarnaast adviseert IPO/DOVA om het volgende toe te voegen aan lid b: 'de gevraagde vergoeding bedraagt maximaal de door NS gemaakte kosten'.

NS mag uitsluitend exploitatiekosten in rekening brengen. Er is in de toelichting van het artikel opgenomen dat met een transparante onderbouwing van de kosten het DCRI een redelijke vergoeding kan vragen.

Artikel 21. Reisinformatie

IPO/DOVA vraagt IenW om in lid 1 en lid 2 het woord 'actuele' toe te voegen aan de concessietekst, dus 'juiste, actuele, tijdige en consistente Reisinformatie'.

In de definitie van reisinformatie in de concessie is het woord actueel reeds opgenomen. Daarmee is het dus al onderdeel van deze bepaling. Daarom is na de consultatie van het PvE het woord 'actuele' geschrapt.

IPO/DOVA vraagt IenW waar de restrictie 'waar mogelijk' in lid 2 op is gebaseerd in relatie tot het bieden van Reisinformatie. Ook vindt IPO/DOVA de term 'spant zich in' te vrijblijvend als het gaat om het voorzien van de reiziger met op de reiziger toegesneden advies. 'NS verplicht zich' zou volgens IPO/DOVA een betere formulering zijn.

NS dient Reisinformatie te verschaffen, zoals ook opgenomen in artikel 21 lid 1. De zinsnede 'waar mogelijk proactief' ziet erop toe dat NS ook zo veel mogelijk reizigers proactief informeert over (gewijzigde) Reisinformatie en deze zo veel mogelijk specifiek voor de betreffende reiziger maakt.

FMN vraagt hoe NS artikel 21 lid 4, het aanbieden van vergelijkbare reisinformatie over treinen van andere spoorvervoerders, gaat organiseren, wie daarbij betrokken worden en via welk overleg. FMN vraagt IenW hoe kan worden voorkomen dat NS daarbij eigen diensten (trajecten) bevoordeelt boven die van andere vervoerders. Daarnaast vraagt IPO/DOVA aan lid 4 toe te voegen: 'en aansluitend bus, tram en metro vervoer', zoals dat in het regionaal ov vice versa ook gebeurt. Volgens IPO/DOVA hoort hierbij ook: reisinformatie of de meest belangrijke informatie over regionaal OV, eerste vertrekken, bestemmingen, via de infopanelen en/of schermen reismogelijkheden weergeven. IPO/DOVA stelt dat ook via de infopanelen informatie kan worden gegeven over de reismogelijkheden van anderen of in ieder geval via schermen informeren welke mogelijkheden er zijn.

De concessiehouder wordt geacht ook reisinformatie over treinen van andere spoorvervoerders te verschaffen en zich in te spannen 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. Bij verstoringen en werkzaamheden wordt van de concessiehouder verwacht ook te adviseren over andere vormen van openbaar vervoer. NS dient daarnaast een samenwerkingsstrategie op te stellen en op basis daarvan samenwerkingsafspraken te maken met relevante derden, waaronder andere vervoerders, zoals vastgelegd in artikel 39. Hierbij zijn onder meer Reisinformatie en de deur-tot-deurreis thema's waarbij NS geacht wordt met andere vervoerders samen te werken, zoals opgenomen in bijlage 9.

Het Locov adviseert IenW na lid 5 een lid toe te voegen dat luidt 'NS licht jaarlijks in het vervoerplan toe hoe de kwaliteit van de reisinformatie zoals in het eerste tot en

met het vijfde lid continu verbetert.' en deze bepaling ook toe te voegen aan bijlage 6 (eisen vervoerplan).

Het hele aspect reisinformatie wordt opgenomen als verplicht onderwerp dat NS in het vervoerplan moet adresseren en is als zodanig ook toegevoegd aan de tabel in bijlage 6.

FMN vraagt bij lid 6 wie controleert dat NS "voldoet aan de bodemwaarde en streeft naar de streefwaarde van de prestatie-indicator 'Kwaliteit Reisinformatie inclusief verstoringen", genoemd in Bijlage 1'. FMN vraagt IenW hoe het onafhankelijk toezicht daarbij is georganiseerd en hoe zowel de uitkomst als de toetsing zelf transparant wordt gemaakt.

In artikel 56 van de concessie is vastgelegd hoe de prestaties van NS getoetst worden aan de afgesproken bodem- en streefwaarden (bijlage 1). Onafhankelijk toezicht is daarbij georganiseerd door het laten uitvoeren van een audit op de PI-definities en berekende scores door een onafhankelijke derde partij. Deze auditrapportages worden gepubliceerd.

ProRail stelt bij artikel 21 dat de inspanningsverplichting om de deur-tot-deur reisinformatie te verbeteren niet is opgeschreven en daarmee te 'zacht' is.

Dit wordt toegelicht in de artikelsgewijze toelichting. Dit moet NS aanzetten om in de geest van het beleidsdoel deur-tot-deurreis concrete verbeteringen door te voeren aan de reisinformatie die door NS wordt geboden. Het beleidsdoel richt zich erop dat er wordt ingezet op een zo drempelloos mogelijke deur-tot-deurreis, waarin de reiziger zo optimaal en makkelijk mogelijk gebruik kan maken van de verschillende modaliteiten in combinatie met elkaar.

Artikel 22. Reisinformatie tijdens verstoring

IPO/DOVA vraagt om toe te voegen dat het al ter plaatse zijnde personeel van NS ook op ieder moment en zeker bij verstoringen de meest actuele en juiste informatie heeft om deze met reizigers te kunnen delen.

Deze notie is opgenomen in artikel 22 lid e en daarom wordt er geen aanpassing gedaan op basis van het verzoek van IPO/DOVA.

Artikel 23. Reisinformatie rond werkzaamheden

IPO/DOVA zou in de tekst van lid 1, met betrekking tot de inspanningsverplichting van NS om voor adequate en tijdige informatie over geplande werkzaamheden te zorgen, de verwijzing toegevoegd willen zien naar andere vervoerders en waar deze te vinden zijn op het station of ov-knooppunt.

Artikel 23 lid 1 verwijst naar alternatieve reisopties zoals bedoeld in artikel 10. Daarin is reeds opgenomen dat dit ook de reisopties bij andere vervoerders mag betreffen. Indien de reisoptie bij een andere vervoerder een alternatieve reisoptie is, dient NS hiernaar te verwijzen.

ProRail stelt bij werkzaamheden er alleen voor te moeten zorgen dat de vervoerder de juiste informatie heeft en niet betrokken te zijn bij het verstrekken van

reisinformatie aan reizigers. ProRail stelt voor om 'Infrastructuurbeheerder' te schrappen uit artikel 23 lid 1.

In de toelichting wordt opgenomen dat de Infrastructuurbeheerder alleen informatie verstrekt aan de concessiehouder over de geplande werkzaamheden. De huidige formulering kan daarmee in de concessie blijven staan.

Het Locov vraagt om bij lid 2 op te nemen dat reisinformatie waar mogelijk 3 maanden vooraf beschikbaar is. Het Locov is van mening dat de kaders voor NS in de concessietekst op dit moment niet duidelijk genoeg zijn. Het Locov adviseert dan ook lid 2 als volgt op te nemen in de concessie: 'De bij een gewijzigde Dienstregeling behorende Reisinformatie en adviezen zijn ten minste 3 maanden voor aanvang van de geplande werkzaamheden beschikbaar voor de Reiziger, tenzij dat gelet op het moment van de aankondiging van de werkzaamheden door de Infrastructuurbeheerder niet mogelijk is. De melding dat op een traject sprake is van geplande werkzaamheden is ten minste 6 maanden voor aanvang beschikbaar voor de Reiziger tenzij deze op dat moment nog niet zijn aangekondigd door de Infrastructuurbeheerder.'

Het is niet in alle gevallen mogelijk om ver van tevoren de informatie beschikbaar te stellen. Er is duidelijk gemaakt dat de concessiehouder zo vroeg mogelijk, maar ten minste tien dagen voor aanvang van de geplande buitendienststelling de gewijzigde dienstregeling beschikbaar stelt.

Artikel 24. De reiziger centraal in de service

ProRail vraagt bij lid 1 wat 'geïntegreerde serviceconcepten' zijn.

In de artikelsgewijze toelichting bij artikel 26 staat dat dit serviceconcepten zijn waarbij de services van verschillende vervoerders worden samengevoegd, bijvoorbeeld het loket voor regionaal OV en het vervoer over het HRN.

IPO/DOVA vraagt bij lid 2 wat er beoogd wordt met de term 'periodiek' en waarom bijvoorbeeld niet wordt gekozen voor 'jaarlijks'. Daarnaast vindt IPO/DOVA het te beperkt om consumentenorganisaties alleen te betrekken in relatie tot onderzoek.

Jaarlijks is te vaak om het serviceconcept aan te passen. In de toelichting wordt opgenomen dat NS periodiek onderzoek uitvoert onder de brede groep reizigers. Gedacht kan worden aan eens in de twee tot drie jaar. Wat betreft het betrekken van consumentenorganisaties moeten deze betrokken worden bij het onderzoek om de wensen in de brede groep reizigers helder te krijgen. De verdere samenwerking met consumentenorganisaties is niet in de concessie geregeld, omdat deze gericht is op sturing op output. Het staat de NS vrij om samen te werken.

ProRail stelt bij lid 2 dat er veel waarde lijkt te worden gehecht aan inspanningen voor de brede groep reizigers maar dat er geen informatie-indicator wordt gevraagd voor klantoordeel van een brede groep reizigers. ProRail vraagt zich af of dat niet aan te bevelen zou zijn.

In meerdere bepalingen in de concessie wordt veel aandacht gegeven aan het bieden van passende producten en diensten voor de brede groep reizigers. Dit behelst onder andere het voeren van periodiek onderzoek naar hoe het reisgemak

en -comfort verbeterd kan worden. IenW kiest er niet voor om een aparte II op te nemen voor het klantoordeel van de brede groep reizigers.

IPO/DOVA vraagt op welke wijze de PI 'algemeen klantoordeel' tot stand komt. IPO/DOVA vindt dit niet duidelijk verwoord, en dit kan wel behoorlijke consequenties hebben.

De prestatie-indicator algemeen klantoordeel meet gelijk aan de huidige praktijk via de OV Klantenbarometer. Dit gegeven kan explicieter gemaakt worden in de concessie. Daarom is besloten om in bijlage 1 middels een voetnoot kenbaar te maken welke prestatie-indicatoren en informatie-indicatoren via de OV klantenbarometer worden gemeten.

Artikel 25. Klantenservice en klachtafhandeling

IPO/DOVA geeft aan graag een meer uitgebreide klachtenafhandeling voorgeschreven te zien. IPO/DOVA stelt voor dat de concessieverlener een uitgebreider klachtenafhandelingsprotocol voorschrijft met de verplichting om te reageren, terugkoppeling te geven en snel te handelen. Volgens IPO/DOVA is de concrete invulling hiervan aan de concessieverlener. Ook vraagt IPO/DOVA IenW of in lid 2 niet bedoeld wordt 'naar het oordeel van de concessieverlener'. Nu staat er 'NS' vermeld in plaats van 'concessieverlener'. Daarnaast adviseert het Locov de concessiehouder te verplichten mee te werken aan bemiddeling door het Klachtenloket Openbaar Vervoer en aangesloten te zijn bij de landelijke Geschillencommissie Openbaar Vervoer. Ook vraagt het Locov IenW in lid 3 te verduidelijken over welke vervolgopties NS de reiziger moet informeren.

In de artikelsgewijze toelichting is opgenomen hoe de klachtenafhandeling verloopt. Hierbij wordt verwezen naar de algemene voorwaarden van NS. De verplichting van NS voor deelname aan de OV geschillencommissie en het klachtenloket wordt niet overgenomen. NS sluit momenteel, zonder deze verplichting, hier namelijk al bij aan. In aanvulling hierop past het voorschrijven van klachtenafhandeling niet in de outputgerichte sturing beoogd in de concessie.

IPO/DOVA verzoekt IenW in artikel 25 op te nemen dat klantenservice en klachtenafhandeling 24-7 (meer dan alleen telefonisch) beschikbaar moet zijn, of in ieder geval 1 uur voor de eerste reis en tot 1 uur na de laatste reis op een dag.

Telefonisch contact is al met lid 1a geregeld als 24-7 bereikbaar. Er is daarom geen directe reden om hier verder voorschrijvend in te zijn omdat dit niet in lijn is met de gekozen vorm van outputsturing.

Het Locov adviseert IenW om het melden van klachten ook nog per post te kunnen indienen bij NS en niet alleen via de relevante communicatiekanalen. Het Locov stelt dat er nog steeds een groep reizigers is voor wie post een belangrijk communicatiekanaal is.

Relevante communicatiekanalen kunnen over tijd veranderen waarbij NS hiervan gemotiveerd moet informeren. De huidige communicatiekanalen hebben de basis gevormd voor het bepalen van de kanalen voor deze concessie, post maakt daar geen onderdeel van uit.

Artikel 26. Service op stations

Specifiek in relatie tot stations heeft ProRail bezwaren tegen de introductie van niet-gedefinieerde systeemtaken. Dit maakt volgens ProRail de rol van NS-R op stations groter en onduidelijker, wat niet in lijn is met het voornemen om een aantal knelpunten met betrekking tot de rolverdeling op stations weg te nemen. ProRail geeft aan dat voor diverse diensten en prestatiegebieden op het station verduidelijking van de rol en verantwoordelijkheid van NS-R nodig is ten opzichte van die van ProRail en ten opzichte van andere vervoerders.

De ambities, rollen en verantwoordelijkheden rondom stations zijn nader uitgewerkt in de stationsagenda. De concessie voor het Hoofdrailnet is hiervoor niet de geëigende plek. Als concessiehouder voor de HRN-concessie voert NS een aantal taken op stations uit, waaronder reisinformatie, reizigersservice, fietsparkeren en sociale veiligheid. Over de samenhang tussen de stationsagenda en de taken die de Concessiehouder op stations uitvoert in het kader van deze Concessie, vindt nadere afstemming plaats tussen de Concessieverlener, de NS, ProRail en andere stakeholders. ProRail verwijst in dit kader verder naar de term systeemtaken. In de concessie is alleen bepaald dát er onderzoek komt naar de afbakening en of regulering van enkele systeemtaken die NS reeds uitvoert. In dat onderzoek moet nader worden bekeken wat systeemtaken precies zijn. De taakverdeling op stations zou mogelijk onderdeel kunnen uitmaken van dit onderzoek.

IPO/DOVA zou graag in lid 1 zien dat IenW in de stationsagenda een visie ontwikkelt voor de serviceloketten en in dit artikel een haakje toevoegt voor NS om daar uitvoering aan te geven. IPO/DOVA vindt de visie van het ministerie en de spoorsector op het gebied van de service op de stations ronduit teleurstellend en vindt dat er geen ambitie uitspreekt om dit te verbeteren.

IenW onderschrijft het streven naar een goede service op stations. Daarom wordt de beoogd concessiehouder voor het HRN gevraagd om zich actief in te zetten voor verbetering van de service op stations en op dit punt aansluiting te zoeken bij andere partijen. Ook decentrale overheden hebben de mogelijkheid om in hun concessies afspraken te maken over de dienstverlening aan reizigers op stations. Er is voor gekozen in de stationsagenda geen afspraken op te nemen over service op stations, omdat dit voornamelijk een taak van de vervoerders is.

ProRail vraagt IenW waar de openingstijden van de stations gedefinieerd staan, of dat dit tot NS Stations behoort. Indien het tot NS Stations behoort, dan mist volgens ProRail de beschrijving over hoe om te gaan met opening van stations in de nacht, wanneer er geen treinen van NS meer rijden maar wel een treindienst wordt gereden door een open toegang vervoerder. ProRail geeft aan dat om de stations open te kunnen houden NS nu (anno 2023) kosten maakt voor het langer laten doorwerken van het personeel, die NS wil verhalen op ProRail en/of de open toegang vervoerder. ProRail stelt dat duidelijkheid is vereist in de concessie of daarnaast.

Dit artikel gaat over de service van de concessiehouder op stations (bijvoorbeeld in de vorm van loketten) en niet zozeer over de openingstijden van het station zelf. Dit ligt buiten de invloedssfeer van de vervoerder op het HRN.

IPO/DOVA verzoekt IenW in lid 1 '... Service op stations behoudt' aan te passen naar '... Service op stations minimaal behoudt'.

In lid 1 is het woord 'tenminste' uit de zin geschrapt. Naast 'behoudt' is ook 'verbetert' toegevoegd.

Het Locov adviseert in bijlage 7 bij elk station de serviceformule (Full Service, Full Service Light, Self Service en Samen Service) op te nemen, inclusief de minimale openingstijden / aanwezigheidstijden van de servicemedewerkers, en lid 1 van artikel 26 zo te wijzigen dat NS een inspanningsverplichting krijgt om de geïntegreerde serviceconcepten uit te breiden waaronder het realiseren van gezamenlijke kaartautomaten en loketten met andere vervoerders.

In de toelichting van artikel 26 is opgenomen hoeveel stations een OV Service- & Ticketswinkel en OV-informatiebalie hebben. In lid 1 en 3 is voldoende geborgd dat NS meewerkt aan en onderzoek doet naar geïntegreerde serviceconcepten.

IPO/DOVA vindt bij lid 2 de afspraken om te komen tot geïntegreerde serviceconcepten te vrijblijvend en ziet graag het volgende: NS zet in op ontwikkeling en realisatie van geïntegreerde serviceconcepten op de twintig belangrijke knooppuntstations en betreft hierbij andere partijen waaronder in elk geval regionale concessiehouders (naar de punten zoals die in Den Haag en Amsterdam al bestaan).

Tijdens het uitzetten van deze consultatie was de artikelsgewijze toelichting nog geen onderdeel van de concessie. In de huidige versie is deze toelichting wel opgenomen. Daarin is bij artikel 26 het serviceniveau van april 2023 verder uitgewerkt en is opgenomen op hoeveel stations ambulante medewerkers aanwezig zijn en op hoeveel stations ov-service & ticketswinkels met en zonder loket aanwezig zijn.

IPO/DOVA vraagt IenW om in lid 2 een richtinggevend artikel op te nemen dat de eisen rondom de inzet van personeel, zowel service-, controle- als veiligheidspersoneel beschrijft.

In het kader van output gerichte sturing is een dergelijk richtinggevend artikel niet nodig. Het doel van het concessie is om te sturen door het stellen van prestatie doelen, de invulling van deze doelen is aan NS.

IPO/DOVA verzoekt IenW in lid 3 om explicieter te maken dat de NS ervoor zorgt dat op stations met meerdere vervoerders (regionale trein, bus, tram, metro) alles in het werk wordt gesteld om een gezamenlijk in te richten servicepunt te behouden, dan wel deze in te richten.

Het verzoek van IPO/DOVA is al op meerdere manieren geborgd in het artikel. NS wordt op twee manieren gevraagd medewerking te geven en of dergelijk initiatieven te onderzoeken via lid 1 en lid 3. Daarom is geen aanpassing nodig.

Artikel 27. Fietsparkeren

FMN adviseert IenW om naast het fietsparkeren ook het reizen naar de stations met de bus actiever onder de aandacht te brengen. FMN stelt dat op verschillende

plekken in Nederland het aantal mensen dat op de fiets naar het station komt niet met de huidige fietsparkeervoorzieningen kan worden geacommodeerd en de gemiddelde parkeerruimte per fiets ook groter wordt vanwege het steeds groter worden van het voertuig zelf. Artikel 27 is hierin volgens FMN te eenzijdig en niet gericht op permanente oplossingen.

Zoals ook in het Beleidsvoornemen opgenomen is, is het bieden van een goede deur tot deur reis een belangrijk aspect voor reizigers. De uitwerking hiervan komt op meerdere plekken in de concessie terug. Artikel 27 is specifiek gericht op het borgen van de exploitatie van fietsenstallingen via de concessie.

FMN vraagt IenW waarom fietsparkeervoorzieningen geen onderdeel van de stationsagenda zijn.

Fietsparkeervoorzieningen zijn eveneens onderdeel van de stationsagenda.

Het Locov adviseert de concessiehouder te verplichten op alle stations aan het hoofdrailnet, waar nog geen aanbod van deelfietsen beschikbaar is, een systeem van deelfietsen aan te bieden, het aanbod af te stemmen op de vraag, en te zorgen dat deze deelfietsen bij voorkeur 24/7, maar in ieder geval tussen aankomst van de eerste trein en vertrek van de laatste trein, kunnen worden gehuurd en teruggebracht. Het Locov constateert dat er nog geen afsprakenkader gepresenteerd is waarin de beschikbaarheid van deelfietsen is geborgd. Het Locov geeft daarbij aan dat op kleinere stations waar op dit moment nog geen OV-fiets beschikbaar is de afgelopen jaren over het algemeen geen andere aanbieder zich heeft gemeld.

De HRN-concessie is in principe niet bedoeld voor het maken van afspraken over andersoortige modaliteiten, zoals OV Fiets. Vanuit de wens om het gebruik van deelmobiliteit beter te faciliteren, werken IenW, ProRail en NS Stations momenteel verder aan dit thema in het kader van de stationsagenda. Dat gebeurt onder meer door een visie op deelmobiliteit op stations te ontwikkelen.

ProRail vraagt hoe de verplichtingen van NS op het gebied van fietsparkeren zich verhouden tot de verantwoordelijkheid van ProRail voor fietsstalvoorzieningen. Daarbij vraagt ProRail of er een norm wordt gehanteerd voor voldoende plaatsen en een loopafstand van stalling naar station/perron, wie verantwoordelijk is voor het beheer, en wat de onderbouwing is om ontheffing te kunnen verlenen voor voldoende stallingsplaatsen.

De invulling van beheer en exploitatie van stationsstallingen hangt samen met de eigenaar van de stalling. Voor alle stallingen in bezit van ProRail en NS is dit automatisch geregeld (ook in deze HRN-concessie). De norm voor looptijden is in de artikelsgewijze toelichting van artikel 27 opgenomen.

ProRail adviseert IenW aan artikel 27 toe te voegen dat voor fietsparkeren (en sociale veiligheid en reisinformatie) de bestaande stationsbelevingsmonitor (SBM) als klanttevredenheidsonderzoek gebruikt wordt.

De ambities, rollen en verantwoordelijkheden rondom stations zijn nader uitgewerkt in de stationsagenda, ook ten aanzien van fietsparkeren. Bij het monitoren van de

voortgang van de stationsagenda is het algemene reizigersoordeel in de stationsbelevingsmonitor de belangrijkste indicator van de voortgang.

ProRail stelt dat de opdrachtomschrijving en huidige werkwijze omtrent het fietsparkeren niet juist is omschreven in de concessietekst. ProRail geeft aan te zorgen voor een betere service voor fietsparkeren, en in de praktijk vaak penvoerder te zijn van ontwikkeltrajecten van fietsenstallingen.

Met de nieuwe concessie wordt geprobeerd voor te sorteren op een andere aanpak. Vandaar dat de werkwijze ten aanzien van fietsparkeren niet exact hetzelfde is als de omschrijving in de huidige concessie. Eén van de redenen dat het ministerie dit doet is omdat door de huidige manier van werken ProRail weerstand ondervindt bij het realiseren van voldoende plekken.

ProRail adviseert de afbakening in de concessie met betrekking tot stationsactiviteiten en fietsparkeervoorzieningen te verduidelijken en de bestaande juridische afspraken tussen NS Stations en ProRail te borgen.

De Tweede Kamer heeft verzocht fietsparkeren te borgen via de HRN-concessie die wordt gegund aan NS-reizigers. Hieraan is invulling gegeven in lijn met de afspraken in de huidige HRN-concessie.

Het Locov geeft aan dat IenW in lid 1 aan NS vraagt naar redelijkheid bij te dragen aan de integrale kosten van het fietsparkeren. Het Locov stelt dat er al meerdere jaren wordt gesproken over een nieuwe verdeelsleutel als onderdeel van de uitwerking van het bestuursakkoord fietsparkeren. Het Locov vraagt IenW om de verdeelsleutel voor de exploitatie van het fietsparkeren vast te stellen voor de publicatie van de ontwerpconcessie.

IenW onderzoekt samen met ProRail en NS hoe de ordening en systematiek rond stallingen zo kan worden georganiseerd dat bepaalde vaste lasten (zoals aanbestedingskosten) kunnen worden geminimaliseerd en om zo te komen tot een (nieuwe) verdeelsleutel. Als hier een oplossing voor wordt gevonden kan IenW naar een nieuwe verdeelsleutel voor het geheel gaan kijken. Het streven is om dit vóór de inwerkingtreding van de concessie rond te krijgen. Mocht dit niet lukken dan is in huidige versie van de ontwerpconcessie opgenomen dat nieuwe inzichten rond fietsparkeren tot hernieuwde afspraken kunnen leiden.

IPO/DOVA geeft aan dat in lid 3 is vastgelegd dat de openingstijden van de fietsparkeerplaatsen zijn gekoppeld aan de laatste (NS-)trein. IPO/DOVA vindt dat de openingstijden van de fietsparkeerplaatsen ook afgestemd moeten zijn met wanneer de laatste trein vertrekt ongeacht de vervoerder en het liefst ook met het regionaal ov en eventuele andere activiteiten op/rond het station.

Dit is aangepast in de concessietekst. De specificatie NS-trein vervalt in relatie tot de openingstijden.

Volgens ProRail is in lid 3 de eerste zin de toevoeging 'bewaakt en beveiligd' overbodig omdat het hier enkel over exploiteren gaat.

De Tweede Kamer heeft verzocht fietsparkeren te borgen via de HRN-concessie die wordt gegund aan NS Reizigers. De afspraken rondom fietsparkeren in de huidige

HRN-concessie hebben het uitgangspunt gevormd voor het vastleggen van deze activiteiten in de nieuwe HRN-concessie tot er duidelijkheid is over hernieuwde afspraken. De bestaande terminologie 'bewaakt en beveiligd' is hierbij dus ook gehandhaafd.

ProRail vraagt bij lid 3 welke afspraken worden gemaakt over fietsparkeren bij stations waar open toegang vervoerders nachttreinen laten rijden.

In de concessie is beschreven dat de openingstijden van fietsenstallingen niet gelden voor de nachttreinen van NS of soortgelijke nachttreinen, die worden aangeboden door andere vervoerders.

ProRail geeft aan dat er in lid 3 wordt gesproken over een ontwerpvoorschrift (OVS) fietsparkeren dat nog opgesteld gaat worden. ProRail vraagt wie daartoe het initiatief neemt, wie hiervan de eigenaar is, wat de inhoud is van het OVS en werkt het samen met de bestaande ProRail regelgeving (inclusief OVS).

De verwijzing naar het ontwerpvoorschrift (OVS) is in samenspraak met ProRail tot stand gekomen. Indien in de toekomst blijkt dat hiervan wordt afgeweken dan kunnen hier alternatieve afspraken over gemaakt worden.

Het Locov adviseert lid 3 aan te passen door NS te verplichten het 'eerste 24-uur gratis-regime' bij fietsparkeren uiterlijk halverwege de looptijd van de concessie bij alle fietsstallingen te introduceren.

Er wordt vastgehouden aan de huidige bepaling in de concessie. IenW is wel met ProRail en NS in gesprek over de toekomstige afspraken rond fietsenstallingen. Die afspraken kunnen in de toekomst eventueel tot andere afspraken leiden.

Artikel 28. Algemene Voorwaarden voor het vervoer van Reizigers en Handbagage van de Nederlandse Spoorwegen (AVR-NS) en Geld terug bij vertraging (GTBV)

IPO/DOVA stelt in artikel 28 een aanvullende tekst voor: 'Indien de reisassistentie niet komt opdagen voor de trein waarvoor deze is gereserveerd, dan geldt de vertraging vanaf het moment van de vertrektijd van de trein waarvoor de reisassistente is gereserveerd'.

Naar aanleiding van het voorstel van IPO/DOVA is aan de toelichting van artikel 28 toegevoegd dat als de reisassistentie niet op tijd komt opdagen voor de trein waarvoor deze is gereserveerd, NS dit, op verzoek van de reiziger zo goed als mogelijk zal oplossen.

Het Locov adviseert IenW om NS te verplichten de vergoeding voor geld terug bij vertraging voor alle NS-abonnementen te blijven baseren op de ritprijs, waarbij de vergoeding voor dal vrij en weekend vrij wordt gebaseerd op de ritprijs met 40% korting.

Het 1-op-1 terugdraaien ligt niet voor de hand. Bij sommige abonnementen, zoals weekend vrij, was de vergoeding voor een enkele rit soms bijna gelijk aan het maandbedrag van het gehele abonnement.

Het Locov stelt dat productvoorwaarden niet zijn opgenomen in de AVR-NS en dat het wenselijk is dat de consumentenorganisaties ook over de wijzigingen van de

productvoorwaarden worden geconsulteerd. Het Locov adviseert dan ook dat wijzigingen van productvoorwaarden van NS net als de AVR-NS ter consultatie moeten worden voorgelegd aan de consumentenorganisaties.

Het is IenW niet duidelijk waar het Locov precies op doelt. Dit advies is gegeven bij het artikel over AVR-NS. Daar is advisering door de consumentenorganisaties reeds geborgd. Het ministerie ziet geen meerwaarde deze advisering uit te breiden naar 'productvoorwaarden'.

Volgens IPO/DOVA zou de regeling 'Geld terug bij vertraging' in artikel 28 ook moeten gelden als de treinvertraging leidt tot het missen van een aansluiting op een andere OV-modaliteit.

De EU-verordening regelt dit deels in, de scope van vertraging is het later aankomen op een openbaar gemaakt tijdstip. Het is praktisch niet uitvoerbaar om ook de ketenreis hierin mee te overwegen. De keuze van overstap op een andere modaliteit (deelscooter, bus, OV-Fiets, andere vervoerder) zorgt voor andere handelsperspectieven voor de reizigers met andere gevolgen voor de totale vertraging. Daarom moet hier een heldere afbakening zijn.

Het Locov adviseert in artikel 28 lid 2 op te nemen dat wijzigingen van de AVR-NS na de consultatie van consumentenorganisaties door IenW moeten worden goedgekeurd en vervolgens conform de huidige procedure tweezijdig moeten worden vastgesteld via de SER.

Goedkeuring door IenW is niet nodig, omdat de concessie in artikel 28 en in bijlage 12 al bepalingen bevat waarbinnen NS zich moet bewegen. Dit is in lijn met hoe de sturing in de huidige en nieuwe concessie is ingericht.

Het Locov stelt dat de GTBV-regeling in bijlage 12 niet meer de vergoedingentabel bevat terwijl dit in het PvE wel het geval was. Het Locov adviseert IenW de meest recente vergoedingentabel op te nemen in bijlage 12.

IenW heeft dit verwerkt in bijlage 12.

Het Locov adviseert IenW te komen tot een landelijke GTVB-regeling voor de hele treinreis die geldig is bij alle spoorvervoerders met een concessie in Nederland en die ook geldt bij treinreizen over 'concessiegrenzen' heen. Het Locov adviseert IenW hierover afspraken te maken met de andere concessieverleners binnen het NOVB en adviseert in artikel 28 lid 5 van de concessie reeds op te nemen dat NS verplicht is hieraan mee te werken zodra het NOVB hiertoe besluit of IenW dit via algemene regels oplegt aan alle vervoerders. Het Locov geeft aan dat idealiter open toegang vervoerders ook deelnemen aan deze regeling.

In artikel 30 is geborgd dat NS een constructieve bijdrage moet leveren aan concessie-overstijgende gesprekken in het NOVB over tarieven. Een GTBV-regeling die geldig is bij andere vervoerders kan niet eenzijdig aan NS worden opgelegd. Daarom is hierover overleg in NOVB-verband nodig. Het ministerie is in gesprek over de aangenomen motie waar het Locov aan refereert. Hier wordt nader op ingegaan in de Kamerbrief waarmee het tariefonderzoek in juli 2023 is aangeboden aan de Tweede Kamer.

Het Locov adviseert IenW NS te verplichten de separate GTBV-regeling voor de HSL-Zuid in ieder geval te behouden tot de prestaties op de reizigerspunctualiteit op zowel 3 als 10 minuten niet meer dan 5 procent (punt) lager zijn dan op de rest van het hoofdrailnet. Ook adviseert het Locov bij het intrekken van de separate regeling en indien er nog wel sprake is van een HSL-toeslag NS te verplichten deze altijd volledig te vergoeden bij meer dan 15 minuten vertraging.

Volgens NS is de extra GTVB-regeling op de HSL sinds 2016 niet meer verplicht en daarom is deze op eigen initiatief aangehouden. NS heeft medegedeeld dat de aparte regeling gaat verdwijnen.

Het Locov adviseert IenW om voor NS de GTBV-regeling voor internationale reizigers te verruimen zodat deze gelijk wordt aan de binnenlandse GTBV-regeling en ook uitkeert bij vertragingen van 30 tot 59 minuten. Indien NS dit advies niet overneemt raadt het Locov NS aan te borgen dat reizigers op het traject binnen Nederland wel aanspraak kunnen maken op compensatie vanaf 30 minuten voor het Nederlandse trajectdeel en te bepalen dat de hoogte van de uitkering nooit lager mag zijn dan de uitkering voor binnenlandse reizigers in dezelfde trein.

Het advies wordt niet overgenomen. Van de concessiehouder kan niet verwacht worden dat zij moet betalen voor vertraging in het buitenland waar zij of de Nederlandse infrastructuurbeheerder geen invloed heeft. Op het binnenlandse deel van het traject kan aanspraak worden gemaakt op de GTBV-regeling als in Nederland wordt in- en uitgecheckt.

Artikel 29. Ov-betaalmiddel en toekomstige betaalwijzen en het gebruik ervan

FMN verzoekt IenW om in artikel 29 ook het aanbod van internationale vervoersbewijzen en de samenwerking met andere partijen op het punt van ov-betaalmiddelen en toekomstige betaalwijzen te borgen.

Dit is reeds opgenomen in artikel 6 van de concessie. In de toelichting bij artikel 29 is een verwijzing opgenomen naar artikel 6. In artikel 6 is een inspanningsverplichting van NS ten aanzien van de CER Ticketing Roadmap opgenomen waarbij de afspraak is gemaakt dat NS de CER Ticketing Roadmap implementeert. NS is CER-lid. Om aan deze verplichting te voldoen moet NS samenwerken met andere vervoerders. Als concessieverlener kan het ministerie NS daarop aanspreken. Het doel van de CER Ticketing Roadmap is om het zoeken, selecteren en kopen van internationale spoorwegdiensten eenvoudiger en toegankelijker te maken voor reizigers.

ZMSP's stellen dat er op dit moment verschillende regelingen gelden voor verschillende reizigersgroepen. Zo kan volgens ZMSP's een consument regulier 3 keer per jaar teruggave van te veel betaalde reiskosten bij vergeten uitcheck aanvragen en staat dit voor NS-businesscard houders standaard op 5 keer per jaar. ZMSP's vragen of IenW bereid is de hoeveelheid restituties, de werkwijze van aanvraag en de werkwijze van het verkrijgen van de teruggave van te veel betaalde reiskosten bij vergeten uitcheck zo veel als mogelijk gelijk te trekken voor alle reizigers.

Deze afspraken gelden voor in ieder geval drie keer per jaar, het is aan de onderneming zelf om een hoger aantal terugbetalingen toe te staan op eigen verantwoordelijkheid.

IPO/DOVA adviseert IenW om gegevens over de terugbetaling van te veel betaalde reiskosten als een passagier is vergeten uit te checken, welke worden beïnvloed door de introductie van OVpay, op te nemen in de verplichte rapportage van de concessiehouder aan de concessieverlener. Volgens IPO/DOVA stelt dit IenW in staat om zicht te houden op de ontwikkelingen in afzetkanalen, reizigersgroepen en nieuwe betaalvormen.

Hier worden geen aanpassingen voor gedaan in de concessietekst. De ontwikkeling van OVpay wordt separaat gemonitord.

IPO/DOVA vraagt IenW in lid 2 te borgen dat het Rijk NS in het NOVB kan overrulen en daarmee kan zorgen dat wat breed gedragen wordt in het NOVB ook daadwerkelijk uitgevoerd wordt. IPO/DOVA vraagt IenW om de verplichting op te nemen in de concessie dat het ministerie samen met andere partijen binnen het NOVB binnen drie jaar een gedragen plan moet opstellen voor single-check-in-single-check-out. Volgens IPO/DOVA moet dit plan uiterlijk op 1 januari 2030 worden ingevoerd.

Enkelvoudig in- en uitchecken zit nu nog niet in OVpay, maar er zijn wel afspraken gemaakt over een perspectief om dit in te voeren vanaf 2025. Daarbij is de concessie niet de plek om de besluitvorming in het NOVB te wijzigen, dit ligt bij het NOVB zelf.

FMN stelt dat in artikel 29 een lid ontbreekt waarin is vastgelegd dat NS ook verplicht is om samen te werken met betaalsystemen bij vervoerders die onder open toegang rijden. FMN verzoekt om deze verplichting alsnog op te nemen.

Het is aan NS om hierover afspraken te maken met open toegang vervoerders. Het ministerie kan hier wel aan bijdragen.

IPO/DOVA vindt de huidige verwoording van de inspanningsverplichting van NS rondom concessie-overschrijdende reisproducten passief en stelt daarom voor dat IenW lid 3 aanpast naar: 'NS zorgt samen met andere concessiehoudende OV-vervoerders voor een divers aanbod aan concessie-overschrijdende (multimodale) reisproducten.'

Het voorstel wordt niet overgenomen. De HRN-concessie betreft een concessie met NS als vervoerder. De afspraak in de concessie betreft een inspanningsverplichting en dit impliceert dat IenW als concessieverlener NS hierop kan aanspreken als de meerwaarde voor reizigers is aangetoond.

Volgens IPO/DOVA is in lid 3 de meerwaarde voor concessieoverstijgende producten evident en zou deze niet moeten worden te hoeven aangetoond. IPO/DOVA stelt dat de beschreven samenwerking met concessiehoudende OV-vervoerders ook plaats dient te vinden met decentrale overheden, omdat voor sommige decentrale vervoersconcessies de overheden verantwoordelijk zijn voor het tarievenhuis.

IenW neemt het advies niet over. Het overleg wordt te breed aangezien gemeenten ook decentrale overheden zijn. Daarnaast zijn alle relevante decentrale overheden in het NOVB vertegenwoordigd.

