

# **Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2005 – 2015**

(n.a.v. de evaluatie van de spoorwetgeving door de minister van  
VenW via het wijzigingsbesluit d.d. 21 juni 2010 met kenmerk  
VENW/DGMO-2010/5636 gewijzigde versie)

De wijziging treedt voor artikel 3 in met terugwerkende kracht tot en met  
1 januari 2009 en voor alle overige artikelen tot en met 1 januari 2010.

# Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet

*In deze revisie-versie zijn alle wijzigingen verwerkt uit het wijzigingsbesluit d.d. 21 juni 2010 (n.a.v. de evaluatie van de spoorwetgeving en deze concessie). Daarnaast is de toelichting op de wijzigingen in dit document zoveel mogelijk toegevoegd aan de oorspronkelijk toelichting.*

## Inhoudsopgave

Hoofdstuk I: Algemeen.....	3
Artikel 1: Definities .....	3
Artikel 2: Reikwijdte van de concessie.....	4
Artikel 3: Concessieprijs .....	4
Artikel 4: Exploitatierisico en bijzondere spoorvervoerdiensten .....	4
Artikel 5: Rechtspersonen ten behoeve van de uitvoering van de concessie.....	5
Artikel 5a: Outputsturing.....	5
Hoofdstuk II: Zorgplicht, vervoerplan en kernprestaties.....	5
Artikel 6: Zorgplicht.....	5
Artikel 7: Totstandkoming vervoerplan.....	5
Artikel 8: Inhoud vervoerplan.....	6
Artikel 9: De prestaties inzake kwantiteit en kwaliteit van het aangeboden vervoer.....	6
Artikel 10: Toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking.....	7
Artikel 11: Fietsenstallingen.....	7
Hoofdstuk III: Dienstregeling en reisinformatie .....	8
Artikel 12: Dienstregeling.....	8
Artikel 13: Minimale bediening van stations.....	8
Artikel 14: Reisinformatie.....	9
Hoofdstuk IV: Tarieven en vervoerbewijzen.....	9
Artikel 15: Jaarlijkse tariefwijziging.....	9
Artikel 17: Modellen van vervoerbewijzen en vervoervoorwaarden .....	10
Artikel 18: Kaartintegratie en verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen .....	11
Artikel 19: OV-chipkaart .....	11
Hoofdstuk V: Informatie, verantwoording en benchmarks .....	12
Artikel 20: Informatie aan de concessieverlener .....	12
Artikel 21: Financiële informatie en verantwoording .....	12
Artikel 21a: Boete .....	13
Artikel 22: Benchmarks.....	13
Hoofdstuk VI: Consumenten en decentrale overheden.....	14
Artikel 23: Consumentenorganisaties .....	14
Artikel 24: Onderzoek naar klantoordelen .....	14
Artikel 25: Overleg met decentrale overheden .....	14
Hoofdstuk VIII: Slotbepalingen .....	14
Artikel 29: Evaluatie .....	14
Artikel 29a: Experimenten.....	14
Artikel 30: Managementaanbesteding.....	15
Artikel 31: Beëindiging.....	15
Artikel 32: Continuïteit van het vervoer .....	16
Artikel 34: Looptijd .....	16

**DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,**

**Gelet op de artikelen 20, eerste lid, 43c, tweede lid, 69b, tweede lid, en 69d, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000;**

**Gelet op de beraadslagingen met de Tweede Kamer der Staten-Generaal;**

**Gehoord de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat (advies van 13 mei 2004), het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (advies van 19 mei 2004) en ProRail (advies van 11 mei 2004);**

**Overwegende dat N.V. Nederlandse Spoorwegen deze concessie heeft aanvaard;**

**BESLUIT<sup>1</sup>:**

Aan N.V. Nederlandse Spoorwegen, statutair gevestigd te Utrecht en ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken onder nummer 30012558, de volgende concessie te verlenen:

**HOOFDSTUK I: ALGEMEEN**

**Artikel 1: Definities**

In deze concessie wordt verstaan onder:

- a. bijlage: bij deze concessie behorende bijlage;
- b. bijzondere spoorvervoerdiensten: spoorvervoerdiensten die deel uitmaken van het hoofdrailnet tussen Utrecht en Baarn, Utrecht en Rhenen, Lelystad en Hoofddorp, Enkhuizen en Amsterdam, Den Helder en Alkmaar, Haarlem en Uitgeest, Hoorn en Alkmaar (-Haarlem), Zandvoort aan Zee en Haarlem alsmede tussen Zwolle en Almelo (-Enschede);
- c. consumentenorganisaties: consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) of in een door de minister aan te wijzen opvolger;
- d. decentrale overheden: concessieverleners als bedoeld in artikel 20, tweede tot en met vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000;
- e. grenswaarde: waarde voor een te realiseren prestatieniveau;
- f. hoofdrailnet: spoorvervoerdiensten die als zodanig zijn aangewezen bij het Besluit hoofdrailnet;
- g. infrastructuurbeheerder: houder van een concessie als bedoeld in artikel 16, eerste lid, van de Spoorwegwet;
- h. minister: Minister van Verkeer en Waterstaat;
- i. nachtnet: alle treinseries die door NS als nachttrein zijn aangeduid;
- j. NS: N.V. Nederlandse Spoorwegen;
- k. richtlijn 2001/14/EG: richtlijn nr. 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van

---

<sup>1</sup> Naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving laatstelijk door de minister van Verkeer en Waterstaat gewijzigd op 21 juni 2010.

spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (PbEG L 75), naar de tekst zoals deze bij die richtlijn is vastgesteld;

- l. samenloop: de situatie, waarbij twee of meer concessiehouders (waaronder NS) het recht hebben om spoorvervoerdiensten aan te bieden tussen dezelfde aan het hoofdrailnet gelegen stations;
- m. spits: spits als bedoeld in artikel 1 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur;
- n. wet: Wet personenvervoer 2000.

## **Artikel 2: Reikwijdte van de concessie**

1. Deze concessie wordt verleend voor de spoorvervoerdiensten die als zodanig zijn aangewezen bij het Besluit hoofdrailnet.
2. De stations, bedoeld in artikel 25, derde lid, van de wet, waartussen het openbaar vervoer per trein afgewikkeld wordt, zijn de stations:
  - a. gelegen op de spoorwegverbindingen die zijn aangegeven bij het Besluit hoofdrailnet;
  - b. die na inwerkingtreding van deze concessie met instemming van de minister worden aangelegd op de spoorwegverbindingen die zijn aangegeven bij het Besluit hoofdrailnet.
3. Deze concessie laat onverlet de vóór de verlening van deze concessie bestaande rechten voor zover benut in het dienstregelingsjaar 2004, in termen van frequenties per uur per richting per station, om anders dan uit hoofde van deze concessie openbaar vervoer per trein te verrichten tussen de volgende stations, de tussengelegen stations daarbij inbegrepen:
  - a. Elst en Arnhem;
  - b. Blerick en Venlo;
  - c. Maastricht Randwijck en Maastricht;
  - d. Alphen aan de Rijn en Leiden;
  - e. Rotterdam Centraal en Schiedam Centrum;
  - f. Den Haag Centraal en Den Haag Laan van NOI;
  - g. Arnhem en Arnhem Velperpoort.
4. Deze concessie laat voorts onverlet het recht om openbaar vervoer per trein te verrichten tussen de stations en volgens het bedieningspatroon zoals beschreven in de op grond van artikel 20, eerste lid, van de wet per 1 juli 2009 aan HSA Beheer B.V. verleende concessie.

