



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

aan de vertegenwoordigers van de  
consumentenorganisaties in het Locov

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Aansturing NS en ProRail

Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Kenmerk**

IENW/BSK-2021/183893

Datum 29 juni 2021  
Betreft Adviesaanvraag Beleidsvoornemen vervoersconcessie

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Op 13 januari jl. heb ik u om advies gevraagd over het concept-beleidsvoornemen (BVN) voor de volgende HRN-concessie. Bij deze wil ik mijn dank uitspreken voor de reactie die u hierop hebt gegeven. Naast u zijn ook andere partijen benaderd om advies te geven op het concept-beleidsvoornemen (NS, DOVA, KiM, ACM, FMN, AllRail en ProRail).

De reacties van alle partijen zijn geclusterd naar de onderwerpen in het beleidsvoornemen. Vervolgens zijn per onderwerp de reacties van alle partijen gebundeld en gewogen aan de hand van onze beleidsdoelen om tot een reactie en/of verwerking te komen. Een gedeelte van de genoemde opmerkingen en of aandachtspunten betrof een detailniveau niet passend bij de fase van het beleidsvoornemen. Voor deze punten wordt nog bezien of we ze in de uitwerking van het programma van eisen (PvE) verder adresseren.

Middels de toelichting bij deze brief geef ik reactie op uw advies. In de reactie heb ik zo veel mogelijk de volgorde van uw advies aangehouden.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

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

## **Toelichting: reactie op advies Locov**

### **Context en ontwikkelingen**

In uw reactie geeft u aan dat u in de doelstellingen van de concessie de belangrijke rol van het OV m.b.t. ruimte-efficiënte, duurzame bereikbaarheid en economische kracht van Nederland meer terug zou willen zien. Daarbij geeft u aan in de inleiding en de verdere onderbouwing de keuzes door andere departementen of overheden die van invloed zijn op de concessie te missen. *Ik onderschrijf het belang dat de concessie moet passen binnen de brede beleidsambities. In de inleiding worden daarom de belangrijkste beleidskeuzes van het gehele (demissionaire) kabinet geschetst die van belang zijn voor het BVN. Zo wordt bijvoorbeeld naast Toekomstbeeld OV ook de nationale omgevingsvisie benoemd als belangrijke bouwsteen waar de nieuwe concessie aan moet bijdragen. Om de samenhang tussen de beleidsambities te behouden zijn en blijven we in overleg met andere departementen.*

Ten aanzien van reizigersgroei geeft u aan een hogere verwachting aan te houden, waaronder vanwege de verwachte modal-shift. *Het is lastig om de toekomst met zekerheid te voorspellen. Daarom baseer ik mij op de prognoses zoals die worden opgesteld door experts (zoals de NMCA, en de mobiliteitsscan van het KIM). Daarin wordt rekening gehouden met een onzekerheidsmarge zoals middels hoog/laag-scenario's.*

Daarnaast stelt u dat (ook) voor de regionale verbindingen op het hoofdrailnet tenminste elk kwartier een trein tussen 7 en 19 uur het uitgangspunt moeten zijn. *Een nadere uitwerking van het concessievolume vindt plaats in de PvE fase.*

Ten slotte geeft u aan het niet eens te zijn met mijn stellingname in het BVN dat infrastructuuruitbreiding maar beperkt mogelijk is. En u geeft aan dat het streven naar hogere benutting kwetsbaar is. *Deze beleidskeuze om investeringen vooral te richten op het vergroten de bestaande capaciteit en verbeteren van de kwaliteit komt voort uit de lange termijn spooragenda. Dit betekent niet dat ik investeringen uit de weg ga: het uitvoeren van systeemspongen en ambities uit Toekomstbeeld OV zijn een belangrijk onderdeel. Daarom heb ik bij doel III in het BVN, het maatschappelijk optimaal benutten van het spoorstelsel als geheel, aandacht voor zowel het benutten van de huidige infrastructuur, én de nieuwe spoorinfrastructuur. Hierbij houd ik oog voor de robuustheid van het stelsel.*

### **Doel concessie**

U geeft aan een hoofddoelstelling te missen: het vergroten van het aandeel van het openbaar vervoer in de mobiliteitsmarkt teneinde maatschappelijke opgaves te kunnen oplossen. *Via de concessie wordt niet ingezet op een realiseren van een modal shift van reizigers van andere modaliteiten naar het OV. Via de concessie wordt ingezet op het faciliteren en accommoderen van een groei in het aantal reizigers.*

