

Vergaderjaar 2019–2020

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 882

BRIEF VAN MINISTER VOOR MILIEU EN WONEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 december 2019

De Autoriteit Consument en Markt (ACM) heeft dit voorjaar op verzoek van uw Kamer (motie van het lid Ziengs¹) een update uitgebracht van de quick scan personenvervoer 2013 met de titel Eerlijke kansen bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer (hierna: quick scan). De ACM heeft op tien onderwerpen de risico's op een verstoring van het gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen van spoorvervoer onderzocht. Daarbij maakt de ACM onderscheid tussen risico's die zijn opgetreden in het kader van een gelijk speelveld, en risico's die kunnen optreden maar zich (nog) niet hebben voorgedaan. Ook beoordeelt de ACM in de quick scan in hoeverre al ingezette beheersmaatregelen die risico's in voldoende mate ondervangen.

In deze brief reageer ik op de belangrijkste risico's die de ACM heeft geïdentificeerd en de suggesties die de ACM geeft voor aanvullende beheersmaatregelen om het gelijke speelveld bij regionale aanbestedingen nog beter te borgen. Tevens beantwoord ik daarmee de vragen die u in het verslag van een schriftelijk overleg² van 18 juni 2019 heeft gesteld over de quick scan.

Met de quick scan geeft de ACM een beeld van de risico's die zich in de *huidige* spoorordering (kunnen) voordoen in het kader van een gelijk speelveld bij regionale spooraanbestedingen. In het voorjaar van 2020 neem ik een besluit over de marktordering op het spoor na 2024. Indien het marktorderingsbesluit of ontwikkelingen zoals de introductie van het recht op open toegang tot de spoorweginfrastructuur of de uitspraak in hoger beroep in het kader van het Besluit Gedragingen van NS inzake openbaar-vervoerconcessie in Limburg³ daartoe aanleiding geven, kan

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 759

² Inbreng verslag schriftelijk overleg, 2019D25947

³ Besluit Gedragingen van NS inzake openbaar-vervoerconcessie in Limburg (zaaknummer: 16.0691.31) van 29 juni 2017 (te vinden op www.acm.nl).

opnieuw worden onderzocht of er risico's zijn voor het borgen van een gelijk speelveld. Daar wil ik nu echter niet op vooruit lopen.

Bestaande beheersmaatregelen voor borging gelijk speelveld voldoen veelal

In de quick scan concludeert de ACM dat de bestaande (wettelijke) beheersmaatregelen om een gelijk speelveld bij regionale sporaanbestedingen te borgen veelal voldoen. Hoewel de ACM op een aantal onderwerpen suggesties doet voor aanvullende beheersmaatregelen, constateer ik dat er geen signalen zijn dat het gelijk speelveld bij regionale sporaanbestedingen onvoldoende geborgd wordt. Ook het aantal suggesties voor aanvullende beheersmaatregelen is relatief beperkt. Dat valt ook op te maken uit de overzichtstabel van risico's en beheersmaatregelen in de quick scan. Ik vind dit een belangrijke conclusie die ik onderstreep.

Sinds de onregelmatigheden in de Limburgse aanbesteding van sprinter-diensten in 2015 zijn de bevoegdheden van de ACM uitgebreid. Zo moet de ACM nu vooraf goedkeuring verlenen aan de tarieven en voorwaarden die exploitanten (zoals de NS en ProRail) voor diensten en dienstvoorzieningen aanhouden bij regionale sporaanbestedingen. Denk daarbij aan toegang tot stations en de voorzieningen daarvan, gebruik van treinwastinstallaties en pauzelocaties voor personeel op stations. Voor vervoerders is het van belang dat zij bij het opstellen van hun bieding duidelijkheid hebben over de condities waaronder zij toegang kunnen verkrijgen tot de dienst en dienstvoorzieningen die nodig zijn voor het exploiteren van treindiensten. De ex ante goedkeuring draagt bij aan een transparante en non-discriminatoire toegang tot diensten en dienstvoorzieningen. Daarmee zijn naar mijn mening belangrijke stappen gezet naar een (nog) betere borging van het gelijk speelveld bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer. Dat wordt ook bevestigd door belanghebbenden uit de sector.