Het Locov adviseert IenW om NS te verplichten op elk station ten minste één kaartautomaat beschikbaar te hebben waar ook contant betaald kan worden. Dit om de toegankelijkheid te borgen. Het Locov adviseert IenW om in lid 3 de tekst over dit onderwerp aan te passen zodat deze komt te luiden 'NS spant zich in om met andere OV-vervoerders concessie-overschrijdende (multimodale) reisproducten aan te bieden.'

Dergelijke onderwerpen worden op EU-niveau besproken en de afspraken die daar gemaakt zijn, wil IenW leidend laten zijn. De toevoeging dat NS zich in moeten spannen om concessie-overschrijdende reisproducten aan te bieden als de meerwaarde voor reizigers is aangetoond is behouden. Door deze toevoeging hoeft NS alleen samen te werken met andere vervoerders als de reizigers er baat bij hebben.

IPO/DOVA vraagt IenW in lid 5 een maximale termijn aan de treindiensten met betrekking tot teruggave van te veel betaalde reiskosten bij vergeten uitcheck, vallend onder deze concessie, te koppelen aan bijvoorbeeld tien werkdagen.

NS zorgt voor een systeem voor teruggave van te veel betaalde reiskosten bij vergeten uitcheck door de reiziger. De voorwaarden en invulling hiervan ligt bij NS.

Het Locov adviseert IenW de volgende bepaling op te nemen 'NS draagt er zorg voor dat reizigers uit andere EU-landen uiterlijk vanaf 2026 dezelfde verkoopkanalen kunnen gebruiken en dezelfde reisproducten kunnen aanschaffen als inwoners van Nederland. NS spant zich in om afspraken te maken met buitenlandse vervoerders om tarieven en abonnementen aan beide zijden van de grens geldig te laten zijn tot het eerste grote station in het buurland en neemt de maatregelen hiervoor op in het vervoerplan.'

Artikel 5 lid 4 draagt NS al op om reizigers uit het buitenland te faciliteren bij het gebruik van het ov betaalsysteem in NL. Ook zijn hierin de afspraken rondom de tariefstructuur voor internationale en binnenlandse reizen met de treinen genoemd in artikel 5 opgenomen.

IPO/DOVA geeft aan dat de definitie van de OV-betaaldrager, genoemd in lid 6 en 7, niet is opgenomen in de definitielijst.

De definitie wordt niet opgenomen in de concessie omdat nog onduidelijk is welke ontwikkelingen rondom de OV betaaldrager in de toekomst zullen volgen.

3.3 Een betaalbaar vervoersproduct voor de reiziger

Artikel 30. Een betaalbaar vervoersproduct voor de reiziger

Het Locov en IPO/DOVA adviseren IenW de tariefbevoegdheid bij de concessieverlener te leggen en niet te mandateren aan NS.

Dit thema is betrokken bij het tariefonderzoek dat in juli 2023 aan de Tweede Kamer is aangeboden. De onderzoekers hebben geadviseerd de huidige inrichting op dit punt (namelijk dat NS tariefbevoegd is binnen de tariefkaders van de concessie) te handhaven. IenW volgt dit advies op. Een instemmingsrecht door IenW impliceert dat IenW de tarieven kan bijstellen. Dat kan echter niet zonder de daarvoor benodigde financiële middelen. Die financiële middelen heeft IenW niet op de begroting beschikbaar. IenW wil geen verwachtingen scheppen die niet waargemaakt kunnen worden.

IPO/DOVA geeft een voorkeur aan een model waarin NS voorstellen doet en de concessieverlener deze al dan niet goed keurt; model decentraal vervoer. Daarnaast mist IPO/DOVA een artikel waarin een concessieverlener zelf een reisproduct kan initiëren die NS uitwerkt. Ook mist IPO/DOVA mogelijkheden voor ingrijpen door de concessieverlener mocht NS bijvoorbeeld onvoldoende meewerken aan concessie-overstijgende vraagstukken (lid 17, maar ook bijvoorbeeld in artikel 39, 43).

Zoals hierboven aangegeven wil IenW de huidige sturing op het gebied van tarieven handhaven, waarbij NS tariefbevoegd is binnen de kaders van de concessie.

IPO/DOVA vraagt IenW om aandacht te hebben voor experimenten met betaalbare tarieven, het vervallen van de tariefdrempel bij een overstap, en meer ruimte voor (lagere) regionale tarieven. IPO/DOVA stelt dat het in de concessietekst bij de tarieven alleen gaat over het belang van NS en het Rijk voor voldoende opbrengsten, en niet over de vraag of het hiermee betaalbaar blijft.

IenW begrijpt deze oproep, maar lagere tarieven zijn alleen mogelijk als op een andere wijze financiële compensatie plaatsvindt. Daarvoor heeft IenW geen middelen op de begroting.

IPO/DOVA stelt dat IenW aangeeft de mogelijkheid tot een eenmalige tariefsverhoging van 5,5% te verkennen evenals een mogelijke verhoging van een tariefsverhoging van 10% in de spits. Wanneer IenW het doel formuleert om een betaalbaar vervoersproduct voor de reiziger na te streven en vervolgens een dergelijke tariefsverhoging voorstelt, kan dit volgens IPO/DOVA slechts tot cynisme leiden. IPO/DOVA wijst IenW op de gevolgen van integraal beleid, waarbij een verhoging van reiskosten zorgt voor een toename in de vervoersarmoede waar deze met name negatieve effecten hebben voor reizigers die verder van voorzieningen en werkgelegenheid woonachtig zijn. Hetgeen zal volgens IPO/DOVA tevens negatieve effecten hebben op de kansen voor bedrijven en organisaties om personeel aan te trekken.

Deze eenmalige inhaalindexatie van de tarieven is nodig om de tarieven- en kostenontwikkeling weer deels gelijk te trekken en om te voorkomen dat het aantal treinen verminderd moet worden.

IPO/DOVA is benieuwd naar de visie van IenW over de inzet van het tariefinstrument om het vervoer per trein aantrekkelijker te maken, bijvoorbeeld via een Nederland-breed tariefstelsel voor alle vormen van ov. IPO/DOVA stelt dat het afremmen van de vervoersvraag meer centraal lijkt te staan dan het faciliteren van de vraag, bijvoorbeeld waar het gaat om de bepalingen over spreiden (artikel 13).

De in de concessie opgenomen tariefverhogingen zijn maatregelen die logischerwijs zorgen oproepen, maar noodzakelijk zijn. In de jaren 2021, 2022 en 2023 zijn de tarieven op het HRN (zeker in relatie tot het regionale ov) slechts beperkt gestegen ten opzichte van de reële kostenontwikkeling, omdat de tarieven niet met de werkelijke inflatie mochten worden verhoogd. De maatregelen in het vijfde lid zijn bedoeld om de tarieven weer meer in lijn te brengen met de gestegen kosten (onder andere energie, personeel en materieel).

Het Locov adviseert een algemene bepaling op te nemen die het mogelijk maakt om tarieven in het algemeen of gericht te verlagen wanneer de concessieverlener dit vraagt en NS hiervoor compenseert.

Vanwege de samenhang met veel verschillende onderdelen in de concessie, zoals volume en prestatie-indicatoren, kan dit advies niet zo worden overgenomen. Bij het verlagen van tarieven zouden ook op deze onderdelen aanpassingen gedaan moeten worden. De huidige volume- en kwaliteitsbepalingen zijn immers zo ingericht dat tariefbepalingen worden geïndexeerd op inflatie. Indien er in de toekomst sprake is van tariefverlaging kan dat, in samenhang met de gehele concessie, via een concessiewijziging worden doorgevoerd.

Het Locov stelt dat de wens van IenW voor een betaalbaar vervoerproduct, zoals opgenomen in lid 1, onvoldoende wordt geborgd. Het Locov adviseert IenW meer producten uit het huidige productportfolio te beschouwen als beschermde reisrechten met het oog op de betaalbaarheid en spreiding van reizigers.

Er vallen al veel treintickets onder de beschermde reisrechten. Deze beschermde reisrechten borgen een betaalbaar en toegankelijk basisarrangement voor de reiziger. De reiziger kan uit eigen overweging voor duurdere eerste klasse treintickets kiezen, maar kan voor dezelfde reis altijd terugvallen op een goedkopere, door de concessie beschermde kaartsoort.

Het Locov adviseert alle Vrij- en Voordeel-abonnementen op te nemen in de lijst van beschermde kaartsoorten in lid 3 en hierbij geen onderscheid te maken naar leeftijd. Dit om de betaalbaarheid van het vervoerproduct voor alle reizigers die regelmatig de spits mijden even goed te beschermen als de betaalbaarheid van tickets voor reizigers die voornamelijk in de spits reizen.

De kaartsoorten die als beschermde reisrechten zijn aangewezen, zijn ook in de huidige concessie beschermd. Met de beschermde kaartsoorten worden de ritprijzen en de belangrijkste abonnementen afgedekt. IenW kiest er niet voor om alle abonnementen met naam en toenaam te limiteren als beschermde reisrechten, omdat het portfolio in de toekomst kan veranderen.

Het Locov adviseert lid 2 te wijzigen zodat het gratis 'Kids Vrij abonnement' behouden blijft gedurende de looptijd van de nieuwe concessie en NS verplicht wordt trajectabonnementen tegen gereduceerd tarief aan te bieden aan scholieren.

Het Kids Vrij abonnement is ook geldig bij andere treinvervoerders. IenW kan niet eenzijdig aan NS opleggen dit abonnement te behouden voor een bepaalde tijd. Hiervoor is afstemming met andere treinvervoerders nodig. Voor scholieren die regelmatig op hetzelfde traject reizen, heeft NS een Traject Vrij abonnement

beschikbaar gesteld, dat ook door scholieren te gebruiken is. Zo kunnen zij tegen een gereduceerd tarief reizen. Binnenlandse 'tweede klas jaar- en maandtrajectkaarten' vallen onder de beschermde kaartsoorten, zodat de prijsontwikkeling daarvan wordt gereguleerd.

Het Locov stelt dat IenW in lid 3 heeft opgenomen dat de beschermde kaartsoorten recht geven op vervoer zonder dat daarvoor een reservering hoeft te worden gedaan. Volgens het Locov zegt IenW met deze zin feitelijk dat voor alle andere kaartsoorten wel een reservering wordt gedaan. Het Locov adviseert de laatste zin van lid 3 over reserveringen te schrappen en in plaats daarvan het volgende nieuwe lid toe te voegen: 'Het is voor NS niet toegestaan voor binnenlandse en grensoverschrijdende treinen die vallen onder de concessie tickets met treinbinding te verkopen, een verplichte reservering in te voeren of goedkopere tickets aan te bieden indien reizigers reserveren. Volgens het Locov geldt dit lid niet voor de HSL verbindingen naar Londen, Parijs en Frankfurt. Voor internationale reizen met Intercity Berlijn is een optionele stoelreservering wel toegestaan, mits deze tickets niet goedkoper zijn dan de tickets zonder stoelreservering en reizen zonder reservering in elke trein mogelijk blijft.'

Dit zorgt begrijpelijk voor verwarring. Daarom is de zin in het derde lid over de reserveringen geschrapt. In artikel 29 is geborgd dat voor de binnenlandse treindiensten die onder de concessie vallen geen reservering hoeft te worden gemaakt. Voor de internationale langeafstandsverbindingen is wel een reservering nodig, maar die vallen niet onder de concessie.

Het Locov adviseert in artikel 30 lid 4 te verduidelijken dat consumentenorganisaties adviesrecht hebben over wijzigingen in het productportfolio van NS, waaronder de beschermde reisrechten.

Het adviesrecht van de consumentenorganisaties is geborgd voor de beschermde reisrechten. Dat wordt door IenW gehandhaafd. Het vierde lid wordt daarom niet aangepast.

Volgens IPO/DOVA past de optionele tariefverhoging bovenop de sterke tariefstijging komend jaar niet bij het streven om reizigers te overtuigen meer het OV te gebruiken. IPO/DOVA ziet geen aanleiding om een compensatie voor de CPI over 2021 en 2022 toe te passen in de reizigerstarieven voor de nieuwe HRN-concessie. Ook zou volgens IPO/DOVA vanwege de diverse maatschappelijke opgaven het gebruik van duurzame mobiliteit juist aantrekkelijker gepositioneerd moet worden.

De inhaalindexatie is nodig om de tarieven- en kostenontwikkeling weer meer gelijk te trekken en om te voorkomen dat het aantal treindiensten moet worden verlaagd. Om te voorkomen dat dit in de toekomst nog een keer om deze reden voorkomt, is er een mechanisme opgenomen dat er voortaan correctie plaatsvindt als de gerealiseerde inflatie hoger of lager uitvalt dan de geprognosticeerde inflatie.

Het Locov adviseert IenW de optie voor een extra tariefverhoging van circa 5,5% in artikel 30 lid 5 sub d niet op te nemen in de concessie. Het Locov adviseert wel positief over het voorstel in lid 9 waarin tarieven in het volgende kalenderjaar extra mogen worden verhoogd als de inflatie hoger is dan verwacht omdat NS in dit lid

tegelijk wordt verplicht de tarieven in het volgende kalenderjaar te verlagen als de inflatie achteraf gezien lager is dan verwacht.

Deze inhaalindexatie is een lastige maatregel, maar is nodig om de tarieven- en kostenontwikkeling weer meer gelijk te trekken en om te voorkomen dat het aantal treindiensten moet worden verlaagd. Het advies wordt niet overgenomen. IenW is blij met het positieve advies over de correctie in het daaropvolgende kalenderjaar. Die werkt inderdaad twee kanten op. Op die manier wordt in de toekomst een indexatiegat voorkomen en zijn inhaalindexaties om die reden niet meer nodig.

IPO/DOVA stelt dat achteraf een compensatie toepassen voor de achterblijvende CPI over 2021 en 2022 in de reizigerstarieven voor de nieuwe HRN-concessie van twee keer 5,5% bovenop de reguliere prijsverhoging een slechte optie is. IPO/DOVA stelt dat de reizigers hierdoor worden benadeeld. IPO/DOVA vraagt IenW om dit risico te ondervangen door in de nieuwe concessie een correctie mogelijk te maken, vergelijkbaar met de LBI voor regionale concessies. Het verlagen van het btw-tarief naar 0% kan volgens IPO/DOVA ook als kostenverlagende optie worden overwogen voor de reizigers.

IenW kan in deze concessie niet vooruitlopen op zaken waarover geen besluitvorming heeft plaatsgevonden.

IPO/DOVA benoemt bij lid 6 dat de gebruiksvergoeding van NS de laatste jaren extreem is gestegen en geeft aan dat als deze vergoeding direct in de tarieven mag worden doorberekend dit voor forse prijsstijgingen zorgt. Er lijkt volgens IPO/DOVA onvoldoende prikkel te zijn om de gebruiksvergoeding (bijvoorbeeld opstellen materieel) omlaag te brengen.

De inbreng is begrijpelijk, maar het financieel kader van de nieuwe concessie biedt geen ruimte voor een wijziging. Die kosten moeten dan immers op een andere manier worden opgevangen en die ruimte biedt de IenW-begroting niet. Er wordt op dit thema overigens geen andere koers gekozen, maar de bepaling in de huidige concessie op dit punt wordt voortgezet.

Het Locov adviseert IenW bij de toegestane prijsstijging geen rekening te houden met vraaguitval en daarom in lid 6 de volgende tekst te schrappen: 'rekening houdend met het verwachte reizigersvolume zonder deze stijging en de verwachte vraaguitval'. In lid 6 bepaalt IenW dat de concessiehouder de verwachte vraaguitval en de daarmee gepaard gaande daling van de inkomsten als gevolg van een verhoging van de gebruiksvergoeding mag verrekenen. Volgens het Locov kan de concessiehouder door verbetering van zijn product voorkomen dat deze vraaguitval plaatsvindt. Het Locov geeft aan dat dit een normaal bedrijfsrisico is en dat IenW stelt dat deze mogelijkheden beperkt zijn. Dit vindt het Locov geen argument om reizigers te confronteren met een extra tariefverhoging. Bovendien vindt het Locov dat IenW zelf invloed heeft op de verhoging van de gebruiksvergoeding.

Deze tekst staat ook in de huidige concessie. De inbreng is begrijpelijk, maar het financieel kader biedt geen ruimte voor een wijziging. Die kosten moeten dan immers op een andere manier worden opgevangen en die ruimte biedt de IenW-begroting niet.

ProRail vindt de impact/wisselwerking tussen de in lid 6 opgenomen afspraken en gebruiksvergoeding niet helder, terwijl er wel een expliciete koppeling wordt gemaakt met de afspraken met NS. ProRail vraagt IenW om verder onderwerp van gesprek met ProRail en andere vervoerders. Daarnaast vraagt ProRail of lid 6 en lid 7 niet algemener geformuleerd zouden moeten worden.

Deze bepaling is overgenomen uit de huidige concessie. Hiermee beoogt het ministerie de bestaande situatie voort te zetten.

IPO/DOVA vraagt waarom de gewenste verlaging van het btw-tarief niet is opgenomen bij de voorbeelden in lid 7.

IenW kan in deze concessie niet vooruitlopen op zaken waarover geen besluitvorming heeft plaatsgevonden.

Het Locov adviseert om lid 10 te schrappen en HSL-toeslag expliciet uit te sluiten en daarmee NS te verplichten op de HSL dezelfde tarieven te hanteren als elders in Nederland. Het Locov stelt dat de stelling dat reizigers ook via het klassieke spoor kunnen reizen geen argument is voor een HSL-toeslag, gezien klassieke treinen niet over de HSL reizen maar kilometers omrijden. Nu de binnenlandse treinen over de HSL volledig worden geïntegreerd in het hoofdrailnet vindt het Locov de HSL-toeslag niet meer op zijn plaats. Ook vormt de HSL-toeslag volgens het Locov een hindernis voor de gewenste transitie richting duurzame mobiliteit. Het Locov geeft aan dat de HSL-toeslag ten zuiden van Rotterdam al is afgeschaft en er geen reden is de toeslag te handhaven tussen Rotterdam Centraal en Schiphol Airport. De trein rijdt daar volgens het Locov net zo hard als ten zuiden van Rotterdam.

Dit advies wordt niet overgenomen. De reiziger betaalt vrijwillig voor een snellere verbinding tussen Schiphol en Rotterdam Centraal. Het klopt dat deze afstand korter is dan via de Oude Lijn. Reizigers die de HSL-heffing niet willen betalen, hebben de keuze om via het conventionele spoor te reizen, zonder toeslag.

IPO/DOVA vindt het bij lid 10 onwenselijk dat met de inzet van het nieuwe ICNG-materieel NS de mogelijkheid krijgt om de toeslag op een ticket te verhogen voor het reizen met de HSL tussen Schiphol en Rotterdam CS (i.e. van 20% naar 30% lid 10). IPO/DOVA geeft aan dat NS een toeslag van 30% van het enkele reistarief tussen Schiphol en Rotterdam mag heffen, mits NS treinen inzet die 200 km/u kunnen en mogen rijden. Volgens IPO/DOVA betekent dat niet dat NS daadwerkelijk met die snelheid gaat rijden en het zegt niets over de reistijdwinst voor de reiziger.

Dit is een afspraak die ook al in de huidige concessie staat. Met de inzet van de ICNG wordt het reiscomfort verbeterd en kan de reistijd worden verkort.

ProRail vraagt IenW om verduidelijking en aanscherping van lid 11. In dit artikel is opgenomen dat differentiëren in prijs mogelijk is, maar onder andere in artikel 30 lid 10 worden limieten opgegeven voor toeslagen op de HSL. ProRail vraagt of de HSL is uitgesloten voor prijsdifferentiatie of dat beide gelijktijdig mogelijk zijn.

De beperking van 10 procent gaat over het voltarief tweede klas bij een specifieke verbinding.

ProRail vraagt bij lid 11 IenW de tariefdifferentiatie met als doel 'gemiddeld lager' uit te komen expliciet op te nemen in het artikel. ProRail stelt dat de zin "Hiermee kan worden gestuurd op drukte (reizigersspreiding), kan de gemiddelde prijs van het treinkaartje worden verlaagd en wordt het gebruik van de trein (en daarmee de verduurzaming van mobiliteit) gestimuleerd' sterker kan worden geformuleerd.

In de ontwerpconcessie is de PvE-passage over tariefneutraliteit weer ingevoegd. In artikel 30 is nu opgenomen dat tariefdifferentiatie gewogen gemiddeld over alle reizigers ten hoogste tariefneutraal mag zijn.

De provincie Limburg vraagt aan IenW op welke wijze de tarieven worden afgestemd met andere vervoerders op het spoor om prijsverschillen te voorkomen. Deze vraag geldt ook voor de producten die gelanceerd worden door vervoerders en alleen geldig zijn binnen de eigen vervoerder. Provincie Limburg geeft aan in de decentralisatieovereenkomst uitvoeringsafspraken te hebben gemaakt in het kader van samenloop. De provincie Limburg gaat ervan uit dat NS zich ook houdt aan deze afspraken.

De prijsverschillen tussen de verschillende concessies en verschillende modaliteiten zijn onvermijdelijk. Het harmoniseren van alle tarieven is niet haalbaar en ook geen hoger doel. De (regionale) beleidsdoelstellingen verschillen en ook kostenstructuren kunnen verschillen tussen vervoersvormen. Over interoperabele vervoersvormen moeten uiteraard wel concessie-overstijgende afspraken worden gemaakt. Ook wil het ministerie dat NS zijn voorstellen voor een nieuw gedifferentieerd tariefstelsel bespreekt met de regionale vervoerders en decentrale ov-autoriteiten. Dat is in artikel 30 nu vastgelegd.

IPO/DOVA geeft bij lid 16 aan kritisch te zijn ten opzichte van een spitstoeslag. Indien deze wordt ingezet om het aantal reizigers meer te spreiden, dan stelt IPO/DOVA voor dat dit ook gedegen wordt gemonitord en als blijkt dat de maatregel geen effect heeft, ook weer wordt afgeschaft.

IenW heeft het monitoren van instrumenten om reizigers te spreiden geborgd in het tweede, derde en vierde lid van artikel 13.

IPO/DOVA stelt graag gedachten te zien om het tariefinstrument in te zetten om het vervoer per trein aantrekkelijker te maken, bijvoorbeeld via een Nederland-breed tariefstelsel voor alle vormen van ov.

Een tariefstelsel voor heel Nederland kan niet alleen vanuit de HRN-concessie worden geregeld. Er is een wens dat breed wordt gesproken over de invoering van een nieuw, gedifferentieerd tariefstelsel. In artikel 30 van de concessie is opgenomen dat NS het voorgenomen gedifferentieerde tariefstelsel moet bespreken met de regionale vervoerders en decentrale overheden, en dat de consumentenorganisaties om advies moeten worden gevraagd. Zo wordt een sectorbrede afstemming geborgd.

Het Locov adviseert IenW, onder voorbehoud van een latere meer uitgewerkte adviesaanvraag, om de mogelijkheid van een nieuw tariefstelsel te handhaven. Het Locov adviseert vooruitlopend op deze uitgewerkte adviesaanvraag een brede consultatie te houden in de sector en daarbij de afstemming met andere concessies

te betrekken. Het Locov adviseert IenW de verwijzingen naar het uitstel van infra-investeringen te schrappen, te verduidelijken dat consumentenorganisaties over een nieuw tariefstelsel adviesrecht hebben en niet vooruit te lopen op het al dan niet opnemen van tariefdifferentiatie in het nieuwe stelsel.

Mede naar aanleiding van het advies van het Locov heeft IenW in artikel 30 opgenomen dat de consumentenorganisaties om advies moeten worden gevraagd bij een voorstel van NS over een nieuw gedifferentieerd tariefstelsel.

IPO/DOVA verwacht dat er na de zomer een nieuw consultatieronde plaatsvindt over het tariefstelsel. IPO/DOVA geeft aan dat het immers gaat om één van de belangrijkste onderdelen voor reizigers en verstrekkende effecten kan hebben op het aansluitend (decentraal) vervoer. IPO/DOVA stelt geen adequate zienswijze op te kunnen stellen op basis van de beschrijving van een gewijzigd tariefstelsel met diverse mogelijke opties. IPO/DOVA ziet liever dalende reizigerstarieven voor het reizen buiten de spits, dan stijgende tarieven voor het reizen in de spits en vraagt de impact van dit nieuwe tariefstelsel op de diverse reizigers(groepen) goed te (blijven) onderzoeken en de consequenties voor de samenlooptrajecten in nauwe samenwerking daarin goed mee te nemen. IPO/DOVA vraagt ook aandacht voor de noodzakelijke samenwerking in de ov-sector en stapsgewijze implementatie van een nieuw tariefstelsel.

IenW begrijpt deze inbreng. In artikel 30 van de concessie is nu opgenomen dat NS het voorgenomen gedifferentieerde tariefstelsel moet bespreken met de regionale vervoerders en decentrale overheden, en dat de consumentenorganisaties om advies moeten worden gevraagd. Zo wordt een sectorbrede afstemming geborgd. Ook is opgenomen in artikel 30 dat er bij een nieuw gedifferentieerd tariefstelsel aandacht moet zijn voor specifieke beroepsgroepen, waarbij de reiziger niet de keuze heeft om op andere momenten te reizen en van wie de reiskosten niet door de werkgever worden vergoed.

Het Locov adviseert IenW NS in de concessie te verplichten tot deelname aan het Landelijke tarievenkader (LTK) en vraagt IenW ook zelf daarin partij te worden. Het Locov adviseert IenW NS daarbij te verplichten in ieder geval het minimumtarief uit het LTK over te nemen zodat korte ritten per trein aantrekkelijker worden en de trein een meer integraal onderdeel kan worden van het regionale OV-systeem. Het Locov adviseert IenW in het onderzoek naar een nieuw tariefstelsel ook te kijken naar mogelijkheden voor multimodale abonnementen voor trein/tram/bus/metro op regionale schaal. Indien IenW vasthoudt aan het benoemen van de onderwerpen die worden onderzocht voor dit nieuwe stelsel (kader bij lid 16) adviseert het Locov IenW tariefintegratie daarbij ook expliciet te benoemen. Het Locov adviseert IenW in de concessie een inspanningsverplichting op te nemen voor NS om meewerken aan verzoeken van decentrale overheden voor het in samenwerking met andere vervoerders bieden van dergelijke reisproducten en ook zelf samen met andere vervoerders dergelijke producten te ontwikkelen en hierbij zich in te spannen voor een landelijk herkenbare formule.

Het advies om NS aan te laten sluiten bij het landelijk tarievenkader wordt niet overgenomen. In de Kamerbrief bij de aanbidding van het tariefonderzoek van juli 2023 is hier nader op ingegaan. IenW streeft niet naar het harmoniseren van de

tariefhoogten. Zo zijn de kosten voor het vervoer per trein over het algemeen hoger dan voor andere modaliteiten, bijvoorbeeld vanwege de kosten voor materieel. Ook is de reisafstand op het spoor gemiddeld genomen langer dan bij bus, tram en metro. Door deze verschillen ziet het ministerie geen aanleiding om de tarieven in het hele ov-systeem te harmoniseren. Wat daarin wordt meegewogen is dat de onderzoekers constateren dat bij het regionale spoor een vergelijkbare systematiek als die van NS wordt gehanteerd en dat de regionale spoorconcessies ook geen verplichting kennen om zich bij het Landelijke Tarievenkader aan te sluiten.

ProRail vraagt bij lid 16 hoe de voorgestelde tariefdifferentiatie het gebruik van de trein (en daarmee de verduurzaming van de mobiliteit) stimuleert. ProRail stelt dat zo lang er geen beprijzing van het wegvervoer plaatsvindt het risico vooral een modal shift is van het spoor naar de weg. ProRail vraagt aan IenW waar de aanname voor vermindering capaciteitsknelpunten en uitstel van benodigde infra investeringen ten gevolge van tariefdifferentiatie op gebaseerd is.

Deze concessie gaat alleen over het spoorvervoer, niet over het beprijzen van de weg.

ProRail geeft aan IenW aan dat indien tariefdifferentiatie gaat leiden tot vermindering knelpunten of uitstellen van benodigde infra-investeringen de nauwe betrokkenheid ProRail noodzakelijk is gelet op meerjarige voorbereiding en realisatie van productstappen. Het draaien aan de 'tariefsknop' heeft impact op ProRail.

Tussen IenW en ProRail vinden via de reguliere kanalen regelmatig gesprekken plaats over investeringen in de infrastructuur. Bij deze gesprekken kan een nieuw, gedifferentieerd tariefsysteem worden betrokken.

IPO/DOVA beveelt IenW aan om een artikel op te nemen dat de concessieverlener zelf gelegenheid geeft om een reisproduct te initiëren wat NS uitwerkt, bijvoorbeeld een Klimaatticket. Ook dringt IPO/DOVA aan op de bevoegdheid voor de concessieverlener om in te kunnen grijpen, mocht NS bijvoorbeeld onvoldoende meewerken aan concessie-overstijgende vraagstukken in bijvoorbeeld het NOVB (lid 17, maar ook bijvoorbeeld in artikel 39, 43).

Als concessieverlener heeft IenW de bevoegdheid om in te grijpen als NS concessieverplichtingen niet nakomt. Als het gaat om reisproducten stuurt IenW alleen op (de prijsontwikkeling van) de beschermde kaartsoorten.

IPO/DOVA vraagt IenW bij lid 17 toe te voegen dat als NS binnen het NOVB het ergens niet mee eens is en NS hiermee besluitvorming tegenhoudt, terwijl alle andere partijen dit wel willen, het Rijk NS daarbij kan overrulen en er daarmee voor zorgt dat NS alsnog doet wat alle andere partijen willen.

Besluitvorming in NOVB-verband vindt plaats op basis van consensus.

IPO/DOVA mist in lid 17 vastgelegde inspanningen van de concessieverlener om met zijn concessiehouder in samenwerking met decentrale OV-autoriteiten het dubbele opstaptarief tussen HRN en regionaal vervoer (met name BTM) te elimineren. Dit draagt bij aan het zo drempelloos mogelijk reizen.

In de Kamerbrief bij de aanbieding van het tariefonderzoek in juli 2023 is nader ingegaan op dit thema. Het afschaffen van het dubbel opstaptarief kan niet eenzijdig worden opgelegd. Over dit onderwerp is overleg nodig in NOVB-verband (niet in de laatste plaats over de financiële gevolgen). Het ministerie agendeert dit thema proactief in het NOVB.

Het Locov adviseert IenW vast te leggen dat NS gehouden is om mee te werken aan afschaffing van het dubbele opstaptarief. Verder adviseert het Locov IenW om NS uit te sluiten van een veto in het NOVB zodat het ministerie de mogelijkheid hebt maatschappelijk gewenste besluitvorming af te dwingen.

Dit advies wordt niet overgenomen, omdat besluitvorming in NOVB-verband plaatsvindt basis van consensus. Het afschaffen van het dubbele opstaptarief is onderdeel geweest van het tariefonderzoek. Een enkelvoudig opstaptarief kan voordelen hebben, maar IenW kan dit niet eenzijdig van NS eisen, omdat het ingrijpt in de tariefbevoegdheid van de opdrachtgevers voor het regionale openbaar vervoer. Bovendien heeft het afschaffen van een dubbel opstaptarief grote financiële impact. Het rapport becijfert dat de vervoerders hierdoor tot wel € 200 miljoen per jaar aan opbrengsten mislopen. Die rekening moet worden betaald, ofwel door de reiziger, ofwel door de belastingbetaler. Hierover zijn landelijke afspraken nodig in NOVB-verband. IenW heeft dit thema inmiddels in het NOVB geagendeerd. Na de zomer vindt, naar aanleiding van het onderzoeksrapport, een inhoudelijke behandeling van dit thema plaats.

3.4 Een duurzaam product

Artikel 31. Energie- en elektriciteitsverbruik

FMN stelt dat in artikel 31 opnieuw een streven c.q. inspanningsverplichting is opgenomen, zonder dat daarbij helder wordt vermeld welke concrete verplichtingen daaruit voortvloeien. FMN verzoekt IenW om dat alsnog duidelijk te maken.

De bodem- en streefwaarden van de PI op vermeden CO₂-uitstoot ondervangen dit.

IPO/DOVA stelt dat de termen in lid 2, lid 3, en lid 4 als 'streeft ernaar' en 'zet zich in' onvoldoende SMART zijn geformuleerd.

De bodem- en streefwaarden zijn verbonden aan bonus-malussystematiek (artikel 57), dus heel concreet gemaakt tot afspraken en verplichtingen. Daarnaast is zero-emissie-treinvervangend-busvervoer ook afhankelijk van omstandigheden buiten de invloedssfeer van NS. Daarom is 'streeft naar' hier passend.

ProRail vraagt in lid 2 en 3 om verduidelijking in het verschil tussen 100% klimaatneutraal en 100% zero-emissie-treinvervangend-busvervoer.

Dit verschil wordt verduidelijkt in de artikelsgewijze toelichting.

FMN vraagt IenW of de PI 'vermeden CO₂' in lid 4 over circulariteit of alleen over groene stroom gaat.

Vermeden CO₂ gaat over verschillende duurzaamheidsindicatoren, dus niet alleen over groene stroom.

Het Locov adviseert artikel 31 lid 4 over de PI 'vermeden CO₂' in een apart artikel te plaatsen vóórafgaand aan artikel 31, met de naam 'Bijdrage aan groei van het marktaandeel van het spoorvervoer'. Het Locov adviseert in dit nieuwe artikel onder meer op te nemen dat NS in het vervoerplan moet aangeven welke maatregelen het neemt om reizigers te bewegen te kiezen voor de trein in plaats van de auto of het vliegtuig en in het jaarverslag moet aangeven welke resultaten dit heeft opgeleverd. Door de verwijzing naar het vervoerplan dient ook bijlage 6 (eisen aan vervoerplan) aangepast te worden.

De beleidsdoelstellingen van het ministerie zijn geformuleerd in het beleidsvoornemen dat als basis geldt voor het PvE en de concessie. De verschillende duurzaamheidsindicatoren komen samen in de PI 'vermeden CO₂-uitstoot'. NS zal daarom via deze PI haar prestaties toelichten in het vervoerplan.

ProRail vraagt IenW in lid 4 in hoeverre bij de PI 'vermeden CO₂'rekening wordt gehouden met de groei van het elektrische wagenpark waarbij elektriciteit duurzaam wordt opgewekt. Daarnaast vraagt ProRail zich af waardoor het relatieve CO₂ voordeel vermindert en of dit niet een logische prestatie-indicator voor de gehele sector.

In aanloop naar deze nieuwe PI 'vermeden CO₂-uitstoot' wordt door CE Delft een onderzoek gedaan naar de waarden die ten grondslag liggen aan de waarden van elektrisch wagenpark versus treinen. Deze waarden worden ten minste tot aan de midterm review gebruikt.

Artikel 32. Circulariteit

Geen reacties ontvangen.

Artikel 33. Social Return

IPO/DOVA stelt in lid 2 dat 'ambitie' wat betreft de Social Return niet SMART genoeg is en vraagt aan IenW aan welke vereisten de vervoerder minimaal aan moet voldoen. IPO/DOVA vindt ambities te vrijblijvend geformuleerd.

Voor IenW is het belangrijk om samen met NS op te trekken op dit thema en het te benoemen in de concessie. Er is echter geen harde norm die het ministerie hieraan wil geven. Op dit thema wordt daarnaast rijksbreed gestuurd, onder andere via het ministerie van Financiën. Het ligt in de lijn van de nieuwe social return benadering 'maatwerk voor mensen' van de overheid om samen met de opdrachtnemer invulling te geven aan social return.

3.5 Een veilig product

Artikel 34. Veiligheid

ProRail stelt dat ProRail ook een rol en verantwoordelijkheid heeft in de veiligheid van de operatie van NS. ProRail adviseert dan ook om aan het artikel de volgende tekst toe te voegen: 'in samenwerking met de Infrastructuurbeheerder'.

Op basis van het advies van ProRail wordt veiligheid ook benoemd in artikel 40, waarin de samenwerking is beschreven.

IPO/DOVA vraagt aan IenW in lid 1 en lid 3 tot en met 6 om termen als 'spant zich in' en 'zet zich in' SMART te formuleren in het kader van de veiligheid van de operatie van NS. Het lijkt IPO/DOVA goed om aan te geven dat NS zich ten aanzien van lid 3 tot en met 6 ook jaarlijks rapporteert in hoeverre zij zich hiervoor heeft ingespannen en welke resultaten dit heeft opgeleverd.

IenW heeft dit artikel zo SMART mogelijk geformuleerd. Hierbij is rekening gehouden met de mogelijke impact van een actievere formulering. Het is daarnaast voor bepaalde onderwerpen, zoals terrorismebestrijding, niet wenselijk om openlijk te rapporteren.

ProRail vraagt IenW om in lid 2 en 3 de rol van de Infrastructuurbeheerder te vermelden. Bij lid 2 vraagt ProRail ook om het lid op te splitsen in twee leden. Hierbij refereert ProRail aan de zin 'NS vervult, mede voor de spoorsector, een rol op het gebied van terrorismebestrijding'. ProRail stelt bij 'mede voor' dat dit niet namens of alleen de spoorsector betreft. Voor de sector is zowel een vertegenwoordiger van NS (Security) als ProRail als 'sector coordinator' aangewezen in het kader van het Alerteringssysteem terrorismebestrijding van NCTV. De eerste zin gaat over de sectorrol, de tweede zin is iets dat iedere vervoerder in eigen treinen moet doen. Daarnaast vraagt ProRail om in lid 5 de rol van de Infrastructuurbeheerder en de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de sector (Stuurgroep STS) te vermelden.

Binnen lid 2 wordt de lading voldoende gedekt door 'mede voor'. Het gaat hier om de afspraken tussen NS en IenW en niet de terrorismepreventiemaatregelen van de spoorsector in z'n algemeenheid. Bij lid 3 gaat het om de afspraak tussen IenW en NS. Met lid 3 is ingeregeld dat NS hier vanuit haar rol als vervoerder aan meewerkt en zich inspant om onveilige perronsituaties door drukte te voorkomen of te mitigeren. Naar aanleiding van het advies van ProRail voor lid 5 is in de artikelsgewijze toelichting een koppeling gemaakt met het STS programma en de rol hiervan in de concessie.