## **Artikel 3: Concessieprijs**

NS is voor deze concessie een jaarlijkse concessieprijs verschuldigd van € 0 (nul euro) tot en met 2008 en € 10 miljoen in 2009, € 10 miljoen in 2010, € 20 miljoen in 2011, € 20 miljoen in 2012, € 30 miljoen in 2013 en € 30 miljoen in 2014.

## **Artikel 4: Exploitatierisico en bijzondere spoorvervoerdiensten**

1. NS voert deze concessie uit voor eigen risico.
2. NS voert deze concessie uit voor eigen rekening.
3. Het tweede lid staat niet in de weg aan verstrekking van subsidie op grond van artikel 22 van de wet ten behoeve van de bijzondere spoorvervoerdiensten.

### **Artikel 5: Rechtspersonen ten behoeve van de uitvoering van de concessie**

NS maakt bij het uitvoeren van deze concessie in elk geval gebruik van NS Reizigers B.V. en van andere vennootschappen die behoren tot het NS-concern en nodig zijn voor de uitvoering van deze concessie. Daartoe is NS verplicht de noodzakelijke en aan hem toekomende vennootschapsrechtelijke bevoegdheden, contractuele afspraken en feitelijke macht te gebruiken teneinde de deugdelijke uitvoering van deze concessie te doen bewerkstelligen.

### **Artikel 5a: Outputsturing**

Deze concessie is gebaseerd op outputsturing. Dit betekent dat NS:

- a. bekend is met het verband tussen haar operationele doelen, de eigen activiteiten en de resultaten;
- b. bekend is met de interactie-effecten tussen de eigen activiteiten en doelen en die van de infrastructuurbeheerder;
- c. bekend is met de langetermijneffecten van de wijze van bedrijfsvoering;
- d. in staat is om haar bedrijfsvoering te richten naar de onder a tot en met c bedoelde kennis.

## **HOOFDSTUK II: ZORGPLICHT, VERVOERPLAN EN KERNPRESTATIES**

### **Artikel 6: Zorgplicht**

NS draagt op de wijze als beschreven in de artikelen 8, 9 en 10 ervoor zorg dat:

- a. met het aangeboden vervoer het publiek belang van het personenvervoer per trein is gewaarborgd en het aangeboden vervoer dienovereenkomstig bijdraagt aan de bereikbaarheid van met name de grote steden en economische kerngebieden, in het bijzonder gedurende de spits, en bijdraagt aan de bereikbaarheid van alle landsdelen;
- b. het aangeboden vervoer is gericht op reizigersgroei;
- c. de treinen toegankelijk zijn voor een ieder;
- d. in de treinen en op de stations een verantwoorde mate van veiligheid voor reizigers en personeel is gewaarborgd;
- e. de treinen op tijd rijden;
- f. de reiziger een redelijke kans heeft op een zitplaats gedurende zijn treinreis;
- g. aan de reiziger op stations en in de trein een adequaat serviceniveau geboden wordt, waaronder wordt verstaan dat de reiziger adequaat wordt geïnformeerd over de uitvoering van treindiensten, in de treinen en op de stations, en dat de treinen en de stations voldoende schoon zijn.

### **Artikel 7: Totstandkoming vervoerplan**

1. NS stelt, na overleg met consumentenorganisaties en met de infrastructuurbeheerder over de uitvoering van artikel 9 en met decentrale overheden verenigd in IPO en SKVV over de uitvoering van artikel 9, eerste lid, een vervoerplan op.
2. Het plan wordt opgesteld voor het eerstvolgende kalenderjaar. Op verzoek van NS kan de minister bepalen dat NS voor de kalenderjaren 2011 en later, één of meer meerjarige plannen opstelt. Indien de minister het verzoek toewijst, bepaalt hij daarbij het aantal kalenderjaren waarvoor het plan wordt opgesteld.

3. De onderdelen van het plan die strekken tot uitvoering van artikel 9 behoeven de instemming van de minister en worden daartoe in het plan als zodanig gemarkeerd.
4. Het plan wordt telkens bij de minister ingediend vóór 15 oktober. Indien de minister toepassing heeft gegeven aan het tweede lid, derde volzin, wordt het plan bij de minister telkens ingediend uiterlijk drie maanden vóór aanvang van de bij die toepassing bepaalde periode.
5. NS voert deze concessie uit met inachtneming van de onderdelen van het vervoerplan waarmee de minister heeft ingestemd.

### **Artikel 8: Inhoud vervoerplan**

Het vervoerplan omvat:

- a. een weergave van de in het overleg, bedoeld in de artikelen 7, eerste lid, en 25, naar voren gebrachte zienswijzen en, voorzover het vervoerplan afwijkt van die zienswijzen, een deugdelijke motivering van die afwijking;
- b. een beschrijving van de wijze waarop NS invulling geeft aan de in artikel 6 beschreven zorgplicht;
- c. een beschrijving van de maatregelen die NS neemt ten aanzien van door haar te beïnvloeden factoren ter invulling van de in artikel 6, onderdeel b, beschreven zorgplicht en de groeiprognose die zij hanteert;
- d. een beschrijving van de te verwachten ontwikkelingen en prognoses ten aanzien van de prestaties, bedoeld in artikel 9, voor de periode waarop het vervoerplan betrekking heeft alsmede voor een periode van ten minste vier jaar volgend op die periode;
- e. een beschrijving van de afspraken van NS met (indien van toepassing) decentrale overheden en (indien van toepassing) vervoerders over uitbreiding van de frequentie op de huidige samenloop danwel nieuwe samenloop.

### **Artikel 9: De prestaties inzake kwantiteit en kwaliteit van het aangeboden vervoer**

1. Met betrekking tot artikel 6, onderdeel a, geeft NS in het vervoerplan ten minste aan:
  - a. in hoeverre en op welke wijze het aangeboden vervoer van en naar de grote steden en economische kerngebieden, in het bijzonder gedurende de spits, en van en naar alle landsdelen aan de vervoersvraag voldoet;
  - b. of de NS haar vervoersaanbod met betrekking tot onderdeel a van dit lid wijzigt ten opzichte van het daaraan voorafgaande dienstregelingjaar. Deze wijziging wordt door NS gemotiveerd.
2. Met betrekking tot artikel 6, onderdelen d tot en met g, geeft NS in het vervoerplan voor ten minste de volgende prestatie-indicatoren aan welke nadere prestatie-indicatoren met daarbij behorende grenswaarden zij zal hanteren:
  - a. het waarborgen van een verantwoorde mate van veiligheid ten behoeve van zowel de reizigers als het personeel;
  - b. punctualiteit;
  - c. beschikbaarheid van zitplaatsen en vervoercapaciteit;
  - d. het zowel op stations als in de trein aan reizigers geboden serviceniveau, te weten de reinheid van stations en treinen en de informatievoorziening aan de reiziger.
3. Met betrekking tot de prestatie-indicator 'het waarborgen van een verantwoorde mate van veiligheid ten behoeve van zowel de reizigers als het personeel' hanteert

NS in elk geval als nadere prestatie-indicator: de kans dat de reiziger in de trein een conducteur treft.

