



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland  
T.a.v. de heer

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/275693

**Bijlage(n)**  
1

Datum **29 JAN. 2015**  
Betreft Wob-verzoek conformiteit vervoerconcessie voor het  
hoofdrailnet met de PSO-verordening

Geachte heer

Via uw brief d.d. 28 oktober jl. heeft u bij mijn ministerie een verzoek ingediend als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de Wet openbaarheid van bestuur (hierna: Wob). Uw verzoek heeft betrekking op openbaarmaking van onderzoeken naar de conformiteit van de te verlenen vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2015-2025 met de PSO-verordening.

In de brief van 25 november 2014 heb ik de afdoeningstermijn voor uw verzoek vastgesteld op 23 december 2014. Op 12 december 2014 heb ik u geïnformeerd over het feit dat ik u – naast andere partijen - om een zienswijze heb gevraagd omtrent het openbaar maken van documenten die uw organisatie raken. Hiervoor was een termijn gesteld van twee weken. Daarbij is aangegeven dat ik u zo spoedig mogelijk na deze termijn, zijnde 28 december 2014, zou informeren over mijn besluit aangaande het Wob-verzoek.

#### **Wettelijk kader**

Op grond van artikel 3, eerste lid, van de Wob kan een ieder een verzoek om informatie neergelegd in documenten over een bestuurlijke aangelegenheid richten aan een bestuursorgaan. Uitgangspunt van de Wob is dat informatie openbaar is in het belang van een goede en democratische bestuursvoering. Op grond van artikel 3, vijfde lid, van de Wob wordt een verzoek om informatie ingewilligd met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 10 en 11 van deze wet. Deze bepalingen voorzien in een aantal uitzonderingen en beperkingen.

De Wob heeft betrekking op informatie in documenten die onder het bestuursorgaan berusten.

#### **Uw verzoek**

Middels uw verzoek wilt u inzicht krijgen *"in onderzoeken die het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft gedaan of heeft laten doen naar de conformiteit met de PSO-verordening"*.



Om dit inzicht te verkrijgen heeft u verzocht om een afschrift van deze onderzoeken met betrekking tot de te verlenen vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2015-2025.

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afdeling Regie en Besturing

### **Inventarisatie stukken**

Op basis van uw verzoek zijn in totaal 10 documenten aangetroffen. Deze documenten zijn opgenomen in een inventarisatielijst, die als bijlage bij dit besluit is gevoegd. In dit besluit wordt verwezen naar de corresponderende nummers uit de inventarislijst, zodat per document duidelijk is wat besloten.

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/275693

**Bijlage(n)**  
1

### **Besluit**

#### *Weigeringen*

Ik heb besloten de documenten met de volgende nummers in zijn geheel niet openbaar te maken: 1201, 1202, 1204, 1207, 1208, 1209 en 1210.

#### *Gedeeltelijke openbaarmaking*

Uit de documenten met de volgende nummers is besloten enkele passages niet openbaar te maken: 1203, 1205 en 1206.

Voor de motivering van de (gedeeltelijke) openbaarmaking en de weigering verwijs ik naar het onderdeel overwegingen bij dit besluit. Voor de weigeringsgrond per document verwijs ik u naar bijlage 1 bij dit besluit.

### **Overwegingen**

Op 15 januari 2014 heeft u een Wob-verzoek ingediend voor het openbaar maken van alle documenten die betrekking hebben op de nieuwe HRN-concessie, om inzicht te krijgen in de kosten en baten van de exploitatie van het hoofdrailnet, inclusief de kosten die de Staat voor eigen rekening neemt of die zij aan de NS betaalt. Per brief van 25 april 2014<sup>1</sup> en 5 juni 2014<sup>2</sup> bent u geïnformeerd over de genomen besluiten aangaande dat verzoek.

Het voorliggende Wob-verzoek valt inhoudelijk binnen de reikwijdte van uw Wob-verzoek van 15 januari 2014. Om die reden heeft het voorliggende besluit betrekking op onderzoeken naar de conformiteit van de PSO-verordening die tussen 15 januari 2014 en 28 oktober 2014 zijnde de datum van uw verzoek zijn uitgevoerd.

Ingevolge artikel 10, tweede lid, aanhef en onder e, van de Wob blijft het verstrekken van informatie ingevolge de Wob achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer. Het betreft namen, telefoonnummers (werk en privé) en e-mail-adressen van uitvoerende medewerkers van het ministerie en andere organisaties die zich niet vanuit de aard van de functie in de openbaarheid presenteren. Het zijn gegevens die persoonlijk van aard zijn en die bij openbaarmaking de persoonlijke levenssfeer kunnen raken.

Artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b, van de Wob bepaalt dat verstrekking van informatie achterwege blijft voor zover dit de economische of financiële

---

<sup>1</sup> IENM/BSK-2014/81934

<sup>2</sup> IENM/BSK-2014/117410



belangen van de Staat, de andere publiekrechtelijke lichamen of de in artikel 1a, onder c en d, bedoelde bestuursorganen betreft.

Artikel 11, eerste en tweede lid van de Wob geeft aan dat geen informatie wordt verstrekt over persoonlijke beleidsopvattingen die zijn opgesteld ten behoeve van intern beraad. Een aantal van de onder '(gedeeltelijke) weigering' genoemde documenten bevatten persoonlijke beleidsopvattingen en zijn derhalve geheel geweigerd of enkele passages uit die documenten zijn onleesbaar gemaakt.

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afdeling Regle en Besturing

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/275693

**Bijlage(n)**  
1

### **Wijze van openbaarmaking**

#### *Openbaarmaking stukken*

De (gedeeltelijk) openbaar te maken documenten genoemd onder Besluit – Openbaarmaking treft u bij dit besluit in kopie aan. Bovendien worden de stukken 5 dagen na verzending via de rijksoverheid website openbaar gemaakt.

### **Afschrift aan belanghebbenden**

Een afschrift van dit besluit zend ik aan belanghebbenden.