FMN vraagt of er in lid 6 geen verdergaande verplichtingen opgelegd moeten worden dan dat NS haar eigen aanbevelingen moet volgen. FMN vraagt IenW om aanscherping op dit punt te overwegen.

Dit is niet ingeregeld omdat NS zelf ook baat heeft bij veiligere overgangen. De zorgplicht ten aanzien van de veiligheid bij overwegpassages is daarom voldoende.

ProRail vraagt IenW in lid 6 om verduidelijking over botsveiligheid als onderdeel van toelating materieel en vraagt of dit enkel over te hanteren kleurstelling gaat.

Dit punt is overwogen. De kleurstelling is geen eis bij de toelating van materieel, maar een aanvullende eis die er boven op komt. In de toelichting staat dit als volgt beschreven: Bij de aanbevelingen, genoemd in het zesde lid, wordt door NS gekeken of de financiële gevolgen verdedigbaar zijn in verhouding staan tot de veiligheidswinst.

Artikel 35. Veilig gebruik van Infrastructuur

FMN, het Locov en ProRail vallen over de 'inspanningsverplichting' en eisen in artikel 35 een verplichting voor het rijden op ERTMS voor de baanvakken waar dat aanwezig is. Zij vragen IenW om een aanpassing van de zin: 'NS neemt deel aan het Programma ERTMS en spant zich in om een tijdige operatie onder ERTMS mogelijk te maken conform de samenwerkingsafspraken van het Programma ERTMS. Daarnaast stelt IPO/DOVA voor om toe te voegen: 'voor zover het een verantwoordelijkheid van NS betreft'. Ook vraagt IPO/DOVA toe te voegen voor Groningen en Fryslân (en andere regio's waar dit speelt) dat de vervoerder in regio's waar ERTMS ligt ook gebruik moet maken van treinen die over ERTMS beschikken.

Inhoudelijke afspraken en sturing rond ERTMS verlopen via het programma ERTMS. In de concessie is opgenomen dat NS deelneemt aan het programma.

Artikel 36. Sociale veiligheid

FMN vraagt IenW waarom er geen concreet budget wordt benoemd voor sociale veiligheid, zoals dit ook bij de andere (gedecentraliseerde) concessies van Nederland van toepassing is. Volgens FMN past dat beter bij een zo zuiver-als-mogelijke vervoersconcessie, waarbij sociale veiligheidsgelden niet vermengd worden met de overige activiteiten.

In de concessie wordt geen percentage of budget vastgesteld voor sociale veiligheid. De sturing daarop vindt plaats via de prestatie-indicator 'Klantoordeel Sociale Veiligheid'.

ProRail vraagt IenW om verduidelijking van de rol en verantwoordelijkheid van NS ten aanzien van sociale veiligheid; waar staat deze beschreven? Acties op stations (inclusief afstemming over acties NS in vervoerplan) voor sociale veiligheid moeten met infrabeheerder afgestemd worden.

Lid 4 ligt toe dat NS zich samen met de infrabeheerder inspannt voor de veiligheid in treinen, op het perron en in het station.

IPO/DOVA stelt dat de formulering van artikel 36 te vrijblijvend is. Het is goed om NS te stimuleren actief samen te werken met regionale vervoerders (en hun opdrachtgevers), vooral waar het gaat om gedeelde stations. Samenwerking betreft het afstemmen van controles e.d., maar ook inzage in incidenten en patronen daarin. IPO/DOVA geeft aan dat een mogelijkheid zou zijn om NS te vragen een strategie op te stellen over hoe NS die samenwerking wil vormgeven.

In het artikel over de samenwerkingsstrategie is opgenomen dat NS in haar samenwerkingsstrategie ook het thema deur tot deur reis mee moet nemen. De door IPO/DOVA genoemde thema's kunnen daar een plek krijgen.

IPO/DOVA stelt dat er een Tweede Kamer motie ligt over de uitrol van een SMS/Whatsapp alert naar de regionale trein. In dit artikel ontbreekt de eis dat NS hier uitvoering aan moet geven. Ook regionale vervoerders en provincies hebben hierin een actieve rol, maar NS kan actief participeren door het telefoonnummer aan alle vervoerders ter beschikking te stellen.

Onder andere dit onderwerp is onderdeel van gesprek binnen het bestuurlijk overleg sociale veiligheid. Aansluiting bij het bestaande alarmnummer van NS is niet mogelijk gebleken. Een nieuw landelijk alarmnummer voor de gezamenlijke vervoerders behoort wel tot de mogelijkheden. Daarvoor is het van belang dat de stad- en streekvervoerders eerst een eigen pilot organiseren gericht op het waarborgen van een snelle en goede intake bij een melding en zorgen voor adequate opvolging. De kennis en ervaring van NS wordt benut in deze pilot.

FMN verzoekt IenW om de PI klantoordeel sociale veiligheid in lid 1 te schrappen en zo concurrentie op sociale veiligheid te voorkomen. FMN stelt dat de KPI tegen alle afspraken van OV in is en dat op sociale veiligheid niet wordt geconcurrereerd.

Er kan door het opnemen van de PI gestuurd worden op dit thema en gestreefd worden naar een zo goed mogelijk klantoordeel sociale veiligheid. Het ontbreken van een PI op sociale veiligheid zal de prikkel wegnemen bij NS om te investeren in een goed klantoordeel sociale veiligheid. Gelijk aan de huidige concessie is ervoor gekozen wel een prestatie-indicator op dit onderwerp op te nemen.

IPO/DOVA verzoekt IenW maandelijks een incidentenrapportage aan te leveren voor SVOVda volgens het standaardformat dat de andere stad-/streekvervoerders ook gebruiken. SVOVda is een applicatie waarin ABC-incidentgegevens worden gedeeld door vervoerders, politie en decentrale ov-autoriteiten.

Door middel van een jaarlijkse rapportage kunnen trends en verbanden tussen incidenten bekeken worden. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden tot het incidenteel opvragen van deze informatie. Dit gaat in de huidige situatie goed en zal worden voortgezet.

3.6 Rekening houden met de omgeving

Artikel 37. Beperken omgevingshinder

IPO/DOVA merkt op dat storingen aan het materieel (vlakke of niet helemaal ronde banden) ook hinder en trillingen kunnen veroorzaken. Ook vraagt IPO/DOVA om een SMART formulering van 'zet zich actief in'.

Het artikel zet aan tot inzet op het voorkomen van omgevingshinder, en dit wordt periodiek besproken. Daarmee is het voldoende geborgd.

ProRail stelt voor aan IenW om de reikwijdte van het voorstel rondom het beperken van omgevingshinder in te perken tot een intentie waarop derden geen juridisch beroep kunnen doen. Anders leidt dit volgens ProRail tot de aanmerkelijke kans om in langdurige discussies verzeild te raken indien een derde meent dat er een maatregel mogelijk is om hinder te beperken die niet wettelijk verplicht is.

De concessie bevat geen rechten voor derden. Wel kunnen zij een handhavingverzoek indienen, maar het is een inspanningsverplichting.

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

Dit hoofdstuk richt zich op de deur-tot-deurreis.

IPO/DOVA stelt dat er ergens in de concessie moet terugkomen dat de concessieverlener NS kan overrulen ten aanzien van zaken binnen het NOVB die alle andere partijen wel willen, het Rijk ook een goed idee vindt maar NS niet. Zorgen over mogelijke kosten voor NS kunnen door het Rijk bij NS weggenomen worden door met hen af te spreken dat als zo'n situatie zich voordoet en middels een 'open book' calculatie kan worden aangetoond dat dit een negatief effect heeft voor NS dit door het Rijk gecompenseerd wordt.

De NOVB besluitvorming wordt niet geregeld in de concessie. In de concessie is opgenomen dat NS zich moet conformeren aan de besluitvorming in het NOVB. Daarbij is een convenant gesloten over dubbel opstaptarief met alle spoorvervoerders.

IPO/DOVA vraagt IenW om de verplichting tot regionale samenwerking op zowel vervoerkundig als sociaal veiligheidsvlak beter te zekeren in de concessie zodat ieders positie in regionaal overleg duidelijk is en wat er gebeurt als partijen het niet eens worden.

Het is aan NS om de samenwerkingsstrategie op te stellen en deze met andere partijen te vertalen naar samenwerkingsafspraken.

ProRail stelt dat NS wordt gevraagd een samenwerkingsstrategie op te stellen met andere partijen. ProRail geeft daarbij aan dat op de tafels van vergroting en verdeling NS wordt geacht een grote mate van afstemming met andere vervoerders te laten plaatsvinden. ProRail stelt dat dit nergens wordt benoemd. ProRail adviseert in de concessie tafels van vergroting en verdeling voor de processen van infrastructuurontwikkeling en capaciteitsverdeling op te nemen.

IenW verwijst naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel 39.

MRA stelt aan IenW voor om een apart artikel binnen paragraaf 4.i. toe te voegen genaamd 'Samenwerking met Decentrale OV autoriteiten'. In dit artikel kan opgenomen worden, hoe de decentrale overheden, NS en het ministerie van I&W samen optrekken om de gehele OV-keten te verbeteren.

IenW verwijst naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel 39.

MRA vraagt IenW om decentrale overheden in de HRN-concessie een formele adviesrol te geven in de cycli die reeds met de consumentenorganisaties worden doorlopen.

IenW verwijst naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel 39.

4.1 De Dienstregeling

Artikel 38. Dienstregelingsproces

Het Locov adviseert om NS een inspanningsverplichting te geven om de logistieke processen rond op- en afschaling in verband met het weer te verbeteren, zodat dit ook gedurende de dag kan teneinde het aantal keer en de duur van de periode dat dit middel wordt ingezet te beperken en maatregelen hiervoor op te nemen in het vervoerplan.

Het door het Locov geadviseerde valt onder de operationele verantwoordelijkheid. Zodoende wordt het advies niet overgenomen.

ProRail adviseert om bij dit artikel te verwijzen naar de capaciteitsverdeling en stelt voor de volgende tekst toe te voegen: 'om te komen tot een vastgestelde dienstregeling volgt NS de stappen in het capaciteitsverdelingsproces zoals toegelicht in de Netverklaring van de infrastructuurbeheerder, waar ook de aanvragen voor capaciteit door andere gebruikers van het spoor worden meegenomen.'

Omdat de capaciteitsverdeling wettelijk geregeld is hoeft er geen verwijzing te worden opgenomen in het artikel. Wel wordt in de algemene toelichting van de concessie verwezen naar de capaciteitsverdeling.

IPO/DOVA verzoekt IenW op te nemen dat het Rijk ook de tussentijdse wijzigingen moet goedkeuren en dat ze anders niet kunnen worden doorgevoerd. IPO/DOVA stelt dat NS anders te veel vrijheid krijgt.

Het proces is in lijn met het huidige proces. IenW hoeft niet in te stemmen met alle tussentijdse wijzigingen, zolang dit binnen de kaders van het volume valt.

Het Locov adviseert de concessiehouder te verplichten de bedrijfsprocessen te optimaliseren zodat binnen 2 jaar na de start van de concessie evidente wijzigingen in de dienstregeling die geen impact hebben op de verdeelde capaciteit sneller kunnen worden doorgevoerd, namelijk binnen 3 weken na consultatie van de consumentenorganisaties.

Dit betreft de bedrijfsvoering van NS. Het wordt daarom niet opgenomen in de concessie.

IPO/DOVA vraagt in lid 1 of de formulering door IenW juist gekozen is. Hierin is vastgelegd dat NS de dienstregeling vaststelt. IPO/DOVA stelt dat het mogelijk beter is als NS de dienstregeling opstelt en de concessieverlener deze vaststelt. IPO/DOVA verwijst ook naar artikel 51, waarbij de concessieverlener wel moet instemmen

IenW kiest ervoor geen dienstregeling vast te stellen. In de concessie worden de kaders voor de dienstregeling gesteld en wordt, middels de PI's, op de output daarvan gestuurd.

IPO/DOVA vindt het in lid 1 tot en met 3 wenselijk om tijdig te vervangen door een concrete datum, zoals voor 1 juni van ieder voorgaand dienstregelingsjaar. Dit geeft

decentrale overheden en vervoerders voldoende ruimte om de vervoerplannen hier op af te stemmen.

Het woord 'tijdig' is niet vervangen. Reden hiervoor is dat als gevolg van Europese verplichtingen (Time-Table-Redesign) de tijdslijnen ten behoeve van de dienstregeling kunnen wijzigen.

FMN verzoekt IenW om als verplichting toe te voegen dat de NS niet alleen haar dienstregeling tijdig aan overige vervoerders aanbiedt en daarover overlegt, maar ook afstemt over de overstappunten.

De afstemming over overstappunten (aansluitingen) is opgenomen in artikel 38, lid 2 met de zinsnede 'In dit overleg besteedt NS ook specifiek aandacht aan veranderingen in de Dienstregeling van NS, die gevolgen kunnen hebben voor de aansluiting van de reizigers die ook met andere vervoerders reizen'. Daarmee is het verzoek van FMN voldoende geborgd.

ProRail vraagt aan IenW het rekening houden met (wensen van) goederenvervoerders toe te voegen aan de concessietekst.

Goederenvervoerders behoren tot de stakeholders in de samenwerking. Daarmee is het verzoek van ProRail al geborgd.

IPO/DOVA stelt dat het uitgangspunt bij lid 8 zou kunnen zijn dat het weeralarm van het KNMI geldend is in de regio waar de trein rijdt. Zo is er volgens IPO/DOVA in elk geval een rechtmatigheidstoets op de uitval van ritten bij (verwacht) extreem weer. Specifiek vraagt IPO/DOVA onder sub d op te nemen dat decentrale overheden en vervoerders vooraf tijdig geïnformeerd worden en daarover ook nog in gesprek kunnen gaan met de vervoerder en het Rijk.

Het verknopen van aanpassingen in de dienstregeling aan weercodes en alarmen zorgt niet voor meer duidelijkheid. De vervoerder en infrabeheerder hebben hier interne protocollen voor. Ook kunnen codes per regio verschillen, maar dit heeft wel impact op de gehele dienstregeling. Het tijdig informeren van derden wordt geborgd.

IPO/DOVA verzoekt IenW de instemming van de concessieverlener bij tussentijdse wijzigingen van de dienstregeling toe te voegen.

Dit proces is in lijn met het huidige proces. Instemming van het ministerie op alle tussentijdse wijzigingen is niet nodig, zolang dit binnen de kader van het volume valt.

Het Locov adviseert NS te verplichten bij een tijdelijke afschaling van de dienstregeling in verband met weersomstandigheden de minimale stationsbediening te garanderen, tenzij dit in zeer bijzondere omstandigheden niet mogelijk is.

Het advies is overgenomen en verwerkt in de toelichting van artikel 38 met een verwijzing naar de minimum-bediening, zoals genoemd in Bijlage 7.

Het Locov adviseert te borgen dat de huidige afwegingscriteria voor het inzetten van een afgeschaalde dienstregeling niet worden versoepeld, dat IenW besluit over eventuele aanscherping van deze criteria na consultatie van NS en advisering door

de consumentenorganisaties, en dat de ambitie is stapsgewijs een situatie te realiseren waarin onder (vrijwel) alle omstandigheden betrouwbaar vervoer wordt geboden.

De zin over aanscherping van criteria uit de huidige concessie (artikel 42 lid 11) als toelichting is overgenomen. Daarnaast staan in artikel 38 ook de criteria die in de huidige concessie staan.

Het Locov adviseert om op te nemen dat NS bij ad-hocafschaling van de dienstregeling als gevolg van extreem weer niet alleen de decentrale overheden en decentrale vervoerders informeert, maar ook verplicht is om de consumentenorganisaties te informeren.

In het artikel is opgenomen dat NS verplicht is vooraf en tijdens de reis reizigers adequaat te informeren.

ProRail vraagt IenW om het toevoegen van afstemming met andere vervoerders over aanpassen van de dienstregeling bij extreem weer.

Gezien de tijdsdruk die hoort bij het ad-hockarakter van een afschaling bij extreem weer geldt alleen een verplichting om andere vervoerders te informeren over de aanpassing van de dienstregeling.

4.2 Samenwerking

Artikel 39. Samenwerkingsstrategie

IPO/DOVA vraagt IenW in het kader van de minder hinder aanpak expliciet naar NS te kijken voor het opvangen van autoritten, bijvoorbeeld wanneer de Van Brienoordbrug er uit ligt.

Het advies van IPO/DOVA wordt ondervangen door lid 1b. Hierin is beschreven dat NS constructief samenwerkt met decentrale overheden, en de volgens NS en de concessieverlener relevante overheden die geen concessieverlener zijn.

De Provincie Limburg vraagt aan IenW waar zij kunnen terugvinden op welke wijze vervoerders met elkaar moeten samenwerken als gebruik wordt gemaakt van hetzelfde spoor. De provincie vraagt IenW zich te houden aan de uitvoeringsafspraken die gemaakt zijn in de decentralisatieovereenkomst.

NS dient dit al op te nemen in de samenwerkingsstrategie volgens artikel 39 lid 1c en conform bijlage 9 onderdelen ontwikkeling van beleid, klant in de keten, infrastructuur en reisinformatie.

Het Locov adviseert IenW het thema acceptatie en verkrijgbaarheid van proposities zoals actiedagkaartjes en abonnementen toe te voegen aan bijlage 9.

Dit valt binnen de categorie geldigheid van vervoersbewijzen en concessieoverstijgende onderwerpen ten aanzien van tarieven en vervoersbewijzen, opgenomen in bijlage 9.

FMN stelt dat artikel 39 geen regeling biedt voor partijen die van mening zijn dat de samenwerking niet constructief genoeg is. Daarnaast ontbreekt volgens FMN in dit

artikel onafhankelijke controle op het handelen van NS ten opzichte van derden, waaronder andere vervoerders. FMN verzoekt het ministerie om alsnog een regeling en onafhankelijk toezicht hierop te voorzien. In lijn met het punt van FMN adviseert het Locov te voorzien in een escalatiemechanisme voor de samenwerkingspartners van NS. Daarbij vraagt IPO/DOVA IenW het begrip 'Constructief' duidelijker te formuleren. IPO/DOVA stelt dat de positie van NS hierin belangrijk is en het lijkt volgens IPO/DOVA nu onevenwichtig. IPO/DOVA wenst van IenW een definitieve instemming over samenwerkingsstrategie inclusief bespreking op landelijke ov- en spoortafels. Daarnaast vraagt IPO/DOVA duidelijkheid over hoe dit overleg wordt ingevuld, wie hierin trekker is, wie beslissingsbevoegdheid heeft en wat te doen als partijen er niet uitkomen. IPO/DOVA zou de rol van IenW hier explicieter beschreven willen hebben. In aanvulling daarop pleiten IPO/DOVA en Provincie Limburg in lid 2 voor het opnemen van een samenwerkingsstrategie die in gezamenlijkheid tot stand komt. IPO/DOVA vraagt IenW om het vastleggen van de instemming van de concessieverlener met de samenwerkingsstrategie. Provincie Limburg vraagt IenW om een bespreking met relevante decentrale concessieverleners en -houders te betrekken toe te voegen

In de concessie wordt van NS verlangd een samenwerkingsstrategie op te stellen. In de concessie kunnen geen eisen worden gesteld aan andere partijen. NS kan niet verantwoordelijk worden gemaakt voor de instemming van andere partijen. Naar aanleiding van de adviezen is in de toelichting bij artikel 39 opgenomen dat partijen bij een blijvend verschil van inzicht over de samenwerking de concessieverlener kunnen informeren. Het is aan de concessieverlener om samen met de concessiehouder een gezamenlijke oplossing te vinden.

IPO/DOVA ziet graag ook gemeenten als derde partij waarmee NS de samenwerking niet zomaar eenzijdig kan opzeggen. IPO/DOVA stelt dat gemeenten voor het functioneren van NS van wezenlijk belang zijn als wegbeheerder en beheerder van de openbare ruimte én als regisseur van ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtelijke ordening in het algemeen. ProRail vraagt IenW de beheerder, genoemd in lid 1, aan te passen naar exploitant.

Het advies van IPO/DOVA is verwerkt in toelichting van artikel 39. Gemeenten kunnen niet onder decentrale overheden vallen vanwege de definitie van decentrale overheden in artikel 1. Verder is de term 'beheerders' in lid 1 vervangen door 'exploitanten'.

ProRail vraagt IenW alle partijen van de samenwerkingsafspraken rondom de actieagenda AirRail en ticketvendors en andere derden partijen die treintickets kunnen verkopen, toe te voegen als partijen waarmee samengewerkt moet worden.

In de toelichting van artikel 39 is verduidelijkt met welke partijen zijn inbegrepen.

IPO/DOVA benadrukt dat de samenwerking ook voor NS stations geldt. Ook daar staat het belang van de reizigers centraal.

Dit is geborgd in artikel 39 lid 1d, aangezien NS stations de diensten en dienstvoorzieningen levert, en daarmee ook onder deze categorie valt.

IPO/DOVA is van mening dat door expliciet te stellen dat derden geen rechten kunnen ontlenen aan de samenwerkingsstrategie deze een lege huls wordt. IPO/DOVA vraagt IenW een bepaling op te nemen dat als het Rijk het niet eens is met de keuzes van de NS om af te wijken van de samenwerking afspraken dat het Rijk de NS daarbij kan overrulen zodat de NS ze als nog uitvoert.

In de toelichting van de concessie is opgenomen dat indien de samenwerking niet goed werkt, partijen inclusief NS terecht kunnen bij de concessieverlener.

Het Locov vraagt IenW om het verschil tussen decentrale overheden en 'relevante overheden' te verduidelijken.

In de algemene toelichting van de concessie wordt hierop een aanvulling gedaan. Er bestaat een verschil omdat er ook overheden zijn die geen concessieverlener zijn, maar die wel belang hebben bij samenwerking.

IPO/DOVA geeft aan graag te zien dat er voor wordt gezorgd dat NS en Decentrale OV-autoriteiten de gezamenlijke focus op het *daily urban system* van de ketenreiziger intensiveren en zo stimuleren dat de verschillende onderdelen van de ketenreis beter op elkaar af te stemmen. Ook ziet IPO/DOVA graag dat de decentrale overheden in de HRN-concessie dezelfde formele adviesrol krijgen in de cycli die reeds met de consumentenorganisaties worden doorlopen, zonder al te veel 'nieuws en bureaucratisch' op te tuigen.

Voor de samenwerking tussen NS en Decentrale OV-autoriteiten wordt door IenW gekeken naar de inrichting van een regulier overleg om zaken rondom de concessies te bespreken. Er vindt geen aanpassing plaats in de concessietekst.

IPO/DOVA vraagt IenW om het toevoegen van de formele bevoegdheid, waarin de concessieverlener instemt in de ontwikkeling van de samenwerkingsstrategie en een passend samenwerkingsmodel, en deze strategie ook op de landelijke ov- en spoortafel wordt besproken.

Er wordt gekeken naar de inrichting van een regulier overleg met andere concessieverlenende overheden over de concessies. Er vindt geen aanpassing plaats in de nieuwe HRN-concessie. Indien samenwerking niet goed werkt, kunnen partijen, inclusief NS, terecht bij de concessieverlener. Bij de landsdelige en landelijke OV- & spoortafel kan geëscaleerd worden naar de concessieverlener wanneer er geen voldoende samenwerking is. Het is aan de concessieverlener om uit te zoeken waar de onredelijkheid zit.

IPO/DOVA stelt dat met samenhangende ontwikkeling van vervoerplannen reizigers een beter product kunnen krijgen dan wanneer alleen in elke concessie zelf geoptimaliseerd wordt. Bijvoorbeeld waar het gaat om de bediening op vrijdagen. IPO/DOVA ziet hier de meerwaarde van betere samenwerking door vanuit vrijblijvendheid te kijken of er gezamenlijk betere keuzes gemaakt kunnen worden.

In bijlage 9 van de concessie staan de onderwerpen beschreven waaraan NS aandacht moet besteden. Het belang van de reiziger staat hier voorop. IenW kijkt naar een regulier overleg met andere concessieverlenende overheden over de concessies.

IPO/DOVA vraagt aan IenW om data over de ketenvoorzieningen (P+R, fiets en OV-fiets), belevingscijfers (SBM en KBM) op te nemen als informatie-indicator.

Het opnemen van deze data in het deur-tot-deur dashboard is aan het CROW in overleg met NS en niet aan de concessiehouder zelf.

Artikel 40. Samenwerking met de infrastructuurbeheerder

ProRail vraagt IenW om samenwerking op de middellange en lange termijn (MLT en TBOV) met de infrabeheerder toe te voegen zodat de productstappen zijn afgestemd op de benodigde (nieuwe) infrastructuur. ProRail vraagt IenW de aanscherping op nieuw materieel toe te voegen: De infrabeheerder betrekken in de voorbereidingsfase van nieuw materieel.

Het artikel wordt hier niet op aangepast. Wel is er een toelichting opgenomen in de algemene toelichting van de concessie.

ProRail vraagt om een eenduidige omschrijving van het volume om uitvoering te kunnen blijven geven aan het huidige Besluit Capaciteitsverdeling. ProRail vraagt IenW om de juiste kaders en middelen om op de juiste manier uitvoering te kunnen blijven geven aan de capaciteitsverdeling. Tot slot vraagt ProRail om verduidelijking van welke impact een mogelijke afname in volume betekent voor de gebruiksvergoeding die ProRail in de periode 2025 – 2029 vanuit NS zal ontvangen en de consequenties die dit heeft voor de financiering vanuit IenW aan ProRail.

Dit ligt niet in de scope van de concessie, maar in beheerconcessie/ZBO afspraken tussen IenW en ProRail.

ProRail adviseert IenW verantwoordelijkheden eenduidig te beleggen om de netwerksamenhang en -efficiency te behouden en de complexiteit ervan te beheersen. In dit kader vraagt ProRail aandacht voor de coördinatie op bovenregionaal/nationaal.

Dit ligt niet in de scope van de concessie, maar in beheerconcessie/ZBO afspraken tussen IenW en ProRail.

ProRail vraagt IenW om de systeemtaken die IenW met de ontwerpconcessie aan NS-R toebedeelt expliciet te maken en gaat ervanuit dat dit niet taken op het gebied van infrastructuurbeheer (bijvoorbeeld het beheer van stations) zijn.

De systeemtaken worden geïnventariseerd bij het onderzoek naar de afbakening en/of regulering van systeemtaken.

ProRail stelt dat voor veel onderwerpen wordt aangegeven dat NS informatie moet delen met de concessieverlener. Voor veel informatie geldt dat het ook wenselijk is dat deze direct met ProRail wordt gedeeld. ProRail stelt ook dat lid 5 een niet passend en weinig vertrouwenwekkend artikel is. Zij stellen voor om dit lid te schrappen en onder lid 3 ten aanzien van escalatie op te nemen dat indien NS en beheerder er niet onderling uitkomen, er een gesprek met systeemverantwoordelijke/concessieverlener zal plaatsvinden (als 'last resort').

Tussen ProRail en IenW wordt de afspraak gemaakt dat ProRail terecht kan bij de concessieverlener. De afspraken vallen buiten de concessie.

ProRail mist in lid 1 de basisprocessen die ProRail biedt, zoals processen voor capaciteitsverdeling en -vergroting. NS kan als deelnemer hieraan deelnemen, bijvoorbeeld voor het bespreken van infrastructuurwijzigingen (TvG) en het aanvragen van capaciteit. ProRail vraagt IenW om in lid 2b een lijst met gedeelde prestaties toe te voegen. Daarnaast is volgens ProRail de lijst met programma's in bijlage 8 niet compleet (2c). Verder vraagt ProRail om lid x toe te voegen, waarin wordt verwezen naar onderwerpen zoals dienstregeling, aanschaf of aanpassing van materieel, vervoerplan, experimenten volgens artikel 70, voornemens tot product- en servicevernieuwing, vervangend vervoer, innovaties, en andere relevante zaken (zie artikel 41).

Deze samenwerking tussen NS en ProRail strekt zich uit van de dagelijkse operatie tot de uitwerking van de lange termijn ambities. De door ProRail voorgestelde toevoeging vallen grotendeels onder de punten die in het artikel zijn opgenomen. Dat neemt niet weg dat van NS wordt verlangd om op alle relevante punten tot een goede samenwerking met ProRail te komen.

ProRail vraagt IenW om in de koppeling gemaakt met TBOV breder aan goederenvisie en IMA aan te haken.

Naar aanleiding van dit advies is hier een passage over opgenomen in de algemene toelichting van de concessie.

ProRail vraagt IenW om security in lid 2 toe te voegen. Daarnaast vraagt ProRail om hier het maken van samenwerkingsafspraken over vraagstukken rond investeringen en capaciteitsverdeling weg te laten, of ergens 'met inachtneming van de onafhankelijke positie van de infrabeheerder' toe te voegen.

In lid 1 is toegevoegd dat de samenwerkingsafspraken 'vanuit ieders rol en verantwoordelijkheid' worden gemaakt. Hieronder valt ook security.

ProRail vraagt IenW in lid 2 de genoemde gedeelde verantwoordelijkheden expliciet te maken.

Onder de huidige formulering worden ook eventuele toekomstige gedeelde verantwoordelijkheden verstaan. Deze zouden buiten beschouwing worden gelaten indien gekozen zou zijn voor het expliciet beschrijven van de (huidige) gedeelde verantwoordelijkheden.

ProRail vraagt IenW uit te zoeken wat systeemtaken zijn en deze dan pas (zo nodig) op te nemen in de vervoerconcessie nadat ze van een wettelijke basis zijn voorzien. ProRail adviseert niet de concessie systeemtaken op te dragen en pas later uit te werken wat het daadwerkelijk is. ProRail adviseert lid 4 te schrappen.

De systeemtaken worden geïnventariseerd bij het onderzoek naar de afbakening. Lid 4 blijft in de concessie.

Artikel 41. Samenwerking met de consumentenorganisaties

Geen reacties ontvangen.

Artikel 42. Verzoeken tot het rijden van extra diensten voor derden

IPO/DOVA zou als extra lid bij dit artikel de mogelijkheid toegevoegd willen zien dat een partij bij een derde partij diensten kan inkopen als partij niet met NS tot overeenstemming komt.

Het advies van IPO/DOVA wordt niet overgenomen. De concessie beperkt de rechten van derden niet. Het gaat om een dienst op het HRN, waardoor er geen ruimte is voor decentrale overheden om diensten bij derden in te kopen, tenzij de concessieverlener de concessieverleningsbevoegdheid aanpast.

ProRail stelt dat de formulering dat een vraag van een decentrale overheid kan leiden tot het verhogen van het volume in strijd is met aanbestedingsrecht. Alleen als er redenen zijn dat NS de enige is die dit zou kunnen uitvoeren is toevoeging aan bestaande concessie mogelijk.

Dit wordt nader geduid in de toelichting op dit artikel. Dit artikel is bedoeld als NS de enige logische partij is en daarmee geeft dit artikel de ruimte om onder de concessie extra te kunnen rijden indien dat wenselijk is. Daarnaast is het Rijk als enige bevoegd op het HRN om in te kopen.

ALLRAIL stelt dat dit artikel gaat over vervoer dat niet tot de concessie behoort en daarom niet thuishoort in deze concessie. Volgens ALLRAIL heeft de concessiehouder niet langer een exclusief recht om op deze trajecten spoorvervoer te verzorgen. Indien iemand die niet de bevoegde concessieverlener is een bepaalde treindienst wenst, dan dient deze die bij een vervoerder in te kopen. Dat kan NS zijn, maar ook een regionale vervoerder of open toegang vervoerder. Het ministerie van IenW zou zich hier niet in moeten mengen vindt ALLRAIL. Daarnaast stelt ALLRAIL dat het vervoer betreft dat niet onder de 'zuivere' vervoerconcessie van het HRN valt, maar onder vervoer voor derden. Als het ministerie daar iets voor zou willen regelen, dan dient dat op een andere locatie (in algemene regels) te gebeuren, niet in een concessie die daar geen betrekking op heeft.

Deze suggestie wordt niet overgenomen. Open toegang kan inderdaad altijd, maar inkopen suggereert een compensatie en dat moet via een concessie. Op het HRN is in beginsel IenW bevoegd tot concessieverlening, tenzij het ministerie die bevoegdheid aan een decentrale overheid verleent. Daarbij gaat het in dit artikel om additionele diensten op het HRN, dus extra volume en hoort het wel in de concessie thuis.

ALLRAIL stelt dat wanneer een decentrale overheid een treindienst wenst op een traject waarvoor zij niet een bevoegde concessieverlener is, zij deze treindienst uitsluitend via privaatrecht kan inkopen. Zij mist immers de publiekrechtelijke bevoegdheid. Een alternatief is dat de decentrale overheid en het ministerie met elkaar in overleg treden en het ministerie de bevoegdheid delegeert om de betreffende treindienst publiekrechtelijk te verwerven. In dat geval is het juridische kader van de PSO-verordening van toepassing.

Dit is onjuist. Als er een compensatie, van welke aard dan ook, wordt gegeven, is de decentrale overheid verplicht een ODC te sluiten (art. 3 lid 1 PSO). Inkopen suggereert compensatie; dit kan dan niet via open toegang.

IPO/DOVA stelt voor om 'binnen een redelijke termijn', opgenomen in lid 1, te vervangen door 'binnen 3 maanden'. ProRail stelt dat het onduidelijk is wat een redelijk termijn is. Ook stelt ProRail dat voor lid 1 afstemming nodig is met ProRail.

Het advies van IPO/DOVA wordt niet overgenomen. De formulering 'binnen een redelijke termijn' werkt goed om maatwerk mogelijk te maken. Verder wordt in het onderzoek naar de extra diensten ProRail betrokken. Dit is opgenomen in de artikelsgewijze toelichting.

Het Locov stelt dat NS additionele diensten aan derden mag aanbieden met een redelijke winst. Aangezien dit om diensten op het Hoofdrailnet gaat, is het Locov van mening dat deze diensten tegen kostprijs aangeboden dienen te worden. Verder wordt deze kostprijs vaak gebaseerd op aannames wat betreft het aantal reizigers. Als dit aantal hoger is dan verwacht, dient de bijdrage van genoemde derden te worden verlaagd. Met een dergelijke bepaling wordt het voor bijvoorbeeld decentrale overheden aantrekkelijker extra diensten in te kopen. Het Locov adviseert in lid 3 de zinsnede 'vermeerderd met een redelijke winst' te schrappen en de volgende zin toe te voegen: 'Indien het aantal reizigers dat gebruik maakt van een additionele dienst hoger is dan ingeschat in de businesscase wordt het tarief voor de inkopende partij verlaagd tot de daadwerkelijke kostprijs'

Deze suggestie wordt niet overgenomen. Het is redelijk een opslag voor winst te rekenen op de kostprijs. Het bij NS houden van de reizigersopbrengst prikkelt NS om reizigers te werven.

4.3 Overige maatregelen om de (betaling voor) de deur-tot-deurreis te vereenvoudigen

Artikel 43. Enkelvoudig in- en uitchecken

IPO/DOVA en het Locov stellen dat de bepalingen omtrent enkelvoudig in- en uitchecken erg vrijblijvend zijn geformuleerd. Er wordt nagelaten om de concessiehouder hiertoe binnen een concrete termijn opdracht toe te geven, maar er wordt verwezen naar gezamenlijke besluitvorming in het NOVB. In de concessie moet een harde einddatum komen om dit te prioriteren. Volgens het Locov moet dit per 2025 gebeuren, gezien de Tweede Kamer om een routekaart heeft gevraagd om dit per dat jaar te regelen. De bijbehorende financiële opgave die uit deze wensen voortkomt, vormt nog geen onderdeel van deze concessie en dus een belangrijk obstakel voor de realisatie ervan.

In het NOVB is aan de vervoerders gevraagd om in beeld te brengen wat nodig is om te komen tot uniforme in- en uitcheckpoorten en welke impact dit heeft. De vervoerders concluderen dat enkelvoudig in- en uitchecken in de treinketen noodzakelijk is om te komen tot uniforme in- en uitcheckpoorten. Enkelvoudig in- en uitchecken maakt echter geen deel uit van de invoering van OVpay, het nieuwe betaalsysteem in het OV, maar raakt daar wel aan en het nieuwe betaalsysteem geeft ook meer mogelijkheden daartoe. Er is een drietal opties op conceptueel niveau benoemd die verder uitgewerkt moeten worden. Daarmee lijkt er perspectief op de invoering, al kan met de technische uitwerking pas gestart worden nadat

OVpay volledig geïmplementeerd is. Een harde deadline is niet eenzijdig in de concessie aan NS op te leggen.

Artikel 44. Verkoop en betaling van kaarten via derden

IPO/DOVA stellen dat in dit artikel de termijnen door elkaar lopen. NS implementeert de nieuwe MaaS-waardige bestekseisen binnen één jaar, maar niet voordat de afspraken over de financiële effecten en implementatie zijn gemaakt. Aan de andere kant kan NS het referentiebod intrekken zodra de concessieverlener instemt met een nieuwe versie van de MaaS-waardige bestekseisen. Overwegende dat de MaaS-waardige bestekseisen ongeveer iedere 2 jaar worden aangepast, vraagt dit veel onderzoeksinspanning vanuit de concessieverlener. Daarnaast kan dit er praktisch gezien toe leiden dat de eisen vaker niet gelden, dan wel. Dit helpt niet in de duidelijkheid en voorbeeldfunctie richting andere concessiehouders en derden. In andere woorden: met de periodieke aanpassingen leidt dit tot het risico dat de partijen bijna continu onderzoeken en heronderhandelen en dat NS vaak/langere tijd/bijna niet hoeft te voldoen aan de MaaS-waardige concessie-eisen.

Artikel 44 is aangepast. De afspraken in dit artikel en de bijbehorende termijnen zijn verduidelijkt.

IPO/DOVA stellen dat de MaaS-waardige bestekseisen – anders dan in regionale concessies – voorzien worden van een aantal extra voorbeholden (artikel 44, lid 2 tot en met 7), waardoor deze concessiehouder een andere positie behoudt ten opzichte van de andere (regionale) vervoerders. Dit draagt niet bij aan een gelijk speelveld voor marktpartijen en is daarmee ook niet in het belang van de reiziger. Zij verzoeken terug te gaan naar de geformuleerde MaaS-waardige bestekseisen uit het PvE. Ook voor wat betreft fietsparkeren zijn er geen garanties dat andere aanbieders (van deelmobiliteit) een gelijkwaardige positie kunnen krijgen in stallingen die onder deze HRN-concessie vallen.