4. De grenswaarden worden in beginsel zodanig gekozen dat de prestaties verbeteren ten opzichte van de geldende grenswaarden. Indien verbetering naar het oordeel van de NS niet haalbaar is, motiveert zij dit deugdelijk in het plan.
5. NS beschrijft in het vervoerplan het meetsysteem dat zij zal hanteren ter bepaling van de gerealiseerde prestatieniveaus.
6. De metingen van de prestatieniveaus en de metingen van de in het eerste lid, onder a, bedoelde vervoersvraag komen tot stand ten minste op basis van representatieve onderzoeken en op statistisch verantwoorde wijze en zijn zodanig van aard dat een vergelijking tussen de verschillende kalenderjaren mogelijk is. Het punctualiteitsniveau wordt gedefinieerd en gemeten overeenkomstig bijlage E.
7. NS geeft in het vervoerplan een onderbouwing van de gemaakte keuzes ter uitvoering van het tweede lid.

### **Artikel 10: Toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking**

1. Indien wordt voldaan aan de in bijlage D genoemde voorwaarden, verleent NS gratis assistentie aan treinreizigers met een functiebeperking of biedt, indien assistentieverlening niet mogelijk is, gelijkwaardig ander vervoer aan, tegen een vergoeding die niet hoger is dan die voor het vervoer per trein op het desbetreffende traject.
2. Indien de organisator van een evenement ten aanzien waarvan redelijkerwijs kan worden verwacht dat voor het vervoer naar en van het evenement een groot aantal reizigers met een functiebeperking gebruik zal maken van de trein, ten minste drie weken vóór aanvang van het evenement in contact treedt met NS, voorziet NS in overleg met de organisator van het evenement in vervoer per trein of gelijkwaardig ander vervoer tegen een vergoeding die niet hoger is dan die voor het vervoer per trein op het desbetreffende traject.
3. Indien NS voornemens is om een verzoek in te dienen bij de minister om bijlage D te wijzigen, overlegt NS voorafgaand aan dat verzoek met de Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland. De resultaten van dit overleg maakt NS bij de motivering van het verzoek kenbaar aan de minister.
4. Bij aanschaf van nieuwe en aanpassing van bestaande spoorvoertuigen houdt NS rekening met de relevante Europese wetgeving (waaronder de Technical Specification of Interoperability relating to 'persons with reduced mobility', TSI PRM), en met de kenmerken van de infrastructuur.
5. NS voert het samen met de infrastructuurbeheerder opgestelde implementatieplan Toegankelijkheid uit, voorzover het op haar (nog) van toepassing is. Uit hoofde van het implementatieplan, dat in 2010 geactualiseerd wordt, worden de maatregelen die NS gaat uitvoeren waaronder die uit het vierde lid, en de maatregelen die de infrastructuurbeheerder gaat uitvoeren, op elkaar afgestemd. Het implementatieplan alsmede het rapport Versneld toegankelijke stations en treinen zijn gericht op een zo groot mogelijke toegankelijkheid van de trein per 2030. NS informeert de minister jaarlijks over de voortgang.

### **Artikel 11: Fietsenstallingen**

1. NS stelt de door haar geëxploiteerde, bewaakte en beveiligde fietsenstallingen die gelegen zijn aan het hoofdrailnet open voor reizigers vanaf minstens een kwartier

voor het begin tot minstens een kwartier na het einde van de dienstregeling respectievelijk na de feitelijke aankomst van de laatste trein, met uitzondering van het nachtnet.

2. Op verzoek van NS kan de minister ontheffing verlenen van het eerste lid.

### **HOOFDSTUK III: DIENSTREGELING EN REISINFORMATIE**

#### **Artikel 12: Dienstregeling**

1. NS stelt één keer per jaar de dienstregeling voor het komende dienstregelingjaar vast en zendt deze ten minste twee maanden voor de ingangsdatum aan de minister.
2. Het is NS toegestaan de dienstregeling tussentijds te wijzigen. Structurele wijzigingen van de dienstregeling door NS worden tijdig vooraf meegedeeld aan de minister.
3. NS vraagt ten minste eenmaal per jaar advies aan de betrokken decentrale overheden over de door NS voorgenomen wijziging van de dienstregeling.
4. NS informeert de reizigers op een adequate wijze via de daartoe geëigende informatiekanalen over de dienstregeling, de ingangsdatum ervan en eventuele tussentijdse wijzigingen van de dienstregeling.
5. Ter informatie geeft NS elk jaar in het vervoerplan een beeld van de voorgenomen majeure aanpassingen van de dienstregeling in de komende jaren.

#### **Artikel 13: Minimale bediening van stations**

1. De door NS jaarlijks op te stellen dienstregeling, alsmede tussentijdse structurele wijzigingen van de dienstregeling voldoen minimaal aan de volgende eisen, voorzover dit ook het geval was in de dienstregeling 2007:
  - a. NS bedient gedurende de dagperiode van 06.00-24.00 uur, anders dan met het nachtnet:
    - 1°. de 'grote' stations, vermeld in bijlage B: twee keer per uur in iedere richting;
    - 2°. de 'overige' stations, vermeld in bijlage A, en de stations, bedoeld in artikel 2, tweede lid, onder b: twee keer per uur in iedere richting in de spits en een keer per uur in iedere richting buiten de spits;
  - b. het is NS toegestaan jaarlijks op 31 december vanaf 20.00 uur tot 1 januari 10.00 uur geen treinen te rijden.
2. Een uur als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, onder 1° en 2°, omvat elk willekeurig interval van 60 minuten, waarbij in incidentele gevallen dit interval kan uitlopen tot een maximum van 65 minuten.
3. Op verzoek van NS kan de minister ontheffing verlenen van het eerste lid. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Voordat NS om ontheffing verzoekt, stelt zij consumentenorganisaties en de betrokken decentrale overheden in de gelegenheid om advies uit te brengen. Een verzoek om ontheffing gaat vergezeld van de uitgebrachte adviezen. Het verzoek wordt onder meer getoetst aan de in artikel 6 beschreven zorgplicht en aan de volgende criteria:
  - a. het aantal reizigers per uur per richting, gemiddeld over een periode van een jaar, is tijdens de spits op weekdagen kleiner dan 25 en is voor de overige periodes kleiner dan 10;
  - b. het station wordt op een zodanige wijze bediend met ander openbaar vervoer dan per trein dat daardoor een voorzieningenniveau wordt geboden dat vergelijkbaar



- is met het niveau volgens het eerste lid;
- c. een station wordt verplaatst over een afstand van maximaal 5 kilometer gericht op een betere situering van het station ten behoeve van een betere ontsluiting;
  - d. een station als bedoeld in artikel 2, tweede lid, onder b, waarbij op het moment van instemming van de minister met de aanleg, is vastgesteld dat deze bij bediening overeenkomstig het eerste lid structureel niet kostendekkend te exploiteren is.