In de quick scan hanteert de ACM het uitgangspunt dat een gelijk speelveld bij openbare aanbestedingen bestaat uit eerlijke kansen voor alle vervoerders om de concessie te winnen. Dit betekent niet dat de uitgangspositie voor elke aanbieder gelijk moet zijn. De uitgangsposities kunnen verschillen als één vervoerder bijvoorbeeld beschikt over bepaalde schaal- en/of netwerkvoordelen. Hiermee kan deze partij kostenvoordelen behalen waarvan de reiziger profiteert. Dat ziet ACM als gezonde concurrentie. Door efficiënter te werken, een hogere kwaliteit te leveren of te innoveren heeft iedere aanbieder een goede kans om een regionale sporaanbesteding te winnen.

Het kan niet volledig worden uitgesloten dat zich in de toekomst onregelmatigheden bij regionale sporaanbestedingen voordoen. Wel kan het gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen zo veel mogelijk wordt geborgd door wettelijke maatregelen waaraan partijen zich moeten houden (op basis van de Wet personenvervoer 2000 en de Spoorwegwet) en het toezicht op de sector door de ACM (ook op basis van de Mededingingswet). Ook concessieverlenende overheden spelen een rol doordat zij in de aanbesteding zoveel mogelijk de juiste condities creëren en voorwaarden stellen om alle vervoerders een gelijke kans te geven een aanbesteding te winnen. Op basis van de Aanbestedingswet zijn ze daartoe verplicht.

Mogelijke risico's met impact op verstoring van gelijk speelveld

Voor drie onderwerpen constateert de ACM dat risico's op een verstoring van het gelijk speelveld bij regionale spooraanbestedingen een relatief grote impact kunnen hebben, te weten 1) ongeoorloofde kruissubsidiëring, 2) de toegang tot tweedehands materieel en 3) de toegang tot (gebruikers)data. De ACM suggereert om op deze onderwerpen aanvullende beheersmaatregelen te nemen. Daarop ga ik hieronder in.

Ongeoorloofde kruissubsidiëring en verlieslatende biedingen bij regionale spooraanbestedingen

Op verzoek van de VVD-fractie besteedt de ACM in de quick scan uitvoerig aandacht aan kruissubsidiëring in het kader van mogelijke verlieslatende biedingen bij aanbestedingen van regionale vervoerconcessies per spoor en waarbij sprake is van een economische machtspositie van een vervoerder.

Kruissubsidiëring op zichzelf is toegestaan, en kan zelfs onderdeel zijn van een normale bedrijfsvoering. Er wordt gebruik gemaakt van kruissubsidiëring wanneer een product of dienst in de ene markt wordt aangeboden onder de kostprijs, en het verlies wordt afgedekt uit positieve kasstromen in een andere markt. Opbrengsten uit het ene organisatieonderdeel worden geïnvesteerd in innovatie of productontwikkeling in een ander deel van het bedrijf. Dit hoeft niet negatief uit te pakken voor de consument, bijvoorbeeld omdat daardoor meer financiële middelen beschikbaar komen voor innovatie of markttoetreding.

Kruissubsidiëring kan ook een verstoring hebben op het gelijke speelveld en daarmee mogelijk ongeoorloofd zijn. Volgens de ACM is sprake van ongeoorloofde kruissubsidiëring wanneer een partij een economische machtspositie heeft, ofwel in staat is om zich onafhankelijk van concurrenten, leveranciers, afnemers en de consument te gedragen. In deze context kan kruissubsidiëring een instrument zijn om toetreding tot de markt met de machtspositie te belemmeren of effectieve concurrentie op een aangrenzende, competitieve markt te beperken. Een partij met een economische machtspositie heeft namelijk de mogelijkheid en prikkel om tijdelijke verliezen te lijden op de ene markt, om de verliezen in andere markten of in de toekomst weer gecompenseerd te krijgen wanneer er sprake is van een lagere concurrentiedruk. De keerzijde is ook waar: wanneer een partij geen economische machtspositie heeft, wordt ervan uitgegaan dat er geen directe prikkel is om ongeoorloofde kruissubsidiëring toe te passen door middel van bijvoorbeeld een verlieslatend bod bij een aanbesteding.