De MaaS-waardige bestekseisen gelden voor alle vervoerders, alleen het referentiebod kan wel verschillen tussen vervoerders. Daarnaast zitten we in een beginstadium voor wat betreft de MaaS-waardige bestekseisen. Zoals ook opgenomen in lid 1 is het uitgangspunt dat NS aan de vigerende MaaS-waardige bestekseisen moet voldoen. Het advies wordt dan ook niet overgenomen.

ProRail vraagt IenW in artikel 44 aandacht te besteden aan betere internationale ticketing en het volgende toe te voegen: 'Verplicht NS tot het verbeteren van de internationale ticketing, waarbij de CER roadmap een optie is, daarnaast het gratis beschikbaar stellen van open data voor zoek- en boekbaarheid verplicht wordt, IenW deze kosten betaald en de NS verplicht wordt tickets van anderen te verkopen via hun eigen kanalen.'

IenW verwijst naar artikel 6 van de concessie. In dit artikel is een inspanningsverplichting opgenomen voor NS om in de in CER-verband opgestelde verbeteringen (ticketing roadmap) ten aanzien van Reisinformatie en verkoopbaarheid te implementeren. Hiermee wordt (deels) invulling gegeven aan het advies van ProRail.

ZMSP's vragen zich af wat wordt bedoeld met 'kaarten', zoals in de titel van het artikel 'verkoop en betaling van kaarten via derden'. Zij stellen dat het beter is om te spreken van reizigerskilometers. Het gaat hier volgens ZMSP's immers niet om verkoop van NS-kaarten door agenten van NS, maar om verkoop van NS-treinkilometers door onafhankelijke derden (ZMSP's). Een kaart is dan maar 1 verschijningsvorm.

Deze suggestie wordt niet overgenomen. Zoals aangegeven in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 29 gaat het hier om de wijze waarop en de voorwaarden waaronder reizigers een 'vervoersbewijs' kunnen aanschaffen. Dit is in de vorm van een digitaal ticket/digitale kaart die je koopt via derden of bij de vervoerder zelf om te kunnen reizen.

ZMSP's constateren dat IenW sturing wil geven aan het referentieaanbod van NS door de concessiehouder te verplichten de MaaS-bestekseisen na te leven. ZMSP's benadrukken de potentie van een generieke, sectorbrede set afspraken als basis voor een eerlijk en non-discriminatoire referentieaanbod binnen de Nederlandse concessies, inclusief de HRN-concessie. ZMSP's vragen zich af hoe er wordt omgegaan met deze situatie en een eerlijk en non-discriminatoire speelveld wordt gecreëerd. Zo willen ZMSP's expliciet weten of de door de ACM geformuleerde non-discriminatie eis wordt ingevoerd. Ook willen ZMSP's weten of bepaalde OV-producten van de NS – zoals het dal-abonnement, klassewissel op het perron – in het referentieaanbod opgenomen worden.

In de artikelsgewijze toelichting bij artikel 44 wordt toegelicht wat de afspraken zijn omtrent het Referentieaanbod. Daarnaast zijn de eisen in de huidige versie van de MaaS-waardige bestekseisen geldig. Hiernaar wordt verwezen in artikel 44, lid 1 en 2. Dit zijn de eisen waar NS als concessiehouder aan moet voldoen. Zodra er nieuwe versies worden opgesteld, zullen de eisen uit de dan geldende nieuwe versie leidend zijn, nadat de in artikel 44 beschreven procedures zijn doorlopen. KpVV/CROW stelt de MaaS-waardige bestekseisen op. Vervolgens wordt dit besproken binnen de NOVB en wordt dit uiteindelijk vastgesteld door de decentrale overheden en het Rijk.

ZMSP's stellen dat de concessiehouder, niet de concessieverlener, het laatste woord heeft in het vaststellen van het referentieaanbod en verzoeken om de bevoegdheid bij de concessieverlener te leggen.

In lid 9 van artikel 44 wordt geborgd dat de bevoegdheid bij de concessieverlener ligt.

ZMSP's stellen dat KpVV/CROW een adviesorgaan is en niet het bevoegde orgaan is om welke eis dan ook vast te stellen. In Artikel 44 lid 4 staat 'Door de concessieverlenende overheden vastgestelde versie' en later dat 'MaaS-waardige bestekseisen die door de concessieverlenende overheden binnen het NOVB periodiek worden vastgesteld'. Het is volgens ZMSP's niet duidelijk door welk orgaan de MaaS-waardige bestekseisen uiteindelijk worden vastgesteld.

Het advies van ZMSP's om te verduidelijken welk orgaan de MaaS-waardige bestekseisen vaststelt, is aangepast in artikel 44, lid 1: 'NS voldoet aan de eisen zoals opgenomen in het document 'concessiebijlage MaaS-waardige bestekseisen'

(versie 3.0 van 26 november 2021) dat is opgesteld door KpVV/CROW en is vastgesteld door de concessieverlenende overheden.'

De ACM benadrukt de implementatie van de MaaS-waardige bestekseisen in alle concessieovereenkomsten, inclusief de HRN-concessie. De eis dat NS moet voldoen aan de volgende versies van de MaaS-waardige bestekseisen borgt dat steeds de meest actuele eisen van toepassing zijn op NS, waarbij de laatste stand van kennis is meegenomen over de noodzakelijke randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de MaaS-markt.

Dit is reeds geborgd in lid 1 en 2 van artikel 44.

IPO/DOVA stelt dat het denkbaar is dat zowel voor KpVV/CROW als het document 'MaaS-waardige bestekseisen' een opvolger komt. IPO/DOVA stelt dat ook dan artikel 44 lid 2 geldt.

In artikel 44 lid 2 is reeds aandacht voor het opnemen van de opvolgende versies van het document 'concessiebijlage MaaS-waardige bestekseisen'. Dit betekent dat als er nieuwe (opeenvolgende) versies door KpVV/CROW worden opgesteld, de concessie uitgaat van de meest recente versie.

ZMSP's stellen voor om lid 2 als volgt te verduidelijken: 'In het geval KpVV/CROW/NOVB een nieuwe versie van het document 'concessiebijlage MaaS-waardige bestekseisen' vaststelt, treden NS en de concessieverlener in overleg over de baten voor reizigers en de (financiële) gevolgen van de implementatie van die nieuwe versie voor de uitvoering van de concessie en de gevolgen voor MaaS-aanbieders bij al dan niet aanpassing van het Referentieaanbod vanwege deze nieuwe versie.'

Lid 2 van het artikel is aangepast. Daarnaast is de verduidelijking rondom het referentieaanbod, voorgesteld door ZMSP's, opgenomen in lid 8 en lid 9.

ZMSP's stellen bij lid 2 dat er geen termijn wordt genoemd waarbinnen het volgende moet plaatsvinden: 'Voorafgaand aan het overleg brengt NS de (eventuele) (financiële) effecten van die implementatie in kaart en deelt deze op een transparante wijze met de concessieverlener'. ZMSP's stellen voor de termijn op (maximaal) 2 maanden te zetten.

Hier wordt niet een bepaalde termijn aan gekoppeld. De concessieverlener gaat uit van een redelijke termijn nadat er een nieuwe versie wordt opgesteld.

ZMSP's stellen bij lid 2 dat IenW, om een viertal redenen, om een goed oordeel te kunnen vellen over het effect van het voorstel van NS op zijn beleidsdoelen en het Netto Financieel Effect van NS, over een basisset een informatie dient te beschikken. ZMSP's stellen voor dat deze informatie onderdeel uitmaakt van de periodieke verantwoording van NS naar IenW

IenW ziet erop toe dat NS de impact van MaaS op de financiële gevolgen voldoende in kaart brengt (benoemd in lid 2 en 3 van artikel 44).

ZMSP's stellen bij lid 2 dat, om de rol als concessieverlener naar onafhankelijke ZMSP goed te kunnen vervullen, het wenselijk is dat IenW, voordat zij met NS in

gesprek gaan, een compleet beeld creëert door ook een reactie van marktpartijen te ontvangen op het voorstel van NS.

Voor afspraken rondom MaaS wordt overlegd binnen het NOVB, waar dergelijke onderwerpen aan bod komen. Hier neemt IenW, net zoals de andere betrokken partijen, aan deel.

ZMSP's vragen wat de gevolgen zijn, indien IenW niet tot afspraken komt met NS, bijvoorbeeld omdat zij de financiële compensatie aan NS te hoog vindt of het voorstel onvoldoende non-discriminatoir vindt. ZMSP's vragen specifiek of NS in dat geval niet hoeven te voldoen aan de (nieuwe) Maas-bestekseisen.

De kaders rondom dergelijke afspraken worden gemaakt in lid 5 van het artikel.

ZMSP's stellen dat er in lid 2 alleen sprake is van een scenario met financiële compensatie voor NS. ZMSP's zien ook scenario's waarbij MaaS-waardige bestekseisen financiële compensatie voor de concessieverlener zou kunnen betekenen, bijvoorbeeld wanneer de afname van reizigerskilometers stijgt door inspanningen van onafhankelijke ZMSP's. ZMSP's vragen zich af of dit scenario wordt meegenomen.

IenW verwijst naar artikel 76, waarin afspraken zijn opgenomen rondom het proces met NS en compensatie.

Het Locov adviseert IenW het financiële voorbehoud en de financiële compensatie in lid 2 tot en met 4 te schrappen. Indien IenW dit financiële voorbehoud en de compensatie in enige vorm behoudt, dan past hier volgens het Locov een bindende ACM-toets.

MaaS zit momenteel nog in een beginfase. Met lid 2 tot en met 4 worden voorlopig de bijbehorende risico's gemitigeerd.

FMN is het oneens met artikel 44 op basis waarvan de NS een vergoeding ontvangt voor negatieve financiële consequenties van de implementatie van MaaS-waardige bestekseisen. Volgens FMN wordt zo'n vergoeding niet toegekend aan de andere vervoerders en werkt dus marktverstrend. FMN verzoekt IenW daarom deze clausule te schrappen.

MaaS zit momenteel nog in een beginfase. In artikel 44 worden de bijbehorende risico's gemitigeerd.

ZMSP's vragen of er met 'financieel effect' in lid 3 het netto financieel effect wordt bedoeld.

In lid 3 wordt verwezen naar artikel 76; dit artikel betreft het netto financieel effect.

ZMSP's constateren dat de instemming van concessieverlener enkel benodigd is mits het (netto) financiële effect van de implementatie van de MaaS-waardige bestekseisen meer is dan 1 miljoen euro (zie lid 4) en vragen of dat klopt.

In lid 5 is aangegeven wanneer de concessieverlener instemming kan verlenen. Voordat de concessieverlener instemt met een nieuwe versie van het document 'concessiebijlage MaaS-waardige bestekseisen' maken NS en de concessieverlener afspraken genoemd in lid 5.

Volgens ZMSP's wordt er geen definitie gegeven van het veelzijdige begrip 'rendement', genoemd in lid 3. ZMSP's willen een specificatie van dit begrip op basis van de parameters zoals bekend in bijlage 5. ZMSP's vragen zich ook af of zij mogen aannemen dat rendement gebaseerd is op de kosten voor de uitvoering van het openbaardienstencontract, exclusief allerhande verkoop, marketing, en andere kosten die NS niet hoeft te maken vanwege de concessieverplichtingen of kosten die ze niet zou maken als ze niet actief zou zijn als ZMSP.

De berekening van het bedrijfsresultaat wordt gedaan volgens de gevraagde financiële verantwoording in bijlage 5.

ZMSP's stellen bij lid 3 dat zij een onderzoek waarbij NS mede-opdrachtgever is, niet als 'onafhankelijk' kwalificeren. Zij menen dat het opdrachtgeverschap van dit onderzoek of alleen bij de concessieverlener of bij een onafhankelijke derde partij zou moeten liggen.

Deze suggestie wordt niet meegenomen in de concessie. NS en concessieverlener blijven samen opdrachtgever, omdat de input vanuit NS noodzakelijk is om het onderzoek af te bakenen.

ZMSP's stellen bij lid 3 dat een onderzoek gebaseerd op alleen het voorstel van NS een eenzijdig beeld geeft. Het is volgens hen een vereiste dat in het onderzoek ten minste relevante derde partijen worden geraadpleegd.

Zoals opgenomen in artikel 44 zal er een onafhankelijk onderzoek plaatsvinden waarbij derde partijen worden geraadpleegd.

ZMSP's stellen dat in lid 3 'Indien de concessieverlener instemt met de wijzigingen van de Maas-waardige bestekseisen...' moet worden vervangen door: 'Indien de concessieverlener instemt met de door NS voorgestelde implementatie van Referentieaanbod naar aanleiding van de wijzigingen van de Maas-waardige bestekseisen...'

Deze suggestie wordt niet overgenomen in de concessie. Wanneer er wijzigingen ontstaan in de MaaS-waardige bestekseisen, dan volgt er een nieuwe versie van het document 'concessiebijlage MaaS-waardige bestekseisen'. Hier kan een referentieaanbod onderdeel van zijn, afhankelijk van de dan vigerende versie, zoals benoemd in lid 2, 8 en 9.

ZMSP's begrijpen bij lid 4 niet waarom NS een jaar tijd krijgt om de nieuwe versie van het document 'concessiebijlage MaaS-waardige bestekseisen' te implementeren. Zij stellen daarom voor om deze termijn te verkorten naar drie maanden, waarbij NS altijd de mogelijkheid heeft om gemotiveerd uitstel aan te vragen bij de concessieverlener.

Er wordt aangegeven dat dit binnen één jaar is, dit mag en kan dus ook eerder zijn dan een jaar. Deze suggestie wordt daarom niet overgenomen in het artikel.

ZMSP's stellen bij lid 4 dat transparantie van het referentieaanbod belangrijk is voor een goede werking van ZMSP-markt, zowel voor bestaande partijen als voor nieuwe toetreders. Zij zouden graag toegevoegd zien dat NS verplicht wordt om direct na

gezamenlijk overeenstemming, zoals beschreven in lid 2, het aangepaste aanbod naar onafhankelijke ZMSP's te publiceren op de publieke website van NS.

Deze suggestie wordt niet overgenomen in de concessie. NS moet haar referentieaanbod aan de markt presenteren, maar hoe zij dat doet is aan NS.

ZMSP's constateren dat NS in lid 5 de keuze gelaten wordt of ze een aanvullend voorstel willen doen voor een referentieaanbod, als aanvulling op de eis in lid 1. ZMSP's stellen dat NS hiermee zomaar kan besluiten om het referentieaanbod eenzijdig te stoppen of te versoberen. Zij adviseren de NS te verplichten om jaarlijks een (aangepast) voorstel voor het referentieaanbod aan IenW te doen en NS te verplichten om het referentieaanbod te blijven aanbieden.

In lid 8 en 9 zijn de afspraken rondom het Referentieaanbod opgenomen. Er is besloten om in lid 8 de afspraak op te nemen dat NS jaarlijks een voorstel kan doen, maar dat het aan NS is om dit voorstel al dan niet aan te bieden.

ZMSP's stellen bij lid 5 dat een kruisverwijzing naar de MaaS-waardige bestekseisen onvoldoende garanties biedt voor een eerlijk, transparant en non-discriminatoire referentieaanbod. Zij stellen voor om expliciet op te nemen dat het voorstel van NS tenminste transparant en non-discriminatoire moet zijn.

De eisen in de vigerende versie van de MaaS-waardige bestekseisen zijn leidend. Hiernaar wordt verwezen in artikel 44, lid 1 en 2. Dit zijn de eisen waar NS als concessiehouder aan moet voldoen. Zodra er nieuwe versies worden opgesteld, zullen de eisen uit de dan geldende nieuwe versie leidend zijn nadat de in artikel 44 beschreven procedures zijn doorlopen. Hierin zijn ook de afspraken met betrekking tot het referentieaanbod opgenomen, zoals ook toegelicht in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 44. IenW beslist, als concessieverlener, uiteindelijk over het referentieaanbod.

ZMSP's lezen dat IenW alleen bevoegdheid heeft over de voorstellen van NS te besluiten, wanneer NS zelf besluit een voorstel te doen conform Artikel 44 lid 5. IenW heeft geen directe zeggenschap over de eis, zoals gedefinieerd in Artikel 44 lid 1 tot en met 4. Dit zou betekenen dat NS het referentieaanbod zelf vast kan stellen. ZMSP's geven aan dat NS hierdoor in de rol van 'Marktmeester' van de Nederlandse ZMSP-markt ongehinderd haar eigen geïntegreerde ZMSP-tak kunnen blijven bevoordelen door zichzelf tegen gunstigere voorwaarden toegang te geven tot het HRN en bijbehorende faciliteiten.

De concessieverlener beslist uiteindelijk over het referentieaanbod. Voor de afspraken ten aanzien van het referentieaanbod kan worden verwezen naar lid 8 en 9 in artikel 44 en naar de bijbehorende toelichtingen.

ZMSP's vragen bij lid 7 hoe en door wie wordt toegezien op de naleving, implementatie en toepassing van de MaaS-waardige bestekseisen en een non-discriminatoire referentieaanbod.

Als concessieverlener beslist IenW uiteindelijk over het referentieaanbod. Aanvullend gelden nadere afspraken over de naleving van eisen ten aanzien van de concessie, dit volgt uit de naleving van alle eisen uit de concessie. Er wordt vanuit

gegaan dat NS alle afspraken nakomt conform de andere afspraken in de concessie, zo niet dan zijn er wettelijke gevolgen.

ZMSP's vragen bij lid 7 welke consequenties de concessieverlener kan verbinden aan het niet naleven van de MaaS-waardige bestekseisen door NS. Zij vragen welke instantie bevoegd is om geschillen tussen NS en ZMSP's over de naleving en toepassing van de MaaS-waardige bestekseisen te beslechten.

De sturingsinstrumenten genoemd in hoofdstuk 6 in de concessie bieden de mogelijkheid om in te grijpen wanneer NS niet voldoet. Sturingselementen zijn onder andere het interventiemenu in het Beheer protocol , opgesteld door de concessieverlener , waarin zij op passende wijze kan bijsturen ten aanzien van de uitvoering van de concessie. Daarnaast kan de concessieverlener met inachtneming van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, ten aanzien van verplichtingen in de concessie gebruik maken van zijn bevoegdheid tot het opleggen van een last onder dwangsom.

ZMSP's vragen bij lid 7 welke consequenties de concessieverlener kan verbinden aan het ontbreken van een non-discriminatoire Referentieaanbod van NS naar onafhankelijke ZMSP's. Zij vragen zich af wat IenW doet als blijkt dat NS haar eigen ZMSP-tak bevoordeelt ten opzichte van onafhankelijke ZMSP's.

De eisen in de vigerende versie van de MaaS-waardige bestekseisen zijn leidend. Hiernaar wordt verwezen in artikel 44, lid 1 en 2. Dit zijn de eisen waar NS als concessiehouder aan moet voldoen. Zodra er nieuwe versies worden opgesteld, zullen de eisen uit de dan geldende nieuwe versie leidend zijn nadat de in artikel 44 beschreven procedures zijn doorlopen. Hierin zijn ook de afspraken met betrekking tot het referentieaanbod opgenomen, zoals ook toegelicht in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 44. IenW beslist, als concessieverlener, uiteindelijk over het referentieaanbod.

ZMSP's stellen dat de implementatieperiode van één jaar (lid 4) en de evaluatieperiode van één jaar (lid 7) bij elkaar opgeteld betekenen dat de doorlooptijd twee jaar bedraagt. Zij vinden een doorlooptijd van twee jaar tussen publicatie van Maas-bestekseis (lid 1) en de afronding van de evaluatie (lid 4) voor IenW om voorstellen te mogen doen veel te lang. ZMSP's stellen voor om de eis aan te passen, zodat IenW op elk moment een voorstel bij NS kan indienen voor aanpassing van het referentieaanbod.

Er wordt uitgegaan van een redelijk termijn en verwijst naar lid 8, waarin is opgenomen wanneer NS een voorstel kan doen van een eigen Referentieaanbod.

ZMSP's stellen dat de rol van derde partijen in lid 7, waaronder onafhankelijke ZMSP's, niet worden genoemd. Zij stellen voor om ZMSP's bij de evaluatie te betrekken.

Deze suggestie wordt niet meegenomen in de concessie. De concessie betreft enkel een afspraak tussen de concessieverlener en NS.

Hoofdstuk 5. Het maatschappelijk optimaal benutten van de publieke investeringen in het spoorstelsel als geheel

In dit hoofdstuk wordt het optimaal benutten van de publieke investeringen in het spoorstelsel als geheel behandeld.

Artikel 45. Ontwikkeling van de materieelvloot bij systeemspongen

IPO/DOVA stelt dat bij nieuw materieel het uitgangspunt moet zijn dat dit toekomstvast inzetbaar is en flexibel kan meegaan met nieuwe ontwikkelingen (onder andere meer spanning, ERTMS etc.). Materieel gaat immers circa veertig jaar mee.

In de artikelsgewijze toelichting is nu opgenomen dat bij nieuw materieel rekening moet worden gehouden met voorziene toekomstige ontwikkelingen.

Het Locov adviseert om in artikel 45 lid 3 een reizigerseffecttoets toe te voegen met aandacht voor het minimaliseren van de hinder voor reizigers tijdens de implementatie van de betreffende systeemspong.

Dit voorstel is niet overgenomen. Het belang van de reiziger is voldoende geborgd in dit lid aangezien NS al wordt gevraagd om de effecten op de prestaties en dienstregeling inzichtelijk te maken.

ProRail draagt aan dat ATO een nieuw Automatisch treinbesturingssysteem is dat niet het bestaande treinbeïnvloedingssysteem vervangt.

Deze aanscherping maakt de artikeltekst niet duidelijker en is daarom niet overgenomen.

ProRail stelt dat het optimaal benutten van publieke investeringen in het spoorstelsel ook betrekking heeft op investeringen door goederenvervoerders en andere reizigersvervoerders. ProRail adviseert om bij artikel 45 en 46 op te nemen dat in een impactanalyse de impact voor de spoorinfrastructuur en de impact voor goederenvervoerders en voor andere reizigersvervoerders wordt meegewogen. Het optimaal benutten van publieke investeringen in het spoorstelsel heeft namelijk ook betrekking op investeringen door goederenvervoerders en andere reizigersvervoerders.

Dit punt hoort niet thuis in een concessie die alleen over verplichtingen gaat tussen IenW en NS. Daarom wordt het advies niet overgenomen.

Artikel 46. Maatschappelijk optimaal aansluiten van de Dienstregeling op beschikbare Infrastructuur

IPO/DOVA stelt voor om op te nemen dat NS als deskundig vervoerder een visie opstelt waarbij zij ingaat op ontwikkelingen die mogelijk niet passen binnen de huidige infrastructuur.

Het voorstel van IPO/DOVA is niet overgenomen. Een dergelijk verzoek aan NS om te komen met een visie hoeft niet te worden vastgesteld in de concessie. Een

dergelijk verzoek kan worden gedaan in stuurgroep MLT, waarin NS, ProRail en IenW spreken over de relatie tussen infrastructuur en materieel.

Het Locov adviseert in lid 1 de zin 'Indien zij knelpunten ervaart, op de korte en/of de lange termijn, zoekt zij als eerste oplossingen in haar conceptdienstregeling en logistiek model, vervolgens in de inzet van ander materieel en daarna (in samenspraak met infrastructuurbeheerder) in de Infrastructuur' te wijzigen in 'Indien zij knelpunten ervaart, op de korte en/of de lange termijn, zoekt zij in samenspraak met de infrastructuurbeheerder de maatschappelijk optimale oplossing door te kijken naar dienstregeling, logistiek model, materieelinzet, personeelsinzet en infrastructuur' en in lid 3 de zinsnede 'Indien NS niet aan het eerste lid kan voldoen' te wijzigen in 'Indien NS van mening is dat een aanpassing van de infrastructuur maatschappelijk het meest optimaal is'.

Dit advies wordt niet overgenomen, want het uitgangspunt is en blijft dat vervoerders zich moeten aanpassen aan de infrastructuur. Wensen over de infrastructuur kunnen uiteraard worden ingebracht in stuurgroep MLT.

Artikel 47. Investeren in nieuw of aangepast materieel

Het Locov adviseert om in artikel 47 het adviesrecht van consumentenorganisaties over investeringsbeslissingen voor nieuw of aangepast materieel te borgen.

Het advies wordt niet overgenomen. De rol van de consumentenorganisaties is het derde lid van dit artikel geborgd.

ProRail benadrukt dat er via de vervoerconcessie geen verplichtingen kunnen worden opgelegd aan de beheerder. De mogelijkheden om materieel in te zetten volgen uit het RINF. Deze wordt in het artikel niet genoemd. ProRail doet de suggestie om de tekst te nuanceren, met als voorstel 'In overleg met de infrabeheerder'.

Deze voorgestelde wijziging wordt niet overgenomen, omdat de suggestie niet tot verheldering van de artikeltekst leidt.

ProRail vindt het positief dat nadrukkelijk wordt gesproken over het maken van afspraken tussen NS en infrastructuurbeheerder over de introductie van nieuw materieel. ProRail adviseert dringend afspraken te maken op systeemniveau en bij lid 3 de tekst 'en impact voor andere vervoerders' toe te voegen.

De concessie gaat niet over andere vervoerders dan NS. Daarom wordt het advies niet overgenomen.

ProRail vraagt om een aanscherping bij artikel 47.2. Het gaat in de context van dit artikel niet alleen om de actuele dienstregeling maar ook toekomstig geplande/voorzien dienstregeling.

De strekking van deze opmerking is verwerkt in de artikelsgewijze toelichting, door 'de actuele en geplande dienstregeling qua snelheid en frequentie' op te nemen.

ProRail geeft een disclaimer bij artikel 47.2. ProRail kan pas een definitief een oordeel vellen over de impact van de investeringsbeslissing op basis van specifieke informatie. Het voorstel van ProRail is om de volgende tekst toe te voegen: 'de

infrastructuurbeheerder kan NS verzoeken aanvullende informatie te verstrekken om advies te kunnen geven'.

De strekking van deze opmerking is verwerkt in de artikelsgewijze toelichting.

Artikel 48. Materieelparkplan

Het Locov adviseert de concessieverlener instemmingsrecht te geven op het Materieelparkplan en het adviesrecht van consumentenorganisaties te borgen.

Dit advies wordt niet overgenomen. De materieelplanning behoort tot de bedrijfsvoering, waar NS primair verantwoordelijk voor is.

ProRail draagt bij lid 1 de suggestie aan om een concrete eis op te nemen om - na de introductie van ICNG-materieel - met materieel te gaan rijden op de HSL dat minimaal 220 km/h rijdt.

Deze suggestie wordt niet overgenomen, de infrastructuur moet daarvoor geschikt zijn.

ProRail merkt op dat de omvang van het materieelparkplan sterke invloed kan hebben op de capaciteit knooppunten, opstelreinen, emplacementen etc. ProRail vraagt zich af of dit niet vooraf explicieter uitgewerkt moet worden ('if then else'-scenario's). Zeker als er extra MIRT-budget nodig is om te investeren in opstelcapaciteit. ProRail geeft de suggestie mee om de verplichting op te nemen dat dit vooraf wordt vastgesteld plus dat er afstemming over besluitvorming/financiering plaatsvindt.

De strekking van deze opmerking is verwerkt in de artikelsgewijze toelichting.

ProRail stelt dat het ook voor ProRail wenselijk is om goed inzicht te hebben in de materieelvloot, zeker als daarna hierover gezamenlijk met NS en de concessieverlener wordt gesproken. ProRail adviseert de infrastructuurbeheerder na "de concessieverlener" toe te voegen aan lid 1.

Omdat de infrastructuurbeheerder al wordt genoemd in het artikel, wordt dit voorstel niet overgenomen.

ProRail draagt bij lid 3 aan om de tekst 'zienswijze infrastructuurbeheerder' toe te voegen om de positie van ProRail te borgen. Daarnaast vraagt ProRail om scherper te formuleren wat het 'proces' in deze context inhoudt.

De strekking van deze opmerking is verwerkt in de artikelsgewijze toelichting.

ProRail vraagt bij lid 3 om de rol van de infrastructuurbeheerder te nuanceren. ProRail kan de concessieverlener namelijk adviseren over maatschappelijke kosten/baten en gevolgen van scenario's voor materieelvernieuwing, maar niet sec over de keuzes en afwegingen die een vervoerder maakt over haar materieelpark. Het is volgens ProRail aan de concessieverlener en NS om dat gesprek te voeren.

Deze voorgestelde toevoeging wordt niet overgenomen, omdat de suggestie niet tot verheldering van de artikeltekst leidt.

Artikel 49. Minimale eisen aan comfort van materieelvloot

De provincie Groningen verzoekt naar aanleiding van klachten over het zitcomfort om de concessiehouder te verplichten om de sprinters tussen Groningen en Zwolle als 'dedicated sprinters' aan te wijzen en in overleg met reizigers en het consumentenplatform nieuwe stoelen te plaatsen die door reizigers op dergelijk afstanden wel als comfortabel worden ervaren.

Dit verzoek wordt niet overgenomen, omdat de inrichting van materieel valt onder de operationele verantwoordelijkheid van NS. Het ministerie stuurt hier op via de prestatie-indicator 'algemeen klantoordeel'.

IPO/DOVA geeft als suggestie om een vierde lid toe te voegen aan dit artikel met aandacht voor ergonomie en sta- en zitcomfort: 'Het zitcomfort dient in overleg met een testpanel en consumentengroepen getest en afgestemd te worden'. Een goede ergonomie draagt namelijk bij aan het beperken van lichamelijke klachten bij reizigers.

Dit verzoek wordt niet overgenomen, omdat de inrichting van materieel valt onder de operationele verantwoordelijkheid van NS. IenW stuurt hier op via de prestatie-indicator 'algemeen klantoordeel'.

Het Locov adviseert in het artikel de volgende leden toe te voegen 'Nieuw materieel is voorzien van een goed werkend klimaatbeheersingssysteem dat zorgt voor voldoende ventilatie en een aangename temperatuur onder alle omstandigheden en voldoet aan de daarvoor gangbare standaarden.' en 'Materieel is voorzien van comfortabele zitplaatsen met voldoende beenruimte. De beenruimte van nieuw en gereviseerd materieel is niet kleiner dan de beenruimte in het nieuwste Intercity- en Sprinter-materieel dat beschikbaar is vanaf de start van de concessie (ICNG en SNG).'

Dit verzoek wordt niet overgenomen, omdat de inrichting van materieel valt onder de operationele verantwoordelijkheid van NS. IenW stuurt hier op via de prestatie-indicator algemeen klantoordeel.

Het Locov adviseert om niet vooruit te lopen op het eventueel afschaffen van het aanbod van draadloos internet en in plaats daarvan een inspanningsverplichting op te nemen om de capaciteit van dit aanbod verder te verbeteren en hiervoor een te behalen doel, bijvoorbeeld 5 MB/s op te nemen.

Dit verzoek wordt niet overgenomen. De concessie vraagt om het huidige aanbod te continueren en stuurt niet actief aan op een afbouw van deze dienst. NS krijgt als vervoerder de ruimte om het aanbod hiervan aan te passen naar de behoefte van haar klanten, en daarmee aan te sluiten op de maatschappelijke en technologische ontwikkelingen.

Artikel 50. Introductie nieuw materieel en/of significante technische wijzigingen aan materieel

ProRail geeft aan dat in dit artikel de notie mist dat het bij de introductie van nieuw materieel gaat om integraal proefbedrijf en ingebruikname van materieel, nadat dit materieel al is toegelaten conform het reguliere proces via ERA/ILT (waar ProRail via Loket Materieeltoelating bij betrokken is geweest). Verder vraagt ProRail om te verduidelijken dat voorafgaand aan IPB al een materieeltoelating is doorlopen. Ook vraagt ProRail om bij lid 2 na 'aan de concessieverlener' de tekst 'en de infrastructuurbeheerder' toe te voegen en bij lid 4 na 'de concessieverlener' de tekst 'gehoord hebbende de infrastructuurbeheerder' toe te voegen.

Het eerste en tweede verzoek worden niet overgenomen omdat het voor zich spreekt dat IPB volgt op het reguliere toelatingsproces. Het verzoek om in het tweede lid op te nemen dat de infrastructuurbeheerder gehoord wordt, is verwerkt. De voorgestelde aanpassing van het vierde lid wordt niet overgenomen, omdat dit een verplichting is die alleen IenW raakt.

Hoofdstuk 6. Het komen tot een verbeterde sturings- en verantwoordingsrelatie tussen de concessieverlener en NS

Dit hoofdstuk gaat over hoe er wordt gezorgd voor een verbeterde sturings- en verantwoordingsrelatie tussen de concessieverlener en NS.

FMN heeft IenW verzocht om bij hoofdstuk 6 onderstaande vragen te beantwoorden. Allereerst wil FMN weten waarom IenW van mening is dat de huidige set instrumenten voldoende is. Daarnaast vraagt FMN om per instrument aan te geven welke impact deze volgens IenW zal hebben op zowel de sturingsrelatie als het resultaat, namelijk het ov-aanbod aan de reiziger. Ook is FMN geïnteresseerd in de afweging die ten grondslag ligt aan de oordelen van IenW. Ten slotte vraagt FMN om een toelichting op de afweging die IenW heeft gemaakt om andere sturingselementen die door FMN zijn voorgesteld tijdens eerdere stakeholderrondes en in de brief van 22 juli 2022 en die bewezen tot verbetering zouden leiden, niet over te nemen.

Er is een toelichting toegevoegd aan de concessie, waarin de aanwezige sturingsmiddelen en de werking daarvan nader worden toegelicht. In de MTR van de huidige concessie is het sturingsinstrumentarium onderzocht en is geconcludeerd dat deze in de basis goed functioneert. Het bestaande sturingsregime is als uitgangspunt genomen voor de nieuwe concessie. Wel zijn er zaken aangescherpt: er is een verbeterplan toegevoegd aan het instrumentarium, en met het CIS heeft IenW als concessieverlener een breder en actueler zicht op prestaties. Deze instrumenten, zoals de plancyclus, het programma sturen, en bodem- en streefwaarden zijn behouden gebleven. In de structuur van het interventiemenu kan IenW deze instrumenten inzetten. De basis hiervoor is overleg op basis van feitelijke informatie (CIS). Met deze instrumenten prikkelt het ministerie NS tot goede prestaties en kan IenW ingrijpen indien NS structureel niet voldoet aan de afspraak. Dit kan het ministerie doen door middel van een verbeterplan en of door meer regie te nemen door een programma op te richten. Ultimatum remedem kan IenW het wettelijke instrument last onder dwangsom inzetten.

FMN beveelt IenW aan om niet alleen een informatieverplichting voor NS op te stellen, maar deze ook te laten gelden voor de data, die ten grondslag liggen aan deze informatie, dus een informatie- én datadeelverplichting op te nemen in de concessie.

Hoofdstuk 6.2 van de concessie gaat in op de beschikbaarheid van informatie én data.

6.1 Sturing en verantwoording

Artikel 51. Procedure totstandkoming vervoerplan en beleidsprioriteitenbrief

Het Locov adviseert, gezien het belang van het vervoerplan, om de consumentenorganisaties, de infrastructuurbeheerder en de decentrale overheden te laten adviseren over het ontwerp-vervoerplan.

NS moet advies vragen aan consumentenorganisaties, de infrastructuurbeheerder en decentrale overheden. In lid 8 wordt ook geborgd dat NS moet ingaan op deze adviezen. Hiermee is voldoende geborgd dat het advies wordt meegewogen.

ProRail adviseert om de samenwerkingspartijen, zoals genoemd in hoofdstuk 4 artikel 39, te betrekken bij het opstellen van het vervoerplan. De partijen kunnen dan checken of de onderwerpen met samenwerkingsafspraken die voor hen van belang zijn goed staan verwoord. Over lid 6c aangaande de deur-tot-deurreis stelt ProRail dat het logisch is om andere vervoerders hier ook in te betrekken in verband met de deur-tot-deurreis.

Het vervoerplan kent een strakke jaarplanning, waar relevante partijen inbreng op kunnen leveren. De formele afstemming van het vervoerplan wordt niet uitgebreid, onder andere vanwege deze strakke jaarplanning. Wel dient NS in de samenwerkingsstrategie aandacht te hebben voor het thema deur-tot-deur en hier met diverse partijen over af te stemmen (los van het vervoerplan).

FMN vraagt om te verhelderen of de beleidsprioriteitenbrief openbaar is, wie de inhoud van deze brief bepaalt en of andere vervoerders ook betrokken worden bij de mogelijke financiële en operationele consequenties van deze brief? Ook vraagt FMN om duidelijk te maken wie het in lid 10 benoemde onafhankelijke onderzoek leidt?

De beleidsprioriteitenbrief is een middel om sturing te geven aan de uitvoering van de concessie. Deze wordt in de vorm van een bijlage van het vervoerplan en met de Tweede Kamer gedeeld. Andere vervoerders zijn hier formeel geen partij in. De concessieverlener laat het bedoelde onderzoek uitvoeren en is daarmee leidend in dat traject.

ProRail adviseert in de concessie op te nemen dat de infrastructuurbeheerder bij het overleg tussen NS en de concessieverlener over beleidsprioriteiten wordt vermeld daar waar dat implicaties heeft voor de infrastructuur.

Het staat IenW vrij om de infrabeheerder te betrekken als dat nodig is, en het ministerie zal dat uiteraard ook doen. Het is niet nodig om dit expliciet in dit artikel op te nemen aangezien het een concessie betreft die gegund wordt aan NS.

ProRail vraagt zich af hoe eenduidig en uitvoerbaar de concessie is als IenW zou moeten terugkomen op de beleidsprioriteiten. Hoe gaat IenW als concessieverlener daarop sturen richting NS?

De beleidsdoelen zijn bepaald in het Beleidsvoornemen in aanloop naar deze concessie. Uit deze doelen komen de beleidsprioriteiten voort. Daarmee is dit punt voldoende geborgd.

Het Locov adviseert artikel 51 lid 11 te schrappen en ook het instemmingsrecht van NS in lid 14. Het Locov stelt dat het huidige document NS veel mogelijkheden biedt tot instemmingsrecht. Het aanbieden van deze mogelijkheden aan NS past volgens het Locov niet in de verhouding tussen opdrachtgever en opdrachtnemer.