#### **Artikel 14: Reisinformatie**

1. NS geeft op verzoek van andere vervoerders reisinformatie van de betreffende andere vervoerders die openbaar vervoer per trein op de door NS te bedienen stations verrichten, aan de reiziger, waarvoor NS een redelijke vergoeding aan de vervoerders kan vragen.
2. Als de infrastructuurbeheerder NS informeert over ernstige vertragingen of calamiteiten bij andere vervoerders of bij de infrastructuurbeheerder, informeert NS in de treinen waarin zich reizigers bevinden van wie in redelijkheid verondersteld mag worden dat ze daarvan gevolgen zullen ondervinden, de reizigers hierover.
3. NS spant zich in om integrale reisinformatie te geven over de gehele OV-keten.
4. NS spant zich in om met betrokken partijen standaarden af te spreken waardoor integrale reisinformatie over de gehele OV-keten makkelijker uitgewisseld kan worden.

### **HOOFDSTUK IV: TARIEVEN EN VERVOERBEWIJZEN**

#### **Artikel 15: Jaarlijkse tariefwijziging**

1. Dit artikel heeft betrekking op de volgende kaartsoort(en) (beschermde kaartsoort(en)):
  - a. Voor de periode tot en met 2010:
    - enkele reizen en retourkaarten voltarief tweede klas;
    - abonnementen tweede klas;
    - het NS-deel van de OV-Jaarkaart tweede klas.
  - b. Voor de periode van 2011 tot en met 2014:
    - enkele reizen voltarief tweede klas.
  - c. Vanaf 2015:
    - enkele reizen voltarief tweede klas
    - een nader overeen te komen deel van het alsdan geldende NS-assortiment en eventuele voorziene proposities.
2. NS stelt één keer per kalenderjaar de tarieven van de beschermde kaartsoort(en) in het eerstvolgende kalenderjaar vast, op een zodanige wijze dat de gemiddelde tariefwijziging van de beschermde kaartsoort(en) (tezamen), gewogen aan de hand van de actuele omzet per afstandsklasse niet uitgaat boven de som van:
  - a. de consumentenprijsindex (CPI) voor het in de aanhef bedoelde eerstvolgende kalenderjaar zoals geprognosticeerd in de meest recente Macro Economische Verkenning,
  - b. de procentuele wijziging van de over de prijs van een vervoerbewijs berekende omzetbelasting (BTW), voor zover die wijziging niet reeds in de CPI is verdisconteerd, en

- c. een procentuele wijziging als gevolg van de in het vierde en vijfde lid bedoelde doorberekening.
3. Gedurende de periode van 2011 tot en met 2014 mag NS de tarieven in afwijking van het tweede lid tweemaal per jaar vaststellen, waarbij de in het tweede lid bepaalde maximale gemiddelde wijziging (som van a, b en c) voor dat jaar niet mag worden overschreden. De eerste wijziging wordt conform het tweede lid voorafgaande aan het betreffende kalenderjaar vastgesteld, de tweede additionele wijziging kan gedurende het betreffende kalenderjaar vastgesteld worden.
4. NS mag de stijging van de gebruiksvergoeding voor zover deze stijging uitgaat boven de CPI en het gevolg is van een stijging van de gebruiksvergoedingstarieven als gevolg van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien, bedoeld in artikel 7, derde lid, van richtlijn 2001/14/EG, zodanig in haar tarieven doorberekenen dat de vervoersopbrengsten met hetzelfde bedrag stijgen, rekening houdend met het verwachte reizigersvolume zonder deze stijging en de verwachte vraaguitval. De in enig jaar niet gebruikte ruimte om de in dit lid bedoelde stijging van de gebruiksvergoeding door te berekenen kan worden benut in de volgende jaren.
5. NS brengt een daling van de gebruiksvergoeding in mindering op de tarieven voor zover deze daling het gevolg is van een daling van de gebruiksvergoedingstarieven als gevolg van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien, bedoeld in artikel 7, derde lid, van richtlijn 2001/14/EG.
6. Gedurende de periode van 2011 tot en met 2014 (conform het eerste lid sub b) kent NS een propositie of regeling waardoor een tweede klas reiziger:
  - a. Per kalenderjaar voor reizen tussen twee vaste stations (vice versa) nooit meer verschuldigd is dan 400 keer de enkele reisprijs tweede klas voltarief, ofwel;
  - b. Per kalenderjaar nooit meer verschuldigd is dan 400 maal de tweede klas voltarief prijs van een enkele reis van 90 tariefeenheden.
7. Toepassing van het tweede en derde lid leidt niet tot een tariefstijging van de enkele reizen tweede klas voltarief, gewogen over alle afstandsklassen, die meer dan 2 procentpunten verschilt van de gemiddelde tariefwijziging, bedoeld in het tweede lid.
8. NS deelt haar jaarlijkse tariefwijziging ten minste drie maanden vóór de ingangsdatum, voorzien van een deugdelijke motivering, aan de minister mee. Deze informatie wordt voorzien van een accountantsverklaring waarin de berekening van de tariefwijziging op juistheid is gecontroleerd. Voor de additionele tariefwijziging als bedoeld in het derde lid geldt een termijn van één maand. NS informeert de reizigers over de tariefwijziging op adequate wijze ten minste één maand vóór de ingangsdatum.

#### **Artikel 17: Modellen van vervoerbewijzen en vervoervoorwaarden**

1. NS maakt de vervoervoorwaarden waartegen zij openbaar vervoer verricht alsmede de modellen van vervoerbewijzen die zij uitdeeft op een adequate wijze openbaar via de daartoe geëigende informatiekkanalen.
2. De algemene voorwaarden die NS hanteert in de vervoerovereenkomst met de reiziger bevatten ten minste een redelijke compensatieregeling voor vertraging.
3. NS biedt de mogelijkheid aan reizigers met een functiebeperking dat de begeleider van een reiziger met een functiebeperking gratis vervoer wordt aangeboden in de treinen van NS, mits de laatstgenoemde reiziger in het bezit is van een daartoe door een bevoegde instantie afgegeven begeleiderkaart.

4. NS heeft een propositie voor senioren met ten minste een substantiële kortingsregeling voor reizen buiten de spitsuren.

#### **Artikel 18: Kaartintegratie en verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen**

1. NS houdt de kaartintegratie tussen NS en andere vervoerders zoals die per 1 januari 2004 bestond, in stand, mits die vervoerders voldoen aan de door NS gestelde eisen met betrekking tot kaartsoorten, tarieven en vervoersvoorwaarden.
2. Op verzoek van een regionale treinvervoerder verbreedt NS de kaartintegratie zoals die per 1 januari 2004 bestond, mits die vervoerder voldoet aan de door NS gestelde eisen met betrekking tot kaartsoorten, tarieven en vervoersvoorwaarden.
3. Onder kaartintegratie als bedoeld in het eerste en tweede lid wordt verstaan dat de reiziger voor aanvang van de reis over de benodigde vervoerbewijzen voor zijn totale reis kan beschikken.
4. NS spant zich in om de verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen zoals die per 1 januari 2004 bestond, in stand te houden en indien nodig te verbreden.
5. Bij de introductie van het elektronisch vervoerbewijs, bedoeld in artikel 19, treden NS en de concessieverlener in overleg over het te volgen implementatietraject. Voor trajecten waar gedurende dit implementatietraject de OV-chipkaart is ingevoerd, vervallen de verplichtingen in het eerste en tweede lid, maar spant NS zich in om kaartintegratie met andere vervoerders voor deze trajecten in stand te houden. Ten behoeve hiervan voert NS overleg met andere vervoerders waarvoor deze introductie effect heeft.
6. Voor de verdeling van de opbrengsten uit de verkoop van alle kaartsoorten die NS doet namens andere vervoerders sluit NS tegen redelijke voorwaarden overeenkomsten met de betrokken decentrale overheden en regionale treinvervoerders.
7. Indien de regionale treinvervoerders, respectievelijk de verantwoordelijke decentrale overheden, op de door hen bediende stations vervoerbewijzen naar alle stations in Nederland willen verkopen dan verleent NS hieraan haar medewerking door het tegen redelijke voorwaarden leveren van kaartautomaten, voorzover deze kaartautomaatsystemen tijdig bij NS zijn besteld.
8. NS zal, als een treinvervoerder wil deelnemen aan het NS-tariefsysteem, daarover met die treinvervoerder overleggen. Daarbij geldt dat de treinvervoerder bij deelname dient te voldoen aan de door NS gestelde eisen.