### **Beslissing**

Gelet op het bovenstaande wordt uw verzoek gedeeltelijk gehonoreerd. Conform artikel 7 van de Wob treft u hierbij een afschrift aan van de documenten die ik met dit besluit geheel of gedeeltelijk openbaar maak.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
namens deze,  
DE SECRETARIS-GENERAAL,



Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan een belanghebbende tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister/de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, ter attentie van Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, sector Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, postbus 20906, 2500 EX Den Haag. Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afdeling Regie en Besturing

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/275693

**Bijlage(n)**  
1



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland  
T.a.v. de heer

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/246441

Bijlage(n)  
1

Datum 3 NOV. 2014  
Betreft Verwerking resultaten consultatie concessies

Geachte heer

In deze brief geef ik aan hoe ik omgegaan met uw reacties op de Lange Termijn Spooragenda deel 2 (LTSA) en de concept-ontwerpconcessies. Het gaat dan om uw brief van 8 april 2014 over de LTSA, uw reactie van 23 mei 2014 op de concept-ontwerpconcessies en uw brieven van 26 september 2014 en 28 oktober 2014.

U geeft in uw brief van 23 mei 2014 aan dat uw brief aan het Overleg Infrastructuur en Milieu van 8 mei 2014 integraal onderdeel uitmaakt van uw reactie. Ook op deze brief ga ik daarom op hoofdlijnen in. Waar onderwerpen uit beide brieven overlappen, behandel ik deze gezamenlijk.

Op 23 april 2014 zijn de concept-ontwerpconcessies ter consultatie aan u aangeboden. In deze concept-ontwerpconcessies zijn de beleidsvoornemens uit de LTSA, die mede op basis van uw input op 28 maart 2014 aan de Kamer is verzonden, verwerkt. Parallel en op specifiek verzoek zijn de concepten van beide ontwerpconcessies ook aan de Tweede Kamer verzonden. De resultaten van de consultatie, en de bespreking met de Tweede Kamer zijn vervolgens door het ministerie van IenM gewogen en hebben tot wijzigingen in beide concessies geleid.

Op 1 september jl. is de Tweede Kamer geïnformeerd over deze wijzigingen en zijn de ontwerpconcessies ten behoeve van de wettelijke voorhang toegezonden. De brief waarmee de concessies aan de Tweede Kamer zijn aangeboden is bijgevoegd. Daarin is tevens op hoofdlijnen opgenomen hoe met de reacties uit de consultatie is omgegaan, zo ook ten aanzien van de door u opgebrachte punten.

In oktober zijn de ontwerpconcessies in het kader van de formele voorhang besproken in de Tweede Kamer. Deze bespreking is inmiddels afgerond met het indienen en stemmen over de moties. De aangenomen moties worden nu verwerkt in de concessies. Dit is dan ook het moment waarop ik u kan informeren.

Het geven van een individuele reactie op adviezen is niet wettelijk verplicht, maar in het kader van een zorgvuldige afhechting van het consultatieproces en de



## Bijlage 1 Inventarisatielijst

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afdeling Regie en Besturing

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/275693

**Bijlage(n)**  
1

#	Onderwerp	Besluit	Weigeringsgrond
1201	20140612 Mail van HBJZ aangaande advies ACM inzake concessie	Weigering	Weigering op grond van artikel 10, lid 2 aanhef en letter b, en artikel 11, lid 1.
1202	20140512 Mail review concessie door ABJZ, aangaande PSO-verordening	Weigering	Weigering op grond van artikel 10, lid 2 aanhef en letter b, en artikel 11, lid 1.
1203	20140501 Mail aan HBJZ verzoek juridische toets concessies	Gedeeltelijke openbaarmaking	Gedeeltelijk niet openbaar op grond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder e.
1204	20140602 Notitie LA toets aan Europees recht vervoerconcessie hoofdrailnet	Weigering	Weigering op grond van artikel 10, lid 2 aanhef en letter b.
1205	20141112 Reactiebrief FMN verwerken resultaten concessies, aangaande omvang en reikwijdte van de concessie	Geheel openbaarmaking	-
1206	20141112 Reactiebrief ACM verwerken resultaten concessies, aangaande omvang en reikwijdte van de concessie	Gedeeltelijke openbaarmaking	Gedeeltelijk niet openbaar op grond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder e.
1207	20140514 Mail en notitie SP aangaande marktconformiteits-toets vervoerconcessie	Weigering	Weigering op grond van artikel 10, lid 2 aanhef en letter b, en artikel 11, lid 1.
1208	20140514 Agenda overleg vervoerconcessie, aangaande marktconformiteit	Weigering	Weigering op grond van artikel 10, lid 2 aanhef en letter b, en artikel 11, lid 1.
1209	20140627 Notitie LA aangaande marktconformiteitstoets	Weigering	Weigering op grond van artikel 10, lid 2 aanhef en letter b, en artikel 11, lid 1.
1210	20140619 mail FD marktconformiteit HRN-concessie 2015-2024	Weigering	Weigering op grond van artikel 10, lid 2 aanhef en letter b, en artikel 11, lid 1.



goede samenwerking tussen bij het spoor betrokken partijen, vind ik het belangrijk langs deze weg aan te geven hoe met uw reacties is omgegaan.

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afdeling Regie en Besturing

#### **Evenwicht en gelijkwaardigheid in samenwerking**

U geeft in uw reactie van 23 mei 2014 aan dat met name op het vlak van de samenwerking de teksten in de concept-ontwerpvervoerconcessie beperkt zijn waardoor effectieve en wederkerige samenwerking buiten bereik blijft. Hieruit vloeien veel vragen voort over de uitwerkingen van de samenwerking. U roept op te komen tot een gedegen samenwerkingsparagraaf waaruit een pro-actieve houding van NS blijkt en er aandacht is voor geschilbeslechting. De resultaten van de samenwerking moeten bovendien meetbaar zijn. U herhaalt in uw brief van 26 september jl. dat de verplichting tot samenwerking aanscherping behoeft.

Datum

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/189531

Bijlage  
1

Ik deel de door u aangegeven noodzaak tot effectieve samenwerking tussen vervoerders. Daarbij staat het principe van wederkerigheid voorop. Voor een effectieve samenwerking tussen partijen dient ieder zijn rol en verantwoordelijkheid te nemen. In de concessies is naar aanleiding van onder meer uw reactie de verplichting tot het opstellen van een samenwerkingsprotocol opgenomen. In dit protocol wordt de samenwerking tussen ProRail, NS en bij het spoor betrokken partijen geconcretiseerd. Het protocol is niet bedoeld om marktmacht te elimineren, zoals u in uw brief suggereert.