Dit lid schetst een proces om tot een oplossing te komen bij een verschil van inzicht rond de beleidsprioriteiten. Uiteindelijk moeten beide partijen tot overeenstemming komen om de uitvoering van de beleidsprioriteiten te garanderen. Bijvoorbeeld op het gebied van haalbaarheid en maakbaarheid. Hier is ook instemming van NS voor nodig. In lid 10 tot en met 14 worden de stappen geschetst die hiervoor nodig zijn. Daarnaast wordt door alle partijen instemming niet op onredelijke gronden onthouden.

IPO/DOVA vraagt waarom in het kader van het onderzoek naar prioriteitstelling is gekozen voor de term 'instemming' en niet voor bijvoorbeeld 'vaststelling'? Ook hier vindt IPO/DOVA dat aan NS veel ruimte wordt gegeven.

De concessieverlener krijgt de ruimte om zijn op- of aanmerkingen over het vervoerplan te maken. De term instemming geeft IenW voldoende ruimte om akkoord te geven op het vervoerplan.

ProRail vraagt om nadere toelichting op lid 13 sub a. Volgens ProRail kan er in een vervoerplan niet worden afgeweken van de vervoersconcessie. Het plan moet passen binnen de gemaakte afspraken.

Het vervoerplan moet inderdaad passen binnen de gemaakte afspraken. Echter, de concessieverlener kan wel een additionele prestatie-indicator voorstellen. Hiermee wordt dan ingestemd door de concessieverlener met de bijbehorende definities en meetmethoden via het vervoerplan.

IPO/DOVA vraagt wie het finale besluit neemt als NS en IenW het niet eens worden over het door NS voorgestelde vervoerplan. In de ogen van IPO/DOVA hoort de finale beslissingsbevoegdheid binnen de concessie bij de concessieverlener te liggen. IPO/DOVA vindt dat de concessieverlener in de gehele beschikking erg weinig wordt vermeld en verwacht meer opdrachtgeverschap vanuit het ministerie.

Een overleg met het ministerie van Financiën is een uiterste stap om er uit te komen. Naar aanleiding van het advies van IPO/DOVA heeft IenW het artikel aangepast. Partijen kunnen nu om tot een oplossing te komen besluiten een aanvullend onderzoek uit te voeren. Vervolgens is er een escalatiemogelijkheid via het ministerie van Financiën bij het niet instemmen met het vervoerplan.

Artikel 52. Prestatie-Indicatoren en Programma's

FMN vraagt wie de prestaties, PI's en II's van NS beoordeelt en hoe de onafhankelijkheid in die beoordeling geborgd is?

In artikel 56 van de concessie is vastgelegd hoe de prestaties van NS getoetst worden aan de bodem- en streefwaarden. Onafhankelijk toezicht is daarbij georganiseerd door het laten uitvoeren van een audit op het gebied van de PI-definities en berekende scores door een onafhankelijke derde partij. Deze auditrapportages worden gepubliceerd.

Het Locov adviseert lid 3 te wijzigen in 'De concessieverlener kan maximaal drie additionele prestatie-indicatoren toevoegen aan Bijlage 1, na consultatie van NS en advisering door de consumentenorganisaties'. Op deze manier wordt meer ruimte gecreëerd voor extra indicatoren.

De concessieverlener wenst te sturen met een doelmatige en gefocuste set prestatie-indicatoren. Ook wenst de concessieverlener om duidelijkheid te verschaffen aan de concessiehouder met betrekking tot de prestatie-indicatoren, omdat dit voor de concessiehouder een belangrijk sturingsmechanisme is dat directe invloed heeft op de operatie van de concessiehouder. De concessieverlener houdt daarom vast aan de bepaling dat er één prestatie-indicator toegevoegd kan worden. Daarbij merkt concessieverlener op dat het naast het toevoegen van een nieuwe prestatie-indicator ook mogelijk is om de bestaande prestatie-indicatoren aan te passen (art 52 lid 5). Op die manier borgt de concessieverlener dat er op de zaken gestuurd kan worden op zaken die op dat moment van groot reizigersbelang zijn.

ProRail vindt lid 3 heel beperkend. Er wordt gesproken over dat de concessieverlener maximaal één additionele PI kan voorstellen. ProRail vraagt of dat één PI is over de gehele concessieperiode?

Lid 3 ziet erop toe dat er één additionele PI geïntroduceerd kan worden, naast de PI's die reeds in de concessie zijn opgenomen. Het ambitieniveau ligt vast voor de periode tot aan de MTR. Als onderdeel van de MTR wordt het ambitieniveau voor het vervolg van de concessie bepaald.

Het Locov adviseert lid 4 te wijzigen zodat wijziging van indicatoren een besluit is van de concessieverlener na consultatie van NS en advisering door de consumentenorganisaties en NS dus geen stem heeft in de uiteindelijke besluitvorming.

Als opdrachtgever kan IenW wijzigingen aan PI's, of een additionele PI voorstellen. Als NS die niet wil overnemen geldt de escalatieprocedure uit Art. 51. Het ministerie wenst en kan als opdrachtgever niet aan een lopende concessie eenzijdig wijzigingen door voeren.

ProRail vraagt over wat voor type wijziging van PI's of II's het gaat in lid 4. De hoogte van het ambitieniveau? ProRail stelt dat men niet de scope, reikwijdte en prestaties geheel flexibel kan inrichten en jaarlijks bijstellen, dat maakt het sturen op de concessie wel uiterst lastig en minder transparant en kan ook in uitvoerbaarheid weer andere impact hebben gelet op vervoeraanbod. Welke spelregels worden hierbij gehanteerd?

Lid 4 ziet erop toe dat de set PI's zoals opgenomen in de concessie aangepast kan worden. Het betreft hier in de basis het aanpassen van de definitie. Het ambitieniveau ligt vast voor de periode tot aan de midterm review. Tijdens de midterm review wordt het ambitieniveau voor het vervolg van de concessie bepaald.

ProRail stelt voor om de volgende tekst aan het artikel toe te voegen: 'de infrastructuurbeheerder wordt betrokken bij het gesprek over wijziging of aanvulling van een prestatie-indicator om te beoordelen of deze wijziging implicaties heeft voor de tussen de concessieverlener en de infrastructuurbeheerder gemaakte afspraken. Indien deze wijziging implicaties heeft voor de infrastructuurbeheerder behoeven de hernieuwde afspraken ook de instemming van de infrastructuurbeheerder'. ProRail vindt het van belang dat zij goed wordt betrokken bij het overleg hierover en ook instemming kan geven over de wijziging.

ProRail dient inderdaad betrokken te worden. De samenwerking tussen NS en de infrastructuurbeheerder is in artikel 40 in algemeenheid opgenomen en in de artikelsgewijze toelichting is ook expliciet gemaakt dat ook van belang is daar waar prestaties elkaar raken en of deze prestaties afhankelijk zijn van elkaar. Een aanpassing van het artikel is onnodig. Tevens is deze bepaling/werkwijze is identiek aan de huidige concessie, Art. 17 lid 10.

Het Locov adviseert lid 5 te schrappen omdat het juist van belang is om elk jaar inzicht te hebben van de stand van zaken per PI en de eventuele voornemens van NS voor maatregelen. Dat daarbij de accenten per jaar kunnen verschillen doet daar niets aan af.

Het uitgangspunt is dat de concessiehouder in elk vervoerplan op alle PI's ingaat. Slechts wanneer de concessieverlener daar specifieke reden toe ziet, kan de concessieverlener bepalen dat dit voor specifieke PI's niet hoeft. Dit kan alleen indien daar een duidelijke reden/onderbouwing voor is. Dit is in lijn met artikel 17 lid 4 van de huidige concessie.

IPO/DOVA stelt ten aanzien van lid 6 dat de midterm review te laat is om de PI 'Zitplaatstijd' in te voeren en ziet graag dat deze bij de start van de concessie als PI wordt opgenomen. Daarentegen adviseert het Locov niet vooruit te lopen op het mogelijk omruilen van zitplaatskansen voor Zitplaatstijd en PI en eerst ervaringen af te wachten. Het Locov adviseert dan ook lid 6 te schrappen en de bijbehorende voetnoten uit bijlage 1.

Nadat ervaring is opgedaan middels een II Zitplaatstijd, is het voornemen over te stappen op de PI Zitplaatstijd. Deze PI doet beter recht aan de duur dat een reiziger (niet) kan zitten. Het Locov merkt op dat dit mogelijk een negatief gevolg zal hebben voor reizigers die relatief korte tijd moeten staan. Om eventuele negatieve effecten uit te sluiten wenst de concessieverlener eerst ervaring op te doen. Zo kan de overstap succesvol verlopen. Bij overgang naar de nieuwe PI wordt het Locov als gebruikelijk betrokken. Verder wordt met de PI Aantal drukke treinen door de concessieverlener gestuurd op het voorkomen van drukke treinen, ongeacht de duur van de reis.

Artikel 53. Beheer van de concessie

IPO/DOVA stelt dat het onduidelijk is hoe vaak er concessiebeheeroverleg wordt gevoerd. Het lijkt IPO/DOVA goed om een minimale frequentie van dit overleg te benoemen. De voorwaarde voor deelnemers met mandaat vanuit NS lijkt ook een

voorwaarde vanuit de concessieverlener. Ook de concessieverlener moet mandaat hebben in het concessiebeheeroverleg.

Hierover worden in het beheerplan (artikel 53 lid 3) nadere afspraken gemaakt.

ProRail acht het van belang dat ProRail als infrastructuurbeheerder wordt betrokken bij het periodieke overleg, waar dat van belang is, en stelt voor om de volgende zin toe te voegen aan dit artikel: daar waar de concessie implicaties heeft voor ProRail is het van belang dat ProRail wordt aangehaakt bij het periodieke overleg.

Hier is een apart overleg voor, zodoende is aanpassing van het artikel niet nodig.

IPO/DOVA vraagt waarom door NS en de concessieverlener gezamenlijk een beheerprotocol wordt opgesteld. Dit lijkt een taak voor de concessieverlener en zou ook onderdeel van de beschikking kunnen uitmaken.

Dit advies wordt niet overgenomen, het beheer is een wisselwerking tussen concessieverlener en -houder. Het beheerprotocol wordt daarom gezamenlijk afgestemd.

Omdat het beheerprotocol geen openbaar stuk is, stelt ProRail voor dat de volgende zin wordt opgenomen: 'Indien afspraken in het beheerprotocol en de vervoerconcessie strijdig met elkaar blijken, de afspraken in de concessie voorrang hebben'.

Dit lijkt onnodig, omdat er moet worden gewaarborgd dat de twee niet met elkaar in strijd zijn. Desondanks kan het te zijner tijd worden opgenomen in het beheerprotocol.

ProRail stelt ten aanzien van lid 3 met betrekking tot het beheerprotocol voor om de volgende regels op te nemen: 'De definitieve dienstregeling die NS kan rijden, is uitkomst van het capaciteitsverdelingsproces, dat wordt beschreven in de Netverklaring. In het beheerprotocol dient rekening te worden gehouden dat dit proces leidend is.'

De capaciteitsverdeling is wettelijk geregeld. Het beheerprotocol verandert daar niks aan. Daarom wordt het artikel hier niet op aangepast.

Artikel 54. Kwaliteitsmanagementsysteem

ProRail stelt bij lid 2 dat NS wordt gevraagd bekend te zijn met de interactie effecten tussen de eigen doelen en activiteiten en die van de infrastructuurbeheerder. ProRail vraagt hoe dit wordt vastgesteld en hoe om te gaan bij conflict? Suggestie om dit af te stemmen met de infrastructuurbeheerder.

Hier is een apart overleg voor. Er is daarom geen aanpassing van het artikel benodigd.

Artikel 55. Financiële verantwoording

FMN is van mening dat het ministerie de toepassing van IFRS 8 in de jaarrekening van NS moet verplichten, waardoor NS dient toe te lichten welk omzet en resultaatniveau hoort bij onderhavige concessie, stations, internationale lijnen en overige omzet.

Het advies wordt niet opgevolgd. De bepalingen in artikel 55 zijn gebaseerd op de verantwoordingscyclus die tussen NS en de concessieverlener is ingericht. Het feit dat de concessievergoeding is vervallen, verandert hier in essentie niets aan. Voor het ministerie is het van groot belang dat NS zich goed, met een gescheiden boekhouding voor het HRN, verantwoordt over de financiële prestaties. Dat vergt geen inhoudelijke aanpassing aan deze bepalingen over de financiële verantwoording.

ZMSP's vinden dat de activiteiten van NS in haar rol van (geïntegreerde) ZMSP, waaronder de activiteiten, zoals 'NS Businesscard' en 'NS Go', geen onderdeel kunnen zijn van de concessie. ZMSP's vragen IenW dit punt over te nemen.

De concessie legt bepalingen vast voor de beschermde reisrechten. De Business Card en NS Go vallen hier niet onder. Zie ook artikel 30: 'NS zorgt voor een productportfolio dat aansluit bij de wensen van diverse groepen reizigers'.

ZMSP's achten het van belang dat er een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende rollen die NS inneemt als het gaat om het deur-tot-deurbeleid, namelijk de rol van NS als concessiehouder voor het HRN en de rol van NS als ZMSP. Om kruissubsidiëring en oneerlijke concurrentie te vermijden, zou aan NS in elk geval de verplichting moeten worden opgelegd om een administratieve en boekhoudkundige scheiding aan te leggen tussen de kosten en opbrengsten van het HRN versus de kosten en opbrengsten van ZMSP-diensten van NS.

De rol als aanbieder van deze producten valt onder eigen verantwoordelijkheid en behoort niet tot de concessie.

ZMSP's adviseren beter te borgen dat NS een scheiding aan zou moeten brengen tussen NS als aanbieder van toegang tot het HRN aan ZMSP's (wholesalemarkt) en NS als aanbieders van ZMSP-diensten (retailmarkt).

Dit valt onder eigen verantwoordelijkheid en voor aanbod aan derden wordt ook geen onderscheid gemaakt in MaaS-waardige bestekseisen. Daarin is geborgd dat (eis 1): 'de concessiehouder werkt mee aan de verkoop en betaling via Derden, zoals MaaS-dienstverleners [en ZMSP's], waarbij de concessiehouder bij deze Derden ten hoogste de prijs in rekening brengt die reizigers betalen wanneer zij het betreffende Reisproduct bij de concessiehouder aanschaffen'.

ZMSP's zijn van mening dat, om een zuivere concessie te houden, het noodzakelijk is dat het voor NS verboden moet zijn om middelen uit de concessieactiviteiten in te zetten voor commerciële activiteiten, zoals NS Go, Hely en RiVier. Het onderdeel van NS dat concurreert met ZMSP's moet zelfstandig levensvatbaar zijn als het tegen dezelfde voorwaarden en tarieven de vervoersdiensten per HRN inkoop als NS als concessiehouder jegens onafhankelijke ZMSP's hanteert (gelijk aan de voorwaarde die de ACM stelt in het onderzoek naar een gelijk speelveld naar aanleiding van de motie Minhas). ZMSP's vragen of IenW bereid is om in de concessie een dergelijke eis op te nemen.

In de concessie worden geen beperkingen opgelegd aan NS voor commerciële activiteiten die buiten de concessie vallen. In de concessie is wel opgenomen dat NS

bij de financiële verantwoording zorg moet dragen dat de activiteiten, die vallen onder de concessie, middels een gescheiden boekhouding verantwoord worden.

IPO/DOVA vraagt ten aanzien van lid 5 waarom wordt gesteld dat de toedeling van opbrengsten en kosten aan de concessieactiviteiten 'in voldoende mate' aan dient te sluiten op de jaarrekening van NS en welke ruimte dit biedt voor NS?

Dit is afkomstig uit de huidige concessie. De essentie is hier dat de verantwoordingsinformatie herleidbaar moet zijn tot extern verifieerbare gegevens. Deze bepaling is niet bedoeld om NS extra ruimte te geven op dit punt.

Artikel 56. Verantwoording

FMN vraagt hoe IenW borgt dat de audit naar de meting van de prestaties wordt uitgevoerd door een partij die verstand van zaken heeft en onafhankelijk opereert van zowel het ministerie als de NS. FMN adviseert om de Algemene Rekenkamer te verzoeken om deze rol op zich te nemen.

IenW is niet voornemens de Algemene Rekenkamer in te zetten om deze audit uit te laten voeren. Dit artikel is conform de huidige concessie en volstaat.

Het Locov adviseert om een bepaling op te nemen over de kwaliteitseisen van metingen en onderzoeken zoals in artikel 17 lid 6 van de huidige concessie. De metingen dienen controleerbaar tot stand te komen op basis van representatieve onderzoeken, op statistisch verantwoorde wijze en zodanig dat een vergelijking tussen verschillende kalenderjaren mogelijk is.

Het is van belang dat metingen controleerbaar tot stand komen en dat er een goede vergelijking mogelijk is. Dit is geborgd door de bepaling in artikel 56.2 en door de onafhankelijke audit die op de prestatie-indicatoren wordt uitgevoerd. Daarom wordt het advies van het Locov niet overgenomen.

Het Locov adviseert de exacte hoogte van bodem- en streefwaarden op te nemen in bijlage 1 van de concessie, zoals in de huidige concessie het geval is. Het Locov adviseert een separate adviesaanvraag in te dienen hierover bij de consumentenorganisaties, zodat dit advies nog wordt meegenomen, voordat de ontwerpconcessie naar de Tweede Kamer wordt gestuurd. Het Locov adviseert de hoogte van deze bodem- en streefwaarden onafhankelijk te laten toetsen en vraagt deze onafhankelijke toets te overleggen bij de hierboven gevraagde separate adviesaanvraag.

IenW heeft een intensief traject doorlopen om op basis van verwachte ontwikkelingen tot richtingen te komen voor de toekomstige waarden van prestatie-indicatoren. In samenhang met de afspraken over het concessievolumen en het financieel kader dat van de concessie zijn de exacte waarden voor de bodem- en streefwaarden bepaald, deze zijn in bijlage 1 van de concessie ingevoegd van de concessie versie die met de Tweede Kamer gedeeld zal worden. Aangezien het Locov bij wet is aangewezen om verplicht geconsulteerd te worden is het Locov gevraagd hier een aanvullend spoedadvies op te geven.

Het Locov vindt het niet juist dat NS de definities en meetmethoden bepaalt van de PI's en II's. Het Locov vindt dat de opdrachtgever deze definities en methoden hoort

te bepalen. Ook dienen de definities en meetmethoden makkelijk traceerbaar te zijn. Door ze integraal op te nemen in de concessie is voor elke belanghebbende duidelijk welke definities en meetmethoden worden gehanteerd. De huidige korte beschrijving op hoofdlijnen in bijlage 1 is wat het Locov betreft onvoldoende. Het Locov adviseert bijlage 1 aan te vullen met de definities, formules en meetmethoden van de prestatie- en informatie-indicatoren en expliciet te benoemen dat de consumentenorganisaties het adviesrecht behouden op alle wijzigingen daarin, inclusief de bodem- en streefwaarden.

NS stelt de definities op met inspraak van IenW. Deze definitiedocumenten worden geaudit door een onafhankelijke derde partij, om de juiste werking en meting van de prestatie-indicatoren te controleren. Het adviesrecht consumentenorganisaties blijft behouden. Gelijk aan de huidige praktijk worden de meetmethoden niet integraal opgenomen in de concessie. Het advies wordt daarom niet overgenomen.

IPO/DOVA doet een redactioneel voorstel in de concessietekst, waarbij 'Of diens opvolger(s)' wordt toegevoegd aan lid 3 met betrekking tot de OV-Klantenbarometer van het CROW/KpVV. Het is denkbaar dat er een ander instituut of een andere systematiek wordt ontwikkeld.

Deze suggestie wordt overgenomen. Aan het einde van lid 3 is de volgende tekst toegevoegd: 'of diens opvolger'.

Artikel 57. Bonus-malus systematiek

FMN adviseert IenW om de voorgenomen bonus malus van €1,5 miljoen per jaar aanzienlijk te verhogen. Een dergelijk bedrag geeft geen enkele prikkel of aanzet tot verbetering van de prestaties bij een onderneming met ruim €2,5 miljard omzet. Indien het IenW hier niet toe overgaat, verneemt FMN graag waarom het ministerie denkt dat een bonus malus van deze orde grootte afdoende effect zal sorteren.

De bepalingen in dit lid bouwen voort op de bestaande praktijk. Overigens is niet de hoogte van de boete bepalend voor het effect, maar het feit dat NS überhaupt een boete krijgt (reputatieschade). Het is geen hoger doel om meer aan deze boetes te verdienen, maar dat de reiziger een betere kwaliteit spoorproduct krijgt. Daarom wordt het advies van FMN om de boetes te verhogen niet overgenomen.

Het Locov adviseert een reizigersfonds in te stellen waarin boetes op grond van de concessie worden gestort, de bonus- en malusbedragen jaarlijks te indexeren, de consumentenorganisaties adviesrecht te geven over de bestemming van dit geld en dit te borgen in de concessie. Dit zorgt ervoor dat de NS is gehouden een geldsom te voldoen indien NS in enig kalenderjaar tekortschiet in het realiseren van een of meer bodemwaarden of één of meer streefwaarden. Deze boetes worden ingesteld omdat de reiziger niet het gewenste product heeft gekregen.

De boetebedragen komen beschikbaar ten behoeve van de begroting van IenW en als zodanig zullen worden ingezet ter verbetering van de Nederlandse mobiliteit. Hiermee wordt het doel van het Locov voldoende gediend.

ProRail verzoekt nadere toelichting van dit artikel, omdat Bonus-Malus alleen over Malus lijkt te gaan.

Bonus is als onderdeel van lid 5 opgenomen. De tabel onder lid 5 geeft voldoende toelichting voor zowel bonus als malus.

ProRail stelt dat de boete vreemd oogt, omdat er wordt gepoogd de totale concessie binnen kaders te houden. ProRail vraagt nadere toelichting over of er eventuele boetes worden doorberekend aan de reiziger?

Specifieke bepalingen zijn opgenomen waarbinnen NS de ruimte krijgt om tarieven aan de reizigers aan te passen. De mate waarin zij een boete krijgt opgelegd is hier geen factor in.

FMN merkt op dat in bijlage 1, waarnaar wordt verwezen in lid 2 van dit artikel, bij geen van de bodemwaardes een concrete waarde staat, noch hoe nauwkeurig er wordt gemeten. Hierdoor is de grens waarop de bodemwaarde wordt overtreden onduidelijk. FMN vraagt zich af waarom er geen sprake is van een overtreding als de bodemwaarde wordt overtreden, zonderafronding en verzoekt IenW om dat alsnog op te nemen.

In een volgende versie van de concessie zullen in bijlage 1 de daadwerkelijke waarden voor de bodem- en streefwaarden zijn ingevuld. De bepalingen in dit lid bouwen voort op de bestaande praktijk. Andersom geldt overigens ook dat een afronding naar beneden (in geval van bijvoorbeeld 97,4%) rekenkundig tot een ruimere afwijking ten opzichte van de 98% leidt. Het advies van FMN wordt daarom niet overgenomen.

IPO/DOVA stelt dat de bepaling bij lid 2b toelichting dan wel aanpassing behoeft. Uit de tekst zoals het er nu staat, 'een relevant Programma wordt uitgevoerd ten aanzien van een Prestatie-Indicator waarop NS tekortschiet', zou te concluderen zijn dat er geen geldsom voldaan behoeft te worden als NS tekortschiet bij een PI.

Indien er een programma actief is waarbij er een directe koppeling met een of meerdere van de prestatie-indicatoren bestaat kunnen deze door IenW als relevant worden aangemerkt. Gedurende de looptijd van het programma zal het ministerie in het geval concessiehouder tekort schiet op deze prestatie-indicator geen malus toepassen. Vanuit de gedachte dat het lopende programma er dan al op gericht is om de benodigde verbetering te bereiken. In de huidige concessie wordt dit ook niet verder toegelicht, en daarmee is geen aanpassing van de concessie op dit vlak noodzakelijk.

IPO/DOVA vraagt waar het maximale malus-bedrag op is gebaseerd. In hoeverre lopen we de kans op een 'berekende concessiehouder' die het niet voldoet aan de bepalingen afkoopt met jaarlijks € 6,5 miljoen, niet geïndexeerd?

De bepalingen in dit lid bouwen voort op de bestaande praktijk. Overigens is niet de hoogte van de boete bepalend voor het effect, maar het feit dat NS überhaupt een boete krijgt (reputatieschade). Het is geen hoger doel om meer aan deze boetes te verdienen, maar dat de reiziger een betere kwaliteit spoorproduct krijgt. Het geven van een boete en de mogelijke reputatieschade die hier mee samenhangt geeft in de ogen van IenW de prikkel voor NS om goede kwaliteit te leveren, niet zo zeer de hoogte van de boete.

FMN merkt op dat door eerst af te ronden conform lid 1, om vervolgens gebruik te maken van percentages in lid 5, de feitelijke grenzen anders liggen dan deze tabel doet voorkomen. FMN verzoekt IenW daarom de waardes te nemen zonder afronding conform lid 1.

De bepalingen in dit lid bouwen voort op de bestaande praktijk. Andersom geldt overigens ook dat een afronding naar beneden (in geval van bijvoorbeeld 97,4%) rekenkundig tot een ruimere afwijking ten opzichte van de 98% leidt. Het advies van FMN wordt daarom niet overgenomen

FMN vraagt waarom de bedragen in lid 5 en 6 gemaximeerd zijn en dan ook nog niet geïndexeerd? Tarieven voor reizigers worden wel geïndexeerd. FMN verzoekt IenW om deze punten aan te passen.

De bepalingen in dit lid bouwen voort op de bestaande praktijk. In de gesprekken over de nieuwe concessie zijn IenW en NS overeengekomen dezelfde bonus/malus-systematiek te hanteren als in de huidige concessie en daarmee worden de verzoeken van FMN niet overgenomen. De mogelijke reputatieschade die samenhangt met het geven van een boete weegt zwaarder dan de hoogte van de boete. Dat heeft doen besluiten deze bepaling hierop niet aan te passen maar vast te houden aan huidige praktijk.

Artikel 58. Midterm review (MTR)

FMN vindt één evaluatiemoment halverwege de concessieperiode onverstandig, omdat het niet ten goede van de reiziger komt. Een moderne concessie kent flexibiliteit en een perspectief op mogelijkheden tot aanpassingen als de omstandigheden daarom vragen. FMN wijst erop dat dit in de regio's een 'ademende concessie' genoemd.

IenW houdt vast aan de midterm review en wijst erop dat er andere manieren zijn om in te grijpen. Zoals het uitvoeren van een evaluatie (artikel 59) rond een specifiek onderwerp of thema en of audit door een externe partij (artikel 56 lid 5).

FMN verzoekt IenW eerder dan de midterm review na te denken en vorm te geven aan de marktordening per eind 2033 op de spoormarkt en de nodige waarborgen in te bouwen in de concessie teneinde die vormgeving te kunnen laten plaatsvinden.

De concessie beperkt NS of IenW niet om zich voor te bereiden op een opvolgende concessie. Zie artikel 71 voor de informatiebepalingen rondom een opvolgende concessie.

FMN stelt dat de midterm review geen mogelijkheid geeft om het concessiebesluit aan te passen. FMN verzoekt daarom IenW om dat alsnog vast te leggen.

Op grond van de Wp2000 kan de concessie worden gewijzigd. Op basis van het advies van FMN is in de toelichting van artikel 58 benoemd dat naar aanleiding van de midterm review de concessie mogelijk kan worden gewijzigd.

FMN vraagt zich af welke consequenties verbonden zijn aan een negatieve beoordeling bij de midterm review of welke handvaten gelden voor de uitkomsten van beoordeling. FMN verzoekt IenW om dat alsnog op te nemen.

De consequentie is dat dit tot aanpassingen van de concessie kan leiden. Dit is reeds onderdeel van de bepalingen in artikel 58. Het advies van FMN wordt niet overgenomen.

IPO/DOVA verzoekt dat, gelet op de samenhang met het regionaal OV, de betrokkenheid van decentrale overheden bij de midterm review (beter) geborgd wordt.

Als dergelijke voorgenomen wijzigingen effect hebben op regionaal OV, wordt uiteraard hierover contact gezocht met partijen die hierbij betrokken zijn. Het is niet noodzakelijk dit vast te leggen in de concessie met NS.

IPO/DOVA verzoekt dat de concessieverlener de partijen genoemd in artikel 39 bij het uitvoeren van de midterm review betreft.

De evaluatie van de samenwerking is uiteraard onderwerp van gesprek in de midterm review. Om deze goed te evalueren is het evident dat partijen waarmee wordt samengewerkt ook bevraagd worden. Het is niet noodzakelijk dit vast te leggen in de concessie met NS, de evaluatie van de samenwerking is wel opgenomen in artikel 58.

Artikel 59. Evaluatie

FMN stelt voor dat de specifieke evaluaties op verzoek van IenW worden uitgevoerd door een onafhankelijke partij, gezien NS niet de partij is die de eigenprestaties zou moeten evalueren en zeker niet bij tekortkomingen in de prestaties die NS zelf levert.

Lid 1 borgt situaties waarin IenW als concessieverlener een evaluatie uit wil voeren, of een derde dit te laten doen, dat NS daaraan moet meewerken. In een aantal gevallen, dat is ook de huidige praktijk, kan IenW NS opdragen een evaluatie uit te voeren.

FMN adviseert IenW om toe te voegen dat het gesprek over bevindingen en eventuele aanpassingen ter verbetering tevens met andere partijen gevoerd moet worden, zoals andere vervoerders, opdat inzichten van andere partijen dan NS en IenW betrokken kunnen worden in een plan om tot verbeteringen te komen.

Het is logisch dat de verschillende gebruikers (de vier niveaus) worden bevraagd over de mate waarop zij tevreden zijn en/of het CIS inderdaad meerwaarde biedt en of waar verbeteringen zijn. Dit is verwerkt door in artikel 59 lid 3 te spreken over de groepen, bedoeld in artikel 65 lid 1 (dat is inclusief concessieverlener). 'Gebruikers' wordt als term namelijk niet gebruikt.

Artikel 60. Benchmark

FMN vindt dit artikel te vrijblijvend. FMN acht het niet verstandig om NS aan het roer te zetten voor het vinden van 'vergelijkbare ondernemingen'; dat is een rol die IenW als concessieverlener juist zelf zou moeten invullen. Verder is FMN van mening dat deze 'vergelijkbare ondernemingen' nu al vastgesteld kunnen en moeten worden, of minstens dat de criteria voor welke onderneming als 'vergelijkbaar' gelden in termen van omzet, operatie of activiteiten. Door dat niet te doen, wordt

nu al voorgesorteerd op toekomstige ontwijking van dit artikel. Tot slot stelt FMN dat niet de NS, maar IenW op zoek zou moeten gaan naar vergelijkbare ondernemingen of daartoe een derde inschakelt die dat zonder inmenging van NS onderzoekt. FMN stelt dat IenW immers de concessieverlener is en dus degene die de benchmark moet vormgeven en laten uitvoeren. FMN verzoekt IenW om deze veranderingen door te voeren in de concessie.

De huidige praktijk is dat NS verantwoordelijk is voor het zoeken en benaderen van potentiële benchmark partners en dat hieraan wordt vastgehouden. De contacten leveren immers voor NS meer op dan alleen input voor de benchmarks. Verder is, vanwege ontwikkelingen in de markt, een toezegging op deelname en dus publicatie van gegevens voor vervoerders steeds lastiger. NS heeft het ministerie toegezegd dat zij zich maximaal inspant om tot zoveel mogelijk benchmark partijen te komen.

FMN vraagt wat de rol van deze benchmarks is in relatie tot de midterm review.

Het oplevermoment van de eerste Benchmark is zodanig dat deze als mogelijke input voor de MTR meegenomen kan worden.

ProRail vraagt wat wordt verstaan met 'op basis van samenwerking met andere ondernemingen'? In hoeverre is deze benchmark onafhankelijk? ProRail adviseert om een onafhankelijke partij deze benchmark te laten uitvoeren, waar NS aan deelneemt.

Samenwerking slaat op een 'relatie' die NS met andere spoorvervoerders opbouwt om van elkaar te leren. Die kan uitmonden in het leveren van medewerking aan de benchmark. Als concessieverlener kiest IenW ervoor deze benchmark door NS te laten uitvoeren omdat doel en insteek is dat zij er van kunnen leren, dat is ook de huidige praktijk. IenW heeft als concessieverlener andere instrumenten beschikbaar om onafhankelijke derden evaluaties en of onderzoek uit te laten voeren.

ProRail suggereert lid 1 te schrappen, omdat er volgens ProRail voldoende andere vervoerders zijn. Het vinden van vier 'vergelijkbare ondernemingen' zou dus makkelijk moeten zijn voor een vergelijking.

De praktijk blijkt weerbarstiger, onder andere door ontwikkelingen in de markt. IenW vraagt expliciet een onderbouwde inspanning van NS om tot voldoende benchmark partners te komen.

Artikel 61. Programma

ProRail adviseert dat NS, daar waar het gezamenlijke programma's betreft, het plan van aanpak in samenwerking met de andere relevante partijen opstelt en dat hier ook een gezamenlijk overleg over plaatsvindt (niet alleen tussen NS en de concessieverlener).

De afstemming rondom gezamenlijke programma's is voldoende afgedekt door de bepalingen in dit artikel en artikel 40. IenW heeft Artikel 61 hier dan ook niet verder op aangepast.

Artikel 62. Verbeterplan

FMN en het Locov stellen dat het artikel niet gedetailleerd genoeg is. FMN is van mening dat IenW bij achterblijvende prestaties standaard een verbeterplan zou moeten eisen, en dat ook moet laten valideren (of zelfs opstellen) door een onafhankelijke derde. Dat houdt NS scherp om zo een plan te voorkomen en geeft andere partijen, zoals reizigersorganisatie Rover, invloed op de kwaliteit voor de reiziger. FMN verzoekt IenW om dit artikel overeenkomstig aan te passen. Het Locov stelt dat het artikel te weinig ruimte geeft voor de concessieverlener om een Verbeterplan op te dragen als wel aan de eisen wordt voldaan, maar prestaties op specifieke trajecten ondermaats zijn. Zij adviseren om een Verbeterplan ook mogelijk te maken als NS op specifieke trajecten gedurende een langere periode onder presteert ten opzichte van de landelijke eisen.

Bij ondermaatse prestaties en of het niet voldoen aan een concessie-eis kan de concessieverlener NS opdragen om een verbeterplan uit te voeren. Dit is een nieuw sturingsinstrument in deze concessie. Aanvullende daarop dient NS via (half)jaarrapportages inzicht te geven in de tien slechtst presterende reisrelaties wat betreft reizigerspunctualiteit en zitplaatskans. Ook geeft die rapportage ruimte om, bij tegenvallende prestaties met NS in gesprek te gaan. Een additionele eis om een verbeterplan ook mogelijk te maken om op specifieke trajecten van toepassing te zijn is dan niet nodig. Daarom is het advies van het Locov niet overgenomen.

IPO/DOVA en ProRail stellen dat NS te veel ruimte wordt geboden om een Verbeterplan tegen te houden of (gemotiveerd) naast zich neer te leggen. Als de concessieverlener vindt dat er een Verbeterplan moet komen, moet deze er komen, ongeacht wat NS daarvan vindt. Daarnaast is voor ProRail onduidelijk welke rol de Tweede Kamer heeft in dit geheel.

Vanuit lid 1 van dit artikel heeft de concessieverlener de mogelijkheid om een Verbeterplan op te dragen. NS stelt deze in de basis op tenzij er moverende redenen zijn dit niet te doen. Dat geeft voldoende waarborg. De Tweede Kamer heeft geen directe rol in het proces van een verbeterplan.

IPO/DOVA stelt dat een niet door de concessieverlener goedgekeurd verbeterplan weinig waarde heeft. Hier kan de concessieverlener zich juist sterk maken.

Het verbeterplan is een nieuw instrument ten opzichte van de huidige concessie. Er is bewust voor gekozen om het sturingsinstrument verbeterplan binnen de verantwoordelijkheid van NS te laten liggen. Hierbij kan IenW, indien er onvoldoende verbetering optreedt, met andere instrumenten ingrijpen.

6.2 De beschikbaarheid van informatie en data

Artikel 63. Transparantie

ProRail en ZMSP's stellen dat de transparantie rondom informatie en data gaat over meer partijen, te weten de infrastructuurbeheerder en andere samenwerkingspartners die onderdeel zijn van de Samenwerkingsstrategie (artikel 39). Zij adviseren dit aan te passen.

Het beschikbaar stellen van data is geregeld via de bepalingen over het Concessie Informatie Systeem.'

Het Locov stelt dat transparantie belangrijk is, maar dat dit slechts beperkt is omschreven in de concessietekst. De verplichting voor een dashboard over 'zitplaatskans' en 'reizigerspunctualiteit' (artikel 12, lid 3 en artikel 14, lid 2, resp.) is positief, maar deze hoort thuis in artikel 63. Ook zou deze data niet alleen in een dashboard maar ook als open data moeten worden gedeeld. Het Locov ziet ook graag dat de verplichte openbare per traject gedifferentieerde informatie in elk geval geldt voor de indicatoren zitplaatskans, reizigerspunctualiteit en algemeen klantoordeel.

De PI's worden apart meegenomen in de concessie (zie artikelen ten aanzien van PI's in hoofdstuk 3) en niet door middel van dit artikel. Daarnaast is het dashboard van NS niet het platform waarop de informatieverstrekking vanuit NS t.b.v. de concessie plaatsvindt. Dit verloopt via het CIS, zoals genoemd in artikel 65.

IPO/DOVA complimenteert de concessieverlener voor het bewerkstelligen van het meer beschikbaar stellen van data en informatie door NS. Dit helpt het OV verder te optimaliseren.

IenW is verheugd dit te vernemen.

Artikel 64. Informatieverstrekking

IPO/DOVA stelt dat een termijn van zes weken erg ruim is voor het verstrekken van informatie ten behoeve van het toezicht op de uitvoering van deze concessie van NS aan de concessieverlener. IPO/DOVA acht drie weken ook redelijk.