Ten aanzien van doel III 'Het optimaal benutten van de publieke investeringen in het spoor' vraagt u mij wat in het BVN bedoeld wordt met optimale benutting. Tevens geeft u aan dat benutting niet louter kosten gedreven moet zijn, maar ook vanuit maatschappelijke opbrengsten moet worden geredeneerd. *Met het maatschappelijk optimaal benutten gaat om het gehele spoorstelsel in acht te*

*nemen voordat investeringsbeslissingen worden genomen en dit valt uiteen in drie zaken. Allereerst het benutten van de beschikbare capaciteit op het spoor, waarbij de mogelijkheid van de infrastructuur ten volle wordt benut. Ten tweede het invulling geven aan technische systeemsprongen. Ten derde dat bij de aanschaf en inzet van materieel rekening wordt gehouden met de kenmerken van de infrastructuur. Met de systematiek moet een gefaseerd en integraal overzicht van de keuzemogelijkheden ontstaan waarmee een maatschappelijk optimale keuze ontstaat. Het reizigersbelang is hier een belangrijk aspect bij. Dit is verduidelijkt in het definitieve BVN.*

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

De doelstelling IV 'het komen tot een verbeterde sturings- en verantwoordingsrelatie tussen IenW en NS' lijkt u geen doelstelling maar een uitkomst en u maakt de kanttekening dat het verabsoluteren van het doel niet zorgt voor een beter OV product voor de reiziger. *Ik begrijp deze kanttekening. Uiteraard staat het belang van de reiziger voorop. Hier horen doelstellingen bij, die ook uitgebreid zijn geschetst in het BVN. Daartoe moet een aantal randvoorwaarden op orde zijn, zoals het voortzetten van de huidige sturingsrelatie mét een aantal accentverschuivingen. Dit achten wij van dusdanig belang, dat het als aparte beleidsdoelstelling is opgenomen.*

### **Betrokken markt**

U geeft aan mijn lijn t.a.v. de omvang van de concessie en de mogelijkheid tot verdere decentralisaties van lijnen uit de concessie te ondersteunen. U geeft als advies mee om in de concessie de mogelijkheid tot verdere decentralisaties te borgen. *Momenteel wordt het decentralisatiekader uitgewerkt. Een hulpmiddel om bij mogelijke toekomstige decentralisaties van treindiensten een afgewogen keuze te maken in het belang van de reiziger. Ook de voorwaarden waaronder het beste gedecentraliseerd kan worden, en de tijdslijn die nodig is om een goede overdracht te organiseren, kunnen met dit kader beter inzichtelijk gemaakt worden. Naast dat het voor de sector duidelijker wordt wat de uitgangspunten zijn ten aanzien van decentralisatie, kan dit kader ook behulpzaam zijn bij mogelijke voornemens van een volgend kabinet. In het BVN wordt aangegeven dat NS alle medewerking dient te verlenen aan verdere decentralisaties. Het BVN schetst verder de mogelijkheid tot verdere decentralisatie gedurende de looptijd van de concessie via de MTR of voorafgaand aan de inwerkingtreding van de nieuwe concessie. Dat is reeds aan de Tweede Kamer gemeld (tijdens het AO Spoorordering van 9 september jl.) en biedt een redelijke balans tussen enerzijds een zekere mate van flexibiliteit en het bieden van prestatieprikkels, en anderzijds zekerheid voor de concessiehouder. De teksten in het BVN zijn derhalve niet aangepast op basis van de reacties van stakeholders.*

*Ik verwijs voor de goede orde naar het onderzoek van inno-V, waarin naar voren komt dat onderhandse gunning HRN én verdere decentralisatie slechts onder voorwaarden kansrijk vervolgsценario is: De losliggende lijnen in het spoornetwerk zijn inmiddels gedecentraliseerd. Verdere decentralisaties van Sprinterdiensten zouden in toenemende mate leiden tot een overlap van treindiensten en bevoegdheden tussen Rijksoverheid en decentrale overheden. De toename van het aantal regionale concessies (met eigen voorwaarden en looptijden) op het HRN, naast de NS-concessie, zal geleidelijk leiden tot een toename in complexiteit en beleidscoördinatievraagstukken op samenloopbaanvakken.*

