

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de planning van de besluitvorming over de ordening op het spoor na 2024 en de update van de quickscan personenvervoer van de Autoriteit Consument & Markt (Kamerstuk 29 984, nr. 849).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Rijkers

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	Blz.
Inleiding	1
Algemeen	1
Update quickscan personenvervoer door de ACM	2
Open toegang	5
Decentralisatie sprinterdiensten	5
Onderhands gunnen of aanbesteden vervoerconcessie hoofdrailnet	6
Effecten openbaar aanbesteden openbaar vervoer	7
Exploitatie stations	7
Midterm review vervoerconcessie hoofdrailnet	8

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van 15 mei 2019 en de stukken ten behoeve van de planning van de besluitvorming voor de ordening van het spoor na 2024 en de update van de quickscan personenvervoer van de Autoriteit Consument & Markt (ACM). Zij hebben over de stukken nog enkele opmerkingen en vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben daarover een aantal vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben een aantal vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en danken de Staatssecretaris voor de eerste reactie op het rapport van de ACM. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief en de rapporten en hebben hier enkele vragen en opmerkingen bij.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling de update van de quickscan van de ACM, de onderzoeksopzet en de begeleidende brief gelezen. Zij hebben nog een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie zien positieve aspecten bij het voorgestelde brede onderzoek «Effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer». Aanvullend daarop hebben zij een aantal vragen.

### Algemeen

De leden van de D66-fractie willen benadrukken dat marktwerking op het spoor geen doel op zich is, maar een middel om de reiziger zo goed mogelijk te bedienen. Deze leden zien nog steeds grote kansen voor decentralisatie. In de brief stelt de Staatssecretaris dat er gekeken wordt naar de mogelijke decentralisatie van sprinterdiensten uit het regeerakkoord en de positie van de HSL-Zuid op het hoofdrailnet. Op welke manier wordt de optie voor meer marktopening richting 2025 meegenomen in de verdere uitwerking?

Vooropgesteld dat de leden van de SP-fractie absoluut niet zitten te wachten op meer marktwerking in het openbaar vervoer (ov), maar veel liever een renationalisatie zouden zien, stemt het deze leden tevreden dat de Staatssecretaris vasthoudt aan een zorgvuldig proces en dus een

integrale afweging wil maken. Dat doet niet alleen recht aan de onderlinge samenhang en complexiteit van het ov, maar doet ook recht aan de vele zorgen die er leven bij reizigers en medewerkers in het ov die willen kunnen vertrouwen op goed en betaalbaar vervoer.

### **Update quickscan personenvervoer door de ACM**

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris verwacht de Kamer in het najaar van 2019 een inhoudelijke reactie op het rapport van de ACM te sturen. Is de Staatssecretaris bereid toe te zeggen snelheid in dit proces te houden en zorg te dragen voor een inhoudelijke reactie nog in september van 2019? Op verzoek van de leden van de VVD-fractie besteedt de ACM uitvoerig aandacht aan kruissubsidiëring in het kader van mogelijke verlieslatende biedingen bij regionale spooraanbestedingen. Het valt deze leden echter op dat hier niet ingegaan wordt op het punt van een gescheiden boekhouding bij NS, zoals dat wel wordt geadviseerd door de ACM. De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris van plan is een aanvang te maken met het aanpassen van de Wet Personenvervoer 2000 (WP2000) om de door de PSO-verordening <sup>1</sup> verplicht gescheiden boekhouding voor de NS in te voeren.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de ACM primair een toezichthoudende taak heeft, maar geregeld wordt gevraagd om een beleidsopvatting te geven. Hoe wordt duidelijk gemaakt in dit soort onderzoeken, zoals quickscans, waar de ACM spreekt als toezichthouder en waar de ACM een beleidsmatige mening geeft? Heeft de ACM het Convenant Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (hierna: het Convenant) meegenomen in haar advies? Vanuit de High Impact Crime-aanpak ten behoeve van sociale veiligheid en het nieuwe Convenant dat in de maak is, is vastgelegd dat sociale veiligheid geen aspect is waarop bij (regionale) aanbestedingen wordt geconcurrereerd. In hoeverre heeft de ACM volgens de Staatssecretaris rekening gehouden met deze afspraken en het Convenant bij het doen van haar aanbevelingen, vragen de leden van de PVV-fractie. In hoeverre is de ACM bij dit onderzoek betrokken als deskundige op het gebied van marktordening en regulator voor de openbaarvervoersmarkt?