Het advies van IPO/DOVA met betrekking tot het inkorten van de termijn wordt niet overgenomen. Er wordt in het artikel al aangegeven dat het een maximale termijn betreft. Dit betekent automatisch dat het verstrekken van informatie door NS ten behoeve van het toezicht op de uitvoering van deze concessie ook eerder dan zes weken mag.

ProRail stelt dat het wenselijk is dat ook ProRail een afschrift krijgt van de aan de concessieverlener verstrekte data, zodat ProRail het op systeemniveau doelmatig afwegen van investeringen in het spoorstelsel goed kan beoordelen.

Dit advies wordt niet overgenomen. In de tabel in bijlage 2 wordt reeds aangegeven tot welke informatie-elementen ProRail toegangsrechten heeft.

IPO/DOVA stelt dat de term Open data niet alleen voor de concessieverlener geldt. Reizigersstromen (herkomst en bestemming) is ook open data. Niet alleen de concessieverlener maar ook decentrale overheden en regionale concessieverleners willen direct inzicht in deze gegevens voor een goed OV-product. Dit dient gedetailleerd aan hen jaarlijks beschikbaar te worden gesteld door bijvoorbeeld een inlogmogelijkheid via het CIS.

De decentrale overheden en overige partijen hebben toegang tot, de voor hen aangewezen, informatie-elementen uit het CIS (zie tabel in bijlage 2 voor het

overzicht). Verder is aan lid 8 toegevoegd dat op verzoek van de concessieverlener NS binnen een redelijk termijn informatie verstrekt aan een decentrale overheid.

IPO/DOVA stelt voor om de tekst 'tenzij gerechtvaardigde belangen van de NS zich daartegen verzetten' te schrappen bij lid 2. IPO/DOVA stelt dat dit NS te veel ruimte geeft om het delen van data tegen te houden.

Het advies wordt niet overgenomen. NS zal wel moeten onderbouwen wanneer zij de in lid 1 en 2 genoemde gegevens (en kopieën daarvan) niet verstrekt aan de concessieverlener.

IPO/DOVA stelt voor om lid 6 te schrappen, gezien dit lid NS te veel ruimte geeft om ontwikkelingen tegen te houden door informatie als vertrouwelijk aan te merken.

IenW neemt het voorstel niet over. Wanneer informatie als bedrijfsvertrouwelijk door NS wordt aangemerkt, dan wordt dit getoetst door de concessieverlener. Waar relevant houdt de concessieverlener rekening met de bedrijfsvertrouwelijkheid door de informatie niet aan derden te verstrekken.

IPO/DOVA is blij met de gemaakte stappen met betrekking tot informatieverstrekking. IPO/DOVA stelt wel voor om de reactietermijn van maximaal zes weken ook van toepassing te verklaren op informatielevering aan decentrale overheden (art. 64, lid 8) en daarnaast het voorbehoud voor bedrijfsvertrouwelijk (beter) te definiëren.

IenW is verheugd te horen dat IPO/DOVA, net als de concessieverlener, blij is met de gemaakte stappen met betrekking tot informatieverstrekking door NS in relatie tot de nieuwe HRN-concessie. Het voorstel om de reactietermijn ook van toepassing te verklaren op informatielevering aan decentrale overheden wordt niet opgenomen in de concessie.

IPO/DOVA stelt dat van decentrale overheden als partner vertrouwelijkheid verlangd en gevraagd mag worden. Ook als er sprake is van bedrijfsvertrouwelijke informatie zou het maatschappelijke belang rondom de ruimtelijke ontwikkeling het delen van deze informatie moeten rechtvaardigen. IPO/DOVA pleit voor het vervallen van de laatste zin uit lid 8, omdat de NS anders teveel macht heeft om dit tegen te houden.

IenW gaat hier niet in mee. Indien informatie als bedrijfsvertrouwelijk wordt aangemerkt door NS, dan wordt dit getoetst door de concessieverlener. Waar relevant houdt de concessieverlener rekening met de bedrijfsvertrouwelijkheid door de informatie niet aan derden te verstrekken.

IPO/DOVA stelt dat NS is gestopt met het bijhouden van de modal split-cijfers voor het voor/natransport, zoals nu te vinden in het NS dashboard reizigersgedrag. Dit is echter een belangrijke databron voor 'de vorming van beleid inzake het openbaar vervoer of de ruimtelijke ontwikkeling' van onder andere decentrale overheden. IPO/DOVA adviseert vast te leggen in de concessie dit onderzoek te continueren.

Het advies wordt niet overgenomen, omdat het NS-dashboard, waarnaar wordt gerefereerd in het advies, breder is dan de scope van de nieuwe HRN-concessie.

IPO/DOVA merkt op dat in lid 8 staat 'Op verzoek van de concessieverlener verstrekt NS aan een decentrale overheid informatie, voor zover gewenst

gedifferentieerd'. In bijlage 2 staat echter bijvoorbeeld bij in- en uitstappers dat decentrale overheden de informatie niet per dagsoort en dagdeel/urblok mogen ontvangen. Deze informatie lijkt IPO/DOVA een goed voorbeeld van differentiatie. Overigens is IPO/DOVA positief dat straks in ieder geval deze gegevens per maand beschikbaar wordt gesteld.

Bij in- en uitstappers worden de gegevens op het door IPO/DOVA genoemde niveau, per dagsoort en dagdeel/urblok, niet gedeeld met alle groepen benoemd in lid 1 van artikel 65. Deze gegevens worden wel per maand beschikbaar gesteld voor alle groepen.

IPO/DOVA vraagt zich af welke termijnen bij lid 8 gelden. IPO/DOVA ziet graag dat aanpassingen zonder tussenkomst van de concessieverlener geregeld kunnen worden. Ook vraagt zij welke termijnen gelden en of de concessieverlener zich verplicht tot directe doormelding van gevraagde data?

Het advies wordt niet overgenomen. Het betreft een concessie tussen IenW als concessieverlener en NS als concessiehouder. Dit betekent dat wanneer decentrale overheden informatie vanuit NS nodig hebben voor bijvoorbeeld de vorming van beleid inzake het openbaar vervoer of de ruimtelijke ontwikkeling, deze informatie door NS kan worden verstrekt op verzoek van de concessieverlener .

Artikel 65. CIS

Het Locov adviseert IenW in de laatste zin van artikel 65 lid 1 ook de consumentenorganisaties expliciet te noemen en in lid 6 'aan derden, waaronder decentrale overheden waarmee de concessieverlener samenwerkt om het openbaar vervoer te ontwikkelen' te vervangen door 'aan de groepen als bedoeld in het eerste lid'.

IenW kiest ervoor hier geen wijziging door te voeren. consumentenorganisaties worden meegenomen bij de groep overige partijen zoals ook opgenomen in de tabel in bijlage 2.

IPO/DOVA stelt dat in artikel 65 lid 1 wordt gesproken over het addendum. Er bestaat ook een tweede addendum over rapportage in klachtencategorieën. Nu komt deze in het vernieuwde MIPOV opnieuw aan bod. Het voorstel van IPO/DOVA is om ofwel te spreken van 'eerste addendum' of van 'addenda'.

De constatering van IPO/DOVA klopt. In het artikel zal het woord 'addendum' worden gewijzigd naar 'addenda'.

IPO/DOVA vraagt zich af of het CIS het huidige NS dashboard reizigersgedrag gaat vervangen. Wat IPO/DOVA betreft zou het streven moeten zijn om zoveel mogelijk 'open data' beschikbaar te stellen.

NS heeft op grond van meerdere concessiebepalingen de plicht om zaken te publiceren. Of de publiek toegankelijke elementen in het CIS in dezelfde omgeving worden getoond als de andere elementen die nu in het NS-dashboard zitten, is onderwerp van uitwerking door NS in de implementatiefase.

Het Locov stelt dat het aantal reizigers in elke trein tussen twee naastliggende stations niet valt onder bedrijfsvertrouwelijke informatie. Dit gegeven zou immers redelijk eenvoudig ook door derden kunnen worden geteld. Het Locov adviseert NS te verplichten data over het aantal reizigers per trein (per week en per dag) voor elke combinatie van twee naastliggende stations op het traject beschikbaar te stellen als open data zodat de gemiddelde bezetting voor een gemiddelde week, voor elke trein voor elk deel van het traject inzichtelijk wordt alsmede de ontwikkeling daarvan in de tijd.

IenW wijst op de tabel in bijlage 2 waarin is aangegeven volgens welke informatie-elementen NS informatie en data verstrekt. Deze data wordt aan verschillende groepen ter beschikking gesteld, zoals opgenomen in artikel 65, lid 1, en in de tabel in bijlage 2. Specifiek wordt er ook informatie geleverd ten aanzien van Herkomst/Bestemming per dagsoort en dagdeel en is beschikbaar voor alle groepen. Met het oog op de vertrouwelijkheid is deze niet per trein beschikbaar maar kan hiermee berekend en geteld worden.

Het Locov stelt dat de concessieverlener nog moet bepalen welke informatie uit het CIS publiek toegankelijk is (lid 2c). Voorkomen moet worden dat er alleen toegang is tot door NS bewerkte informatie. Het Locov ziet graag maximale publieke toegankelijkheid, zoveel mogelijk real-time en zowel in de vorm van open (onbewerkte) data als via een gebruiksvriendelijk dashboard met de PI's en II's (zie ook advies artikel 63). Hierop kan alleen een uitzondering gemaakt worden als NS overtuigend kan aantonen dat specifieke data bedrijfsvertrouwelijk zijn.

IenW wijst op bijlage 2 van de concessie waarin een tabel staat met de voorgeschreven informatie voor CIS. In deze tabel is een verdeling gemaakt van groepen die toegang hebben tot (verschillende niveaus van) de informatie-elementen in het CIS. Eén van deze groepen is 'overige partijen', hieronder valt publieke informatie. Dit is aangepast in de concessie bij artikel 65, lid 3c.

ProRail stelt dat er in de informatie-elementen in bijlage 2 een aantal prestatie- en informatie-indicatoren ontbreken. ProRail adviseert om die in dit artikel op te nemen.

IenW neemt dit niet over. De prestatie- en informatie-indicatoren maken momenteel nog geen onderdeel uit van het CIS.

IPO/DOVA merkt op dat het wenselijk is om bij lid 3 nog toe te voegen dat de concessieverlener en NS onder meer voor de 'Staat van het OV' streven naar optelbaarheid en vergelijkbaarheid van data en informatie met andere concessies. Dit sluit ook aan bij de beleidsmatige toelichting.

In de artikelsgewijze toelichting bij artikel 65 wordt het uitgangspunt van het MIPOV nader toegelicht. Dit geeft inzicht in hoe data/informatie in het CIS wordt vormgegeven door NS.

FMN stelt dat IenW tijdens de behandeling van de bodemprocedure over de voorgenomen gunning bij de Rechtbank Rotterdam een termijn van 12 maanden voor implementatie van CIS verdedigde. FMN stelt dat dat onverenigbaar is met de inhoud van artikel 65. FMN vraagt IenW dan ook om deze tegenstelling gedetailleerd

te verhelderen. Ook verzoekt FMN IenW om, gelet op hetgeen IenW verdedigde voor de Rechtbank, een boete in het vooruitzicht te stellen voor niet tijdige implementatie (12 maanden) en dat ook in de concessiestukken op te nemen. Indien IenW daar niet toe bereid is, verneemt FMN graag waarom dat niet zo is en een toelichting hoe het verschil in standpunten van IenW moet worden verklaard?

Hier zijn twee aspecten van belang, het gereed krijgen van het CIS-systeem en het tijdig ter beschikking stellen van de data. Het ter beschikking stellen van de data moet tijdig (bij ingang van de concessie) geregeld zijn. Indien dat niet het geval is kan een last onder dwangsom worden opgelegd. Het is niet essentieel om dat per 1 januari 2025 via het CIS-systeem te laten lopen. Het CIS-systeem kan ook later (maximaal 1 jaar na ingang van de concessie) gereed zijn, zo lang de data zelf maar beschikbaar is. De sturingselementen die zijn genoemd in hoofdstuk 6 in de concessie bieden de mogelijkheid in te grijpen wanneer NS niet voldoet. Daarnaast kan de concessieverlener met inachtneming van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, ten aanzien van verplichtingen in de concessie gebruik maken van zijn bevoegdheid tot het opleggen van een last onder dwangsom.

FMN stelt dat het CIS wordt beheerd door NS. FMN vraagt op welke manier IenW beoogt hier controle op uit te kunnen voeren en hoe onafhankelijkheid wordt geborgd.

IenW heeft als concessieverlener zelf ook toegang tot het CIS en kan hierdoor controle uitvoeren. NS voedt het CIS met al dan niet bewerkte data uit bronsystemen van haarzelf of van andere partijen waarmee NS samenwerkt. NS maakt hierbij inzichtelijk of en zo ja welke soort bewerkingen op de data NS heeft toegepast om tot informatie-elementen te komen. Dit deelt NS met de concessieverlener.

Artikel 66. Voorwaarden aan CIS

ProRail stelt dat het wenselijk is dat ProRail met meerdere accounts in CIS kan en stelt voor om na 'de concessieverlener' in lid 4 toe te voegen: 'en ProRail'.

De suggestie van ProRail om ook 'infrastructuurbeheerder' toe te voegen aan artikel 66, lid 4, is opgenomen in de nieuwe HRN-concessie.

Artikel 67. Dataformats

ZMSP's stellen dat het van belang is dat partijen die concurreren met NS in haar rol als geïntegreerde ZMSP ook beschikking hebben over de data die NS gebruikt in deze rol en waarvan de data verkregen wordt vanuit haar rol als vervoerder. Deze voorwaarde is nog niet ingevuld binnen artikel 67. Daarom stellen ZMSP's voor een lid toe te voegen met de tekst: "NS stelt de Reisinformatie die zij gebruikt in haar rol als geïntegreerde ZMSP naar klanten en 12 reizigers – en – heeft verkregen vanuit haar rol als vervoerder- op non-discriminatoire wijze beschikbaar stelt aan onafhankelijke ZMSP's."

NS stelt de data over reisinformatie ter beschikking aan derden conform de vigerende regelgeving, via de NDOV-loketten. Hiervoor worden geen aanvullende afspraken gemaakt.

ProRail stelt voor om bij artikel 67 een koppeling te maken met artikel 10 lid 5 Verordening (EU) 2021/782.

IenW heeft in de artikelsgewijze toelichting van artikel 67 een koppeling gemaakt met artikel 10, vijfde lid, van de Verordening (EU) 2021/782.

IPO/DOVA stelt voor om standaarden te ontwikkelen voor data-uitwisseling richting decentrale overheden, zodat zij over voldoende informatie beschikken voor hun dienstverlening, dienstregeling en vervoerplan.

In artikel 67, lid 2 en lid 3, en in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 67 is voldoende beschreven dat dit algemeen geaccepteerde formats moeten zijn die andere partijen kunnen inlezen.

IPO/DOVA merkt op dat in lid 3 wordt gesteld dat de NS samenwerkt met andere concessiehouders en -verleners teneinde standaarden van de vorm waarin informatie aan derden beschikbaar wordt gesteld te beheren en te ontwikkelen. IPO/DOVA ziet graag dat het woord 'constructief' wordt toevoegt om de geest van de samenwerking te expliciteren.

IenW neemt het voorstel van IPO/DOVA over in lid 3. De nieuwe formulering wordt: NS werkt constructief samen met andere concessiehouders en concessieverleners binnen het samenwerkingsverband Decentrale OV-autoriteiten (DOVA), het platform Beheer Informatie Standaarden Openbaar Vervoer Nederland (BISON) en de databank Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV) of diens opvolgers, teneinde standaarden van de vorm waarin informatie aan derden beschikbaar wordt gesteld te beheren en te ontwikkelen.

IPO/DOVA ziet als penvoerder van het NDOV graag dat NS de reisinformatie levert/gaat leveren aan DOVA conform het Nederlands profiel van de Europese standaarden NeTeX en SIRI, met de daarbij behorende KPI-afspraken, zoals vermeld in de BTM-concessiebijlage van DOVA. De huidige formulering in het artikel voldoet niet volledig, omdat destijds de NS-formaten (zijnde niet Europese en Nederlandse standaarden) ook in de bijlage zijn opgenomen. Door het op die manier (als in lid 4) te omschrijven blijft voor NS de mogelijkheid om tot het einde van de concessie hun eigen formaten te blijven hanteren. Dat komt de samenwerking en uitvoering niet ten goede. Daarnaast stelt ProRail dat hier enkel wordt ingezet op een nationaal werkend systeem, terwijl dit Europees goed geregeld moet zijn. ProRail stelt voor om aan de tekst toe te voegen: 'verplichting om op Europees niveau te delen in plaats van versnipperd per lidstaat/land (een soort Europees NDOV loket) waarin in 1 taal, alle belanghebbenden de data kunnen ophalen (Trainline, KLM, AllAboard etc.)'.

Lid 4 is aangepast. NS stelt gegevens voor reisinformatie transparant en kosteloos voor derden beschikbaar via de NDOV-loketten. Ook lid 1 is aangepast. Hierdoor zal NS aan alle eisen moeten voldoen, daarmee ook op Europees niveau.

6.3 Innovatie

Artikel 68. Innovatie- en ontwikkelagenda

FMN stelt dat er bij NS geen geld is voor innovatie, getuige de stijging in tarieven en achterwege blijven van concessievergoedingen. FMN vraagt zich af wat concreet wordt verwacht van deze innovatieagenda.

Innovatie is noodzakelijk voor de verbetering van het vervoerproduct, deur-tot-deurreis en de benutting van het spoorstelsel. Ondanks de externe invloeden blijft het noodzakelijk dit vast te leggen in de concessie.

ProRail stelt dat het belangrijk is om te benadrukken dat innovaties binnen het wettelijk kader moeten passen. ProRail merkt in het algemeen dat vervoerders te makkelijk denken over uit te voeren beproevingen. TSIs bieden hiervoor een helder kader, zodat bestaande eisen geen belemmering hoeven te vormen. Voor de Nederlandse wetgeving (Spoorwegwet, Ris, Regeling spoorverkeer) ligt dit lastiger en lopen aanvrager en ILT snel tegen grenzen aan. Zij vinden dat dit artikel daarop verduidelijkt moet worden.

Innovaties moeten vanzelfsprekend in lijn zijn met de wettelijke kaders die in werking zijn. Voor de duidelijkheid is dit ook toegevoegd aan de toelichting.

ProRail vindt dat er in dit artikel niet op duurzaamheid en klimaat op gestuurd lijkt te worden en stelt voor om dit toe te voegen.

Artikel 31 tot en met artikel 33 van de concessie borgen de duurzaamheid van het product dat NS levert. Op deze plek hoeft daar niet nogmaals aandacht aan te worden besteed.

Volgens FMN, IPO/DOVA en het Locov sluit het pas in 2029 herzien van de ontwikkelagenda (dus vier jaar ná verstrekking van de concessie en één jaar voor de midterm review) niet aan bij de praktijk waarin innovaties juist snel ontwikkelen. FMN beveelt daarom aan de ontwikkelagenda tweejaarlijks te laten vernieuwen, IPO/DOVA om dit jaarlijks te doen. Daarnaast adviseren FMN en het Locov om die agenda ook door anderen, zoals de reizigers-, consumentenorganisaties of andere vervoerders, te laten toetsen voordat het ministerie de agenda vaststelt, zodat ook derden kunnen beoordelen of de NS zich tot het maximum inspant.

Innovaties zijn grote ontwikkelingen die niet ieder jaar voorkomen of hoeven te ontstaan. In de concessietekst wordt ten minste in 2029 hiernaar gekeken. Dit sluit niet uit dat er ook eerder aandacht voor is. Hier wordt dan ook niet in de concessietekst of toelichting bij stilgestaan. De concessiehouder wordt net als in de huidige concessie alleen verplicht consumentenorganisaties te informeren over uitkomsten van experimenten. Dat neemt niet weg dat de concessiehouder voorafgaand aan experimenten consumentenorganisaties kan betrekken.

Het Locov stelt dat er wordt gevraagd om innovaties van NS ten aanzien van het vervoersproduct, de deur-tot-deurreis en de benutting van het spoorstelsel. Het Locov zou hier innovaties gericht op de groei van het aandeel van het treinverkeer in de totale mobiliteit aan toegevoegd willen zien.

De genoemde punten (verbetering vervoerproduct, deur-tot-deurreis en benutting spoorsysteem) kunnen indirect leiden tot een vergroot marktaandeel van de trein door de modal shift die het teweeg brengt. Dit wordt daarom niet als zelfstandig doel opgenomen, maar het kan een resultante zijn van de andere doelen.

Artikel 69. Uitvoering geven aan netwerkontwikkeling en systeemsprongen

ProRail stelt dat het ook wenselijk is dat NS zich proactief opstelt ten opzichte van de infrastructuurbeheerder of eventueel anderen geïnitieerde innovaties, indien concessieverlener die ook steunt. ProRail stelt voor om naast 'geïnitieerde' ook 'gesteunde' toe te voegen in de tekst.

IenW neemt dit advies over in het artikel.

Artikel 70. Pilots en experimenten

Het Locov stelt dat het betrekken van consumentenorganisaties voorafgaand aan experimenten niet wordt geborgd in de concessie. Voor ontheffingen geldt volgens de huidige concessie een adviesrecht. In de concept-ontwerpconcessie wordt echter voor het structureel maken van een pilot of experiment geen ontheffing verleend, maar toestemming voor een afwijking. Hiermee worden consumentenorganisaties een adviesrecht bij de start van pilots en experimenten ontnomen. Het Locov adviseert om NS te verplichten voor pilots en experimenten die afwijken van de concessie eerst een ontheffing te vragen waarover consumentenorganisaties hebben kunnen adviseren (conform huidige concessie). Ook adviseert het Locov bij het structureel maken van een pilot of experiment de procedure van ontheffing of concessiewijziging te volgen zodat consumentenorganisaties hierover kunnen adviseren.

Dit advies wordt niet overgenomen. De concessiehouder wordt net als in de huidige concessie alleen verplicht om consumentenorganisaties te informeren over de uitkomsten van experimenten. Dat neemt niet weg dat de concessiehouder voorafgaand aan experimenten consumentenorganisaties kan betrekken voor advies.

IPO/DOVA stelt dat de concessieverlener zich in dit artikel teveel beperkt door voorwaarden te stellen aan toestemming voor een pilot. Het lijkt IPO/DOVA voldoende om aan te geven dat de concessieverlener toestemming moet geven voor het houden van een pilot en de condities waaronder die pilot gehouden wordt.

Door toestemming te verlenen als concessieverlener wordt geborgd dat de pilots en experimenten in teken staan van de reizigers en de verbetering van de ketenreis. IenW neemt dit advies niet over.

Hoofdstuk 7. Opvolging van de concessie

Dit hoofdstuk dient ter voorbereiding op de periode ná deze concessie.

Artikel 71. Informatiebepalingen

Geen reacties ontvangen.

Artikel 72. Informatie over productiemiddelen

Het Locov heeft liever dat oud NS-materieel nog enkele jaren wordt ingezet voor open toegang diensten in Nederland dan dat dit materieel vroegtijdig wordt gesloopt of verkocht aan het buitenland. Op die manier kan de drempel om toegang te krijgen tot het Nederlandse spoor worden verlaagd en ontstaat een meer gelijk speelveld. Het Locov adviseert daarom de Redelijke regeling aan te vullen met de bepaling dat andere vervoerders de mogelijkheid krijgen NS-materieel, dat op de nominatie staat te worden gesloopt of verkocht aan het buitenland, voor gebruik binnen Nederland over te nemen. Hiertoe zal een register openbaar toegankelijk moeten worden gemaakt met de (beoogde) datum dat materieel wordt afgevoerd.

IenW en NS hebben inmiddels een procesafspraken gemaakt over de Redelijke Regeling, als onderdeel van een bredere set afspraken over risicodeling. In grote lijnen spreken NS en IenW hierin af dat IenW in beginsel bereid is NS te compenseren, indien NS kan aantonen dat gepaste risico-mitigerende maatregelen zijn genomen, om de financiële effecten van het ordeningsbesluit op financierbaarheid en restwaarderisico te beperken. Daartoe zullen IenW en NS voorafgaand aan de gunning van de nieuwe concessie nadere afspraken maken. Dan zal het voorstel van het Locov zoals geformuleerd in overweging worden genomen.

Artikel 73. Informatieverplichting van reizigersdata

ProRail ziet graag een verplichting toegevoegd aan dit artikel om aan de infrabeheerder informatie over reizigersaantallen op stations aan te leveren, om de transfer te monitoren.

IenW neemt dit advies niet over, omdat verplichtingen bij het delen van informatie via het CIS zijn vastgelegd in Bijlage 2. Hierin staat onder andere dat de informatie over reizigersaantallen (en ook reizigerskilometers, herkomstbestemmingsgegevens etc.) zal worden gedeeld met ProRail.

Hoofdstuk 8. Slotbepalingen

In dit hoofdstuk zijn de slotbepalingen opgenomen.

Artikel 74. Concessieprijs/-subsidie

Het Locov adviseert de concessieverlener om de concessieprijs/-subsidie onafhankelijk te laten toetsen, aangezien de concessieprijs/-subsidie bepalend is voor de concessie. Op die manier wordt ook geborgd dat er zoveel mogelijk maatschappelijk rendement voor de reiziger wordt behaald.

Het ministerie heeft de businesscase van de nieuwe concessie (waaronder de vergoeding) laten toetsen door een onafhankelijke partij. Ook heeft IenW laten onderzoeken of de gemaakte afspraken in lijn zijn met de Europese staatssteunregels, zoals opgenomen in de PSO-Verordening en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Uit deze toets blijkt dat de ontwerpconcessie en de onderliggende businesscase aan de staatssteunregels in de PSO-Verordening en het VWEU voldoen.

FMN adviseert om eventuele kortingen te beperken in de tijd of afhankelijk te maken van het resultaat van NS.

Op dit moment wordt niet gesproken over eventuele kortingen van de subsidie. De concessiesubsidie, zoals opgenomen in dit artikel, geldt in beginsel voor de hele looptijd van de concessie. Bij de MTR worden de financiële afspraken geëvalueerd.

Het Locov adviseert de concessieprijs/-subsidie voor een deel afhankelijk te maken van de onzekerheden over het aantal reizigers. Hiervoor kan IenW gebruik maken van de systematiek van de vaststelling van een negatief Netto Financieel Effect, zoals opgenomen in artikel 76. Het Locov adviseert een eventuele hogere opbrengst van de concessieprijs als gevolg van deze systematiek te investeren in verbeteringen voor de reiziger zoals hogere frequenties of lagere tarieven.

Het advies wordt niet overgenomen aangezien een deel van dit risico bij NS als concessiehouder ligt. Het volume en de kwaliteitseisen zijn input voor de businesscase van NS. NS mag slechts onder voorwaarden het aantal treindiensten verlagen. De concessievergoeding wordt in beginsel voor de hele concessieperiode vastgesteld, om meerjarige zekerheid te bieden en omdat er ook voor wat betreft de kwaliteitseisen afspraken voor de hele concessieperiode worden gemaakt. IenW en NS hebben overigens in artikel 77 wel nadere afspraken gemaakt over de verdeling van risico's als het gaat om de ontwikkeling van reizigersaantallen. Bij de MTR worden de financiële afspraken geëvalueerd.

Artikel 75. Uitvoering van de concessie

IPO/DOVA adviseert om bij lid 3 op te nemen dat NS de volledige verantwoordelijkheid als concessienemer heeft tot uitvoering van de concessie, ook in het geval derde partijen een deel van de taken voortvloeiend uit de concessie op zich nemen. Anders gezegd: inhuur ontslaat NS niet van verantwoordelijkheid. En dat is toch wat anders dan 'instaan voor' (huidige formulering).

De verantwoordelijkheid komt voldoende terug, omdat er is bepaald: 'waarbij NS instaat voor nakoming van de verplichting van die derden'.

Artikel 76. Vaststelling Netto Financieel Effect

FMN vraagt de concessieverlener om de afschaffing van de vergoeding die door NS wordt betaald voor het gebruik van hoofdrailnet te herzien als ook de subsidie die NS krijgt als tegemoetkoming voor de financiële problematiek van de nieuwe HRN-concessie. FMN is van mening dat dit voorstel leidt tot een vorm van ongeoorloofde staatssteun.

In de komende concessieperiode is geen sprake van een vergoeding van NS aan IenW, maar van een (beperkte) concessiesubsidie van IenW aan NS. Het aantal reizigers ligt lager dan voor de coronapandemie en bovendien zijn er structurele thuiswerkeffecten. Daarnaast zijn de kosten voor bijvoorbeeld energie, materiaal en personeel gestegen. Ook andere vervoerders hebben met deze ontwikkelingen te maken. IenW herkent zich niet in het beeld dat hiermee voordelen worden gegeven die andere vervoerders niet kennen. Het komt bij veel andere concessies ook voor dat de concessieverlener een subsidie aan de concessiehouder verstrekt. IenW heeft laten onderzoeken of de gemaakte afspraken in lijn zijn met de Europese staatssteunregels, zoals opgenomen in de PSO-Verordening en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Uit deze toets blijkt dat de ontwerpconcessie en de onderliggende businesscase aan de staatssteunregels in de PSO-Verordening en het VWEU voldoen.

FMN vraagt IenW om, als wordt besloten om de concessievergoeding achterwege te laten voor de komende periode, de analyse inzake de evaluatie van aan/afwezigheid van (ongeoorloofde) staatssteun met de markt te delen. Daarbij stelt FMN twee vragen. Is de concessievergoeding 'vergeven' voor de gehele periode? Met andere woorden: hoeft NS gedurende de gehele periode geen concessievergoeding te betalen? En in hoeverre is dat getoetst op proportionaliteit?

De concessiesubsidie staat in beginsel vast voor de gehele concessieperiode. Bij de MTR worden de financiële afspraken geëvalueerd (waaronder de hoogte van de concessiesubsidie). Zoals hierboven aangegeven heeft IenW getoetst of de gemaakte afspraken in lijn zijn met de Europese staatssteunregels. Dat is het geval.

FMN vraagt om een toelichting op hoe de evaluatie van IenW in het kader van het kwijtschelden van de concessievergoeding heeft plaatsgevonden. FMN ziet dat IenW als stelselverantwoordelijke voor het gehele openbaar vervoer besluit om NS wél financieel te ondersteunen via het kwijtschelden van de vergoeding (en eventuele subsidieverstrekking) naar aanleiding van de gevolgen van de coronacrisis, maar steun nalaat voor de rest van de sector, voor de periode vanaf 2025.

IenW heeft in haar rol als stelselbewaker in het kader van de coronacrisis alle vervoerders in Nederland financieel gesteund. Het ministerie is daarbij alleen concessieverlener van het HRN en niet van het regionaal vervoer. IenW gaat niet over de financiële afspraken die tussen decentrale overheden en (regionale) vervoerders worden gemaakt.

FMN wijst er in het kader van de concessievergoeding en het volume van de dienstregeling op dat de volgende twee citaten tegenstrijdig zijn. Het uitgangspunt van het kabinet 'is namelijk om de nieuwe concessie binnen de huidige financiële kaders uit te voeren'. Verderop staat: 'In dit kader ben ikzelf bereid af te zien van een concessievergoeding en risico's van de concessiehouder deels over te nemen. Daarnaast overweeg ik een subsidie te verlenen aan de concessiehouder.' Uit het vervolg blijkt dat het uitgangspunt 'binnen de huidige financiële kaders' verlaten gaat worden.

FMN vraagt zich af waarom dit uitgangspunt dan nog wel wordt genoemd en vindt dat niet alleen verwarrend, maar ook in strijd met de regels die daarvoor staan. FMN verzoekt IenW om dit te verhelderen. Daarbij is FMN van mening dat het kwijtschelden van de vergoeding aan de NS overigens niet aan de orde kan zijn, net als de overweging om subsidie aan de NS toe te kennen.

Het uitgangspunt blijft om de concessie binnen de huidige financiële kaders uit te voeren. Dat standpunt wordt niet verlaten. Binnen de begroting van IenW bestaat een mogelijkheid voor het schrappen van de concessievergoeding van NS aan IenW mogelijk te maken en een kleine subsidie te bieden. Er zijn echter geen aanvullende middelen beschikbaar. Zoals hierboven aangegeven is in de komende concessieperiode geen sprake van een vergoeding van NS aan IenW, maar van een (beperkte) concessiesubsidie van IenW aan NS.

IPO/DOVA adviseert om artikel 76 (over de vaststelling van het netto financieel effect) te schrappen, omdat dit artikel overbodig is door de bepalingen in artikel 77 (over onvoorziene omstandigheden en gevolgen daarvan). In de ogen van IPO/DOVA garandeert IenW als concessieverlener met artikel 76 een nulresultaat voor de HRN-concessie voor de gehele loop van de concessie, bij bijzondere omstandigheden zoals benoemd in artikel 76.2. IPO/DOVA stelt dat dit verder gaat dan in een normale concessieverhouding zou worden verwacht. Daarin zou geen garantie, maar een opening voor overleg worden opgenomen.

IenW garandeert met dit artikel geen nulresultaat voor de HRN-concessie. Met het tweede lid biedt IenW een reële zekerheid tegen maatregelen die de overheid aan NS oplegt. Daar vindt een vergoeding op basis van het netto financieel effect op plaats. De ontwikkelingen in het achtste lid zijn inderdaad aanleiding voor een gesprek. Bij die ontwikkelingen is dus niet automatisch sprake is van een vergoeding.

Het Locov adviseert om in lid 1 en lid 4 toe te voegen dat NS verplicht is de reizigerseffecten van genoemde maatregelen tot beperken van de negatieve effecten van de ontwikkelingen bedoeld in lid 2 en 8 in kaart te brengen. Het Locov adviseert in lid 4 te verduidelijken in welke situaties de plicht om maatregelen te onderzoeken geldt.

In de tekst in het eerste lid is bewust gekozen voor de formulering 'binnen de eisen van de concessie', juist om te borgen dat de belangen van de reizigers niet uit het oog worden verloren. Voor wat betreft het vierde lid neemt IenW het advies van het Locov over om expliciet te maken dat NS voor zover mogelijk een onderbouwing moet geven van de gevolgen van de maatregelen voor de reiziger.

Het Locov adviseert om ontheffingen toe te voegen op grond van lid 4 en 9 en expliciet vast te leggen dat hiervoor adviesrecht geldt van de consumentenorganisaties.

De positie van de consumentenorganisaties bij ontheffingen is vastgelegd in artikel 79.

Het Locov adviseert in lid 8d de verwijzing naar artikel 4 te schrappen en voor de lijn Roosendaal - Antwerpen geen financiële uitzondering te maken in de concessie, omdat dit ook niet geldt voor andere verbindingen die onderdeel zijn van de concessie. Bovendien opent IenW zo de deur om de frequentieverhoging toch niet door te voeren.

IenW neemt dit advies niet over. De verwijzing naar artikel 76 ziet op het gesprek over mogelijke frequentieverhogingen. Die afspraken staan in artikel 4 lid 2 en niet in 3. Bovendien is niet gezegd dat het netto financieel effect bij IenW komt te liggen. Deze wijziging vormt aanleiding voor een gesprek.

ProRail stelt dat het lijkt dat IenW met de afspraken NS tegemoet wil komen in financiële zin vanwege de 'financiële problematiek van de nieuwe HRN concessie'. ProRail benoemt hierbij het afzien van een concessievergoeding, het overnemen risico's van de concessiehouder en de mogelijke subsidieverlening aan de concessiehouder. ProRail vraagt of in deze afweging de inkomsten die NS uit de exploitatie van stations en vastgoed buiten beschouwing wordt gelaten. ProRail vraagt ook naar de mogelijke consequenties voor het level playing field (worden andere vervoerders op vergelijkbare wijze ondersteund).

De exploitatie van stations wordt buiten de businesscase van de nieuwe concessie gehouden. De genoemde maatregelen hebben betrekking op de exploitatie van het HRN, waar IenW de concessieverlener van is. IenW gaat niet over de financiële afspraken tussen decentrale overheden en regionale vervoerders, en dus niet over hoe de decentrale overheden de regionale vervoerders wensen te ondersteunen.

Artikel 77. Onvoorziene omstandigheden en gevolgen daarvan

ProRail stelt dat de specifieke verwijzing of het opnemen van een uitsluitende bepaling naar de mogelijke ZBO-vorming van ProRail hier niet relevant is. ProRail adviseert dit te schrappen.

Deze uitzonderingsgrond is reeds bij de MTR van de huidige concessie ingebracht en blijft ook onderdeel van de nieuwe concessie.

Het Locov adviseert IenW in lid 2 'ontoereikende perronlengtes' te schrappen en in plaats daarvan het volgende lid toe te voegen aan artikel 46 over het Maatschappelijk optimaal aansluiten van de Dienstregeling op beschikbare Infrastructuur: "Bij aanvang van de concessie wordt door de concessieverlener in overleg met de infrastructuurbeheerder een lijst perrons vastgesteld welke niet lang genoeg zijn voor de afhandeling van treinen wanneer deze rijden met de maximaal toegestane lengte voor materieel. De concessieverlener verplicht zich deze perrons tijdig te verlengen indien de groei van het aantal reizigers daarom vraagt. NS

verplicht zich een onderbouwd verzoek om verlenging van deze perrons tijdig in te dienen bij de concessieverlener.”

In een aantal gevallen is het verlengen van perrons een zeer kosten omvangrijke gelegenheid die niet in verhouding staat met de mogelijke prestatieverbetering. Het proactief in beeld brengen en het gesprek hierover voeren ziet IenW als een goede suggestie die onderdeel wordt van het concessiebeheer.

ProRail adviseert IenW om na 'NS en de concessieverlener' de volgende tekst op te nemen: 'en de infrastructuurbeheerder (indien het omstandigheden betreffen die de infrastructuurbeheerder raken)'. Daarnaast doet ProRail de suggestie om het artikel sterker in te kaderen door te benadrukken dat het hier gaat over dusdanig onvoorziene externe omstandigheden, die ook een dusdanig onvoorzien effect hebben voor NS.

Naar aanleiding van het advies van ProRail is de toelichting opgenomen dat met onvoorziene omstandigheden wordt bedoeld op omstandigheden die buiten de invloedssfeer van NS liggen en waarvan de gevolgen groter zijn dan redelijkerwijs verwacht mocht worden.

ProRail geeft aan dat voor zover het onderwerp bij 'onvoorziene omstandigheden' ook de afspraken met de infrastructuurbeheerder raakt, de infrastructuurbeheerder ook betrokken dient te worden bij het gesprek hierover.