Relevant is daarom om te weten of er sprake is van een vervoerder met een economische machtspositie. Dit bepaalt het risico op een verstoring van het gelijke speelveld. De ACM concludeert dat op de markt(en) van regionale spoorconcessies geen sprake lijkt te zijn van een vervoerder met een economische machtspositie. In het Besluit Gedragingen van NS inzake openbaarvervoerconcessie Limburg heeft de ACM⁴ voor het hoofdrailnet (HRN) geoordeeld dat de NS een economische machtspositie heeft die onder specifieke voorwaarden kan leiden tot een risico voor het gelijke speelveld bij regionale spooraanbestedingen. De NS heeft volgens de ACM een prikkel als bijvoorbeeld de uitkomst van een regionale aanbesteding mogelijke effecten heeft op de positie van de NS op het HRN. In de zaak Limburg stelt de ACM vast dat de NS bij de aanbesteding

⁴ Besluit Gedragingen van NS inzake openbaar-vervoerconcessie in Limburg (zaaknummer: 16.0691.31) van 29 juni 2017 (te vinden op www.acm.nl).

voor de regionale spoorconcessie in Limburg misbruik heeft gemaakt van haar economische machtspositie, en daarmee heeft de NS in strijd gehandeld met artikel 24 Mededingingswet. De ACM heeft de NS veroordeeld tot een boete, tegen welk besluit de NS in beroep is gegaan bij de rechter. De rechtbank Rotterdam⁵ heeft in deze zaak geoordeeld dat de ACM onvoldoende onderzoek heeft gedaan om buiten redelijke twijfel vast te kunnen stellen dat de NS een economische machtspositie heeft. De ACM heeft inmiddels hoger beroep aangetekend bij het College van Beroep voor het Bedrijfsleven.⁶ Totdat het CBB een uitspraak heeft gedaan, kan niet worden ingegaan op deze zaak. Zodra het CBB in hoger beroep uitspraak heeft gedaan in deze zaak, zal de Minister van Financiën uw Kamer daarover informeren.

Om ongeoorloofde kruissubsidiëring (en verlieslatende biedingen) tegen te gaan concludeert de ACM dat de meest effectieve bestaande maatregel de Mededingingswet is. Ongeacht de lopende rechtszaak kan de ACM op basis van artikel 24 Mededingingswet (misbruik van economische machtspositie), als daar aanleiding voor is bij toekomstige regionale aanbestedingen, onderzoek doen naar mogelijk misbruik van een economische machtspositie door het doen van een verlieslatend bod.

In de quick scan gaat de ACM in op mogelijke aanvullende beheersmaatregelen om het risico op ongeoorloofde kruissubsidiëring bij regionale spooraanbestedingen te voorkomen, zoals het verbod op het meebieden van de NS, een ex ante toets van het bod van de NS door een toezicht-houder, en een gescheiden boekhouding. De ACM licht per maatregel uitvoerig toe of daarmee het risico op kruissubsidiëring kan worden voorkomen. De ACM komt echter tot de conclusie dat veel van de maatregelen niet passend zijn. Ook voor een gescheiden boekhouding komt de ACM tot de conclusie dat dit per saldo slechts een beperkte rol kan spelen in het adresseren van mogelijke ongeoorloofde kruissubsidie door de NS.

De Minister van Financiën toetst in zijn rol als aandeelhouder alle aanbestedingen van de NS voor het verkrijgen of verlengen van een concessie boven de 100 miljoen euro. De ACM doet de suggestie die drempel te verlagen voor regionale concessies in Nederland, zodat alle aanbestedingen van de NS voor regionale concessies getoetst worden door de aandeelhouder. Uw Kamer heeft vragen gesteld over de gevolgen van de toets voor het gelijke speelveld. De Minister van Financiën heeft mij toegezegd dat hij de wenselijkheid en consequenties van de suggestie van de ACM verder uitwerkt en uw Kamer daarover in het eerste kwartaal van 2020 zal berichten.

De ACM vindt wel dat er duidelijkheid moet komen over de toepasselijkheid van de PSO-verplichting om een gescheiden boekhouding voor het HRN te voeren. Elke onderneming is verplicht op basis van het ondernemingsrecht (boek 2 Burgerlijk Wetboek) een aparte boekhouding te voeren. De NS is verplicht voor elk van haar ondernemingen binnen de NV NS een gescheiden boekhouding te voeren (dat zijn o.a. NS Reizigers, NS Stations, NedTrain en Abellio). De NS is ook verplicht om een gescheiden boekhouding te voeren voor de HRN-vervoerconcessie op basis van de HRN-vervoerconcessie (artikel 21). Ook andere bedrijfsonderdelen van de NS worden op basis van overeenkomsten apart geadministreerd, zoals de kosten en opbrengsten van HSL-Zuid en de kosten en

⁵ Uitspraak van de Rechtbank Rotterdam, d.d. 27 juni 2019 (te vinden op www.rechtspraak.nl onder ECLI:NL:RBROT:2019:5089).