Aan de OV & Spoortafels wordt, mede gelet op het belang van wederkerigheid, over de invulling van het samenwerkingsprotocol gesproken. Uw inzet en betrokkenheid bij de totstandkoming van het samenwerkingsprotocol is daarbij noodzakelijk. Het voor verlening van de vervoerconcessie gereed hebben van het samenwerkingsprotocol is niet noodzakelijk. Kwaliteit gaat in deze boven snelheid.

Er is niet voor gekozen om ProRail of Autoriteit Consument & Markt (ACM) een onafhankelijke positie te geven op geschilbeslechting bij eventuele conflicten in de samenwerking tussen partijen. In de vervoerconcessie zijn instrumenten en prikkels opgenomen die de samenwerking tussen vervoerders moeten bevorderen en waarin (de ontwikkeling van) een escalatiemechanisme wordt voorgeschreven. Zo is er voorzien in de ontwikkeling van een escalatiemechanisme tussen NS en ProRail, tussen ProRail en de andere vervoerders, richting overheden wanneer vervoerders er onderling niet uitkomen ten aanzien van samenloop en richting de landelijke tafel wanneer de landsdelige OV & Spoortafels niet tot een oplossing leiden. Een hiaat in de vervoerconcessie is ingevuld door op te nemen dat als vervoerders onderling niet in staat zijn om tot integrale diensten te komen, de concessieverleners hierover in overleg treden. Via de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels wordt door de concessieverleners gemonitord hoe de samenwerking verloopt. Daarnaast is ook een expliciete evaluatie van de samenwerking 2016 vastgelegd. Wanneer blijkt dat er aanvullende escalatiemechanismen nodig zijn, zullen deze worden vormgegeven en geïmplementeerd.

#### **Focus op het Hoofdrailnet**

Met het oog op de LTSA, en de opdracht aan NS die u aanhaalt om zich volledig te richten op het Hoofdrailnet (HRN), roept u op in de vervoerconcessie een verbod aan NS op te leggen om activiteiten in het regionaal spoor, bus, tram of metrovervoer te ontwikkelen. Dit herhaalt u in uw brief van 26 september jl., waarbij u aangeeft dat het principe dat NS zich moet richten op het HRN, alsmede



de term "substantiële samenloop", niet worden ingekaderd of ingevuld in de concessie.

Het Rijk heeft in de LTSA aangegeven dat de focus van NS op het vervoer over het HRN moet liggen. Daarbij past dat NS niet meedingt naar nieuwe vervoerconcessies voor het spoor die in Nederland op de markt komen, tenzij er substantiële samenloop is met het HRN. Samen met de minister van Financiën, als aandeelhouder van NS, heb ik afspraken gemaakt met NS over wanneer er sprake is van substantiële samenloop. Deze afspraken zijn in de brief van 29 september 2014 aan de Tweede kamer verder uitgewerkt.<sup>1</sup> De concessie is niet de plek om dit te verankeren, omdat de vervoerconcessie zich richt op het HRN, en niet op regionale netwerken. Instemming van deze afspraken door ACM is daarbij niet aan de orde, omdat het hier niet gaat om toezicht op een gelijk speelveld, maar om een besluit wat de aandeelhouder van NS heeft genomen over de koers van NS als bedrijf gegeven het publieke belang dat NS moet dienen. Deze lijn is ook door de Kamer gesteund.

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afdeling Regie en Besturing

Datum

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/189531

Bijlage  
1

#### **Omvang en reikwijdte van de concessie**

U heeft in uw brief van 26 september de aandacht gevestigd op de omvang en reikwijdte van de concessie. U geeft aan dat de scope van de vervoerconcessie onvoldoende is bepaald, omlijnd en gemotiveerd. Bovendien is volgens u niet vastgesteld dat wordt voldaan aan de DAEB-criteria.

Ten aanzien van openbaar personenvervoer per spoor is met de PSO-Verordening een exclusieve regeling vastgesteld waaraan de exploitatie van openbaar personenvervoer per spoor dient te voldoen. Deze regels zien op de verlening van exclusieve rechten ten aanzien van openbardienstverplichtingen aan exploitanten door middel van het sluiten van een openbardienstcontract, zoals de vervoerconcessie. De vervoerconcessie voldoet daarmee aan de vereisten van de PSO-Verordening.

De PSO-Verordening stelt geen beperkingen aan de invulling van de openbardienstverplichting of aan de geografische reikwijdte van concessies, mits deze maar duidelijk zijn omschreven in de concessie. Vanuit Europees rechtelijk perspectief hoeft bovendien niet te worden gemotiveerd waarom een bepaalde reikwijdte is gekozen. Bijvoorbeeld, hoewel internationaal vervoer is vrijgesteld van concessieplicht, betekent dit niet dat de bediening van buitenlandse stations geen onderdeel kan zijn van de vervoerconcessie.

#### **Machtspositie NS**

In uw reactie van 23 mei 2014, en ook uw brief van 26 september 2014, geeft u aan dat de HRN-concessie het instrument kan en moet zijn om anticompetitief gedrag van de concessiehouder te voorkomen. U noemt onder meer het beschikbaar stellen van noodzakelijke data aan andere vervoerders en het rekenen van redelijke tarieven voor af te nemen reisinformatie, diensten en voorzieningen. U refereert in uw brief tevens aan de onderzoeken naar de eigendomsverhouding van stations en kruissubsidiëring. In uw brief van 26 september 2014 doet u de suggestie om gedragsregels op te nemen in de vervoerconcessie om een gelijk speelveld te waarborgen en marktmacht te

<sup>1</sup> Kamerstuk 29984, nr. 533





voorkomen.