#### **Artikel 19: OV-chipkaart**

1. NS neemt samen met andere OV-chipkaart gebruikende vervoerders deel aan de invoering, beheer en verdere ontwikkeling van het landelijke OV-chipkaartsysteem. Alle andere openbaar-vervoerbedrijven in Nederland kunnen zich op ieder moment tegen redelijke en non-discriminatoire voorwaarden op dit systeem aansluiten.
2. NS maakt met aangesloten openbaar vervoerbedrijven afspraken over aansluitvoorwaarden, beheer en verdere ontwikkeling van het OV-chipkaartsysteem. Indien NS constateert dat met aangesloten openbaar vervoerbedrijven niet in redelijkheid overeenstemming kan worden bereikt, doet NS daarvan zo spoedig mogelijk gemotiveerd mededeling aan de minister en treedt NS in overleg met de minister over de alsdan ontstane situatie.
3. Het landelijke OV-chipkaartsysteem voldoet in ieder geval aan de voorwaarde dat gehanteerde standaarden zodanig zijn ingericht en openbaar gemaakt, dat de

interoperabiliteit van de afzonderlijke OV-chipkaartsystemen die samen het landelijke systeem vormen, gewaarborgd is.

4. Reizigers kunnen met één OV-chipkaart tegen redelijke voorwaarden reizen met de door NS geëxploiteerde spoorvoertuigen. NS dient zich ertoe in te spannen dat vanaf 2012 alle proposities van NS die "verchipt" zijn ook op OV-chipkaarten van andere openbaar-vervoerbedrijven die meedoen aan het OV-Chipkaartsysteem geladen kunnen worden.
5. Indien bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels als bedoeld in artikel 30 van de wet worden gesteld die van invloed zijn op de verplichtingen van NS ingevolge het eerste tot en met vierde lid, zal - zo nodig - deze concessie dienovereenkomstig worden gewijzigd.

## **HOOFDSTUK V: INFORMATIE, VERANTWOORDING EN BENCHMARKS**

### **Artikel 20: Informatie aan de concessieverlener**

1. NS verstrekt op verzoek van de minister binnen een door de minister gestelde termijn alle informatie die noodzakelijk is ten behoeve van de controle op de uitvoering van deze concessie.
2. Onder de in het eerste lid omschreven verplichting wordt mede begrepen het geven van inzage in zakelijke gegevens en bescheiden, onverminderd artikel 87, eerste lid, van de wet.
3. NS verstrekt op schriftelijk verzoek van de minister de bij NS aanwezige beschikbare informatie die van belang kan zijn voor de beleidsmatige ontwikkeling van het openbaar vervoer per trein op de korte en lange termijn.
4. Onverminderd het eerste lid rapporteert NS aan de minister over de uitvoering van deze concessie:
  - a. in een halfjaarrapportage: uiterlijk op 31 augustus;
  - b. in een jaarrapportage: binnen twee maanden na afloop van elk kalenderjaar.
5. NS verstrekt de minister voorts de overige informatie zoals aangegeven in bijlage C, onderdeel 1.
6. Op verzoek van de minister voert NS een audit uit naar de uitvoering van deze concessie, dan wel verleent NS haar medewerking aan een in opdracht en voor rekening van de minister door een onafhankelijke derde uit te voeren audit naar de uitvoering van deze concessie. De minister bepaalt de omvang, aard en reikwijdte van de audit na overleg met NS.
7. Een verzoek als bedoeld in het zevende lid wordt niet vaker gedaan dan één keer per vier jaar, tenzij de minister redenen heeft om aan te nemen dat NS de concessie niet naar behoren uitvoert.
8. Alle schriftelijke informatie die NS in het kader van de vervoerconcessie aan de minister verstrekt, wordt gestuurd naar het adres van het organisatieonderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat hiervoor door de minister is aangewezen.

### **Artikel 21: Financiële informatie en verantwoording**

1. NS zendt de minister jaarlijks, gelijktijdig met de indiening van het vervoerplan, een financiële prognose inzake de uitvoering van de concessie. Hierbij maakt zij gebruik van het model, opgenomen in bijlage C, onderdeel 2.

2. NS stelt jaarlijks voor 1 april ten behoeve van de minister een financiële verantwoording op inzake de uitvoering van de concessie in het voorgaande kalenderjaar. Deze verantwoording dient gescheiden te zijn van die van openbaar-vervoersactiviteiten van NS die niet onder deze concessie vallen. Voor de financiële verantwoording wordt gebruik gemaakt van het model, opgenomen in bijlage C, onderdeel 3.
3. De verantwoording zoals genoemd in het tweede lid en de hiervoor benodigde administratie voldoen aan de volgende eisen:
  - a. de verantwoording over de concessieactiviteiten wordt op controleerbare wijze ontleend aan de administratie;
  - b. de administratie wordt op controleerbare wijze bijgehouden;
  - c. de toedeling van opbrengsten en kosten aan de concessieactiviteiten vindt plaats op basis van de voor dat jaar gerealiseerde opbrengsten en kosten; deze toedeling is controleerbaar.

#### **Artikel 21a: Boete**

1. Indien NS in enig kalenderjaar tekortschiet in het verrichten van een of meer in het betreffende vervoerplan opgenomen vervoerprestaties, bedoeld in artikel 9, tweede lid, is NS gehouden een geldsom te voldoen, behoudens in geval voor het tekortschieten een rechtvaardigingsgrond bestond.
2. De hoogte van de geldsom, bedoeld in het eerste lid, bedraagt € 75.000 per 0,1 procentpunt afwijking onder de in het vervoerplan aangegeven grenswaarde doch ten hoogste € 2,75 mln. per jaar over alle vervoerprestaties uit het betreffende vervoerplan.
3. NS is de geldsom, bedoeld in het eerste lid, eerst verschuldigd nadat haar in een besluit een herstelperiode is gegund en nadat de betreffende vervoerprestatie(s) na afloop van deze herstelperiode niet alsnog op of boven de in het in het eerste lid bedoelde vervoerplan opgenomen grenswaarde is gebracht. Deze herstelperiode bestaat uit het kalenderjaar volgend op het kalenderjaar bedoeld in het eerste lid.