De leden van de PVV-fractie vragen of het klopt dat de discussie daarover vooral gevoerd wordt tussen het ministerie, NS en ProRail en dat regionale vervoerders en regionale overheden minder frequent bij dat overleg betrokken zijn. Is het waar dat er inmiddels een voorkeurscenario ligt dat er op neerkomt dat er geen structurele veranderingen volgen behalve dat NS en ProRail beter moeten samenwerken? Is er getoetst of dat ook de voorkeur is van andere vervoerders dan NS, respectievelijk van de regionale overheden, respectievelijk van de ACM zelf?

De leden van de D66-fractie lezen in het ACM-rapport dat er sprake moet zijn van gelijke toegang tot relevante (gebruikers)data voor een gelijk speelveld. Wat is er nog nodig om deze toegang beschikbaar te maken en op welke manier wordt de privacy van de reiziger gewaarborgd? In een vorig algemeen overleg heeft de Staatssecretaris aangegeven vaart te willen zetten achter het toegankelijk maken van reizigersdata. Translink heeft een intentieverklaring gesloten met het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), die zou worden gedeeld met de Kamer. Klopt het dat tot op heden deze verklaring niet is gestuurd? Zo ja, kan deze zo snel mogelijk gedeeld worden?

---

<sup>1</sup> Verordening (EU) 2016/2338 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van verordening (EG) nr. 1370/2007, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands personenvervoer per spoor (PbEU 2016, L 354). De verordening betreft Public Services Obligations.

De leden van de D66-fractie lezen dat de ACM vier mogelijke oorzaken ziet voor een verstoring van het gelijke speelveld bij regionale aanbestedingen. Eén van die oorzaken doet zich voor als er sprake is van asymmetrische regels. Dat wil zeggen dat er verschillende spelregels gelden voor verschillende aanbieders. Hoe verhoudt dit risico zich tot de aanbeveling van de ACM om alleen de biedingen van NS vooraf te laten beoordelen? Waarom geldt deze regel niet voor andere vervoerders? En hoe verhoudt dit zich met het uitgangspunt van een gelijk speelveld als er verschillende regels gelden voor verschillende vervoerders? De ACM stipt ook aan, zo lezen de leden van de D66-fractie, dat er eventuele aanvullende beheersmaatregelen nodig zijn op de ongelijke beschikbaarheid van (tweedehands) materiaal. Wordt dit advies meegenomen in de verdere uitwerking van de aanbesteding? Zo ja, is het mogelijk om hier meer duidelijkheid over te verschaffen?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat de ACM in de quickscan concludeert dat de bestaande beheersmaatregelen voldoen. Maar de ACM doet nog enkele aanbevelingen voor een verdere vergroting van het gelijke speelveld tussen bidders op regionale netten. De ACM heeft veel aandacht voor de kansengelijkheid van bidders, wat wellicht verwacht mag worden van een marktautoriteit. Maar het primaire doel van spoor is, wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft, vooral de consument te bedienen. En de kansen voor de markt zijn niet dezelfde als de kansen voor de consument. Die laatste heeft vaak baat bij heel andere afwegingen. De leden van de GroenLinks-fractie willen daarom graag weten hoe de Staatssecretaris waarborgt dat bij elke aanbesteding de belangen van de consument voorop staan. Niet alleen die van een enkele lijn, maar van alle geraakte ov-gebruikers, aangezien het ov een netwerk is, dat samen meer is dan de som van haar delen.