Kwesties rond gelijk speelveld en marktmacht horen niet thuis in de vervoerconcessie, maar – als dat al aan de orde is – in regelgeving. Deze lijn wordt bevestigd vanuit het advies van de ACM op de concept-ontwerpvervoerconcessie. De vervoerconcessie richt zich immers niet op de gehele spoorvervoersmarkt maar op een partij die het vervoer op een deel van het spoor verzorgt. Regelgeving heeft generieke werking voor alle partijen in de spoormarkt.

Ten aanzien van de machtspositie van NS (en eventueel misbruik van die machtspositie) heeft ACM een toezichhoudende rol. De rol van ACM is toezichhouder op non discriminatoire toegang tot het spoorwagennet en diensten en voorzieningen. Ook ziet ACM erop toe dat een organisatie die beschikt over een economische machtspositie daar geen misbruik van maakt. Deze rollen liggen in regelgeving vast, namelijk in de Spoorwegwet en de Mededingingswet. ACM kan in actie komen naar aanleiding van klachten en signalen van vervoerders.

Met de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn en de wetgeving rond de OV-chipkaart worden de bevoegdheden van ACM deels uitgebreid. Aanvragers van diensten zijn beschermd door het huidige toezicht van ACM. De tarieven moeten nu kostengeoriënteerd zijn en de voorwaarden voor toegang tot diensten en voorzieningen mogen de mededinging niet beperken. De Herschikkingsrichtlijn bevat een aantal aanscherpingen inzake de toegang en de tarieven.

Op dit moment wordt er door NS en ProRail gewerkt aan de ontwikkeling van een zogeheten "stationsnetverklaring". Deze verklaring dient transparant inzicht te geven in de tarieven en voorwaarden van NS per station en per type dienstvoorziening (bijvoorbeeld wachtruimte, loketruimte). Er is een concept van deze stationsnetverklaring ter beoordeling voorgelegd aan betrokken partijen, waaronder ook aan uw leden. Als NS en de andere vervoerders hier niet uitkomen, kunnen de vervoerders al gebruik maken van klachtrecht, waardoor ACM in actie kan komen.

U stelt in uw brief van 8 april 2014 de vraag of ProRail niet de eigenaar zou kunnen worden van stations. Ook in uw brief van 26 september 2014 wijdt u hierover uit. In de LTSA heeft het kabinet een onderzoek aangekondigd naar de eigendomspositie van NS op stations. Dit onderzoek is inmiddels afgerond en de Tweede Kamer is per brief op 9 juli 2014<sup>2</sup> over de resultaten geïnformeerd, naar de inhoud waarvan gemakshalve wordt verwezen.

Op basis van de bevindingen van Ecorys naar de positie van NS en andere relevante partijen op stations is er geen aanleiding om nu over te gaan tot een wijziging in de positie van partijen op stations. Uit het onderzoek naar mogelijke kruissubsidiëring blijkt dat er geen aanwijzingen zijn dat er sprake is van kruissubsidiëring bij NS groep en diens (klein)dochter(s).

Ten aanzien van transparantie eist IenM als concessieverlener een grotere transparantie van de prestaties van ProRail en NS. Concreet betekent dit dat prestatiegegevens op actuele en toegankelijke wijze beschikbaar worden gemaakt.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29984, nr. 527

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afdeling Regie en Besturing

Datum

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/189531

Bijlage  
1



De gegevens dienen publiekelijk beschikbaar te zijn. Waar het gegevens over reisgedrag betreft, geldt dat NS deze aan overheden beschikbaar stelt op hun verzoek. Waar deze gegevens noodzakelijk zijn voor de ontwikkelingen van integrale diensten, geldt het principe van wederkerigheid. Om verbetering van de deur-tot-deur reizen te realiseren, ben ik in overleg met uw opdrachtgevers om informatie van alle vervoerders te kunnen benutten om te komen tot de in de LTSA afgesproken "deur-tot-deur" dashboard. Ook in de nieuwe vervoerconcessie is de verplichting opgenomen voor NS om in 2015 een dashboard te ontwikkelen met de andere vervoerders. Hiervan zullen alle vervoerders en de reiziger profiteren, omdat meer zicht komt op knelpunten voor de reiziger. Gezien uw opmerkingen in de brief van 8 april 2014, verwacht ik uw medewerking om nog beter de prestaties van alle vervoerders gezamenlijk inzichtelijk te maken.

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afdeling Regie en Besturing

**Datum**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/189531

**Bijlage**

1

### **Prikkels en sturingsmechanismen**

In uw reactie van 23 mei 2014 stelt u vragen over onder meer de hoogte van de boetes en de invulling van afzonderlijke prestatie-indicatoren. U doet de aanbeveling het sanctiestelsel te herzien. U herhaalt dit in uw brief van 26 september 2014, waarin u aangeeft dat de boete te laag is en deze terugvloeit naar NS. U doet de suggestie om lijnen aan de HRN-concessie te onttrekken en aan te besteden, op het moment dat NS ondermaats presteert.

Op basis van de input vanuit de consultatie is een analyse gemaakt van een twintigtal alternatieve prikkels naast boetes. Daarvoor is gekeken naar handhaving en sanctionering in andere concessies en contracten, zowel in Nederland als in andere landen en zowel in het openbaar vervoer als in andere sectoren. Tevens zijn de ervaringen met de huidige beheer- en vervoerconcessie betrokken en uiteraard de input vanuit de consultatie. Zie hiervoor de Kamerbrief die is bijgevoegd.

De boete moet motiveren tot gedragsverandering en prestatieverbetering bij NS en Prorail. De maximale boete voor NS is verhoogd in vergelijking met de huidige vervoerconcessie. Los van de hoogte van de boetes, zal NS er veel aan gelegen zijn om de prestaties te verbeteren, om de negatieve publiciteit rond de boetes te voorkomen. De boete maakt ook deel uit van een bredere set aan prikkels tot het verbeteren van de prestaties. Met de consumentenorganisaties is afgesproken per jaar af te stemmen wat de beste besteding is van de boetegelden. Besteding zal in lijn zijn met de LTSA-doelen. Als de boetegelden al terugvloeien naar NS, zal hieraan een concrete prestatie zijn gekoppeld, in het belang van de reiziger. De Kamer heeft ingestemd met dit sanctioneringsregime.