#### **Artikel 22: Benchmarks**

1. NS voert op basis van samenwerking met andere ondernemingen eens per drie jaar een benchmark uit, waarin een vergelijking wordt gemaakt met ten minste vier vergelijkbare ondernemingen over ten minste:
  - a. de onderwerpen, genoemd in artikel 6;
  - b. een analyse van beschikbare historische gegevens over de onderwerpen, genoemd in artikel 6;
  - c. de productiviteitsontwikkeling.
2. NS gebruikt de resultaten van de benchmark om haar prestaties te monitoren en continue prestatieverbetering te bevorderen.
3. NS brengt zo spoedig mogelijk aan de minister schriftelijk verslag uit over de benchmark, waarin in ieder geval een toelichting wordt gegeven op de geconstateerde verschillen. Desgevraagd zendt NS een afschrift van het onderzoeksrapport aan de minister.

## **HOOFDSTUK VI: CONSUMENTEN EN DECENTRALE OVERHEDEN**

### **Artikel 23: Consumentenorganisaties**

1. NS vraagt krachtens artikel 31 van de wet advies aan de consumentenorganisaties over de onderwerpen, genoemd in artikel 31 van de wet en in artikel 33 van het Besluit personenvervoer 2000.
2. NS informeert de consumentenorganisaties ten minste één keer per jaar schriftelijk over de resultaten van de prestaties, bedoeld in artikel 9.

### **Artikel 24: Onderzoek naar klantoordelen**

NS meet iedere drie maanden in samenwerking met de consumentenorganisaties het oordeel van klanten op de onderdelen van de zorgplicht, beschreven in de artikelen 6 en 9, en maakt de resultaten vervolgens openbaar.

### **Artikel 25: Overleg met decentrale overheden**

Teneinde een adequate ontwikkeling van het stadsgewestelijk en streeksgewestelijk spoorvervoer te bevorderen en mede ter uitvoering van artikel 7, eerste lid, voert NS ten minste eenmaal per jaar overleg met de decentrale overheden verenigd in IPO en SKVV waarbij per logisch samenhangend vervoerkundig gebied en in nationale samenhang de wensen van de decentrale overheden en de van NS besproken worden. NS dient aan te geven op welke wijze de resultaten van dit overleg hun neerslag vinden in de omvang en de kwaliteit van het aangeboden vervoer van NS.

## **HOOFDSTUK VIII: SLOTBEPALINGEN**

### **Artikel 29: Evaluatie**

NS verleent op eerste verzoek van de minister haar medewerking aan één of meer evaluaties van deze concessie door of namens de minister en aan een door de minister voorgenomen wijziging van deze concessie naar aanleiding van een dergelijke evaluatie.

### **Artikel 29a: Experimenten**

1. Op schriftelijk verzoek van NS kan de minister ontheffing verlenen van voorschriften uit deze concessie indien NS een experiment wenst uit te voeren met een nieuwe (vervoer-)dienst of -product.
2. Deze nieuwe (vervoer-)dienst of -product heeft als doel de reizigers per saldo een verbetering van het vervoer te bieden.
3. Een verzoek tot ontheffing als bedoeld in het eerste lid gaat in ieder geval vergezeld van:
  - a. een concrete beschrijving en doelstelling van het experiment en de te behalen resultaten;
  - b. de concessievoorschriften waarvan NS ontheffing vraagt;
  - c. de begindatum en de duur van het experiment;
  - d. de criteria op basis waarvan en het moment waarop NS beoordeelt of het experiment hetzij wordt beëindigd, hetzij (deels) wordt opgenomen in het reguliere aanbod van NS.

4. Een ontheffing wordt verleend voor de duur van het experiment, met een maximum van drie jaar.
5. NS zendt de minister tijdig voor het einde van de duur van het experiment een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van het experiment in de praktijk, alsmede haar beslissing inzake de opname van (een deel van) de dienst of het product in het reguliere aanbod van NS en informeert de consumentenorganisaties hierover.
6. In het geval (een deel van) de dienst of het product waar het experiment betrekking op heeft in het reguliere aanbod van NS wordt opgenomen, zijn daarop alle voorschriften van deze concessie van toepassing.
7. NS kan voor een experiment met een nieuwe dienst of product slechts eenmaal ontheffing vragen.
8. NS kan op grond van dit artikel geen ontheffing vragen van de artikelen 1, 2, 3, 4, 11 eerste lid, 13 eerste lid, 15, 19, 20, 21, 21a, 22, 23, 24, 25, 29, 30, 31, 32 en 34.

### **Artikel 30: Managementaanbesteding**

1. Artikel 43a van de wet is niet van toepassing.
2. NS werkt mee aan de uitwerking, en zo nodig de implementatie, van toepasbare modellen van managementaanbesteding zodat er een zodanig uitgewerkt model beschikbaar zal zijn op basis waarvan de managementaanbesteding kan worden toegepast. Desgevraagd verstrekt NS voor dat doel de naar het oordeel van de minister benodigde informatie.
3. NS investeert gedurende de concessieperiode zodanig in productiemiddelen dat de continuïteit van het vervoer op het hoofdrailnet in alle omstandigheden, ook na het verstrijken van de concessieperiode, gewaarborgd is.
4. NS waarborgt dat de financiële lasten, uit hoofde van investering en onderhoud, verbonden aan de nieuwe dan wel te herfinancieren productiemiddelen in de tijd gezien evenredig zullen rusten op de gebruiker van die productiemiddelen en dat ter zake de algemeen in Nederland geldende en gehanteerde accountancy-beginselen en jaarrekening-regels worden nageleefd.
5. De minister en NS hebben een redelijke regeling getroffen voor de aan deze concessie gerelateerde productiemiddelen. Deze regeling is vastgelegd in een brief van de minister d.d. 9 februari 2007, kenmerk DGP/SPO/U.06.01721.

### **Artikel 31: Beëindiging**

Tot aan het einde van deze concessie opereert NS overeenkomstig de algemeen erkende beginselen van goed ondernemerschap en draagt zorg voor:

- a. behoud van de waarde van de activa van NS die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van deze concessie,
- b. een zodanig onderhoud van spoorvoertuigen dat de continuïteit van het vervoer voor deze concessie gewaarborgd is,
- c. behoud van de personele bezetting voorzover deze noodzakelijk is voor de uitvoering van deze concessie, en
- d. de beschikbaarheid van voldoende spoorvoertuigen voor de uitvoering van deze concessie.

### **Artikel 32: Continuïteit van het vervoer**

Teneinde de continuïteit van het openbaar vervoer per trein te waarborgen, stemt NS de beëindiging van haar activiteiten af met de eerste activiteiten van de opvolgende concessiehouder en verleent NS in alle redelijkheid haar medewerking aan het in uitvoering brengen van de opvolgende concessie.

### **Artikel 34: Looptijd**

1. Deze concessie treedt in werking met ingang van de datum, bepaald bij het koninklijk besluit, bedoeld in artikel 69d, tweede lid, tweede volzin, van de wet.
2. Deze concessie vervalt met ingang van 1 januari 2015.

Den Haag, 19 april 2005

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

#### MEDEDELING

Een belanghebbende die zich met dit besluit niet kan verenigen, kan binnen zes weken, met ingang van de dag na die waarop dit besluit is bekendgemaakt, daartegen een bezwaarschrift indienen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan:

*Ministerie van Verkeer en Waterstaat*

*Hoofddirectie Juridische Zaken*

*Postbus 20906*

*2500 EX Den Haag*

onder vermelding van "bezwaarschrift". Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en dient in ieder geval te bevatten: de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht, en de gronden van het bezwaar. Zo mogelijk dient een afschrift van het besluit en de overige op het bezwaar betrekking hebbende stukken te worden meegezonden.