Daarnaast geeft u aan de mogelijkheid te missen dat bestaande gedecentraliseerde verbindingen eventueel (deels) weer kunnen worden

toegevoegd aan het hoofdrailnet en ruimte te houden voor flexibiliteit in de gestelde frequenties n.a.v. ontwikkelingen in vervoervraag (en als gewenst aanbod van opentoeegangvervoerders uit blijft). *De wijze waarop ik het volume precies zal vaststellen, wordt uitgewerkt in het PvE. Hierbij wordt tevens gekeken naar welke mate van flexibiliteit mogelijk, nodig en gewenst is voor het vaststellen van het concessievolume. Ik verwijs u hierbij ook naar de teksten over flexibiliteit in het BVN.*

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

U geeft aan van mening te zijn dat de concessie expliciet dient te sturen op verhoging van het aandeel van de trein in de mobiliteitsmarkt op alle niveaus en u adviseert een concrete ambitie hierover vast te leggen. Aansluitend geeft u aan voor het bepalen van de te verwachten vervoervraag de NMCA niet toereikend te vinden, maar ook zaken zoals autoluwe steden etc. mee moet nemen in de verwachting ten aanzien van reizigersgroei. *Op dit advies heb ik reeds gereageerd in de eerste alinea onder 'doel concessie'.*

U wilt in de concessie aandacht voor het tijdig beschikbaar zijn van vervoersaanbod bij nieuwbouwwijken. U benoemt hierbij het maken van concrete afspraken van frequentieverhogingen in samenhang met stedelijke ontwikkelingen en een verplichte bedieningsgarantie van de vervoerder voor nieuwe stations. U roept op om - in lijn met decentrale spoorconcessies - in het PvE de voorziene opening van nieuwe stations te benoemen inclusief dienstregelingsjaar waarin de (extra) bediening zal starten. *Dit advies past bij de inzet benoemd bij beleidsdoel 3 in het BVN, waarbij ik denk aan het opnemen van een verplichting om nieuwe of gewijzigde infrastructuur die gereedkomt tijdens de looptijd van de concessie ook te gebruiken conform de plannen die ten grondslag lagen aan de investeringsbeslissing. Dit wordt verder uitgewerkt in het PvE.*

Ten aanzien van internationaal spoorvervoer geeft u aan pas advies te kunnen geven na de marktverkenning. *Hiervoor heb ik begrip.* U adviseert de uitkomsten van de marktverkenning te borgen in het proces van de nieuwe HRN-concessie en de keuzes hieromtrent tijdig af te stemmen met de buurlanden. *In de marktverkenning wordt onderzocht of en zo ja welk aanbod tot stand komt in open toegang op de internationale verbindingen. Het betreft zowel de internationale langeafstandsverbindingen als de kortgrensoverschrijdende verbindingen die onder de huidige HRN-concessie vallen. In aanvulling hierop wordt ook breder naar de potentie van andere internationale verbindingen van en naar Nederland (bijvoorbeeld voor nachttreinen) gekeken. Als gewenste verbindingen niet tot stand komen, dan houd ik de mogelijkheid van concessies open om gewenste (nieuwe) verbindingen toch mogelijk te maken, waaronder de HRN-concessie. Uw advies neem ik ter harte bij het traject van de marktverkenning.*

Ten aanzien van stations vraagt u in de stationsagenda c.q. concessie een inspanningsverplichting op te nemen voor NS om te komen tot een gezamenlijke kaartautomaat met het kaartassortiment van alle vervoerders (ook internationaal) en tot het inrichten van gezamenlijke loketten. Daarnaast vraagt u mij afspraken te maken over de online verkrijgbaarheid van internationale tickets en de online beschikbare betaalmethoden voor klanten uit het buitenland. *In de Kamerbrief in over de hoofdlijnen van de voorgestelde integrale marktordering op het spoor na 2024 (juni 2020) wordt tevens het voornemen tot een stationsagenda te komen genoemd. Het BVN bevat op dit vlak geen nieuwe informatie, de teksten zijn derhalve niet aangepast op basis van de inbreng van stakeholders. De vragen die*

*zien op specifieke voorzieningen binnen stations (bijvoorbeeld kaartenautomaten) worden in een later stadium gezien.*