De mogelijkheid om de concessie geheel of gedeeltelijk in te trekken, is een bestaande wettelijke bevoegdheid van de concessieverlener. Naar aanleiding van het Kamerdebat over de concessies heb ik aan de Kamer toegezegd een juridische analyse uit te voeren naar de mogelijkheid de concessie gedeeltelijk in te trekken. Daarbij wordt ook het door u aangehaalde 3-strikes out systeem betrokken. Deze analyse wordt voor het krokusreces 2015 aan de Kamer gezonden.

### **Overwinst en publieke taak**

U gaat in uw reactie van 26 mei 2014 in het bijzonder in op de mogelijkheid voor NS om additionele treinverbindingen aan te bieden en hierbij een winstopslag te rekenen. Ook gaat u in op de balans tussen de opdracht die NS doet voor de



concessie en de waarde van de concessie en het veronderstelde ontbreken van een onderzoek naar die balans.

De mogelijkheid voor NS om additionele diensten te verzorgen, is in de vervoerconcessie met diverse voorschriften ingeregeld. Een daarvan is dat NS voor een aanvullende treindienst de kostprijs vermeerderd met een redelijke winst in rekening kan brengen. In algemene zin is in de PSO-verordening vastgelegd dat de vervoerder een redelijke winst in rekening kan brengen. Het betreffende artikel in de vervoerconcessie heeft overigens alleen betrekking op treindiensten die onderdeel uitmaken van het HRN.

De financiële kaders en de marktconformiteit van de vervoerconcessie komen voort uit de afspraken in 2011 over de integratie van HRN en HSL en de aanvullende afspraken over het alternatief voor de Fyra V250 uit 2013. Voor de geïntegreerde vervoerconcessie voor het HRN is de achterliggende business case (de waarde) getoetst door onderzoeksbureau BCG. Tevens heeft het Europees onderzoeksbureau Oxera tweemaal een markt conformiteitstoets (een zogenaamde MEIP/PSO-toets) uitgevoerd. De Tweede Kamer is in 2012<sup>3</sup> en 2013<sup>4</sup> geïnformeerd over de uitkomsten van deze toetsen, naar de inhoud waarvan ik gemakshalve verwijst.

#### **De beheerconcessie**

In uw brief van 23 mei 2014 gaat u nader in op concrete artikelen en stelt u bij een aantal artikelen van de beheerconcessie vragen. Zover deze opmerkingen tekstueel zijn, zijn deze in de concessies verwerkt. Daarnaast hebben uw vragen geleid tot verdere aanscherpingen van de diverse teksten in de concessie. Zo is de term "hoofdspoorweginfrastructuur" consequent(er) gehanteerd en is expliciet gemaakt welke vervoerders wanneer door ProRail betrokken moeten worden. Zie voor een nadere duiding van uw vragen de vernieuwde teksten in de artikelen of de artikelsgewijze toelichting van de concessie.

#### **Samenwerkingsmodel**

Met de (opdrachtgevende) decentrale overheden, de consumentenorganisaties, NS, ProRail en de stads- en streekvervoerders heb ik het samenwerkingsmodel van de OV en Spoortafels vastgesteld<sup>5</sup>. Deze overleggen zijn mede bedoeld om afstemmingsvraagstukken tussen concessies te bespreken en op te lossen. Uw deelname aan dit model wordt zeer gewaardeerd. U zelf heeft hier uitgesproken een cultuurverandering te willen bewerkstelligen in de OV- en Spoorsector. Ik zie uit naar een goede samenwerking aan deze tafels in de landsdelen en de Landelijke OV en Spoortafel. Ik hoop dat u ook zeker via dit model concrete knelpunten tussen u en andere vervoerders zult (blijven) agenderen.

#### **Vervolgproces**

Na verwerking van de uitkomsten van de behandeling van de ontwerpconcessies in de Tweede Kamer zullen de concessies worden gegund en op 1 januari 2015 in werking treden. U zult hierover via de reguliere overlegmomenten op de hoogte worden gehouden.

<sup>3</sup> Kamerstuk 22026, nr. 355

<sup>4</sup> Kamerstuk 22026, nr. 430

<sup>5</sup> Kamerstuk 29984, nr. 535

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afdeling Regie en Besturing

**Datum**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/189531

**Bijlage**  
1



Hoogachtend,  
DE STAATSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

  
Wilma J. Mansveld

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afdeling Regie en Besturing

**Datum**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/189531

**Bijlage**  
1



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

ACM  
T.a.v. de heer drs.  
Postbus 16326  
2500 BH Den Haag

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu  
Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/189531

Uw kenmerk  
ACM/DTVP/2014/203040  
ACM/DTVP/2014/203049

Datum  
Betreft Verwerking resultaten consultatie concessies

Bijlage(n)  
1

Geachte heer

Op 23 april 2014 zijn de concept-ontwerpconcessies ter consultatie aan u aangeboden. Parallel en op specifiek verzoek zijn deze concepten ook aan de Tweede Kamer verzonden. De resultaten van de consultatie, en de bespreking met de Tweede Kamer zijn vervolgens door het ministerie van IenM gewogen en hebben waar nodig tot wijzigingen in beide concessies geleid.

Op 1 september jl. is de Tweede Kamer geïnformeerd over deze wijzigingen en zijn de ontwerpconcessies ten behoeve van de wettelijke voorhang toegezonden. De brief waarmee de concessies aan de Tweede Kamer zijn aangeboden is bijgevoegd. In oktober zijn de ontwerpconcessies besproken en vastgesteld in de Tweede Kamer. Dit heeft tot enkele aanpassingen in de concessies geleid. Dit is dan ook het moment waarop ik u kan informeren over hoe met uw reactie op de concept-ontwerpconcessies is omgegaan.

Ik wil u door middel van deze brief bedanken voor uw reactie op de concept-ontwerpconcessies en mijn waardering uitspreken voor de zorgvuldigheid en constructieve wijze waarop uw reactie is opgesteld.

#### **Vervoerconcessie**

U geeft uw advies langs een aantal invalshoeken. Deze invalshoeken zijn:

- omvang en reikwijdte van de concessie - proportionaliteit
- risico's op marktverstoring en mededingingsrechtelijke risico's
- prestatieafspraken
- financiële aspecten

Onderstaand ga ik op elk van deze aspecten in.