**Bijlage A, behorend bij artikel 13 van de vervoerconcessie hoofdrailnet: lijst met 'overige' stations**

Abcoude	Delft	Hilversum Noord
Akkrum	Delft Zuid	Hilversum Sportpark
Alkmaar Noord	Den Bosch Oost	Hoensbroek
Almelo	Den Dolder	Hollandsche Rading
Almelo de Riet	Den Haag Laan van NOI	Holten
Almere Buiten	Den Haag Mariahoeve	Hoofddorp
Almere Centrum	Den Haag Moerwijk	Hoogeveen
Almere Muziekwijk	Den Haag Ypenburg	Hoogkarspel
Almere Oostvaarders	Den Helder Zuid	Hoorn
Almere Parkwijk	Deurne	Hoorn Kersenboogerd
Alphen a/d Rijn	Deventer	Horst-Sevenum
Amersfoort Schothorst	Deventer Colmschate	Houten
Amersfoort Vathorst	Diemen	Kapelle-Biezeling
Amsterdam Amstel	Diemen Zuid	Koog Bloemwijk
Amsterdam Bijlmer Arena	Dieren	Koog-Zaandijk
Amsterdam Holendrecht	Dordrecht Zuid	Krabbendijke
Amsterdam Lelylaan	Driebergen-Zeist	Krommenie-Assendelft
Amsterdam Muiderpoort	Driehuis	Kruiningen-Yerseke
Amsterdam RAI	Duivendrecht	Lage Zwaluwe
Amsterdam Sciencepark	Echt	Leiden Lammenschans
Amsterdam Sloterdijk	Ede-Wageningen	Lelystad Centrum
Amsterdam Zuid	Eindhoven Beukenlaan	Maarheeze
Anna Paulowna	Elst	Maarn
Apeldoorn Osseveld	Enkhuizen	Maarssen
Arnhem	Enschede Drienerlo	Maastricht Randwyck
Arnhem Presikhaaf	Ermelo	Meppel
Arnhem Velperpoort	Etten-Leur	Middelburg
Arnhem Zuid	Geldermalsen	Naarden-Bussum
Assen	Geldrop	Nieuw Vennep
Baarn	Geleen-Lutterade	Nieuwerkerk a/d IJssel
Barendrecht	Geleen Oost	Nijkerk
Beek-Elsloo	Gilze-Rijen	Nijmegen Dukenburg
Beilen	Goes	Nijmegen Lent
Bergen op Zoom	Gouda	Nijverdal
Best	Gouda Goverwelle	Nunspeet
Beverwijk	Groningen Europapark	Nuth
Bilthoven	Grou-Jirnsom	Obdam
Blerick	Haarlem Spaarnwoude	Oisterwijk
Bloemendaal	't Harde	Olst
Bodegraven	Harderwijk	Oosterbeek
Borne	Haren	Oss
Bovenkarspel Flora	Heemskerk	Oss West
Bovenkarspel-Grootebroek	Heemstede-Aerdenhout	Oudenbosch
Boxtel	Heerenveen	Overveen
Breda Prinsenbeek	Heerhugowaard	Purmerend
Breukelen	Heeze	Purmerend Overwhere
Brummen	Heiloo	Purmerend Weidevenne
Bunde	Heino	Putten
Bunnik	Helmond	Raalte
Bussum Zuid	Helmond Brandevoort	Ravenstein
Capelle Schollevaar	Helmond Brouwhuis	Rheden
Castricum	Helmond 't Hout	Rhenen
Culemborg	Hillegom	Rijssen
De Vink	Hilversum	Rijswijk

Rilland-Bath	Zandvoort aan Zee
Roermond	Zevenbergen
Roosendaal	Zoetermeer
Rosmalen	Zoetermeer Oost
Rotterdam Alexander	Zutphen
Rotterdam Blaak	Zwijndrecht
Rotterdam Lombardijen	
Rotterdam Noord	
Rotterdam Zuid	
Santpoort Noord	
Santpoort Zuid	
Schagen	
Schiedam Centrum	
Schinnen	
Soest	
Soest Zuid	
Soestdijk	
Spaubeek	
Steenwijk	
Susteren	
Tiel	
Tiel Passewaaij	
Tilburg Reeshof	
Tilburg West	
Twello	
Utgeest	
Utrecht Lunetten	
Utrecht Overvecht	
Utrecht Terwijde	
Utrecht Zuilen	
Veenendaal Centrum	
Veenendaal-De Klomp	
Veenendaal West	
Velp	
Venlo	
Vleuten	
Vlissingen	
Vlissingen Souburg	
Voorburg	
Voorhout	
Voorschoten	
Vught	
Weert	
Weesp	
Wezep	
Wierden	
Wijchen	
Wijhe	
Woerden	
Wolfheze	
Wolvega	
Wormerveer	
Zaandam	
Zaandam Kogerveld	
Zaltbommel	

**Bijlage B, behorend bij artikel 13 van de vervoerconcessie hoofdrailnet: lijst met 'grote' stations**

Alkmaar  
Amersfoort  
Amsterdam Centraal  
Apeldoorn  
Arnhem  
Breda  
Den Bosch  
Den Haag Centraal  
Den Haag HS  
Den Helder  
Dordrecht  
Eindhoven  
Enschede  
Groningen  
Haarlem  
Heerlen  
Hengelo  
Leeuwarden  
Leiden Centraal  
Maastricht  
Nijmegen  
Rotterdam Centraal  
Schiphol  
Sittard  
Tilburg  
Utrecht Centraal  
Zwolle

**Bijlage C, behorend bij de artikelen 20 en 21 van de vervoerconcessie hoofdrailnet: informatieverstrekking en financiële verantwoording**

Definitie: Onder het jaar N wordt verstaan het in artikel 7, tweede lid, eerste volzin, bedoelde kalenderjaar waarvoor het vervoerplan wordt opgesteld. In geval van een meerjarig vervoerplan wordt onder het jaar N verstaan de afzonderlijke kalenderjaren van de in artikel 7, tweede lid, derde volzin, bedoelde periode waarvoor het vervoerplan wordt opgesteld.