Eén van de aanbevelingen van de ACM is om bij biedingen van NS vooraf te toetsen of die voor NS voldoende rendement opleveren. De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat het voor een gezonde sector altijd moet gelden dat bidders een gezond rendement moeten kunnen krijgen. Dat zou voor elke overheidsopdracht moeten gelden. Door nu een onderscheid te maken tussen NS en andere marktpartijen worden er extra eisen aan één partij gesteld. De leden van de GroenLinks-fractie vinden dit onderscheid onvoldoende onderbouwd. Daar komt bij dat het Rijk als aandeelhouder een fors dividend vraagt van NS, groter dan wat veel aandeelhouders van andere bedrijven verlangen. Hierdoor verzwakt de positie van NS om concurrerend te kunnen bieden. De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat het niet wenselijk is om NS extra eisen op te leggen. Deze leden zijn van mening dat de ACM primair het belang van consumenten moet beschermen en dat deze ook andere belangen hebben. Is de Staatssecretaris het met de leden van de GroenLinks-fractie eens dat de nieuwe spoorordering primair het consumentenbelang en het algemeen belang moet dienen? Kan de Staatssecretaris toelichten hoe extra eisen aan NS, zoals de voorgestelde rendementstoets en de hoge dividendeis, biedingen kan beïnvloeden?

De leden van de SP-fractie lezen dat de ACM kanttekeningen plaatst bij de mogelijkheid tot kruissubsidiëring en het risico op verlieslatende biedingen. Deze leden willen expliciet weten of dit niet betekent dat binnen een eventuele nieuwe concessie in het gebied alleen maar rendabele lijnen worden gereden en dat het nog steeds mogelijk is om minder of niet rendabele lijnen met de beter presterende lijnen te financieren.

De leden van PvdA-fractie constateren dat de ACM in de quickscan signaleert «dat vervoerders gebruik kunnen maken van buitenlandse leaseconstructies -zoals de «lerse route»- om belastingvoordelen te

behalen, maar dat NS daar geen gebruik meer van maakt. Dit zou kunnen resulteren in een concurrentienadeel voor NS. Omdat dit een eigen keuze is van (de aandeelhouder van) NS, is hierbij geen sprake van een verstoring van het gelijke speelveld». Deze leden willen van de Staatssecretaris weten waarom de ACM niet meer onderzoek heeft gedaan naar de mogelijke verstoring van het gelijke speelveld, doordat andere vervoerders gebruik kunnen maken van ongewenste buitenlandse leaseconstructies. Is de Staatssecretaris ook van mening dat staatsdeelname zich nooit meer van dit soort constructies moeten bedienen? Is de Staatssecretaris bereid om ervoor te zorgen dat alle vervoerders in Nederland belasting betalen en zodoende geen belastingvoordelen, door bijvoorbeeld buitenlandse leaseconstructies, accepteren, zodat er ook een gelijk fiscaal speelveld komt?

Ook vragen de leden van de PvdA-fractie waarom het gelijke speelveld niet ook voor de arbeidsvoorwaarden en de inzet van (sociale) veiligheids-personeel geldt. Heeft de ACM in het kader van de quickscan hier ook onderzoek naar gedaan? Vreest de Staatssecretaris, net zoals de leden van de PvdA-fractie, dat als arbeidsvoorwaarden en sociale veiligheid niet worden meegenomen bij het gelijke speelveld, er door een zeer lage bieding arbeidsvoorwaarden worden uitgehold en de sociale veiligheid afneemt? Is de Staatssecretaris bereid om de aspecten «arbeidsvoorwaarden» en «sociale veiligheid» zwaarwegend mee te laten tellen in de uitkomsten van het onderzoek naar een gelijk speelveld?