#### ***Omvang en reikwijdte van de concessie***

In het kader van de proportionaliteit van de exclusieve rechten heeft u in uw brief de aandacht gevestigd op de omvang en reikwijdte van de concessie. U geeft aan dat het ontbreken van een expliciete afweging van noodzakelijkheid en proportionaliteit maakt dat er mogelijk een te ruime opdracht is geformuleerd die



niet noodzakelijk hoeft te zijn voor de uitvoering van de dienst van algemeen economisch belang.

Het vraagstuk van de noodzakelijkheid en proportionaliteit wordt door u alleen benaderd vanuit het begrip 'dienst van algemeen economisch belang (DAEB)'. Waarbij u verwijst naar artikel 106, tweede lid, VwEU. Deze 'beperkte' benadering wordt door ons niet gedeeld. Julst ten aanzien van openbaar personenvervoer per spoor is met de PSO-Verordening een exclusieve regeling vastgesteld waaraan de exploitatie van openbaar personenvervoer per spoor dient te voldoen. Deze regels zien op de verlening van exclusieve rechten ten aanzien van openbare dienstverplichtingen aan exploitanten door middel van het sluiten van een openbare dienstcontract, zoals de vervoerconcessie. De vervoerconcessie voldoet daarmee aan de vereisten van de PSO-Verordening.

Voorts stelt u dat het opvallend is dat de geografische omvang van de concessie niet beperkt is tot het (huidige) hoofdlijnnet. De PSO-Verordening stelt echter geen beperkingen aan de invulling van de openbare dienstverplichting of aan de geografische reikwijdte van concessies, mits deze maar duidelijk zijn omschreven in de concessie. Vanuit Europeesrechtelijk perspectief behoeft bovendien niet te worden gemotiveerd waarom een bepaalde reikwijdte is gekozen. Hoewel internationaal vervoer is vrijgesteld van concessieplicht, betekent dit niet dat de bediening van buitenlandse stations geen onderdeel kan zijn van de vervoerconcessie.

Volgens u ligt het voor de hand een separate (wettelijke) regeling te treffen over de specifieke invulling van de reisinformatie die NS verzorgt voor andere vervoerders. In het kader van de implementatie van de Recast-richtlijn wordt momenteel wet- en regelgeving opgesteld die onder meer ziet op de bijkomende diensten en voorzieningen, waaronder de verstrekking van reisinformatie. In die zin wordt reeds voorzien in wetgeving, waarbij ik wel opmerk dat deze wetgeving ziet op de generieke verplichting om de dienst transparant en non-discriminatoire ter beschikking te stellen en waarbij tevens regels worden gesteld over de vergoeding die in rekening kan worden gebracht. De bepaling in de concessie vervangt deze wettelijke regeling niet, maar is daarop aanvullend, in de zin dat NS wordt opgedragen deze taak uit te voeren.

#### *Risico's op marktverstoring en mededingingsrechtelijke risico's*

ACM ziet risico's op marktverstoring en mededingingsrechtelijke risico's vanwege enkele bepalingen die zien op afstemming en informatie-uitwisseling tussen NS en overige vervoerders.

De betreffende samenwerkingsartikelen zijn essentieel voor een goede deur-tot-deur reis en zijn naar de inhoud niet marktverstoring. Zoals ACM terecht constateert, worden immers in deze bepalingen geen verdere eisen gesteld aan de aard en inhoud van de informatie die moet worden uitgewisseld.

NS en de overige vervoerders dienen altijd vanuit hun eigen verantwoordelijkheid bij de concrete invulling van deze bepalingen rekening te houden met de eisen die vanuit het mededingingsrecht worden gesteld, zeker daar waar het betreft aspecten zoals prijsinformatie en vervoersvolumes.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/189531

Uw kenmerk  
ACH/DTVP/2014/203040  
ACH/DTVP/2014/203049

Bijlage(n)  
1



### *Prestatieafspraken*

U geeft in uw reactie aan dat niet gespecificeerd is hoe de prestatie-indicatoren dienen te worden gedifferentieerd.

Hoe de prestatie- en informatie-indicatoren precies moeten worden gedifferentieerd wordt in de aanloop naar de verlening van de concessie verder uitgewerkt en ook vastgelegd in een beheerprotocol. Het uitgangspunt is daarbij dat waar relevant en technisch mogelijk informatie gedifferentieerd moet worden aangeleverd.

Ten aanzien van de bodem- en streefwaarden geldt dat deze zien op landelijke prestaties, tenzij specifiek is aangegeven dat zij zien op HSL of op de aandachtstrajecten (punctualiteit en vervoercapaciteit).

Op basis van de input vanuit de consultatie is een analyse gemaakt van een twintigtal alternatieve prikkels naast boetes. Daarvoor is gekeken naar handhaving en sanctiëring in andere concessies en contracten, zowel in Nederland als in andere landen en zowel in het openbaar vervoer als in andere sectoren. Tevens zijn de ervaringen met de huidige beheer- en vervoerconcessie betrokken en uiteraard de input vanuit de consultatie.

De ontwerpconcessies zijn op vier punten aangepast. Zo is de boetebepaling in de beide concessies aangepast. De boete per prestatie-indicator loopt op bij herhaaldelijk slecht presteren. Voorts kan jaarlijks met de beleidsprioriteitenbrief een tweetal prestatie-indicatoren worden aangewezen waarvoor de boete wordt verdubbeld. De totale boete die NS en ProRail jaarlijks opgelegd kan worden, blijft conform de concept-ontwerpconcessies gemaximeerd op 6,5 miljoen euro voor NS respectievelijk 2,75 miljoen euro voor ProRail per jaar. Daarnaast is in beide concessies bepaald dat ProRail en NS in 2016 meewerken aan een evaluatie van de samenwerking die plaatsvindt in het kader van de concessies tussen NS, ProRail, decentrale overheden, gemeenten, consumentenorganisaties en regionale vervoerders. Als laatste wordt de geldsom die ProRail en NS als boete betalen, in samenspraak met de consumentenorganisaties, door de concessiegever bestemd ten behoeve van de reizigers in lijn met de doelen uit de Lange Termijn Spooragenda.