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 865 en Kamerstuk 29 984 nr. 853.

opbrengsten van de activiteiten die verband houden met de exploitatie van stations.

Sinds de onregelmatigheden bij de bieding van de NS op de openbaar vervoerconcessie in Limburg heeft de NS de nodige stappen gezet om het risicobeheer en compliance van de organisatie NS op orde te krijgen. Op basis van de conclusies van het onderzoek⁷ dat de Minister van Financiën en de raad van commissarissen van de NS hebben laten uitvoeren naar de governance, risk en compliance binnen de NS, heeft de NS een verbeterplan opgesteld. Met de implementatie van het verbeterplan heeft de NS niet alleen maatregelen genomen op het gebied van risicobeheersing, het bevorderen van gewenst gedrag en de correcte naleving van wet- en regelgeving binnen de NS, maar ook maatregelen om een cultuur van openheid, aanspreekbaarheid en voorbeeldgedrag op alle niveaus binnen de NS te bevorderen. De Minister van Financiën heeft uw Kamer in 2017 geïnformeerd en aangegeven blijvende aandacht te besteden aan governance, risk en compliance binnen de NS.⁸

De NS heeft als houder van de onderhands gegunde HRN-concessie, als staatsdeelneming en als grootste vervoerder op het Nederlandse spoor een belangrijke publieke rol in de Nederlandse ov-sector. Vanuit die rol en het belang dat iedere vervoerder een gelijke kans heeft op het winnen van een (regionale) spooraanbesteding, verwacht ik van de NS dat zij een voorbeeldfunctie heeft en zich bij aanbestedingen in alle opzichten aan de geldende (mededingings)regels houdt.

Toegang tot tweedehands materieel

De ACM heeft signalen ontvangen dat regionale vervoerders knelpunten ervaren doordat de NS in staat zou zijn om treinen van het HRN in te zetten op regionale lijnen en doordat het voor de zittende vervoerder gemakkelijker is om in te schrijven omdat hij al beschikt over het benodigde materieel. De ACM constateert ook dat de markt voor tweedehands spoormaterieel (zeer) beperkt is vanwege de specifieke technische eisen die aan rytuigen worden gesteld om in Nederland te kunnen rijden (o.a. door de tractie-energievoorziening en de veiligheidssystemen die worden gebruikt). Tweedehands materieel uit het buitenland is vanwege de hoge ombouwkosten veelal niet economisch rendabel.

Met het Vierde Spoorwegpakket is de PSO-verordening gewijzigd en hebben concessieverlenende overheden de verantwoordelijkheid om voorafgaand aan een spooraanbesteding te beoordelen of maatregelen genomen moeten worden om te zorgen voor daadwerkelijke en niet-discriminerende toegang tot geschikt rollend materieel⁹. Die beoordeling moet openbaar gemaakt worden door de concessieverlenende overheid. Concessieverleners kunnen maatregelen treffen om de toegang tot materieel te realiseren door o.a.:

1. in de concessie-eisen af te dwingen dat alle vervoerders nieuwe(re) treinen moeten inzetten;
2. een uitgewerkte overnameverplichting aan te bieden tegen een door een onafhankelijke derde partij vastgestelde (marktconforme) prijs;
3. een overdrachtplicht op te leggen voor de overdracht van treinen aan het einde van de concessieduur;

⁷ Kamerstuk 28 165, nr. 230

⁸ Kamerstuk 28 165, nr. 273

⁹ Artikel 5bis van Verordening (EG) nr. 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad.

4. rollend materieel aan te schaffen en tegen marktprijs beschikbaar te stellen aan de concessiehouder.
5. samen te werken met andere concessieverleners om over een groter bestand aan rollend materieel te beschikken.

Daarnaast is in de Wp2000 een regime opgenomen om de overdracht van productiemiddelen waaronder rollend materieel te regelen¹⁰.