### **Open toegang**

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd te lezen dat het onderzoek naar de kansen en bedreigingen van het recht op (open) toegang tot de spoorweginfrastructuur van de Nederlandse markt in de zomer afgerond zal worden. In andere landen zijn de voordelen van open toegang al bewezen, bijvoorbeeld op het gebied van innovatie, lagere tarieven en groter aanbod voor de consument. Deze leden zien de uitkomst van dit onderzoek en de inhoudelijke reactie van de Staatssecretaris dan ook graag tegemoet. Daarnaast merken deze leden op dat in het regeerakkoord nadrukkelijk gesproken is over het feit dat richting 2025, wanneer de concessie van NS voor het hoofdrailnet afloopt, de optie voor meer marktopening wordt opengehouden. De brief van de Staatssecretaris laat daar weinig ruimte voor naast de al eerder besproken sprinterdiensten en de HSL die ook in het regeerakkoord genoemd staan. Kan de Staatssecretaris hierop reflecteren en aangeven hoe zij om zal gaan met deze verdere marktopening, vragen de leden van de VVD-fractie.

### **Decentralisatie sprinterdiensten**

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd te zien dat de Staatssecretaris in gesprek gaat over de decentralisatie van de sprinterdiensten. Wanneer verwacht zij uitsluitsel te kunnen geven over het verloop van de gesprekken?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd welke stappen de Staatssecretaris concreet gaat zetten op het punt van de decentralisatie van de sprinterdiensten uit het regeerakkoord. Deze leden lezen dat het besluit om definitief tot decentralisatie van één of meerdere lijnen uit het regeerakkoord over te gaan onderdeel vormt van het integrale besluit in 2020. Wanneer precies in 2020 is de Staatssecretaris van plan om dit besluit te nemen? En kan de Staatssecretaris los van de genoemde vier lijnen in het regeerakkoord aangeven hoe zij gaat komen tot meetbare en/of toetsbare criteria samen met regionale partners over de vraag welke lijnen al of niet gedecentraliseerd kunnen worden?

## Onderhands gunnen of aanbesteden vervoerconcessie hoofd-railnet

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris nader onderzoekt wat het vergt om een hoofd-railnet aan te besteden dan wel onderhands te gunnen en welke gevolgen een dergelijke keuze zou hebben voor de reiziger en continuïteit in de spoorsector. Deze leden hebben hierover een aantal vragen. Verzorgt de Staatssecretaris een afwegingskader en wordt dit beschikbaar voor de Kamer? Hoe kan de Kamer nagaan of en tot welke verbetering aanbesteden leidt? Op welke manier garandeert de Staatssecretaris continuïteit in de spoorsector en wat verstaat zij in dit geval onder deze continuïteit? Tevens vragen de leden van de VVD-fractie op welke manier een gelijk speelveld gegarandeerd kan worden. Uit de onderzoeksopzet blijkt niet dat een vergelijking zal komen van voor en na eventuele aanbesteding van de verbindingen. Is de Staatssecretaris het met de leden van de VVD-fractie eens dat dit wel een belangrijk aspect is om na te kunnen gaan hoe dit aanbesteden van invloed is op de prestaties? Is de Staatssecretaris bereid dit alsnog te doen? Zo ja, op welke wijze gaat de Staatssecretaris dit vormgeven, zodat alle aspecten, van reizigerstevredenheid tot afstemming op andere modaliteiten, zullen worden meegenomen? Zo nee, waarom niet? Overwegende dat het bij onderhands gunnen of aanbesteden van belang is te weten wat voor waarde de concessie voor het hoofd-railnet vertegenwoordigt, vragen deze leden of de Staatssecretaris bereid is de financiële waarde van het intercitynetwerk in kaart te laten brengen. En in het verlengde daarvan, is de Staatssecretaris tevens bereid die waardering bij andere (spoor)vervoerders te laten toetsen om vast te stellen of ook zij deze waarde als marktconform beschouwen?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de ACM de suggestie doet om een toets uit te voeren bij alle biedingen van NS op regionale concessies onder de 100 miljoen euro. De Staatssecretaris geeft aan dit met de Minister van Financiën te bespreken, aangezien dit onder zijn verantwoordelijkheid valt. Is dit gesprek inmiddels geweest en, zo ja, wat is hier uitgekomen?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn geen voorstander van verdere versnippering van het spoor, zeker niet van het hoofd-railnet. Deze leden zijn tevreden dat dit niet het vooropgezette doel van de spoorordering lijkt te zijn. Deze leden zijn tevens tevreden dat er oog blijft voor de mogelijkheid van onderhands gunnen binnen de Europese regels. De leden van de GroenLinks-fractie beschouwen dit, zeker voor het hoofd-railnet, nog steeds als de beste optie. Het uitgangspunt «aangeboden, tenzij» met de mogelijkheid tot onderhands gunnen, laat genoeg ruimte voor de bijzondere Nederlandse omstandigheid van een klein land met een dicht netwerk, dat zeer veel veelal middelgrote steden met elkaar verbindt. Samen met de ambitie van spoorboekloos rijden leidt dit tot een treindienst die in veel opzichten meer lijkt op een metronetwerk dan op de combinatie van lange en korte afstandsreizen die in veel grotere landen gebruikelijk is. Dat maakt dat het bij elkaar houden van dit netwerk van groot belang is. Opknippen en in stukjes aanbesteden is wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft een risico zonder vooruitzicht op een beloning. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat in de afweging tussen alle mogelijkheden voor de spoorordering, de betrouwbaarheid en zekerheid voor de reiziger, die veelal afhankelijk is van het goed functioneren van het spoor, de hoogste prioriteit hebben?

