Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Aan de vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties
in het Locov

DG Mobiliteit
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onze referentie
IENW/BSK-2025/263823

Bijlage(n)

Datum 14 oktober 2025
Betreft Omgang met uw spoedadvies betreffende de conceptwijziging van artikel 44 van de Hoofdrailnetconcessie

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Op 15 september 2025 heeft u gereageerd op mijn verzoek van 29 augustus 2025 voor een spoedadvies betreffende de conceptwijziging van artikel 44 van de Hoofdrailnet-Concessie (hierna: HRN-concessie). Deze concessiewijziging is het gevolg van een tussenuitspraak van het College van Beroep en bedrijfsleven (CBb) op 30 juni 2025. De concessiewijziging heb ik op basis van de ontvangen consultatiereacties en uw advies aangepast. Op 10 oktober jl. heb ik de definitieve beschikking tot wijziging ondertekend en gepubliceerd.

Allereerst wil ik u hartelijk bedanken dat u mij binnen dit korte tijdsbestek het gevraagde advies heeft toegezonden. Daarbij wil ik u met deze brief informeren hoe ik met uw advies ben omgegaan in de definitieve wijziging van artikel 44.

Positief over voorwaarden en MaaS-waardige bestekseisen
Allereerst adviseert u in uw reactie positief ten aanzien van het opnemen van de voorwaarden transparantie, non-discriminatoir en concurrerend. Ook geeft het Locov aan verheugd te zijn dat er een verwijzing is opgenomen naar de MaaS-waardige bestekseisen versie 4.1 en er een onafhankelijk expert zal worden geconsulteerd. Dit stemt mij tevreden.

Onderscheid consumenten en zakelijke segment
U geeft aan dat u een onderbouwing mist voor het onderscheid tussen consumenten en zakelijke afnemers en dat MaaS-dienstverleners dezelfde kortingen zouden moeten ontvangen, ongeacht hun marktfocus, of de laagste korting van beide segmenten. Op uw aanraden heb ik de noodzaak voor het onderscheid tussen consumenten en het zakelijke segment verder onderbouwd. Het advies dat NS in de praktijk uit moet gaan van de laagste gemiddelde korting voor deze segmenten, heb ik niet kunnen overnemen. Er is gekozen voor segmentering om - in overeenstemming met de tussenuitspraak van het CBb - een gelijk speelveld te borgen. Uw advies zou leiden tot ongelijke speelvelden in de segmenten consument en zakelijke afnemers.

Beschikbaar maken abonnementen
Ook adviseert u om naast het reselltarief voor kilometers dat gebaseerd is op de gemiddelde korting, de verplichting op te nemen om alle abonnementen en daaraan verplichte kilometers beschikbaar te maken, onder de voorwaarde van gebruik van dezelfde naamgeving en dezelfde productprijs. Dit neigt naar het

DG Mobiliteit
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
14 oktober 2025

Onze referentie
IENW/BSK-2025/263823

agentuurmodel, terwijl in NOVB-verband is besloten om van het agentuurmodel over te stappen naar het resellmodel, waardoor derden meer innovatieve proposities kunnen vormgeven. Voor nadere toelichting verwijs ik u naar de toelichting op de MaaS-waardige bestekseisen versie 4.1.

Marktontwikkelingen
U vraagt mij te verduidelijken in hoeverre de door mij voorgestelde procedures negatief beïnvloed kunnen worden door marktontwikkelingen. Ik wil u verzekeren dat mijn procedure bestaat uit een jaarlijkse herijking van het referentieaanbod van NS, conform het proces zoals beschreven staat in artikel 44. Hiermee zou een dergelijke beïnvloeding geminimaliseerd moeten zijn.