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

### **Maatregelen continuïteit personenvervoer en doelen**

#### **Doel 1: Het bieden van een goed vervoerproduct aan de reiziger**

*U vraagt mij naast de huidige aandachtsgebieden bij dit doel (o.a. snellere reistijden, goede overstaprelaties en voldoende capaciteit), in de uitwerking van het PvE ook aandacht te besteden aan de regionale verbindingen, de spreiding van treinen over het uur en mogelijke nieuwe vervoerconcepten die beter aansluiten bij de vervoervraag van de reiziger zoals zonetreinen en sneltreinen. Naar aanleiding van uw advies heb ik in het BVN verduidelijkt een herkenbare verdeling van de treindiensten over het uur, van de vroege ochtend tot de late avond, van belang te vinden. Ik zie de wijze waarop dit nader wordt uitgewerkt in de PvE-fase, hierbij wil ik wel oog houden voor ruimte voor ondernemerschap van de aankomende concessiehouder.*

*U geeft aan mijn ambitie te onderschrijven om gedifferentieerd te sturen. Voor de uitwerking van het PvE geeft u mij mee om te onderzoeken om naast bodemwaarden voor landelijke gemiddelden ook op traject-, treinserie-, en/of productcategorie-niveau een bodemwaarde vast te stellen voor kwaliteitsindicatoren. Daarnaast geeft u de mogelijkheid mee om de prestatie-indicator voor gehaalde aansluitingen te verbeteren door naar de overstap te kijken i.p.v. naar de gerealiseerde aankomsttijd. Differentiatiemogelijkheden zijn reeds benoemd in het concept BVN. De uitwerking op indicatorniveau volgt bij in het PvE of de ontwerp-concessie. De door de verschillende stakeholders genoemde aandachtspunten zullen in dat stadium worden gezien. Zoals aangegeven wordt via doel 1 gestuurd op een zo goed mogelijk vervoerproduct. Op basis van de inbreng van verschillende partijen is ervoor gekozen om met voorbeelden te duiden wat onder een zo goed mogelijk vervoerproduct wordt verstaan (bijvoorbeeld t.a.v. de dienstregeling). Hierbij was reeds aangegeven de afgelopen jaren grote verbeterstappen zijn gezet in de kwaliteit van het vervoerproduct die de reiziger ten goede zijn gekomen. Tegelijkertijd werd reeds aangegeven dat het waar mogelijk verder verbeteren van prestaties een belangrijke voorwaarde is voor onderhandse gunning. Er werd al aangegeven dat ik in elk geval wil blijven sturen op aspecten als klanttevredenheid, (reizigers)punctualiteit, zitplaatskans en reisinformatie, maar dat ik daarbij ook accentverschuivingen overweeg om recht te doen aan het Toekomstbeeld OV. Ook het verder ontwikkelen van de sturing is al benoemd in het BVN. Overigens merk ik hierbij op dat differentiëren in de sturing wat mij betreft niet automatisch leidt tot verschillende vormen van sturing. Daarnaast is de tekst in het BVN in mijn ogen voldoende gepositioneerd als onderzoeksrichtingen, waarbij er in het PvE voldoende ruimte is voor verdere uitwerking. De teksten in het BVN zijn niet aangepast.*

*U geeft aan geen prijsverhogingen in de spits te wensen en NS alleen ruimte te bieden voor prijsdifferentiatie door extra kortingen in de randen van de spits of in de daluren te verstrekken om zo daar extra reizigers aan te trekken. In de PvE-fase wordt gezien of en op welke wijze de door u genoemde aandachtspunten nader uitgewerkt worden.*

*Met betrekking tot voorzieningen in de trein geeft u voor het PvE alvast enkele kwaliteitsaspecten mee. De genoemde aandachtspunten qua kwaliteitsniveau en beschikbaarheid van voorzieningen in de trein worden gezien in de PvE-fase. Het*

*uitgangspunt in de sturingsfilosofie blijft dat waar mogelijk voor outputsturing gekozen wordt.*

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

Met betrekking tot reisinformatie geeft u voor het PvE alvast mee mogelijkheden voor het verbeteren van reisinformatie bij verstoringen door bijvoorbeeld het aanbieden van een concreet handelingsperspectief voor de reizigers. *De aandachtspunten qua reisinformatie worden gezien in de PvE-fase.*

U geeft aan in het BVN het enkelvoudig in- en uitchecken te missen. U adviseert dit op te nemen en NS te verplichten mee te werken aan het enkelvoudig in- en uitchecken bij nieuwe betaalmethoden vanaf de start van de concessie. Dit conform decentrale overheden. *Verwachting is dat er al enkelvoudig in- en uitcheckmogelijkheden zijn in de treinketen voorafgaand aan inwerkingtredingsdatum van de nieuwe HRN-concessie. Aanvullende mogelijkheden voor enkelvoudig in- en uitchecken zullen in het NOVB besproken en besloten worden. In de HRN-concessie zal geborgd worden dat de besluiten van het NOVB uitgevoerd worden. Daarmee is een inspanningsverplichting in de concessie voor enkelvoudig in- en uitchecken voor nu overbodig.*