## **Effecten openbaar aanbesteden openbaar vervoer**

Op welke manier worden de effecten van de aanbestedingen in het openbaar vervoer gemeten op het hoofdrailnet, vragen de leden van de D66-fractie. In de praktijk is het mogelijk dat op een aanbestede lijn een effect is opgetreden dat in dezelfde periode ook op het hoofdrailnet is opgetreden. Denk bijvoorbeeld aan de aanschaf van nieuw treinmaterieel of autonome reizigersgroei. Wordt dit meegenomen in de effectenrapportage?

De leden van de GroenLinks-fractie kijken uit naar het onderzoek naar de effecten van aanbesteden. Deze leden hebben nog enkele vragen met betrekking tot de onderzoeksopzet. Wordt er in dit kader voor de trein een goede vergelijking gemaakt tussen «wel aanbesteed» (een gedecentraliseerde lijn) en «onderhandse gunning onder voorwaarden» (het hoofdrailnet)? En hoe wordt in het onderzoek geborgd dat effecten die zich autonoom op het gehele Nederlandse spoor hebben voorgedaan -bijvoorbeeld reizigersgroei- ook als zodanig worden benoemd? Immers, de reizigersgroei kan van veel factoren afhangen en heeft zich ook in grote mate voorgedaan in onderhands aanbesteed stedelijk ov. Wordt in het onderzoek meegenomen hoe in een regio alle mobiliteitsopties zich hebben ontwikkeld, zoals het tegelijkertijd verbeteren of verslechteren (files) van de opties voor het wegverkeer of het verminderen van dubbelingen tussen bus en spoor? Wordt dit losgekoppeld van voor- en nadelen van decentrale lijnen?

De leden van de SP-fractie constateren dat de Staatssecretaris bij de onderzoeksopzet de effecten van marktwerking op de arbeidsvoorwaarden heeft meegenomen. Deze leden maken zich hierover al langere tijd zorgen en hopen dat met dit onderzoek een goed beeld van de effecten wordt geschetst. Wel willen de leden van de SP-fractie weten hoe er precies onderzocht gaat worden wat de effecten op de arbeidsvoorwaarden zijn. Wordt alleen kwantitatief onderzoek gedaan, waarbij alleen naar loonontwikkeling of collectieve arbeidsovereenkomst (cao) en arbeidsvoorwaarden wordt gekeken? Of is de Staatssecretaris ook voornemens om kwalitatief onderzoek te doen, zodat de chauffeurs op de werkvloer gehoord kunnen worden?