De ACM komt tot de conclusie dat de (Europese) wetgeving voldoende basis biedt voor concessieverleners om de toegang van rollend materieel bij een spooraanbesteding te waarborgen, en daarmee te voorkomen dat een zittende vervoerder of de NS een groot concurrentievoordeel heeft omdat zij wel toegang hebben tot geschikt materieel. De ACM ziet wel een risico dat concessieverlenende overheden bij aankomende spooraanbestedingen verschillend omgaan met de beoordeling van de toegang tot het materieel. De ACM ziet daarom meerwaarde in een nadere uitwerking van deze beoordeling, bijvoorbeeld waar het gaat om de onderzoeksmethodiek, de beoordelingscriteria en de consultatiemomenten.

Ik deel de opvatting van de ACM dat het gelijke speelveld bij aanbestedingen onder druk kan staan als de toegang tot rollend materieel onvoldoende geborgd is.

De provincies als verleners van spoorconcessies zijn ook het meeste gebaat bij een goede toegang tot rollend materieel omdat dit de concurrentiedruk (meer bieders) verhoogt en het financiële risico van een concessie (voor zowel de provincie als de vervoerder) vermindert. Met de decentralisatie van regionale spoordiensten is de bevoegdheid voor het aanbesteden van spoorconcessies verlegd naar de provincies. Zij hebben de verantwoordelijkheid om concessies – binnen het geldende wettelijke kader – naar eigen inzicht te ontwerpen en in de markt te plaatsen. De toegang tot rollend materieel is bij een regionale aanbesteding een wezenlijk onderdeel. Ik vind het van belang dat de provincies die bevoegdheid naar eigen inzicht kunnen blijven invullen. Maatregelen om de toegang tot rollend materieel te realiseren kunnen per provincie verschillen omdat ze de betaalbaarheid en het innovatievermogen van de dienstverlening kunnen raken alsook de risicoverdeling tussen concessieverlener en concessiehouder. Deze afweging kan de provincie als concessieverlener het beste maken.

Provincies geven in gesprekken aan dat zij veel tijd en werk steken om daadwerkelijke en niet-discriminerende toegang tot geschikt rollend materieel te borgen waarbij zij vaak gebruik maken van een uitgewerkte overnameplicht of het stellen van hoge concessie-eisen aan het rollend materieel. Om te beoordelen welke maatregelen het beste ingezet kunnen worden voor de toegang tot rollend materieel, voeren concessieverleners geregeld overleg met elkaar. Daarbij passen ze actief lessen toe uit vorige aanbestedingen. Vanuit mijn stelselverantwoordelijkheid ga ik samen met de betreffende provincies en vervoersregio's bezien hoe er gezamenlijke afspraken gemaakt kunnen worden over de beoordeling van de toegang tot rollend materieel zoals in de gewijzigde PSO-verordening is voorgeschreven.

Tot slot stelt de ACM voor om ook mogelijkheden te bieden voor een dwingende overnameplicht bij een eerste aanbesteding van gedecentraliseerde spoordiensten. Nu biedt de Wp2000 (artikel 43b, lid 7) daar geen ruimte voor omdat concessiehouders niet hoeven mee te werken aan een overnameplicht op een zojuist gedecentraliseerde lijn. Dit is destijds zo geregeld om voldoende waarborgen te bieden voor een nieuwe concessiehouder en is via een amendement in de Wp2000 opgenomen.

¹⁰ Artikel 43a-43c Wp2000.

Aangezien ik geen verdere signalen heb ontvangen dat deze uitzondering tot problemen leidt, ben ik niet voornemens dit punt op korte termijn in een wetswijziging te adresseren. Bij een eventuele wetsherziening van de Wet personenvervoer 2000 kan te zijner tijd opnieuw de wenselijkheid van handhaving van deze bepaling beoordeeld worden.

Ongelijke toegang tot data

De ACM geeft aan dat een ongelijke informatiepositie van inschrijvende partijen bij een aanbesteding kan resulteren in een verstoring van een gelijk speelveld. Voor een inschrijving op een (regionale) aanbesteding dienen marktpartijen een goede inschatting te maken van de verwachte kosten en opbrengsten voor de exploitatie van treindiensten. Daarvoor moeten zij beschikken over historische reizigersdata om de benodigde capaciteit voor het vervoer van reizigers en de verwachte opbrengsten te berekenen. Volgens de concessieverleners en concessiehouders zijn dat in ieder geval de reizigersaantallen, de opbrengsten van de treindiensten en de informatie over het personeel dat overgaat naar de nieuwe concessiehouder.