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

*In de reacties van verschillende stakeholders zie ik steun voor het opgenomen beleidsdoel. Door samen te borgen dat de concessie Maaswaardig wordt, kunnen we met elkaar grote stappen zetten om voor de reiziger zo makkelijk mogelijk van deur-tot-deur te kunnen reizen. Het concept Mobility as a Service kan hier op belangrijke wijze aan bijdragen. In de PvE-fase wordt gezien of en op welke wijze de door u genoemde aandachtspunten nader uitgewerkt worden. Een aantal opmerkingen is echter van een dermate detailniveau dat zij in de fase van het BVN nog niet expliciet uitgewerkt worden. Hiervan zie ik of deze worden meegenomen als aandachtspunten voor het PvE. Het betreft dan bijvoorbeeld, samenwerking met BTM, geïntegreerde reisinformatie, belang van overstaplocaties, regionale branding, negatieve gevolgen van NS als MaaS-aanbieder.*

Daarnaast vraagt u de borging van de eerste 24 uur gratis stalling van de fiets. *Dit advies zal binnen de stationsagenda verder worden gezien.*

U geeft aan de tariefbevoegdheid nu te missen in het BVN en geeft als advies de tariefbevoegdheid niet over te dragen aan de concessiehouder. *Ik ben niet voornemens de tariefbevoegdheid in de kern anders te organiseren dan nu het geval is. Er zijn accentverleggingen die ervoor zorgen dat er afspraken in de concessie worden geborgd over differentiatie van tarieven en de beschikbaarstelling van kaartjes voor Maas-partijen (maaswaardigheid). Zie ook mijn beantwoording bij doel 1.*

U adviseert tariefintegratie op te nemen in het BVN om te komen tot een betere deur tot deurreis. *De kwaliteit van de deur tot deur reis wordt niet door tariefopbouw van de verschillende modaliteiten bepaald, maar door de eenvoudige en geïntegreerde wijze van betalen. Met de OV-chipkaart is dat al mogelijk en met het nieuwe OV betalen komen daar nog meer mogelijkheden bij om te kunnen betalen voor mobiliteitsdiensten buiten het OV.*

Ten slotte geeft u op dit onderdeel nog enkele adviezen mee voor het PvE. *In de PvE-fase wordt bezien of en op welke wijze de door u genoemde aandachtspunten nader uitgewerkt worden.*

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

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

*Verschillende partijen ondersteunen het voornemen meer te sturen op optimaal gebruik van infrastructurele investeringen als eerste goede stap. Partijen stellen hierbij wel een aantal verhelderende vragen en plaatsen enkele kanttekeningen. Het doel is om investeringen in het spoorstelsel te bekijken met een integrale blik, met het behalen van maatschappelijk optimaal benutten als uitgangspunt en het verkrijgen van meer duidelijkheid over systeemtaken. Ik wil niet de indruk wekken dat ik de hele logistieke indeling en/of de ontwikkeling van de dienstregeling naar mij toe wil trekken. Mede op basis van de inbreng van stakeholders is het BVN daarom op verschillende plekken aangescherpt: zo is aangegeven dat de ontwikkeling van de dienstregeling een verantwoordelijkheid blijft van NS, dat bij de vaststelling van volume NS en ProRail worden geconsulteerd én dat bij de uitwerking van de verplichting tot het optimale benutten van de infrastructuur rekening wordt gehouden met de mogelijkheid van voortschrijdend inzicht over de benutting (waarbij reizigersbelang een belangrijk aspect is). In de PvE-fase wordt dit nader uitgewerkt. Voorop staat de integrale afweging om een maatschappelijk optimale keuze te kunnen maken.*

U onderschrijft het belang dat NS zich moet conformeren aan de invoering van systeemspelingen. Wel adviseert u om in de concessie maximale duidelijkheid te geven over de uitrolplanning van (o.a.) 3kV en ERTMS. *Naar aanleiding van dit advies heb ik in het BVN aangegeven dat de voorgestelde integrale aanpak, waaronder de systeemspelingen, een hoge mate van transparantie en voorspelbaarheid vergt van alle betrokken partijen.*

U onderschrijft het belang dat NS nieuwe of gewijzigde infrastructuur gebruikt conform de onderliggende plannen, maar ook oog te houden dat de dienstregeling voor de reiziger optimaal moet blijven. *Het beleidsvoornemen is hierop aangepast.*