Ten aanzien van de overige suggesties uit de consultatie (zoals gedeeltelijk intrekken van de concessie bij slecht presteren, managementaanbesteding, beoordeling op klantwaardering) geldt dat de betreffende prikkel al is opgenomen in de ontwerpconcessie of dat de prikkel reeds in de wetgeving is opgenomen. Bijvoorbeeld de mogelijkheid tot het intrekken van (delen van) de concessie. Deze is reeds geborgd in de Wet personenvervoer 2000. Hiernaast is er ook een aantal prikkels dat intervenueert met bestaande prikkels, welke om die reden niet zijn overgenomen.

U adviseert de metingen van de prestaties door een onafhankelijke partij te laten verrichten.

Om onafhankelijkheid van de metingen te borgen is NS verplicht haar meetsystemen op een wijze in te richten zodat die een betrouwbaar beeld geven van de prestaties van NS. De verantwoording dient een verklaring hiertoe te

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/189531

Uw kenmerk  
ACM/DTVP/2014/203040  
ACM/DTVP/2014/203049

Bijlage(n)  
1



bevatten van een onafhankelijke Instelling. In de vervoerconcessie is vastgelegd dat NS, naast de metingen die ze zelf uitvoert, zal meewerken aan aansluiting bij de OV-klantenbarometer. Dit maakt de vergelijking van klanttevredenheid tussen vervoerders mogelijk. Het streven is het onafhankelijk meten van klantoordelen vanaf 2016 plaats te laten vinden.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/189531

Uw kenmerk  
ACM/DTVP/2014/203040  
ACM/DTVP/2014/203049

Bijlage(n)  
1

#### *Financiële aspecten*

In uw reactie gaat u in op enkele financiële aspecten van de concessie. U stelt dat het verrekenen van de 7,5 miljoen euro voor het landelijk reisinformatiesysteem via de concessieprijs niet de juiste werkwijze is omdat de vergoeding voor het landelijk reisinformatiesysteem niet binnen de reikwijdte van de concessie valt. Zoals omschreven onder het kopje "Omvang en reikwijdte van de concessie - proportionaliteit" stelt de PSO-Verordening waarin deze concessie haar rechtsbasis vindt geen beperkingen aan de reikwijdte van de concessie.

U adviseert verder de mogelijkheid om de gebruiksvergoeding 1-op-1 naar de reiziger door te berekenen te beperken. U geeft aan dat prijsprikkels voor efficiënt gebruik van schaarse capaciteit op de infrastructuur anders geen effect sorteren. Dit laatste punt wordt onderschreven. In de toelichting van de concessie is opgenomen dat prestatieregelingen en overige mogelijke heffingen (zoals schaarsteheffing, milieuheffing, reserveringsheffing) die bedoeld zijn als prikkels voor vervoerders om tot optimaal gebruik van de infrastructuur te komen, niet mogen worden doorberekend in de tarieven.

U geeft aan dat rendementseisen zijdelings aan de orde komen, maar niet worden gespecificeerd. NS hanteert een business case waarbinnen zij de rendementseisen als gesteld door de aandeelhouder als gegeven meeneemt. Bij grote wijzigingen in de manier waarop het openbaar vervoer wordt uitgevoerd kan deze rendementseisen te hoog of te laag blijken. In dit geval wordt het gesprek daarover gevoerd.

#### *Opmerkingen algemene toelichting*

Het stellen van verplichtingen aan verbetering van de deur-tot-deurreis wordt gedragen door decentrale concessieverleners. Door middel van landelijke en landsdelige OV & Spoor tafels en een letter of Intent wordt erop gestuurd dat ook deze concessieverleners dergelijke verplichtingen opnemen in hun concessies.

Uw overige opmerkingen op de specifieke artikelen zijn voor zover als mogelijk verwerkt, bijvoorbeeld:

- Er is duidelijkheid geschept (waar dat niet het geval was) wanneer regionale spoorvervoerders worden bedoeld en wanneer het (ook) overige regionaal vervoerders betreft;
- Er is gespecificeerd wat de inhoud van de verantwoordingsrapportages moet zijn;
- Verduidelijkt is dat het sanctioneringsregime ook na 2019 blijft gelden en ook geldt voor in 2019 nieuw vast te stellen streefwaarden voor 2024;
- Nader gespecificeerd is welke 'bodem' er minimaal onder de geld-terug-bijvertraging regeling ligt;





- Artikel 70 is aangescherpt, waardoor NS sterker wordt geprikkeld het netto financiële effect dat ten laste kan komen van de concessieverlener zo laag mogelijk te krijgen.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/189531

Uw kenmerk  
ACM/DTVP/2014/203040  
ACM/DTVP/2014/203049

Bijlage(n)  
1

Een aantal van uw opmerkingen is niet overgenomen. Het betreft:

- Er worden geen specifieke eisen gesteld aan klachtafhandeling. Dit is onderdeel van het pakket dat NS aan de reiziger biedt en waarop zijn door middel van de prestatie-indicatoren wordt afgerekend. NS geeft in het vervoerplan wel inzicht in regelmatig terugkerende klachten van reizigers of uitkomsten van klantonderzoeken en beschrijft de maatregelen die zij naar aanleiding hiervan neemt;
- De concessieverlener krijgt inzicht in alle gegevens die noodzakelijk zijn voor de controle op uitvoering van de concessie. Anders dan ACM in haar reactie stelt, geldt dit ook wanneer 'gerechtvaardigde zakelijke belangen van NS zich hier tegen verzetten'. In dat geval geldt wel dat van deze gegevens geen kopieën worden verstrekt.

#### Beheerconcessie

De belangrijkste conclusies van ACM op de beheerconcessie zijn:

- ACM heeft een positief beeld over de opzet en inhoud van de beheerconcessie
- De beheerconcessie bevat een aantal aandachtspunten die kunnen leiden tot een afname van transparantie, discriminatie tussen vervoerders en gebrekkig toezicht.

#### Ruime en globale formuleringen (algemeen)

U wijst op de mogelijke nadelen van de ruime en globale formuleringen in de beheerconcessie, zoals 'in afweging nemen', 'betrekken', 'verbeteren' en 'beperken' in tal van bepalingen het streven naar prestatieverbetering ondermijnen.