Er is al een aantal maatregelen van kracht om de informatiepositie van vervoerders bij regionale aanbestedingen gelijk te trekken, maar de ACM stelt de vraag of deze maatregelen voldoende zijn. De PSO-verordening verplicht concessieverleners om informatie beschikbaar te stellen aan bidders wanneer deze essentieel is voor het uitbrengen van een bod. Daarnaast bestaan er afspraken tussen decentrale overheden, de NS en lenW over de gegevens die de NS beschikbaar stelt bij de decentralisatie van spoorlijnen. Eerdere aanbestedingen in het regionaal spoorvervoer tonen echter aan dat zittende concessiehouders de prikkel hebben om informatie achter te houden of de verstrekking daarvan te vertragen. Een zittende vervoerder heeft in deze situatie concurrentievoordeel, omdat concurrerende vervoerders meer risicomarge moeten inbouwen bij een zwakke informatiepositie.

Voor een gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen vindt de ACM het belangrijk dat tenminste de OV-chipkaartdata van de drie meest recente jaren beschikbaar komt voor alle biedende vervoerders. Daarnaast is de ACM van mening dat concessieverleners minder afhankelijk moeten worden van vervoerders voor het verkrijgen van OV-chipkaartdata. De ACM stelt daarbij de vraag of de zelfregulering op basis van de informatiehuishouding voldoende waarborgen biedt voor een vlotte verstrekking van de bovengenoemde informatie. Mocht uit de evaluatie van de NOVB informatiehuishouding blijken dat er onvoldoende waarborgen zijn, adviseert de ACM om op grond van artikel 30c van de Wp2000 een wettelijke regeling te treffen waarin geregeld wordt dat de beheerder van de OV-chipkaartdata TLS verplicht is OV-chipkaartdata op verzoek aan concessieverleners te verstrekken.

In het AO Openbaar Vervoer en Taxi van 26 september jl. (Kamerstuk 23 645, nr. 710) heb ik uw Kamer laten weten dat de evaluatie van de informatiehuishouding dit jaar wordt afgerond. In die evaluatie betrek ik ook de vraag welke OV-chipkaartdata noodzakelijk is voor een gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen van personenvervoer, en in hoeverre deze informatie op dit moment beschikbaar komt. Ik ben voornemens uw Kamer begin 2020 over deze evaluatie te informeren. Dan ga ik ook in op de noodzaak van een wettelijke regeling voor de beschikbaarstelling van reizigersdata.

Uitgangspositie van de ACM

Meerdere fracties vragen naar de rol van de ACM en in hoeverre de ACM de reizigersbelangen voldoende betreft. De ACM houdt als onafhankelijke toezichthouder toezicht op spoormarkt en zorgt ervoor dat het gelijk speelveld wordt geborgd waardoor vervoerders eerlijk met elkaar kunnen concurreren. Dat doet de ACM op basis van de Mededingingswet, de Spoorwegwet en de Wet Personenvervoer 2000. Ook reizigers zijn gebaat bij gelijke kansen voor vervoerders tijdens biedingen, omdat dit zal leiden tot de beste prijs-kwaliteitsverhouding bij de biedingen. Een concessieverlenende overheid heeft daarnaast alle instrumenten in handen om er voor te zorgen dat de concessie gericht is op het reizigersbelang. In het Programma van Eisen kunnen bijvoorbeeld kwaliteitseisen, inspanningsverplichtingen of minimumbedieningsniveau 's worden gesteld.

Vanwege haar kennis en expertise van de werking van de ov- en spoormarkt wordt de ACM met enige regelmaat geraadpleegd door partijen. Uw Kamer heeft de ACM bijvoorbeeld gevraagd om deze quick scan. Op verzoek van lenW neemt de ACM verder deel aan een aantal klankbordgroepen bij onderzoeken die nauw verband houden met de taken van ACM bij open toegang en monitoring.

De Minister voor Milieu en Wonen,
S. van Veldhoven – Van der Meer