U geeft aan het niet eens te zijn dat oplossingen eerst gezocht moeten worden in de dienstregeling en materieel en daarna pas in de infrastructuur, maar dat oplossingen gezocht moeten worden daar waar dit voor de reiziger en voor de maatschappij het beste is. *Het betreft een ladder waar naar oplossingen gezocht moet worden, niet een ladder hoe maatregelen uitgevoerd moeten worden. In het BVN is dit duidelijker toegelicht. Met deze aanpak streef ik er naar dat het publiek belang zo goed mogelijk wordt gediend en het spoorstelsel als geheel maatschappelijk optimaal wordt benut (met meerwaarde voor de reiziger en maatschappij). De teksten in het BVN zijn hierop nader geconcretiseerd.*

U adviseert mij inzichtelijk te maken wat de aangescherpte sturing betekent voor de organisatie en coördinatie op het ministerie. *Ik begrijp uw aandachtspunt, maar dit is geen onderdeel van de concessie. Binnen het departement is hier aandacht voor.*

Naast dat er aandacht is voor het in beeld brengen van systeemtaken adviseert u ook om in de concessie de mogelijkheid te scheppen de systeemtaken tijdens de concessieperiode anders te organiseren. *In eerste instantie gaat het om het goed*

*zicht krijgen op de taken die moeten worden gekwalificeerd als systeemtaken in het stelsel en nu worden uitgevoerd binnen (of buiten) de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Hierbij is het van belang dat NS goed meewerkt aan het inzichtelijk maken van die randvoorwaarden. In de PvE fase wordt nader uitgewerkt hoe ik NS hiertoe wil aansturen.*

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

Ten aanzien van het mogelijk anders inrichten van het netwerk geeft u aan altijd het reizigersbelang voorop te zetten en niet de technische inrichting van het netwerk. *Het staat buiten kijf dat reizigersbelang een prominente rol heeft bij de indeling van het logistieke netwerk, de tekst in het BVN is op dit punt aangescherpt.*

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

U onderschrijft het standpunt dat er geen discussie meer mag bestaan over de noodzaak van het structureel leveren van tijdige, volledige en accurate informatie. Voor het PvE heeft u geadviseerd om NS te verplichten alle data over vervoerprestaties openbaar te delen. *Op basis van de inbreng van verschillende stakeholders is in het BVN aangevuld welke partijen (mogelijk) behoefte hebben aan nadere informatievoorziening. Ik ga op dit vlak nog niet in op de vraag hoe (en door wie) de verplichting wordt gehandhaafd. Het BVN is hier niet het geëigende instrument voor. De exacte inrichting van de verplichting ten aanzien van transparantie en informatievoorziening worden uitgewerkt in het PvE.*

Tevens geeft u mij voor het PvE als advies mee om de huidige prestatie- en informatie-indicatoren door te ontwikkelen. U noemt hierbij ook uw advies naar aanleiding van de midterm review van de concessie. *Bij de doorontwikkeling van de indicatoren trek ik lering uit de actualisatie van de huidige vervoerconcessie, waar uw ingebrachte advies onderdeel van heeft uitgemaakt.*

#### **Kosten en waarde concessie**

U heeft zorgen geuit over het mogelijk verkeerd vaststellen van de waarde van de concessie - wat voorzien is volgend jaar – vanwege corona en dat dit niet moet leiden tot afbreuk aan de voorgenomen doelen. *Ik erken de onzekerheid die de pandemie met zich meebrengt bij het vaststellen van de waarde van de concessie. Ik verwijs voor de goede orde naar de passages in het BVN over het opstellen van het financiële kader. Het komend jaar wil ik benutten om meer zekerheid te verkrijgen over de impact van de crisis, en om de voorgenomen concessie-eisen waar mogelijk te voorzien van een doorrekening van het effect op de waarde van de concessie. Dit zodat bij vaststelling van het programma van eisen keuzes kunnen worden gemaakt en een financieel kader kan worden vastgesteld.*

#### **Procedure concessieverlening**

Ten slotte adviseert u in het BVN een chronologisch tijdspad op te nemen om de nog te doorlopen stappen te verhelderen, waaronder tijdige consultatie op het PvE en op de ontwerpconcessie. *In het BVN heb ik aangegeven dat het vervolgproces nader wordt uitgewerkt. Ik informeer u binnenkort nader over het vervolgproces.*