In de concessies is in algemene zin gekozen voor een systeem waarin regie en flexibiliteit samengaan. Dit betekent dat op onderdelen concrete verplichtingen staan zoals de prestaties met bodem- en streefwaarden en de minimale bediening. Maar er zijn ook onderdelen waar niet alles tot in detail is voorgeschreven. De concessies hebben een looptijd van 10 jaar en moeten voldoende "toekomstbestendig" zijn. Om te voorkomen dat bij iedere ontwikkeling de concessie moeten worden aangepast. Sommige onderwerpen, zoals samenwerking, lenen zich ook niet om geheel in een concessiedocument "dichtgetimmerd" te worden.

Waar mogelijk zijn de door u geconstateerde ruime en globale formuleringen aangepast. Voorts zal in het beheerprotocol een aantal begrippen nog nader worden uitgewerkt. Nadere concretisering vindt eveneens plaats via het beheerplan.

#### Onafhankelijke positie Infrastructuurbeheerder

U geeft aan dat de (samenwerkings-)bepalingen in de beheerconcessie kunnen resulteren in een prikkel voor ProRail om vooral verbeteringen door te voeren in



het hoofd railnet. Risico is dat dit ten koste kan gaan van verbetering in het beheer van de overige delen van de HSWI. Dit speelt naar uw mening met name in de artikelen 17 en 31.

In de gehele beheerconcessie (en specifiek in de artikelen 17 en 31) zijn aanpassingen gedaan die er toe moeten leiden dat er geen twijfel kan bestaan over de non-discriminatoire positie van ProRail.

*Internationale samenwerking*

U geeft aan dat in de beheerconcessie op geen enkele wijze nader invulling wordt gegeven aan de samenwerking tussen beheerders in internationaal verband en internationale samenwerking.

In de beheerconcessie is mede naar aanleiding van uw reactie een artikel toegevoegd aangaande de samenwerking van ProRail met buitenlandse infrastructuurbeheerders.

*Financiering en de gebruiksvergoeding*

U geeft aan dat het er in artikel 16, lid 3 (en de toelichting daarop) op lijkt dat de financieringsmiddelen en -doelen van ProRail en van het ministerie door elkaar gaan lopen. Risico is een potentieel onvoorspelbare gebruiksvergoeding en dat de beheerder (financiële) verplichtingen worden opgelegd waar hij wettelijk gezien niet aan kan voldoen.

Mede naar aanleiding van uw reactie is de betreffende bepaling verwijderd uit de beheerconcessie.

*Non-discriminatoire capaciteitsverdeling*

ACM geeft aan dat zij via de Spoorwegwet of lagere regelgeving idealiter de bevoegdheid wil krijgen om ambtshalve toezicht te houden om discriminatie in het capaciteitsverdelingsproces tegen te gaan. Dit zou naar uw mening via de beheerconcessie geregeld moeten worden door middel van een verplichting dat de beheerder Richtlijn 2012/34/EU in acht neemt.

Dit punt is inmiddels al opgepakt met een aanpassing van de Spoorwegwet en de daaronder vallende Besluit Capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur, in het kader van de Recast. De beheerconcessie is niet het primaire kader om bovenstaande te regelen.

*Overig artikelsgewijs commentaar*

Uw vragen en opmerkingen hebben geleid tot verdere aanscherpingen van de diverse teksten in de concessie, zoals bijvoorbeeld in de definities en in de samenwerkingsbepalingen met vervoerders. Verwezen zij naar de vernieuwde teksten in de artikelen, en de op diverse punten aangepaste artikelsgewijze toelichting van de concessie.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/189531

Uw kenmerk  
ACM/DTVP/2014/203040  
ACM/DTVP/2014/203049

Bijlage(n)  
1



### **Vervolgproces**

Nu de Tweede Kamer heeft ingestemd met de ontwerpconcessies, worden de uitkomsten van de bespreking in de Kamer van de ontwerpconcessies verwerkt in de definitieve concessies. Daarna wordt overgegaan tot gunning en treden de concessies op 1 januari 2015 in werking. U zult hierover via de reguliere overlegmomenten op de hoogte worden gehouden. Uiteraard ben ik bereid om onze reactie nader toe te lichten in een gesprek.

Hoogachtend,  
DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,

namens deze,  
DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/189531

Uw kenmerk  
ACM/DTVP/2014/203040  
ACM/DTVP/2014/203049

Bijlage(n)  
1

---

**Van:**  
**Verzonden:**  
**Aan:**  
**CC:**  
**Onderwerp:** juridische toets concessies

Het zou inderdaad fijn zijn als jullie volgende week dus al iets in de steigers kunnen zetten voor de juridische toets. Nu kunnen we immers nog de gevolgtrekkingen verwerken in de concessies, en wat eventueel moet worden meegenomen in beleidsprioriteitenbrief, beheer/vervoerplan, beheerprotocol, beheerplan. We kunnen in dit kader een Critical Review Team formeren met relevante ervaring met bijvoorbeeld opstellen van lange termijn exploitatie contracten, bijvoorbeeld bij RWS of RGD.

Doel van de juridische toets van de beheerconcessie en de vervoerconcessie (scope is artikelsgewijs, algemene en artikelsgewijze toelichting) is de analyse van:

- a. de afdwingbaarheid van de concessie
- b. risicobalans, aansprakelijkheden en buitenproportionele risico's concessieverlener en Rijk
- c. conformiteit met Europese (4<sup>e</sup> spoorpakket, PSO, guidelines, staatsteun, etc.) en nationale wet en regelgeving

Concessies zullen in samenhang moeten worden geanalyseerd, interface-risico's, gelijkgerichtheid, etc.

Weet dat de landsadvocaat al een eerste toets heeft gedaan op de vervoerconcessie. Toen was deze echter nog in ontwikkeling.

Lijkt mij goed als volgende week even aanschuift vanuit het projectteam. Hij kan ook wat aandachtspunten meegeven, zodat we wat focus aanbrengen in de toets.

Met vriendelijke groeten,