Wijziging van posities hebben ook (indirect) een effect op de infrastructuurbeheerder, maar dit betreft een overeenkomst tussen de concessieverlener en NS. In deze concessie worden de afspraken tussen deze partijen vastgelegd.

Artikel 78. Onzekere ontwikkelingen i.r.t. Bodem- en Streefwaarden

Geen reacties ontvangen.

Artikel 79. Ontheffing

Het Locov adviseert IenW om in lid 1a de mogelijkheid voor ontheffing van de bepalingen in artikel 3 te schrappen en de mogelijkheid voor ontheffing van de bepalingen in artikel 4, 5 en 27 te beperken tot die situaties waarin de genoemde diensten eerst anderszins zijn geborgd.

De ontheffingsmogelijkheid is geclausuleerd door de artikelen te benoemen. Daarbij is het altijd aan IenW om een beoordeling te doen waarbij alle omstandigheden kunnen worden meegenomen. Een verdere afkadering haalt de toegevoegde waarde van ontheffing onderuit.

Het Locov adviseert artikel 79 lid 1b te schrappen. Het Locov geeft daarbij een uitgebreide toelichting, zie de consultatiereactie van het Locov in de bijlage.

IenW heeft op basis van het advies van het Locov in het artikel en in de artikelsgewijze toelichting opgenomen dat het om zwaarwegende en niet in de concessie voorziene omstandigheden moet gaan.

Artikel 80. Looptijd en overgangsrecht

Zowel FMN als ProRail vragen waarom de einddatum van de beoogde concessie (24 december 2033) niet gelijk wordt gesteld aan de internationaal afgesproken datum voor wisseling van het dienstregelingsjaar (10 december 2033). FMN stelt dat dit het gunningsmoment voor de volgende concessie een stuk logischer en praktischer maakt in relatie tot aanvragen infracapaciteit. FMN vraagt of IenW bereid is om deze datum als einddatum op te nemen in de concessie.

Op 23 december 2023 wordt de concessie voor het hoofdrailnet onderhands gegund aan NS. De concessie treedt in werking op 1 januari 2025 en eindigt op 24 december 2033. 24 december 2033 is tien jaar na het moment van gunning.

Bijlage 1. Overzicht prestatie-indicatoren en informatie-indicatoren

De provincie Groningen adviseert om de genoemde minuten in de PI's om te zetten naar seconden en dus in plaats van 3 minuten 180 seconden op te schrijven. Ook adviseert de provincie Groningen om bij de PI 'zitplaatskans' de afstand mee te nemen waarin reizigers moeten staan.

Omdat 3 minuten gelijk is aan 180 seconden is er geen reden om de genoemde minuten aan te passen. Ten aanzien van het tweede punt stelt IenW dat met de voorziene overgang van zitplaatskans naar zitplaatstijd de tijd dat een reiziger zal moeten staan meeweegt in de PI. Zodoende is hierop geen aanpassing gedaan in de concessie.

ZMSP's geven aan het onbegrijpelijk te vinden dat IenW er niet voor kiest om een PI op te nemen die aan NS eisen stelt met betrekking tot de bezettingsgraad.

Er is niet voor gekozen om een PI op bezettingsgraad op te nemen, omdat NS al een commerciële prikkel heeft om de bezettingsgraad te verhogen. De concessiehouder zet wel in op een betere spreiding, en daarmee ook een betere bezettingsgraad.

FMN adviseert dat de bezettingsgraad specifiek gemaakt zou moeten worden dan 'Dal' of 'Spits', door dit ook per individuele trein of treinserie te benoemen.

In het CIS wordt voor een aantal indicatoren de gegevens op lijn/treinserieniveau inzichtelijk gemaakt. Omwille van behapbaarheid en een goede afweging tussen toegevoegde waarde en administratieve last wordt dit niet voor alle informatie-indicatoren verlangd. De concessieverlener is met de concessiehouder overeengekomen dat, indien wenselijk, de bezettingsgraad voor specifieke treinen en treinseries opgevraagd kan worden.

IPO/DOVA en het Locov adviseren om de PI 'Aantal drukke treinen per week in de Spits' te wijzigen in 'Aantal drukke treinen per week', zodat hierin ook de treinen op weekenddagen worden opgenomen. Het Locov adviseert daarnaast om alleen te kijken naar de zitplaatsen in de tweede klas. Het Locov adviseert ook een II toe te voegen voor het aantal drukke treinen per week in de spits.

Een indicator voor aantal drukke treinen buiten de spits is niet opgenomen, omdat drukke treinen in het dal voornamelijk uitschieters zijn door bijvoorbeeld evenementen of treinen die rijden direct na een verstoring. Dit zijn incidenten die niet te voorkomen zijn. Daarom is ervoor gekozen om de drukke treinen in het dal geen onderdeel te maken van deze PI.

IPO/DOVA vraagt om differentiatie van de verschillende prestatie- en informatie-indicatoren op corridorniveau. IPO/DOVA is van mening dat de concessieverlener er op voorhand voor zou moeten zorgen dat de NS gestuurd wordt op het niet onderpresteren van diensten op bepaalde corridors. In de huidige concessie wordt slechts middels een programma of verbeterplan de mogelijkheid geboden om achteraf specifiek op een treindienst of corridor verbetering af te dwingen. Deze gegevens dienen op lijnniveau geleverd te worden en inzichtelijk gemaakt te

worden. IPO/DOVA geeft aan zoals eerder te hebben aangegeven dat zitplaatstijd gelijk als een prestatie-indicator bij de start van de concessie zou moeten gelden.

IenW geeft aan dat de concessieverlener eerst ervaring wil opdoen met de indicator Zitplaatstijd. Daarom wenst de concessieverlener deze indicator eerst als informatie-indicator op te nemen naast de PI zitplaatskans.

IPO/DOVA vraagt of IenW kan aangeven waarom alleen van een gemiddelde uit wordt gegaan en of IenW bereid is dit in de concessie aan te passen. Daarnaast beveelt ALLRAIL aan om op te nemen dat PI's op treinserieniveau of op het niveau van sterk samenhangende treinseries worden weergegeven. Ook adviseert het Locov voor de prestatie-indicatoren algemeen klantoordeel, zitplaatskans in de spits tweede klas, zitplaatskans in het dal tweede klas, reizigerspunctualiteit 3 minuten, reizigerspunctualiteit 10 minuten en klantoordeel sociale veiligheid naast een landelijke bodem- en streefwaarde een ondergrens te definiëren die op elk traject en voor elke treinserie gehaald moet worden om zo een basiskwaliteit te garanderen en dit mee te nemen in de bonus-malus systematiek. Het Locov adviseert voor het meten van klantoordelen voldoende enquêtes uit te voeren zodat ook op dit schaalniveau prestaties kunnen worden bepaald.

De sturing aan de hand van prestatie-indicatoren die de kernprestaties weergeven werkt in de basis goed, zoals ook uit eerdere evaluaties is gebleken. In deze aanpak wordt al lange tijd gewerkt met statistische gemiddelden voor PI's. Daarnaast zijn er ook PI's waarmee gestuurd wordt op de pieken: voor capaciteit is er de PI 'aantal drukke treinen', en voor betrouwbaarheid de PI 'Impactvolle verstoringen veroorzaakt door NS'. Met deze PI's stuurt de concessieverlener juist op het verminderen van de piekgevallen, respectievelijk het aantal treinen dat boven de VOL-norm zit en het aantal verstoringen waarbij lange vertraging voor grotere groepen reizigers ontstaat. Naast de PI's zijn er informatie-indicatoren, en beschikt concessieverlener straks bij de nieuwe concessie over veel achterliggende data via het concessie Informatie Systeem (CIS). Deze achterliggende data, die op een gedetailleerder niveau wordt aangeleverd, biedt de concessieverlener de mogelijkheid om met concessiehouder in gesprek te gaan over specifieke prestaties op bijvoorbeeld een specifieke treinserie, indien daar aanleiding toe is. Als laatste dient de concessiehouder in elke (half)jaarrapportage een kwalitatieve toelichting te geven op de prestaties op de 10 slechtst presterende reisrelaties voor zowel zitplaatskans als punctualiteit, en in elke (half)jaarrapportage een toelichting op het algemeen klantoordeel van de verschillende landsdelen. Dit laatste doet zij ook op haar website.

IPO/DOVA vraagt of er in vergelijking met de huidige situatie wijzigingen in de prestatie-indicatoren zijn aangebracht en of de in de concessie benoemde indicatoren overeenkomen met die in het Programma van Eisen?

De prestatie-indicatoren richten zich op de prestaties die voor de reiziger het meest belangrijk zijn. Omdat technologie ontwikkeld en de prioriteit voor reizigers verandert, zijn er een aantal wijzigingen doorgevoerd in de set met prestatie-indicatoren, de definitieve set is opgenomen in de concessie.

Het Locov stelt dat de PI's zoals nu opgesteld nauwelijks een prikkel vormen om uitval van treinen te voorkomen. Daarom geeft het Locov het advies om een PI 'reizigerspunctualiteit 30 minuten' toe te voegen naast de door IenW voorgestelde 3 en 10 minuten.

Naast de PI's reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten is de 'PI Impactvollel verstoringen veroorzaakt door NS' toegevoegd om onnodige uitval van treinen te minimaliseren. IenW vindt het niet aannemelijk dat NS ervoor kiest om op laagfrequente trajecten treinen uit te laten vallen, omdat hier dan lange vertraging voor reizigers ontstaat.

Het Locov adviseert conform het PvE de PI 'Kwaliteit van aansluitingen van NS op andere vervoerders' te vervangen door de PI 'Gerealiseerde aansluitingen van NS op andere vervoerders' en daarbij te kijken naar de gerealiseerde aankomsttijd, de benodigde overstaptijd en de gerealiseerde vertrektijd.

De PI 'Kwaliteit van aansluitingen van NS op andere vervoerders' is voortgekomen uit de gesprekken met de concessiehouder. Het is niet passend en werkbaar om de Concessiehouder verantwoordelijk houden voor een prestatie die ook afhankelijk is van andere vervoerders, en waar de Concessiehouder dus geen invloed op heeft (namelijk de gerealiseerde vertrektijd).

Het Locov adviseert de door het Locov voorgestelde PI 'Gerealiseerde aansluitingen' ook te laten gelden voor de infrastructuurbeheerder en met andere overheden afspraken te maken over invoering van deze PI binnen de decentrale spoorconcessies. Beiden kunnen niet worden geregeld in deze concessie. Het Locov adviseert IenW daarom concrete stappen te zetten door afspraken te maken met de infrastructuurbeheerder en door een voorstel in te dienen binnen het NOVB voor gelijke sturing van de decentrale spoorconcessies. In ieder geval tot dit is gerealiseerd, adviseert het Locov een II op te nemen voor gerealiseerde aansluitingen vanaf andere vervoerders. Het Locov stelt dat IenW dit wel kan opnemen in deze concessie omdat NS er niet op wordt afgerekend en het ook geen afspraken met andere overheden of vervoerders vraagt.

Het is binnen de scope van de concessie niet realiseerbaar om een sector brede PI te introduceren. IenW houdt voor de concessie vast aan de PI Kwaliteit van aansluitingen op andere vervoerders. Dit kan wel een interessant onderwerp van gesprek zijn voor het NOVB. IenW zal daarom ook trachten dit thema daar te agenderen. Ook wil IenW het Locov erop wijzen dat het Locov ook zelf onderwerpen kan agenderen voor het NOVB.

Het Locov adviseert IenW binnen het NOVB afspraken te maken over het ontwikkelen van een PI 'reizigerspunctualiteit voor alle spoorconcessies', waarin per concessie alle reizigers worden meegenomen die hun reis geheel of gedeeltelijk maken binnen deze concessie. Het Locov adviseert IenW in de nieuwe concessie op te nemen dat de PI reizigerspunctualiteit 3, 10 en 30 minuten kan worden vervangen door deze spoorsectorbrede PI 'reizigerspunctualiteit' en dat de PI Gerealiseerde aansluitingen van NS op andere vervoerders kan worden vervangen door de PI reizigerspunctualiteit naar andere vervoerders gebaseerd op deze spoorsectorbrede PI.

In de concessie worden de PI's reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten opgenomen. IenW kiest ervoor niet vooruit te lopen op eventuele nieuwe ontwikkelingen of geïntegreerde concepten met meerdere concessies. Wel onderschrijft IenW ook hier dat dit een interessant onderwerp van gesprek kan zijn voor het NOVB, en zal het ministerie daarom ook trachten dit thema daar te agenderen. Ook wil IenW het Locov erop wijzen dat het Locov ook zelf onderwerpen kan agenderen voor het NOVB.

Het Locov adviseert de PI 'Kwaliteit reisinformatie inclusief verstoringen' op te splitsen in een PI 'Actuele reisinformatie' (waarin tijdigheid, juistheid en consistentie centraal staan) en een PI 'Actuele reisinformatie bij verstoringen' (waarin handelingsperspectief centraal staat en ook kleinere verstoringen worden meegenomen).

IenW kiest ervoor de door het Locov genoemde elementen te monitoren met één PI. Bij kleine verstoringen, zoals spoorwijzigingen en vertragingen, wordt wel gemonitord of de gewijzigde informatie wordt weergegeven. Het element 'handelingsperspectief' wordt gemonitord in het geval van ernstige verstoringen.

Het Locov adviseert de PI 'Vermeden CO₂-uitstoot' te vervangen door twee PI's en één II. De eerste PI, 'Groeï aandeel treinverkeer', kijkt puur naar de mate waarin NS een modal shift realiseert richting de trein, waarbij gecorrigeerd wordt voor verschuivingen tussen trein en fiets of het overige OV. De tweede PI, 'Elektriciteitsverbruik per reizigerskilometer in de spits', brengt in beeld hoe zuinig de operatie van NS is. Door alleen in de spits te kijken wordt voorkomen dat er een perverse prikkel ontstaat om minder treinen in de daluren te rijden. De door IenW voorgestelde II Elektriciteitsverbruik per reizigerskilometer kan daarbij blijven bestaan. Tot slot brengt de II 'CO₂-uitstoot' in beeld hoe NS in de totale operatie de CO₂-uitstoot naar beneden brengt. Indien IenW dit advies niet integraal overneemt adviseert het Locov de PI 'Vermeden CO₂-uitstoot' te vervangen door de PI 'Groeï aandeel treinverkeer'.

IenW kiest ervoor om de PI 'Vermeden CO₂-uitstoot' te handhaven. IenW ziet dat dit een bredere indicator is dan de door het Locov voorgestelde PI elektriciteitsverbruik per reizigerskilometer of uitsluitend groei aandeel treinverkeer. IenW heeft vastgesteld dat de PI voor vermeden CO₂-uitstoot een meer omvattende maatstaf biedt. De PI is zorgvuldig ontwikkeld en bovendien door een extern bureau getoetst op doelmatigheid, aansluiting bij internationale standaarden en vergelijkbaarheid met duurzaamheidsindicatoren die bij andere bedrijven worden gehanteerd. Als resultaat van een constructieve dialoog tussen IenW en NS is naar voren gekomen dat het wenselijk is dat NS een toelichting geeft over de afzonderlijke onderdelen A en B die tezamen de PI vormen.

Het Locov adviseert een II 'dagspreiding' in te voeren die de verhouding weergeeft tussen het aantal reizigers in de spits en in het dal. Het Locov adviseert ook een II 'Bezettingsgraad dal' te introduceren, zoals die was opgenomen in het PvE.

IenW herkent de waarde van inzicht in de spreiding spits versus dal. De focus op spreiding is een nieuw element in de concessie ten opzichte van de huidige concessie. In de II's spitsspreiding en weekspreiding worden meerdere elementen

meegewogen waarmee IenW een goed beeld krijgt van de spreiding in de week en gedurende de spits. Aangevuld met de II reizigerskilometers Spits en Dal geeft dit inzicht in de reizigers ontwikkeling in de spits versus het dal. IenW heeft er daarom niet voor gekozen om een derde II toe te voegen. Wat betreft de informatie-indicator bezettingsgraad dal heeft IenW minder II's opgenomen in de concept-ontwerpconcessie in vergelijking met het PvE. Hiervoor is gekeken naar de balans tussen de administratieve lasten versus de toegevoegde waarde van de II's. In een aantal gevallen komt de informatie via het CIS alsnog beschikbaar (aantal klachten per rubriek en aantal afgehandelde klachten).

Het Locov vraagt IenW om te onderbouwen waarom IenW voor het aspect aankomstpunctualiteit geen aparte II's heeft voor Intercity's en Sprinters.

De splitsing tussen intercity's en sprinters in de II aankomstpunctualiteit is komen te vervallen naar aanleiding van de consultatiereacties van onder andere NS op het PvE op dit element. Voor IenW is het verkrijgen van dit inzicht niet noodzakelijk voor de aansturing van de concessie. In het CIS wordt de aankomstpunctualiteit 3 en 5 minuten wel op treinserie gerapporteerd (waarbij Intercity's en Sprinters aparte treinseries zijn).

Het Locov adviseert IenW om de omvang van de reizigershinder te bevatten de extra II 'Reizigersvertragingminuten' op te nemen.

Het voorstel van het Locov wordt niet overgenomen. De PI's reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten sturen in generieke zin al op een punctueel systeem. Vertraagde treinen leiden immers ook tot hinder verderop in de keten. Daarnaast is het lastig om tot een zuivere meting van deze II te komen, omdat zeker bij een langere vertraging de check-out gegevens worden beïnvloed door andere keuzes die reizigers maken (zoals iets eten of drinken). Dit resulteert in een vertekend beeld.

Het Locov adviseert een II 'informatievoorziening ketendiensten' toe te voegen, in lijn met het voornemen in 2021 om een PI Gebruik ketendiensten te ontwikkelen.

Bij de nadere uitwerking van deze II is gebleken dat IenW niet tot een sluitende definitie en meetmethode kon komen waarmee een zuiver inzicht van het element informatievoorziening ketendiensten wordt geboden. Daarmee is deze II komen te vervallen.

Het Locov adviseert de volgende II's toe te voegen: (1) II Overslaan stations, (2) II Treinkilometers per kilometer infrastructuur, (3) II Klantoordeel prijs reis, (4) II Klantoordeel overstaptijd andere vervoerder, (5) II Klantcontacten inhoud, (6) II Klantoordeel afhandeling klachten, (7) II Reactie Klantenservice binnen tijdsnorm, (8) II Afhandeling Klantenservice binnen tijdsnorm.

Er zijn minder II's opgenomen in de concept-ontwerpconcessie in vergelijking met het PvE. IenW heeft hierin gekeken naar de balans tussen de administratieve lasten versus de toegevoegde waarde van de II's. In een aantal gevallen komt de informatie via het CIS alsnog beschikbaar (aantal klachten per rubriek en aantal afgehandelde klachten).

ProRail geeft aan dat een deel van de PI's ook geldt voor ProRail. Zij adviseren dan ook om expliciet op te nemen welke PI's gezamenlijk met de infrastructuurbeheerder zijn.

Dit is toegevoegd aan bijlage 1 door middel van een voetnoot. Dit betreft de PI's reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten.

IPO/DOVA, FMN en ProRail vragen naar een verdere specificatie van de bodem- en streefwaarden voor de PI's. In tabel 1 wordt op dit moment alleen gesproken over een richting van de streefwaarde in 2029.

De concrete bodem- en streefwaarden zijn inmiddels opgenomen in de concessie.

IPO/DOVA verzoekt om alle gegevens rondom de PI's en II's op lijnniveau inzichtelijk te maken.

In het CIS worden voor een aantal indicatoren de gegevens op lijn/treinserieniveau inzichtelijk gemaakt. Omwille van behapbaarheid en een goede afweging tussen toegevoegde waarde en administratieve last wordt dit niet voor alle informatie-indicatoren verlangd.

FMN vraagt IenW wat er wordt gedaan aan de II-waardes in tabel 2. FMN adviseert om tabel 2 aan tabel 1 toe te voegen. Ook adviseert FMN de volgende onderdelen toe te voegen: trefkans kaartcontrole (gemeten per reiziger), zitplaatskans busvervoer/vervangend vervoer bij geplande buitendienststellingen.

Voor de II's in tabel 2 worden geen bodem- of streefwaarden vastgesteld. De waardes bieden ondersteunend inzicht aan de concessieverlener over de prestaties van de concessiehouder en helpen om duiding te geven aan de onderliggende prestaties in relatie tot de Prestatie-indicatoren in tabel 1. De set II's is zorgvuldig tot stand gekomen. Hierbij zijn verschillende indicatoren beoordeeld. Hieruit is de ter consultatie voorgelegde set naar voren gekomen. FMN maakt niet duidelijk waarom de indicator trefkans kaartcontrole en de indicator zitplaatskans vervangend vervoer toegevoegd moeten worden. Mede daarom heeft het advies van FMN niet tot een aanpassing van de set indicatoren geleid.

IPO/DOVA adviseert om de II 'klantoordeel netheid treinen' op te nemen als PI. IPO/DOVA stelt dat de concessieverlener hiermee meer mogelijkheden krijgt om hierop te sturen.

IenW kiest bewust voor een gefocuste set met PI's. Hiermee wordt de aandacht van de concessiehouder op specifieke onderdelen gericht die in het bijzonder belangrijk zijn voor de reiziger. In de set met II's besteedt IenW aandacht aan een bredere set indicatoren die onderliggend zijn aan deze kernprestaties. Voor wat betreft de netheid van de trein is dit een drijver van de indicator algemeen klantoordeel. IenW stuurt op een hoog algemeen klantoordeel, en houdt daarbij de II Klantoordeel netheid treinen in de gaten.

Bijlage 2. Voorgeschreven informatie in CIS en specifiek benodigde informatie

In deze bijlage 2 is de voorgeschreven informatie voor CIS opgenomen en voorzien van nadere specificaties.

IPO/DOVA zegt dat ook de decentrale overheden volledig inzicht zouden moeten krijgen in de Herkomst en Bestemmingsmatrixen op het niveau van lijnen en stations. Decentrale overheden wensen die informatie ten behoeve van aansluitend OV en het kunnen verbeteren daarvan.

IenW bevestigt dat decentrale overheden rechten hebben met betrekking tot de Herkomst en Bestemmingsmatrixen. Dit is geregeld in de tabel in bijlage 2 waarin de toegangsrechten voor de informatie-elementen voor DO's is aangegeven.

Het Locov adviseert bijlage 2 nader uit te werken uitgaande van maximale toegankelijkheid van data en maximaal uitsplitsen op: dagdeel (spits, dagdal, avonddal), treinserie, propositie en reisrichting.

Er is gekozen voor een indeling naar vier categorieën en de specificatie, zoals die in bijlage 2 is opgenomen. De consumentenorganisaties worden niet toegevoegd aan de categorie decentrale overheden. De consumentenorganisaties kunnen de informatie inzien die beschikbaar is voor de overige partijen.

ProRail merkt op dat bij de informatie-elementen in bijlage 2 een aantal Prestatie- en informatie-indicatoren ontbreken. ProRail adviseert die indicatoren ook op te nemen in bijlage 2.

De indicatoren waar door ProRail naar wordt verwezen worden mogelijk op een later tijdstip alsnog ingevoegd. Besloten is dat niet te regelen in artikel 65 en bijlage 2. De rapportage van Prestatie- en Informatie-indicatoren staat los van de informatieverplichting van concessiehouder via het CIS. Daarom zijn niet alle Prestatie en Informatie-indicatoren ook opgenomen in het CIS.

Bijlage 3. Halfjaarverantwoording

In bijlage 3 staat beschreven welke zaken de halfjaarverantwoordingsrapportage in elk geval moet bevatten.

IPO/DOVA is van mening dat de formulering 'laagfrequente verbindingen' te abstract is en stelt voor de tekst te wijzigen in 'verbindingen die eenmaal per halfuur of minder rijden'.

De uitleg voor laagfrequent staat verwoord in de artikelsgewijze toelichting, waardoor voldoende duidelijk is wat hiermee wordt bedoeld.

ZMSP's wijzen erop dat als onderdeel van de wens om samenwerking tussen partijen binnen de Samenwerkingsstrategie (artikel 39) continu te verbeteren het van belang is dat knelpunten in de samenwerking worden benoemd en opgelost. ZMSP's verzoeken daarom de volgende tekst toe te voegen: 'de samenwerking met andere partijen en de resultaten die met betrokken partijen zijn behaald ter ondersteuning van de uitvoering van deze concessie en specifiek het vervoerplan. Daarbij benoemd zij ook de verbeterpunten en maatregelen om de Samenwerking met de in Artikel 36.1 benoemde partijen te verbeteren.'

Op dit onderdeel houdt IenW vast aan de bestaande tekst en voert zodoende geen wijziging door in bijlage 3. In bijlage 6 (Eisen aan het vervoerplan) is een verplichting opgenomen ten aanzien van artikel 39, de aandachtspunten die voortvloeien uit de samenwerkingsstrategie worden daarin benoemd.

ProRail geeft aan dat het onduidelijk en onwenselijk is dat de PI's 'algemeen klantoordeel' en 'zitplaatskans' niet voor internationale treinen moeten worden gerapporteerd. ProRail adviseert deze uitzondering te schrappen.

Het is voor deze PI's niet mogelijk om de meetmethode, zoals deze voor de binnenlandse reizen geldt, beschikbaar te stellen voor internationale reizen. Om die reden heeft IenW hier voor een alternatieve invulling gekozen. Daar waar dit niet mogelijk is om over deze PI's te rapporteren, zal NS in de halfjaar- en jaarverantwoording (bijlage 3 en 4 van de concessie) op een kwalitatieve manier inzicht geven in de prestaties.

Bijlage 4. Jaarverantwoording

In bijlage 4 staat beschreven welke zaken de jaarverantwoordingsrapportage in elk geval moet bevatten.

ZMSP's wijzen erop dat als onderdeel van de wens om samenwerking tussen partijen binnen de Samenwerkingsstrategie (artikel 39) continu te verbeteren het van belang is dat knelpunten in de samenwerking worden benoemd en opgelost. ZMSP's verzoeken daarom de volgende tekst toe te voegen: 'de samenwerking met andere partijen en de resultaten die met betrokken partijen zijn behaald ter ondersteuning van de uitvoering van deze concessie en specifiek het vervoerplan. Daarbij benoemd zij ook de verbeterpunten en maatregelen om de Samenwerking met de in Artikel 36.1 benoemde partijen te verbeteren.'

Op dit onderdeel houdt IenW vast aan de bestaande tekst en voert zodoende geen wijziging door in bijlage 4. IenW wijst er op dat dat NS op grond van artikel 39 lid 7 van de concessie gehouden is om in het vervoerplan de samenwerkingsstrategie en de resultaten daarvan te beschrijven.

Bijlage 5. Financiële verantwoording en prognose

Bijlage 5 behandelt de financiële verantwoording en prognose.

IPO/DOVA stelt voor om alle benodigde informatie voor de financiële verantwoording en prognose ook uit te splitsen naar lijnniveau, voor het geval IenW in een later stadium lijnen wil decentraliseren dan wel later besluit de concessie anders in te willen richten of op te willen delen.

Dit leidt tot aanzienlijke administratieve lasten. Zodoende neemt IenW het advies niet over. Wel kan IenW deze informatie bij NS opvragen zodra er een voornemen is om een lijn te decentraliseren, zodat op basis van de informatie goede financiële afspraken gemaakt kunnen worden.

Bijlage 6. Eisen aan het Vervoerplan

Bijlage 6 behandelt de eisen aan het vervoerplan.

Er zijn bij deze bijlage geen reacties van stakeholders ontvangen.

Bijlage 7. Lijst van stations

In bijlage 7 is de minimale stationsbediening opgenomen voor alle stations die middels deze concessie worden bediend.

De minimale bediening is uitgesplitst over een aantal categorieën. Een brede groep stakeholders heeft advies gegeven met betrekking tot bijlage 7. De adviezen van de stakeholders zijn zowel redactioneel als inhoudelijk van aard.

Om de NvA leesbaar te houden zijn deze gedetailleerde adviezen niet opgenomen in de NvA. Echter zijn ze wel terug te vinden in de openbare consultatiereacties. Fouten in de lijst zijn door IenW gecorrigeerd en inhoudelijke adviezen zijn deels overgenomen in de nieuwe concessietekst.

Bijlage 8. Programma's bij aanvang van de concessie

Bijlage 8 bevat een overzicht van de programma's bij aanvang van de concessie.

ProRail adviseert om in bijlage 8 ook de volgende programma's op te nemen (mede op basis van het Q1 2023 door ProRail uitgevoerde 'Klanttevredenheidsonderzoek 2022' onder vervoerders):

1. Verbeterprogramma HSL-Zuid
2. ERTMS (inclusief doorontwikkeling Hybrid Level 3)
3. MLT en TBOV
4. Groot Amsterdam (Betreft programma Ruit Amsterdam, project PHS
5. Amsterdam en project UK Terminal)
6. Instroom nieuw materieel
7. STS Verbeterprogramma
8. ATO, STEV, FRMCS
9. Verbeteraanpak treinen
10. AirRail agenda

Op basis van de meest recente beleidsprioriteiten zijn er drie programma's die onder huidige concessie vallen: HSL-Zuid, STS en Cybersecurity. In de nieuwe concessie blijft alleen het programma STS bestaan, bij aanvang van de nieuwe concessie worden geen nieuwe programma's gestart. Zodoende is er geen aanpassing nodig in bijlage 8. Gedurende de looptijd van de concessie kunnen nieuwe programma's onder concessiesturing worden gestart conform artikel 61.

Bijlage 9. Overzicht samenwerking

IPO/DOVA pleit ervoor om in bijlage 9 samenwerking met consumentenorganisaties, bijvoorbeeld van mensen met een beperking, ook mee te nemen, omdat hierover ook afspraken zijn gemaakt in het Bestuursakkoord 'toegankelijkheid OV'. IPO/DOVA refereert ook naar de opmerkingen bij artikel 16 en 24.

Naast het artikel over de samenwerkingsstrategie waarin verwezen wordt naar bijlage 9 (artikel 39), is er een apart artikel waarin de samenwerking met consumentenorganisaties is beschreven (artikel 41). In artikel 41 wordt aangegeven voor welke onderwerpen NS de consumentenorganisaties moet betrekken, net als in bijlage 9 wordt gedaan voor andere partijen.

IPO/DOVA vraagt IenW om NS ook samenwerking op te laten zoeken met decentrale overheden op (1) het aanbieden van vervangend vervoer bij werkzaamheden en verstoringen en (2) het verbeteren van toegankelijkheid.

Bijlage 9 bevat een overzicht van thema's voor samenwerking met partijen die in de samenwerkingsstrategie aan bod moeten komen. Het is geen limitatief overzicht van thema's waarop wordt samengewerkt. Het is uiteraard de bedoeling dat de bestaande samenwerking met decentrale overheden in meer specifieke gevallen op de genoemde punten (vervangend vervoer bij werkzaamheden en verstoringen; verbeteren toegankelijkheid) wordt gecontinueerd, maar het is niet nodig om hiervoor doelen en ambities in de samenwerkingsstrategie te formuleren.

IPO/DOVA vraagt IenW wat er in de tabel bij bijlage 9 wordt bedoeld met de kolom 'beheerders (geen ProRail)'. IPO/DOVA stelt dat in het geval van wegbeheerders hier ook verschillende vinkjes ontbreken.

Onder beheerders (geen ProRail) worden exploitanten van spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen uit Bijlage 2 van 2012/34/EU bedoeld.

ProRail vraagt de partijen van Actieagenda AirRail, de internationale ticket verkopers en tour operators toe te voegen aan de tabel in bijlage 9.

De internationale ticketverkopende partijen kunnen vallen onder de genoemde partijen (andere vervoerders, MaaS-dienstverleners of zakelijke mobiliteitsaanbieders). Omdat de internationale treindiensten (m.u.v. IC Brussel en de kortgrensoverschrijdende verbindingen) niet in de concessie zijn opgenomen is het niet logisch om via de concessie NS te verplichten samen te werken met de partijen van de Actieagenda AirRail.

ProRail vraagt of in de tabel in bijlage 9 bij 'andere vervoerders' de goederenvervoerders expliciet benoemd zouden moeten worden.

Onder andere vervoerders worden zowel spoorvervoerders voor personen- en goederenvervoer als vervoerders buiten de spoorketen voor bus, tram en metro verstaan. Dit is in artikel 39 aangegeven.

Bijlage 10. Volume van de concessie

1. Volumeontwikkeling tijdens de looptijd van de concessie

De provincie Friesland vraagt IenW in lid 1 om het volume dat is opgenomen in de ontwerpconcessie voor het traject Leeuwarden - Zwolle te bevestigen bij de definitieve vaststelling van de HRN-concessie.

Het volume is onderdeel van de HRN-concessie.

De provincie Groningen en IPO/DOVA vragen IenW om een 3^e en 4^e Intercity tussen de Randstad, Zwolle en Groningen vv in de definitieve concessie op te nemen. Provincie Groningen ziet op het traject Zwolle-Groningen per 1 januari 2025 dagdekkend en in beide richtingen het volgende graag rijden:

- 4 Intercity's met een stop in Groningen, Assen, Hoogeveen en Zwolle ;
- 2 Sprinters, stoppend op alle stations;
- 2 pendel Sprinters Assen – Groningen, stoppend op alle stations.

Uit knelpunt- en capaciteitsanalyses komt de noodzaak voor deze verbinding niet naar voren. Daarom zijn deze diensten niet opgenomen in de concessie.

IPO/DOVA vraagt IenW in lid 1 over volumeontwikkeling tijdens de looptijd van de concessie om een scherpere definiëring van het volume en een heldere afbakening van de scope op te nemen. IPO/DOVA vindt ook dat er voor NS teveel keuzevrijheid tussen IC (landelijk) en Sprinter is (regionaal). IPO/DOVA stelt dat gemaakte keuzes minimaal door de concessieverlener geaccordeerd moeten zijn (het liefst na ruggenspraak met decentrale overheden waar van toepassing) alvorens zij geïmplementeerd kunnen worden. IPO/DOVA vindt trajecten met een frequentie van 1 trein per uur ongewenst. Daarnaast vraagt IPO/DOVA om voldoende tijd voor regionale vervoerders om hun dienstverlening aan te passen op wijzigingen. Ten slotte wil IPO/DOVA weten welke ruimte de concessie biedt voor NS qua frequenties en keuze tussen IC en Sprinter.

De minimale stationsbediening borgt de minimale bediening van de stations (voor een deel van de stations ingevuld door de sprinter). Deze minimale stationsbediening blijft onverminderd van toepassing bij het rijden van een lager volume. NS mag hier dus niet zelfstandig van afwijken. Dit betekent dat er dus altijd een minimaal aantal sprinters is gedefinieerd. Verder heeft NS hierin keuze. In de minimale bediening is op bepaalde tijdstippen een minimum frequentie van 1 trein per uur opgenomen. Dit is het gevolg van de financiële spanning waarbinnen deze concessie tot stand is gekomen in samenhang met het lage aantal reizigers dat op die momenten van het spoor gebruik maakt.

De productstap van een derde en vierde Sprinter Tilburg – Breda is volgens ProRail niet toekomstvast bij groei naar het 8/4 model. Ook is de productstap van een vijfde en zesde Sprinter Utrecht Centraal – Geldermalsen in de ogen van ProRail niet toekomstvast richting het 8/4 model. Zij stellen voor om deze niet verplicht op te nemen of alleen als frequentieverhoging (als Intercity of Sprinter). ProRail merkt ook op dat een vijfde en zesde Sprinter tussen Dordrecht en Rotterdam Centraal al

rijdt. Zij stellen voor om dit aan te passen naar een vijfde en zesde Sprinter tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal. De MRA stelt daarnaast dat de 4 Intercitystops in Lelystad geborgd dienen te worden. Zij stellen voor om de passage 'Intercity's en 4 sneltreinen Flevoland – Amsterdam Zuid – Schiphol' te wijzigen naar '4 Intercity's en 4 sneltreinen Lelystad Centrum – Almere Centrum – Amsterdam Zuid – Schiphol'. De MRA stelt ook voor om bij de 6 sprinters Almere – Amsterdam Centraal de volgende specificatie toe te voegen: 'waaronder 2 sprinters Zwolle – Amsterdam Centraal'. De MRA en IPO/DOVA verzoeken tevens om Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer ArenA – Schiphol Airport volgens de 6-structuur (ETMET) aan het volume toe te voegen.

NS rijdt verplicht PHS-stappen vanaf de genoemde jaren. Een afweging hierover wordt gemaakt op basis van de beschikbaarheid van infrastructuur en de vervoervraag en wordt gezien in het licht van de woningbouwopgave. De door ProRail voorgestelde correctie ten aanzien van de Sprinters tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal is doorgevoerd. Bij de actualisatie in 2027 kunnen aanpassingen gemaakt worden die binnen het Eindbeeld passen. Tijdens de actualisatie kunnen inzichten over toekomstvastheid en dienstregelingsmodellen worden meegenomen.

De MRA en IPO/DOVA vinden dat de bestuurlijke afspraken rondom PHS-SAAL moeten worden nagekomen. Het is daarom noodzakelijk om in de concessie ook aan te sturen op indienststelling per 2030. Mocht de HSWI dit niet mogelijk maken is NS door de eerste zin in de passage in artikel 1 lid b.1 beschermd. De concessieverlener geeft nu echter de ruimte aan NS om PHS-SAAL eventueel later te rijden, ook als de HSWI wel gereed is. De MRA is hiermee niet akkoord en vindt dat hiervoor geen bandbreedte aangehouden kan worden. IPO/DOVA vraagt daarnaast IenW de 4 IC-stops in Lelystad te borgen door de passage '4 Intercity's en 4 sneltreinen Flevoland – Amsterdam Zuid – Schiphol' te wijzigen naar '4 Intercity's en 4 sneltreinen Lelystad Centrum – Almere Centrum – Amsterdam Zuid – Schiphol'. IPO/DOVA vraagt IenW ook onderscheid te maken in de SPR-bediening. Bij de 6 sprinters Almere – Amsterdam Centraal moet de toevoeging worden gedaan 'waaronder 2 sprinters Zwolle – Amsterdam Centraal'. Daarnaast vraagt IPO/DOVA IenW in lid 1b de 5e en 6e Sprinter Den Haag - Dordrecht in de definitieve concessie als harde eis op te nemen. Ook vraagt IPO/DOVA om het beter borgen van een daadwerkelijke bediening na gereedkomen van infrastructuur (voorinvestering in de viersporige tunnel Delft en de viersporigheid Schiedam).