De leden van de SP-fractie willen verder weten hoe in het onderzoek wordt geborgd dat er een onderscheid wordt aangebracht in de effecten die worden veroorzaakt door enerzijds de specifieke modaliteit(en) zelf en anderzijds het effect van aanbesteden. Kan de Staatssecretaris tevens ingaan op de wijze waarop de kosten van het überhaupt aanbesteden worden meegenomen in het onderzoek? Deze leden denken daarbij bijvoorbeeld aan de kosten van het oprichten van een ambtelijk orgaan bij de nieuw verantwoordelijke overheidslaag of het inhuren van expertise op het gebied van aanbesteden. En in het verlengde daarvan zijn de leden van de SP-fractie benieuwd naar de reeds gemaakte overheidskosten van het decentraal aanbesteden van ov in de regio. De ervaringen uit het verleden bieden wellicht geen garantie voor de toekomst, maar zijn wel een goede indicator.

## **Exploitatie stations**

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het onderzoek naar de verschillende opties voor het eigendom en de exploitatie van stations eruitziet. Op basis van welke vraag of vragen wordt gewerkt? Op welke manier wordt hierover overlegd met belanghebbenden? Welke partijen zijn hierbij betrokken, bijvoorbeeld de ACM?

## **Vervoerconcessie hoofdrailnet**

De leden van de PVV-fractie vragen of de Staatssecretaris kan bevestigen dat zij breder kijkt naar sturing- en sanctioneringsmechanismen dan alleen op basis van de huidige resultaten van de midterm review (MTR) van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet en, zo ja, welke stappen zij daartoe zet. Kan de Staatssecretaris daarbij tevens nagaan of binnen haar eigen ministerie voldoende ervaring, kennis en kunde aanwezig zijn om als een volwaardige gesprekspartner en contractbeheerder te opereren tegenover de exploitant van het hoofdrailnet? Kan de Staatssecretaris nauwgezet toelichten hoe de huidige concessievergoeding is bepaald en hoe verzekerd is dat aan deze eis uit de PSO-verordening is voldaan? Hoe is verzekerd dat de waarde van de huidige hoofdrailnetconcessie niet lager is dan NS eigenlijk zou moeten betalen? Kan de Staatssecretaris de onderliggende berekening aan de Kamer toesturen, vragen de leden van de PVV-fractie. De waarde is bij aanvang van de concessie bepaald, maar de concessie van NS is natuurlijk niet statisch. Hoe is verzekerd dat de concessievergoeding die NS voldoet ten tijde van de MTR nog steeds de juiste vergoeding bedraagt en wordt deze zo nodig aangepast als de waarde per 2020 te laag blijkt?

Deze leden lezen dat de Staatssecretaris op pagina 4 van haar brief schrijft dat aanpassingen van de hoofdrailnetconcessie de instemming vragen van zowel haarzelf als van NS. Dat kan in de beleving van deze leden niet betekenen dat NS medezeggenschap heeft over de vergoeding die zij voor de hoofdrailnetconcessie moet betalen. Dat is immers een recht dat zij geniet doordat de Staat het haar toekent. Kan de Staatssecretaris expliciet uitsluiten dat als de door NS betaalde vergoeding voor exploitatie van het hoofdrailnet te laag blijkt of lager ligt dan marktconform, aanpassing van die vergoeding niet afhankelijk is van de medewerking van NS?

De leden van de CDA-fractie lezen dat onderdeel van de MTR de 1-meting is van de gedecentraliseerde stoptreindiensten in Limburg. De Staatssecretaris geeft hierbij aan dat de resultaten van de evaluatie aanleiding kunnen geven tot aanpassingen van de bestaande concessie voor de tweede helft van de concessieperiode (2020–2024). Zou de Staatssecretaris nader kunnen toelichten op wat voor mogelijke aanpassingen van de concessie zij doelt? En kan de Staatssecretaris nader toelichten op welke wijze zij uitvoering geeft aan de motie-Amhaouch (Kamerstuk 34 914, nr. 15) om in samenspraak met de medeoverheden en kennisinstellingen verschillende opties te onderzoeken waarmee gedurende de looptijd van een concessie gestuurd kan worden op het continu verbeteren van de kwaliteit van de prestaties en opties om dat te borgen in de vast te stellen concessies?