Bouwblokken
U adviseert om op te nemen dat alle bijzondere reisproducten die NS aanbiedt onderdeel dienen te zijn van het referentieaanbod en dat in ieder geval de Dagkaart 4 t/m 11 jaar, Fietskaart dal en Toeslag Intercity direct worden opgenomen als bouwblokken. In de concessiewijziging heb ik opgenomen dat NS transparant moet zijn over welke producten beschikbaar zijn als bouwblok en onder welke voorwaarden, waarbij uw drie voorbeelden zijn opgenomen. Echter hoeft NS geen reisproducten aan te bieden als bouwblok, wanneer de bijbehorende omzet reeds is meegenomen in het berekenen van de reselltarieven.

Aanvullende faciliteiten
U adviseert om NS te verplichten alle huidige en toekomstige aanvullende faciliteiten aan te bieden aan de MaaS-dienstverleners en te zorgen dat hier in ieder geval de faciliteiten Klassewissel via app, Parkeren op de P+R locaties bij NS Stations, de mogelijkheid tot corrigeren van een aantal gemiste checkouts; Stallen op rekening (inclusief eerste 24 uur gratis); Fietskluis huren; en Jaarabonnement op fietsenstalling worden aangeboden. Ik heb inderdaad in artikel 44 opgenomen dat NS derden toegang dient te bieden tot bestaande aanvullende faciliteiten, tenzij sprake is van een objectieve rechtvaardiging. Ook dient NS uiteen te zetten welke verzoeken tot toegang tot aanvullende faciliteiten zij in het afgelopen kalenderjaar van derden heeft ontvangen en hoe zij daarmee is omgegaan. Ik ga er hiermee vanuit dat de door u genoemde aanvullende faciliteiten door NS zullen worden aangeboden, tenzij er volgens NS sprake is van een objectieve rechtvaardiging dit niet te doen, die ik zal beoordelen.

Nieuwe MaaS-waardige bestekseisen – financiële compensatie
U geeft aan dat volgens u ook andere vervoerders dan NS financiële compensatie dienen te ontvangen voor financiële gevolgen van een nieuwe versie van de MaaS-waardige bestekseisen. IenW is concessieverlener van de HRN-concessie en gaat niet over andere (regionale) concessies. Ik ben van mening dat dat dit buiten mijn invloedssfeer ligt. Waarbij ik wel opmerk dat ik er vanuit ga dat bij aanpassingen van de MaaS-waardige bestekseisen er ook stil wordt gestaan bij de (financiële) gevolgen van eventuele wijzigingen. Ook adviseert u om een drempelwaarde van 1 miljoen euro op te nemen voor financiële compensatie als gevolg van wijziging van de MaaS-waardige bestekseisen en anders nader te onderbouwen waarom ik geen ondergrens heb opgenomen. Tenslotte noemt u een bindende ACM-toets als verplichting voor financiële compensatie. Ik geef u hierbij mee dat ik indien van

DG Mobiliteit
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
14 oktober 2025

Onze referentie
IENW/BSK-2025/263823

toepassing met NS in gesprek zal gaan over een eventuele financiële compensatie conform het in de concessie beschreven proces. Het voorschrijven van een bindende ACM-toets gaat mij te ver. Conform de concessieafspraken kan ik – indien ik twijfel heb over een onderbouwing – altijd een onafhankelijk deskundige naar het eventuele financiële compensatieverzoek van NS laten kijken.

Nieuwe MaaS-waardige bestekseisen – niet van toepassing verklaren
U merkt op dat ik als concessieverlener ook niet kan instemmen met een nieuwe versie van de MaaS-waardige bestekseisen, in plaats van deze (deels) achteraf niet van toepassing te verklaren op de NS. Ik begrijp uw punt, echter met het bewuste artikel 44a, derde lid wordt opvolging gegeven aan de tussenuitspraak van het CBb, waarin wordt gesteld dat negatieve effecten van nieuwe versies geen directe doorwerking mogen hebben. Tenslotte, heb ik uw technische opmerking overgenomen.

Ik wil u nogmaals bedanken voor uw advies en hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over de verwerking hiervan in de wijziging van artikel 44 van de HRN-concessie.

Met vriendelijke groet,

Bij afwezigheid van
DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,
Bonny Donders