NS is verplicht om het SAAL-model, een onderdeel van de PHS-stappen, te rijden onder de concessie. De afweging vanaf wanneer wordt gemaakt op basis van de beschikbaarheid van infrastructuur en de vervoervraag en wordt gezien in het licht van de woningbouwopgave.

IPO/DOVA verzoekt IenW om aan de genoemde optionele ontwikkelingen ná realisatie PHS toe te voegen dat ook andere opties mogelijk zijn als hierover overeenstemming bestaat op de landelijke OV- en Spoortafel.

Afwijken kan middels de actualisatie, naar verwachting binnen de treinaantallen. Er is in de Eindbeeldkaart rekening gehouden met de verschillende varianten. Hierin worden afspraken op de OV- en spoortafels ook meegenomen.

IPO/DOVA vraagt IenW om verduidelijking over welke relatie de Sprinter Uitgeest-Amsterdam heeft met de Zuidasdok.

Door capaciteitsgebruik internationale treinen op Amsterdam Centraal (tot Zuidasdok af is) is er geen ruimte is voor de sprinter.

De MRA en IPO/DOVA zijn blij met de intentie om NS het recht te geven om vanaf 2028 een frequentieverhoging op Haarlem – Amsterdam te rijden. Gezien de vervoersvraagontwikkeling en de ambitie van NS op deze corridor vragen zij zich echter af of het niet wenselijk is om deze frequentieverhoging eerder te laten plaatsvinden. Daarnaast vragen zij zich af of het op deze wijze beschikbaar stellen van volume in de geest past van het Vierde Spoorwegpakket en of het niet vanuit een juridische context beter is om deze frequentieverhoging aan het volume toe te voegen.

Het introductiejaar is reëel met oog op de capaciteitsvraag. Vanaf het genoemde jaar is het onderdeel van het volume.

ProRail meent dat de tekst over productstappen in combinatie met kaarten verwarring kan wekken en alleen voor specialisten navolgbaar is. De frequentieverhogingen van de productstappen van het startbeeld leiden opgeteld niet tot het Eindbeeld. Zij vragen om te zorgen dat helder is waarom sommige productstappen zijn opgenomen en waarom andere niet. Zij stellen voor om alle productstappen van begin tot Eindbeeld in de concessie op te schrijven met eventueel verschillende statussen. Daarnaast stellen zij dat veel productstappen alleen gaan over frequentieverhoging in daluren, maar dat niet benoemd staat. ProRail vraagt zich af wat er wordt bedoeld met frequentieverhoging 2.

De PHS productstappen zijn apart benoemd omdat dit een belangrijk deel van het spoorbeleid van IenW betreft. Voor het overige geldt dat alleen stappen die (kunnen) worden gezet tot 2030 expliciet zijn uitgeschreven. De reden hiervoor is dat aan het einde van de concessieperiode, uiterlijk in dienstregelingsjaar 2033, NS moet voldoen aan het Eindbeeld van de concessie. Om deze ingroei vanaf 2030 mogelijk te maken maakt het volledige Eindbeeld vanaf 2030 deel uit van het volume dat NS gerechtigd is te rijden. De stappen vanaf 2030 hoeven dus niet expliciet genoemd te worden.

ProRail merkt op dat onder de optionele te zetten dienstregelingstappen 2023/2027 veel treinen extra op corridors staan waar ook veel goederentreinen rijden. Zij zien het risico van een vol baanvak op de Brabantroute en Rotterdam – Dordrecht.

Dit betreffen reeds bekende en geplande trajecten, die onderdeel zijn van het 6basisnetwerk.

ProRail vindt de beschrijving van het volume met vastgelegde, optionele en overige stappen niet navolgbaar, eenduidig en uitvoerbaar. Zij vragen zich af wat nu het volume (min-max) is op welk moment, in welk jaar en welke stappen er (concreet) in de tijd nog later uit te voeren zijn, afhankelijk van de vervoersvraag. ProRail merkt op dat vanaf de helft van de concessie, in 2030, het volledig Eindbeeld deel uitmaakt van volume. Anderzijds moet dit Eindbeeld volgens art. 8.2 nog geactualiseerd worden in 2027. ProRail vraagt IenW om explicieter te maken wat nu

de bindende afspraken zijn over volume. Daarnaast vraagt ProRail zich af welke status 'optionele' treindiensten hebben in de zin van capaciteitsverdeling. Met name met de vraag op welke ruimte opentoeegangvervoerders nog kunnen rekenen. ProRail stelt voor om dit of op te nemen in de concessie of te schrappen. Daarnaast adviseert het Locov IenW de overige stappen uit paragraaf 1 onderdeel b.ii vanaf 2027 respectievelijk 2028 toe te voegen aan het verplichte volume.

Het minimaal en maximaal volume kan worden afgeleid uit de op kaart weergegeven treinaantallen voor het jaar 2025. Vanaf bepaalde jaren is NS gerechtigd daaraan treindiensten toe te voegen. Deze jaren en diensten zijn uitgeschreven in de concessie. Vanaf 2030 is NS gerechtigd het gehele Eindbeeld te rijden. Het eindbeeld wordt in 2027 geactualiseerd. Dat maakt dat tijdig – dat wil zeggen ten minste 2 jaar van tevoren - duidelijk is hoe het Eindbeeld er precies uit ziet.

Daarnaast adviseert het Locov IenW de overige stappen uit paragraaf 1 onderdeel b.ii vanaf 2027 respectievelijk 2028 toe te voegen aan het verplichte volume. Daarnaast adviseert het Locov de volgende frequentieverhogingen te benoemen in paragraaf 1 onderdeel b.ii, inclusief het beoogde jaar van invoering:

- Amsterdam-Utrecht +2
- Rotterdam-Schiphol (HSL) +2
- Schiphol Airport-Leiden Centraal-Den Haag Centraal +2
- Haarlem-Leiden Centraal-Den Haag Centraal +2
- Leiden Centraal-Den Haag HS +2
- Utrecht Centraal-Arnhem Centraal +2
- Utrecht Centraal-'s-Hertogenbosch +2
- Haarlem-Alkmaar +2
- Haarlem-Amsterdam Centraal +4 (in plaats van +2)
- Roosendaal-Vlissingen +1

IenW verplicht NS het eindbeeld te rijden vanaf (dienstregelingsjaar) 2033. Vanaf 2030 is zij hiertoe gerechtigd. Omdat NS dan het gehele Eindbeeld mag rijden en een bepaalde vrijheid geeft over hoe NS hier invulling aan geeft zijn de afzonderlijke diensten die tot het Eindbeeld leiden niet apart benoemd.

ProRail stelt dat artikel 1 lid c niet specificeert of met de periode 'eindbeeld van de concessie (2033)' de 6B minus Zuidasdok of het maximale Eindbeeld wordt bedoeld.

Het definitieve eindbeeld wordt in 2027 bepaald in de actualisatie. Dit betreft tenminste 6Basis minus Zuidasdok en waar nodig wordt dit uitgebreid indien zich verwachte knelpunten gaan voordoen. Dit laatste is opgenomen in het eindbeeld.

Het Locov adviseert IenW de bepaling dat NS pas vanaf 2030 gerechtigd is het Eindbeeld te rijden te schrappen en te verduidelijken dat NS gerechtigd is alle stappen indien mogelijk ook eerder te zetten.

Gelet op onder meer de ontwikkeling van de vervoervraag en de planning van op te leveren infrastructuur is het rijden van het Eindbeeld gedurende de gehele concessieperiode niet reëel. Het voorstel van Locov is dan ook niet overgenomen.

Het Locov adviseert IenW de besluitvorming van OV-SAAL te heroverwegen, mede gezien de vertraging van Zuidasdok. Het Locov vraagt IenW te overwegen voor de corridor Weesp-Hilversum/Almere als alternatief een 3 treinenmodel te onderzoeken (Sprinters, Sneltreinen en Intercity's) waarbij de Intercity's naar Schiphol Airport rijden en de Sneltreinen (inclusief stop op Weesp) naar Amsterdam Centraal.

Dit is onderdeel van het PHS traject, de concessie volgt de besluitvorming in dit traject zoals nu bekend is (zie voortgangsrapportages PHS).

Het Locov adviseert IenW de 6 trajecten met frequentieverhogingen 'vanaf 2027' ook op te nemen in het verplichte (spits)volume van het beginbeeld 2025 conform het aanbod in 2019.

IenW verwijst naar de spitlijst (te rijden waar nodig), waar ze al zijn opgenomen, ze zijn hier nu genoemd om ze gedurende de hele dag te rijden.

Het Locov adviseert het volume uiterlijk in het Eindbeeld 2033 te verhogen op de volgende trajecten en deze productstappen toe te voegen aan bijlage 10 paragraaf 1:

- Arnhem Centraal-Zutphen +2
- Oss -'s-Hertogenbosch +2 in daluren
- Dordrecht – Breda +2
- Harderwijk-Amersfoort Centraal +2 in daluren
- 's-Hertogenbosch-Eindhoven Centraal-Helmond +2
- Lelystad Centrum-Zwolle +2
- Veenendaal Centrum-Rhenen +2
- Zaandam-Purmerend-Hoorn +2
- Amersfoort Centraal-Zwolle +2
- Leeuwarden-Heerenveen +2 in de spits, ook in beginbeeld 2025 (afhankelijk van besluit over open toegang)
- Groningen-Zwolle +2 in de spits, ook in beginbeeld 2025 (afhankelijk van besluit over open toegang)

De frequenties zoals opgenomen in het eindbeeld zijn gebaseerd op de studie 'Toekomstbeeld OV 2030-2035'. In deze studie zijn verschillende lijnvoeringsmodellen ontworpen om geprognosticeerde knelpunten uit de IMA (2021) in het WLO-Hoog scenario (bij het 6Basis-netwerk) te verminderen en/of op te lossen. Vanuit de studie 'Toekomstbeeld 2030-2035' is geen keuze gemaakt voor een specifiek lijnvoeringsmodel of aanvullende frequentieverhogingen (bovenop 6Basis). Daarom is in het eindbeeld de maximale benodigde frequentie van de onderzochte oplossingen in TBOV 2030-2035 opgenomen, daar waar een dusdanige frequentieverhoging ook denkbaar is in de periode tot 2033 (einde concessie). Een aanvulling is niet nodig.

2. Periodes van de dag en de week

ProRail stelt dat als de vrijdag in principe het zaterdagvolume bevat inclusief opbouw en afbouw, NS dus pas vanaf 12:00 het volume hoeft te rijden, wat niet wenselijk is. De MRA en IPO/DOVA merken op dat de opbouwfase op zondag tussen 08:00 en 12:00 plaatsvindt. Dit betekent dat er buiten het nachtnet geen volume is

op zondagochtend voor 08:00. Dit vinden zij onacceptabel aangezien er ook op zondag vroege treinen vanaf 06:00 beschikbaar moeten zijn. Het Locov vraagt aan IenW om NS te verplichten het zaterdagvolume vanaf 10:00 uur te rijden. IPO/DOVA ziet in dit verhaal ook graag de zaterdagochtend hierbij opgenomen. De periode 'zondagvolume' is volgens IPO/DOVA te kort omdat er op de zondagochtend mag worden 'opgeschaald' naar het niveau van de zondagmiddag. Daarbij vinden de MRA en IPO/DOVA dat er te ruime op- en afbouwperiodes worden gehanteerd. Deze zorgen voor veel onzekerheid voor de markt en terughoudendheid bij derde vervoerders. De MRA zien dit graag anders om reisgedrag buiten de spits te stimuleren. Ook vraagt IPO/DOVA IenW de bediening op vrijdag op te nemen als gewone werkdag. IPO/DOVA vraagt IenW om nadere uitleg ProRail stelt ook dat in het geval van de dagranden er alleen een aantal treinen is gespecificeerd maar de overstaprelaties niet. ProRail stelt voor om voor perioden met lagere frequentie toe te voegen dat reistijd per HB beperkt mag toenemen.

De eerste suggestie is overgenomen en aangepast in de bijlage; hierin is nu een verwijzing naar werkdagen. Het geval van de dagranden hoort bij artikel 9 en wordt daar al, hoog-over, geborgd. Dit hoeft dus niet additioneel in de bijlage opgenomen te worden. Het spreiden en mijden is ook elders geborgd (in artikel 13) en het volume laat hier ruimte voor. De op- en afbouw behoort tot de vrijheid van NS; de concessieverlener schrijft niet de dienstregeling voor. De ruime periode is bewust gekozen, omdat zo het gehele netwerk wordt gedekt. Het volume wordt gedurende de dag beschreven. In de ochtend wordt de bediening geborgd door de minimale stationsbediening en de tijdsperiode is afgeleid van de huidige praktijk.

Het Locov adviseert de duur van de op- en afbouwperiodes te beperken tot maximaal twee uur op zo'n manier dat de periodes met het maximale volume worden verruimd.

De opbouw- en afbouw-periodes zijn zo kort als mogelijk gemaakt, waarbij het niet het doel is NS te verplichten meer treinen te rijden dan zij in de dienstregeling 2024 rijdt.

Het Locov adviseert op werkdagen de dienstregeling ook vanaf 4.00 uur op te bouwen op de trajecten Den Haag Centraal – Schiphol Airport, Heerhugowaard – Alkmaar – Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal – Schiphol Airport. Het Locov adviseert in het weekend de dienstregeling ook vanaf 4.30 uur op te bouwen richting Schiphol Airport vanaf Utrecht Centraal, Den Haag Centraal en Heerhugowaard.

Dit zijn extra treinen en deze zijn op dit moment niet voorzien.

Het Locov adviseert IenW op te nemen dat de stations Amersfoort Centraal, Utrecht Centraal, Den Haag Centraal, Lelystad Centrum, Enkhuizen en Heerhugowaard 7 dagen per week bereikbaar moeten zijn vanaf Schiphol Airport met een trein die vertrekt rond 0:30 uur.

Dit zijn extra treinen en deze zijn op dit moment niet voorzien.

Het Locov adviseert IenW om een bepaling op te nemen in de bepaling van het volume van de concessie over erkende feestdagen, voor Koningsdag ten minste de

zaterdagdienstregeling te vragen en weekend nachttreinen ook te verplichten in de nacht voorafgaande aan feestdagen.

IenW heeft feestdagen opgenomen in de concessie.

Het Locov adviseert IenW het volume in paragraaf 2 a en b te definiëren als dat NS elke dag vanaf 05:00 uur gerechtigd is het volume op te bouwen.

IenW heeft dit overgenomen, zie wijziging in bijlage.

De provincie Groningen vraagt IenW het volume dat is opgenomen in de ontwerpconcessie voor het traject Groningen – Zwolle inclusief 3e/4eIC te bevestigen bij de definitieve vaststelling van de hoofdtrainconcessie.

Het traject zit in de HRN-concessie, de 3^e en 4^e IC zijn vanuit het oogpunt benodigde capaciteit op dit moment niet opportuun.

De MRA en IPO/DOVA vragen om een late trein tussen Amsterdam Centraal en Lelystad Centrum te laten rijden. Het is wenselijk om late treinen van en naar Lelystad Centrum te rijden om daarmee de late vluchten op Lelystad Airport te kunnen faciliteren. Dit kan operationele meerwaarde hebben doordat treinen af zullen rangeren bij het opstel terrein Lelystad.

Er is voor gekozen de huidige late bediening voort te zetten en niet uit te breiden. Dit volgt uit de financiële kaders en de beperkte (voorzien) reizigersvraag.

IPO/DOVA stelt in lid 2c voor de vrijdag als een werkdag te beschouwen. Een andere mogelijkheid volgens IPO/DOVA is om voor elke werkdag eenzelfde basis te hanteren die voor de maandag tot en met donderdag nader uitgebreid kan worden. Daarnaast stelt IPO/DOVA dat een wijziging, zoals de optionele mogelijkheid om de vrijdag als een weekenddag te behandelen, in het kader van het NOVB moeten worden besproken.

Mede naar aanleiding van het advies van IPO/DOVA heeft IenW de vrijdag in de concessie opgenomen als werkdag.

IPO/DOVA vraagt IenW om de bepaling over de status van vrijdag als weekenddag om te draaien: in beginsel is vrijdag een werkdag, tenzij NS kan aantonen dat er minder vraag is waarmee er sprake zou kunnen zijn van een frequentieverlaging.

IenW heeft deze suggestie overgenomen.

Het Locov adviseert IenW de optie om het volume te verlagen tussen de ochtend en avondspits niet op te nemen. In plaats daarvan kunt u apart spitsvolume definiëren in bijlage 10 Annex 1 mits het dagvolume niet lager wordt dan in de huidige dienstregeling (zonder afschalingen). Wij adviseren het spitsvolume vanaf 18:30 uur af te bouwen tot dagvolume en dit dagvolume vanaf 20:00 uur af te bouwen tot avondvolume.

Het volume wordt niet verlaagd in dal, dit is aangepast. De afdouwtijden zijn gebaseerd op de huidige bediening. Een uitbreiding hierop is niet voorzien op dit moment.

Het Locov adviseert IenW Annex 3 uit te breiden conform zijn voorstel in bijlage 2 bij dit advies. Het Locov adviseert daarnaast de bepaling over de laatste treinen in het weekend in bijlage 10 paragraaf 2 aan te passen zodat deze komt te luiden 'In de nacht van vrijdag op zaterdag en de nacht van zaterdag op zondag vertrekken de laatste reguliere Intercity- en Sprinterdiensten vanaf de stations opgenomen in Annex 3 na 01:00 uur of na een later tijdstip zoals genoemd in Annex 3'.

Dit gaat in de praktijk goed, het advies wordt niet overgenomen.

3. Minimale stationsbediening

ProRail merkt op dat bij basis binnen de minimale stationsbediening staat dat op zondag optioneel conform de huidige concessieafspraken wordt gereden. ProRail vraagt wat die afspraak inhoudt.

De minimale stationsbediening is gewijzigd en opgenomen in de bijlage bij de concessie. De opties zijn uit de tekst verwijderd.

ProRail brengt op dat bij minimale stationsbediening staat dat vier keer per uur goed verdeeld moet zijn, terwijl de vier keer per uur in de stationslijst vaak een combinatie van tweemaal een Intercity en tweemaal een sprinter is. ProRail stelt dat de 15-15 interval dan niet logisch is.

De minimale stationsbediening is gewijzigd en opgenomen in de bijlage bij de concessie. De gemaakte opmerking is daarmee niet meer relevant.

IPO/DOVA vraagt aandacht voor de bediening in de vroege ochtend en de late avond voor de steden die ver liggen ten opzichte van de Randstad. IPO/DOVA vraagt IenW om de starttijden en eindtijden van de dienstregeling 2020, voordat Covid begon, minimaal te handhaven op deze verbindingen.

De starttijden zijn aangepast zodat recht kan worden gedaan aan de vraag naar vervoer in de vroege ochtend.

IPO/DOVA acht een frequentie van eenmaal per uur een trein als optie voor de basis na 22:00 uur beperkt. Gelet op bijvoorbeeld de functie van Utrecht en Amersfoort voor de regio, óók in de avond (sociaal-recreatief) acht IPO/DOVA een frequentie van 2 sprinters per uur vanuit deze steden het absolute minimum.

Een frequentie van 1 maal per uur is opgenomen als de reizigersvraag een extra treindienst niet rechtvaardigt. Dit kent uiteraard samenhang met het financieel kader waarbinnen de concessieverlening plaatsvindt. Tussen grote stations betreft dit in de late avond twee keer per uur.

IPO/DOVA merkt op dat in het oosten er minder noodzaak is voor NS-stoptreinen die 's avonds 2x per uur rijden. Daarentegen conflicteert (onder andere in Apeldoorn) een uitbreiding van de NS stoptreinen met andere regionale treinen. Daar is juist de afgelopen jaren de dienstregelingen en de aansluitingen verbeterd. IPO/DOVA wil niet dat het weer teruggedraaid moet worden.

IenW heeft de minimale avondbediening rondom Apeldoorn niet verhoogd. NS is gerechtigd om na 19 uur het volume af te bouwen naar het avondvolume. Het is niet de bedoeling om de verbetering die eerder hier is doorgevoerd teniet te doen.

IPO/DOVA vraagt IenW om in de bijlage de 2 IC's die óók hun eindpunt op Amersfoort Schothorst hebben voor te schrijven. De minimale bediening volgens de tabel is 2 treinen per uur. Zo het nu is geformuleerd heeft NS de vrijheid om deze IC's voor Schothorst te laten vervallen en op bijvoorbeeld Amersfoort Centraal te laten eindigen.

Dit wordt geborgd door de minimale stationsbediening.

IPO/DOVA vindt het onduidelijk wat de stationslijst (bijlage 7) laat zien. In hun optiek staan hier meerdere stations in die 4x per uur bediend zouden moeten worden bij uitvoering van de aangenomen motie. Als een station geen 4x per uur bediening kan krijgen zou dit volgens IPO/DOVA alleen moeten zijn als de HSWI de beperkende factor is.

De minimale stationsbediening is gewijzigd en opgenomen in de bijlage bij de concessie. Een ondergrens van 4x per uur is niet overgenomen.

Het Locov adviseert IenW de minimale stationsbediening per station vast te stellen en dus niet voor het hele land hetzelfde minimale bedieningsniveau te hanteren. Het Locov adviseert IenW daarnaast per station te kiezen voor ten minste het hoogste bedieningsniveau zoals voor elk station opgenomen in bijlage 7 van de concessie. Daarnaast adviseert het Locov IenW gezien de huidige frequenties respectievelijk de beoogde verhogingen van het volume tijdens de looptijd van de concessie de minimale stationsbediening in bijlage 7 van de concessie te verhogen op de stations genoemd in bijlage 1 van dit advies. Ook adviseert het Locov IenW voor elk station (met uitzondering van de nachtelijke uren) geen lager bedieningsniveau toe te staan dan twee keer per uur. Dit minimale bedieningsniveau dient ook te gelden tussen 22:00 uur en 00:00 uur en/of op zondag.

De minimale stationsbediening is gewijzigd en opgenomen in bijlage 7 bij de concessie. Bovenstaand voorstel is niet overgenomen. Er worden nu drie categorieën gehanteerd, gebaseerd op de huidige bediening (en bestaande ontheffingen).

Het Locov adviseert IenW in de vroege ochtend voor elk station tenminste de volgende minimale stationsbediening te borgen:

- maandag tot en met zaterdag tussen 05:00 en 06:00: 1x per uur
- zaterdag tussen 06:00 en 08:00 uur: 2x per uur
- zondag tussen 06:00 en 07:00 uur: 1x per uur
- zondag tussen 07:00 en 10:00 uur: 2x per uur

Om te voorkomen dat de eerste trein pas 1 minuut voor het einde van het eerste uur vertrekt adviseert ProRail te eisen dat de eerste trein voor 06:00 uur (op zondag 07:00 uur) moet aankomen op het eerste knooppunt.

De minimale stationsbediening is gewijzigd en opgenomen in de bijlage bij de concessie. NS is gerechtigd elke dag vanaf 05:00u op te starten. Het voorstel van Locov is niet overgenomen, om zo ruimte te laten in de dienstregeling.

Het Locov adviseert IenW voor alle stations voor de periode tussen 00:00 en 01:00 uur de minimale stationsbediening vast te stellen op 2x per uur.

Dit voorstel is niet overgenomen. Dit betreffen extra treinen en is op dit moment niet voorzien.

Het Locov adviseert IenW voor de minimale stationsbediening een categorie 'Dagelijks vier maal per uur' toe te voegen en de stations die nu reeds in de niet-afgeschaalde dienstregeling op alle dagen tenminste vier maal per uur per richting worden bediend in deze categorie in te delen zodat de huidige frequentie wordt geborgd en in de loop van de concessie meer stations toe te voegen aan deze categorie.

Dit voorstel is niet overgenomen. Dit betreffen extra treinen en is op dit moment niet voorzien. Bij actualisatie wordt hier opnieuw naar gekeken. .

Het Locov adviseert IenW toe te staan op 31 december vanaf 20:00 uur de frequenties te verlagen naar twee treinen per uur per station per richting en van 22:30 tot 01:00 uur geen treinen te rijden. Het Locov adviseert IenW te verplichten op elk traject op 1 januari tussen 01:00 en 02:00 uur ten minste één trein te rijden in beide richtingen naar het eerstvolgende knooppunt, na 01:00 uur het weekend nachtnet weer te rijden en op nieuwjaarsochtend tot 10:00 uur op elk traject tenminste 1x per uur te rijden.

Dit voorstel is niet overgenomen, dit betreffen extra treinen. NS is gerechtigd elke dag vanaf 05:00 op te starten en de bediening op oudejaarsavond is gehandhaafd. Het nachtnet rijdt net zoals nu wel op 1 januari.

Het Locov stelt een wijziging van de tabel minimale stationsbediening voor (Dag; Basis; Basis+spits (4x/u); Basis+werkdagen (4x/u); Dagelijks (4x/u)):

- Maandag tot en met vrijdag 05:00 – 06:00;1x/u per richting;1x/u per richting;1x/u per richting
- Maandag tot en met vrijdag 06:00-07:00;2x/u per richting;2x/u per richting;2x/u per richting
- Maandag tot en met vrijdag 07:00-09:00;2x/u per richting;4x/u per richting;4x/u per richting;4x/u per richting
- Maandag tot en met vrijdag 09:00-16:00;2x/u per richting;2x/u per richting;4x/u per richting;4x/u per richting
- Maandag tot en met vrijdag 16:00-18:00;2x/u per richting;4x/u per richting;4x/u per richting;4x/u per richting
- Maandag tot en met vrijdag 18:00-19:00;2x/u per richting;2x/u per richting;4x/u per richting;4x/u per richting
- Maandag tot en met vrijdag 19:00-01:00;2x/u per richting;2x/u per richting;2x/u per richting;2x/u per richting
- Zaterdag 05:00 – 06:00;1x/u per richting;1x/u per richting;1x/u per richting;1x/u per richting
- Zaterdag 06:00-01:00;2x/u per richting;2x/u per richting;2x/u per richting;2x/u per richting
- Zaterdag 08:00-20:00;2x/u per richting;2x/u per richting;2x/u per richting;4x/u per richting
- Zaterdag 20:00-01:00;2x/u per richting;2x/u per richting;2x/u per richting;2x/u per richting

- Zondag 06:00-07:00;1x/u per richting;1x/u per richting;1x/u per richting;1x/u per richting
- Zondag 07:00-10:00;2x/u per richting;2x/u per richting;2x/u per richting;2x/u per richting
- Zondag 10:00-18:00;2x/u per richting;2x/u per richting;2x/u per richting;2x/u per richting
- Zondag 18:00-01:00;2x/u per richting;2x/u per richting;2x/u per richting;2x/u per richting

De eerste trein moet voor het einde van het eerste uur aankomen op elk knooppunt

De minimale stationsbediening is gewijzigd en opgenomen in de bijlage bij de concessie. Dit voorstel is niet overgenomen.

4. Nachtnet

ProRail stelt dat QBuzz al een nachttrein heeft aangevraagd voor de route Dordrecht-Rotterdam-Utrecht. Deze staat nu in lid 4 als optioneel in de concessie. ProRail vraagt zich af hoe IenW hiermee omgaat.

IenW vraagt NS niet om een nachttrein te rijden op deze verbinding. Alle opties zijn verwijderd uit de tekst.

ProRail vraagt zich af hoe het Nachtnet zich tot goederen verhoudt als er werkzaamheden zijn op trajecten Haarlem - Amsterdam en Utrecht – Nijmegen.

De concessie gaat niet over de verhouding tussen het nachtnet en goederenvervoer. De capaciteitsverdeling wordt geregeld in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

FMN vraagt IenW in Bijlage 10 lid 4 wat er bedoeld wordt met wat tussen haakjes staat bij punt a tot en met f. Ook vraagt FMN zich af waarom bij punt d bij de verbinding Almelo – Deventer 'na 20:00' staat.

IenW heeft dit verduidelijkt in de tekst van bijlage 10.

De ACM merkt op dat de ontwerpconcessie ten aanzien van het nachtnet nog ruimte openlaat voor een uitbreiding. In haar begeleidende brief bij de ontwerpconcessie heeft het ministerie aangegeven dat het uitgangspunt is om geen treindiensten op te nemen in de ontwerpconcessie die nachttreinen in open toegang belemmeren. De ACM gaat ervan uit dat IenW, gegeven het Europees wettelijk kader, vasthoudt aan dit uitgangspunt. De ACM is ook van oordeel dat onduidelijkheid over een eventuele uitbreiding van het nachtnet in de HRN-concessie een drempel opwerpt voor nieuwe initiatieven voor nachttreinverbindingen. De verbindingen en frequenties voor het nachtnet zouden daarom (ook) duidelijk moeten worden vastgelegd in de HRN-concessie.

IenW heeft de beschrijving van de nachtverbindingen verder aangescherpt en onderzoekt in de actualisatie of het nog verder uitgebreid kan worden, waar nodig.

Het Locov adviseert de stations Rotterdam Alexander, Gouda, Woerden, Amsterdam Bijlmer ArenA, Amsterdam Amstel, Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven Centraal, Veenendaal-De Klomp, Ede-Wageningen, Arnhem Centraal en Nijmegen

toe te voegen aan het nachtnet op de dagen dat dit past binnen het onderhoudsrooster van de infrastructuurbeheerder mits dit niet ten koste gaat van verbindingen onder open toegang die reeds zijn aangemeld. Ook adviseert het Locov de weekendnachtverbindingen Amersfoort Centraal-Utrecht Centraal, Haarlem-Amsterdam Centraal, Utrecht Centraal-Nijmegen, Almelo-Deventer, Groningen-Assen en Zwolle-Groningen 4x per nacht te rijden.

IenW neemt de treinen over die nu rijden maar geeft aan het nachtnet niet uit te breiden.

Het Locov adviseert IenW tenminste twee keer (voor de start van de concessie en bij de midterm review) een onderzoek te doen naar uitbreiding van nachtnetverbindingen in het weekend op alle trajecten die wij noemen in zijn advies over de laatste verbindingen in Annex 3 en daarbij niet alleen te kijken naar de bediening van grote knooppunten, maar ook naar de bediening van de tussengelegen haltes. Het Locov adviseert in de concessie op te nemen dat u dit onderzoek uitvoert, dat IenW hiervoor een afwegingskader zult maken en dat NS verplicht is deze verbindingen te rijden als verbindingen positief scoren op basis van de criteria in dit afwegingskader. Ook adviseert het Locov vanaf de start van de concessie en voorafgaand aan de midterm review NS te verplichten op tenminste zes van de verbindingen genoemd in zijn advies over de laatste verbindingen in Annex 3 waar nu nog geen nachtnet is per verbinding een tweejarige proef te doen met nachttreinen in het weekend. Indien een verbinding na 1 jaar aantoonbaar niet kansrijk is moet NS het recht krijgen de proef voort te zetten op een andere verbinding.

De (on)mogelijkheden van uitbreiding van het nachtnet worden meegenomen in de actualisatie.

5. Overige bepalingen (faciliterend)

Doordat NS de vrijheid heeft om de stoppatronen te bepalen, stellen de MRA en IPO/DOVA dat NS de bestuurlijke afspraak PHS-SAAL om vier IC-stops in Lelystad te laten plaatsvinden zal betwisten. NS ziet (vooralsnog) te weinig vervoersvraag om die IC-stops te rechtvaardigen en zullen vanuit Almere Centrum direct doorrijden naar Zwolle. Hiermee kan het gebruik in Lelystad niet doorgroeien naar het gewenste niveau en doet IenW gemeente Lelystad als ontwikkelgebied en als partner bij de woningbouwopgave zwaar te kort.

IenW heeft dit niet overgenomen. In de concessie is wel opgenomen dat NS rekening moet houden met de woningbouwopgave.

IPO/DOVA merkt op dat in lid 5 wordt gesteld dat het volume geen belemmering mag vormen om treinen van of naar een opstel terrein te verplaatsen. IPO/DOVA vraagt IenW wat de consequentie is van als het volume wél een belemmering vormt om treinen naar een opstel terrein te verplaatsen.

De passage verduidelijkt dat het opgenomen volume niet beperkend mag werken voor leeg-materieel ritten.

IPO/DOVA vindt het in lid 5 onacceptabel dat bij het bepalen van het volume geen onderscheid gemaakt wordt tussen verschillende treintypen en dat NS de stoppatronen op stations kan bepalen.

Het standpunt van IPO/DOVA is duidelijk. IenW kiest er desondanks voor om dit onderscheid niet te maken.

Annex 1 – 3

Meerdere stakeholders hebben gereageerd op de kaarten in Annex 1 tot en met 3. De stakeholders wijzen IenW op een aantal fouten op de kaarten, IenW heeft deze fouten gecorrigeerd. De stakeholders geven ook inhoudelijk advies op de kaarten. Waar nodig zijn deze adviezen overgenomen.

Bijlage 10A. Eisen aan het Productiemodel

Het Locov adviseert IenW om punt 5 op te splitsen in twee punten en in het eerste punt op te nemen: de kwaliteitsomschrijving van de dienstregeling op basis van (de wijzigingen van de) GRT. Het Locov adviseert daarbij op te nemen dat ook inzicht wordt geboden in de elementen waaruit deze is opgebouwd (reistijd in voertuig, wachttijd en overstapweerstand) en dat daarbij niet alleen de totale GRT inzichtelijk moet zijn, maar ook de GRT voor elke station-station relatie in Nederland en een overzicht van de belangrijkste wijzigingen daarin (de station-station relaties met de grootste turbulentie).

Het is inderdaad de bedoeling dat de GRT op station-station relatie wordt opgeleverd (bij aanpassingen).

Het Locov adviseert in vervolg op het voorgaande advies in het tweede punt de beschrijving van de belangrijkste overstaprelaties en de kwaliteit daarvan te noemen. Ook adviseert het Locov de volgende onderdelen toe te voegen aan de eisen aan het productiemodel: (1) Het netto-effect op de totale hoeveelheid treinkilometers per exploitatie-uur in de ochtendspits, Daluren overdag en avondspits. (2) Een weergave op kaart van een capaciteitstoets conform IMA methodiek. Daarnaast adviseert het Locov in aansluiting op hun advies over bijlage 10 Annex 1 voor T-1 naast een Lijnvoeringskaart ook een volumekaart te vragen die het volume aangeeft voor dag, spits, avond, zaterdag en zondag en bij T-2 voor het productiemodel ook de Lijnvoeringskaart van NS te vragen.

Het Locov adviseert punt 8 te wijzigen in 'Een overzicht van de voorgenomen wijzigingen in de Dienstregeling met per wijziging en uitgesplitst per reisrichting voor zover van toepassing de wijzigingen in aankomst/vertrektijden op knooppunten, het aantal reizigers met een kortere of langere reistijd, het aantal reizigers met een kortere of langere overstaptijd op de knooppunten, het aantal reizigers met een hogere/lagere frequentie en het aantal reizigers met op dagbasis een vroegere of latere verbinding'.

Het primaire doel van het productiemodel is het informeren van derden over de ontwikkeling van de dienstregeling zodat deze partijen in gelegenheid worden gesteld additionele producten in de markt te zetten. Ook wordt de kwaliteit van de dienstregeling getoetst, waarbij de factoren benoemd in artikel 9 van belang zijn. Deze factoren komen samen in de GRT. IenW neemt in het overzicht van het productiemodel het advies van Locov niet over, maar neemt dit in de nadere uitwerking van het productiemodel mee. In 2027 evalueert de concessieverlener of het middel van het productiemodel voldoende is om de genoemde doelstellingen te bereiken en maakt zo nodig aanvullende afspraken met NS.

Het Locov adviseert IenW om NS te verplichten de Basisspooropstelling op knooppunten, de Tijdwegdiagrammen en de 7x24 uurstabellen beschikbaar te stellen in het productiemodel T-1 en bij de adviesaanvraag voor de jaardienstregeling aan alle adviesgerechtigde partijen.

Het adviesrecht op de dienstregeling is afdoende geregeld via artikel 38. Het primaire doel van het productiemodel is om derden te informeren over de

ontwikkeling van de dienstregeling zodat deze partijen zicht hebben op de ruimte die er voor hen bestaat om een eigen product neer te zetten.

Bijlage 11. Minimaal op te leveren informatie bij overgang concessie

Bijlage 11 geeft voor de overgang rollend materieel, productiemiddelen niet zijnde rollend materieel en reizigersdata aan welke informatie door NS minimaal op aanvraag geleverd moet worden.

Er zijn bij deze bijlage geen reacties van stakeholders ontvangen.

Bijlage 12. Geld terug bij vertraging

In Bijlage 12 wordt de Geld-terug-regeling bij vertraging beschreven.

FMN verzoekt het ministerie om op te nemen dat de regeling bij vertragingen en bij gemiste overstappen van een vertraagde NS-trein op een volgende NS-trein óók moet gelden bij een gemiste overstap op een trein van een andere vervoerder als gevolg van een vertraagde NS trein.

IenW herkent dit signaal en wil invulling geven aan de motie dit op dit punt is aangenomen. Dit kan niet eenzijdig aan NS in de concessie worden opgelegd, want dit vergt afspraken met andere vervoerders. In het belang van de reiziger gaat IenW dit gesprek in NOVB-verband voeren. Dat is ook aangegeven in de Kamerbrief waarmee het tariefonderzoek in juli 2023 is aangeboden.

Volgens IPO/DOVA zou een maximale termijn van afhandeling (de periode waarbinnen het geld aan de reiziger moet zijn terugbetaald) onderdeel van de regeling 'Geld terug bij vertraging' moeten zijn. IPO/DOVA vraagt aan IenW onderbouwing waarom de termijn waarbinnen het verzoek bij NS moet liggen (3 maanden) zo is gekozen en waarom IenW nadrukkelijk niet heeft gekozen voor een maximale afhandelingstermijn door NS.

De drie maanden waarbinnen het verzoek binnen moet zijn sluit aan bij de huidige praktijk. In het belang van de reiziger wil IenW dit niet inkorten, om te voorkomen dat door tijdsdruk aanvragen mogelijk niet op tijd binnen komen en om procedurele redenen bepaalde aanvragen worden afgekeurd. NS handelt aanvragen zo snel mogelijk af.