**Onderdeel 1: Informatie aan concessieverlener (artikel 20, zesde lid)**

12 Dienstregeling	De dienstregeling in een werkbare, inzichtelijke vorm.	Uiterlijk twee maanden voorafgaand aan de ingangsdatum van de nieuwe dienstregeling
12 Dienstregeling	De dienstregeling op een digitale informatiedrager.	Gelijktijdig met openbaarmaking van de informatiedrager
13 Minimale bediening van stations	Rapportage met ten minste 1. Het advies van de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het LOCOV en de betrokken decentrale overheden en de wijze waarop dit advies door NS is verwerkt. 2. In geval van ontheffing als bedoeld in artikel 13, derde lid, van de concessie geeft NS een onderbouwing voor elke afwijking van het eerste lid. Deze onderbouwing bestaat ten minste uit een uiteenzetting van de verkende alternatieven.	Uiterlijk twee maanden voorafgaand aan de ingangsdatum van de nieuwe dienstregeling
20 Informatie aan de concessieverlener	Indicatieve realisatiecijfers over het jaar N-1 op de items reizigerskilometers, zitplaatskilometers, punctualiteit, klantoordeel reiziger ten aanzien van op tijd rijden en bruto/netto beschikbaarheid zitplaatsen.	Uiterlijk 31 januari van het jaar N
24 Onderzoek naar klantoordelen	1. De kwartaalrapportage van het onderzoek naar klantoordelen, waarin ten minste inzicht wordt verschaft over het percentage van de rapportcijfers 7 of hoger en 6 of lager, indien mogelijk alle rapportcijfers 1-10; en 2. de concept-openbaarmaking.	Na afloop van elk kwartaal van een kalenderjaar, voorafgaand aan de openbaarmaking

Annex I m.b.t. bijlage C onderdeel 2

**Onderdeel 2: Financiële prognose (artikel 21, eerste lid)**

**Blad 1: Totaaloverzicht**

	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<b>Omzet HRN (in mln €)</b>					
<b>Kosten HRN (in mln €)</b>					
<b>Bedrijfsresultaat* HRN (in mln €)</b>					
<i>* operationeel resultaat voor interest en belastingen (EBIT)</i>					
<b>Gemiddeld geïnvesteerd vermogen HRN (in mln €)</b>					
<b>Return on Investment** (in %)</b>					
<i>** Bedrijfsresultaat / Gemiddeld geïnvesteerd vermogen</i>					

**Blad 2: Overzicht volumina en omzet**

	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<b>Reizigerskm's HRN (in mln)</b>					
Regulier assortiment spits					
Regulier assortiment dal					
Met studentenkaart spits					
Met studentenkaart dal					
<b>Totaal</b>					
<b>Zitplaatskm's HRN (in mln)</b>					
In de spits					
In het dal					
<b>Totaal</b>					
<b>Treinkm's HRN (in mln)</b>					
In de spits					
In het dal					
<b>Totaal</b>					
<b>Bakkm's HRN (in mln)</b>					
In de spits					
In het dal					
<b>Totaal</b>					
<b>Omzet HRN (in mln €)</b>					
Regulier assortiment spits					
Regulier assortiment dal					
Met studentenkaart spits					
Met studentenkaart dal					
Overheidsopbrengsten					
<b>Totaal</b>					

**Blad 3: Overzicht kosten**

	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<b>Operationele kosten HRN (in mln €)</b>					
Rijdend personeel					
Energie					
Materieel afschrijving, lease en verzekering					
Materieel onderhoud					
Verkoop, service en veiligheid					
Overige kosten (excl. Interest)					
Gebruiksvergoeding					
Concessievergoeding					
<b>Totaal</b>					

**Waarvan interne rendementskosten bij HRN-leveranties binnen NS**

Rijdend personeel					
Energie					
Materieel afschrijving, lease en verzekering					
Materieel onderhoud					
Verkoop, service en veiligheid					
Overige kosten (excl. Interest)					
Gebruiksvergoeding					
Concessievergoeding					
<b>Totaal</b>					

**Blad 4: Overzicht geïnvesteerd vermogen**

	N-1	N	N+1	N+2	N+3	N+4	
<b>Samenstelling geïnvesteerd vermogen HRN (in mln €, ultimo)</b>							
Materiële vaste activa							
Financiële vaste activa							+
Vorraden							+
Vorderingen							+
Liquide middelen ten behoeve van operatie							+
<b>Activa</b>							
Kortlopende schulden*							-
<b>Geïnvesteerd vermogen</b>							
<b>Gemiddeld geïnvesteerd vermogen</b>							

\* excl. rentedragende schulden

**Samenstelling materiële vaste activa HRN (in mln €, ultimo)**

Rollend materieel (geactiveerd)							
Overige materiële vaste activa (geactiveerd)							
Werken en in constructie							
<b>Totaal</b>							

**Ontwikkeling materiële vaste activa HRN (in mln €, ultimo)**

Boekwaarde (ultimo N-1)							
Mutanten HRN aandeel/reikwijdte							
Investerings							+
Activeringen							+
Desinvesteringen							-
Afschrijvingen en waardeverminderingen							-
Overige mutaties							+
<b>Boekwaarde (ultimo N)</b>							
Gecumuleerde afschrijvingen en waardeverminderingen							+
Aanschaffingsprijs							



**Blad 5: Nader overzicht onderdelen materiële vaste activa**

	N-1	N	N+1	N+2	N+3	N+4	
<b>Ontwikkeling geactiveerd rollend materieel HRN (in mln €, ultimo)</b>							
Boekwaarde (ultimo N-1)							
Mutanten HRN aandeel/reikwijdte							+
Investerings							+
Activerings							+
Desinvesteringen							-
Afschrijvingen en waardeverminderingen							-
Overige mutaties							+
<b>Boekwaarde (ultimo N)</b>							
Gecumuleerde afschrijvingen en waardeverminderingen							+
Aanschaffingsprijs							

<b>Ontwikkeling overige geactiveerde materiële vaste activa HRN (in mln €, ultimo)</b>							
Boekwaarde (ultimo N-1)							
Mutanten HRN aandeel/reikwijdte							+
Investerings							+
Activerings							+
Desinvesteringen							-
Afschrijvingen en waardeverminderingen							-
Overige mutaties							+
<b>Boekwaarde (ultimo N)</b>							
Gecumuleerde afschrijvingen en waardeverminderingen							+
Aanschaffingsprijs							

<b>Ontwikkeling werken en materieel in constructie HRN (in mln €, ultimo)</b>							
Boekwaarde (ultimo N-1)							
Mutanten HRN aandeel/reikwijdte							+
Investerings							+
Activerings							+
Desinvesteringen							-
Afschrijvingen en waardeverminderingen							-
Overige mutaties							+
<b>Boekwaarde (ultimo N)</b>							
Gecumuleerde afschrijvingen en waardeverminderingen							+
Aanschaffingsprijs							

**Annex II m.b.t. bijlage C onderdeel 3**

Onderdeel 3: Financiële verantwoording (artikel 21, tweede lid)

1. De financiële verantwoording over het jaar N, opgeleverd in jaar N+1, betreft de verantwoording over minimaal de items zoals hieronder opgenomen.
2. Over de financiële verantwoording legt NS een accountantsverklaring over. Bij stelselwijzigingen wordt een pro forma weergave van de financiële verantwoording van het vorige jaar (N-1) gepresenteerd waarbij berekend is hoe deze financiële verantwoording eruit had gezien als ware de stelselwijziging reeds 1 jaar eerder ingevoerd.
3. NS schrijft bij iedere verantwoording een toelichting op deze verantwoording waar zij in ieder geval een verklaring geeft voor materiële verschillen tussen:
  - a. de laatst afgegeven financiële prognose en de realisatie voor onderhavig jaar N
  - b. de realisatie van het voorgaande jaar (N-1) en de realisatie betreffende het onderhavige jaar N

**Blad 1: Totaaloverzicht**

	N-1	N
<b>Omzet HRN (in mln €)</b>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<b>Kosten HRN (in mln €)</b>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<b>Bedrijfsresultaat* HRN (in mln €)</b> <i>* operationeel resultaat voor interest en belastingen (EBIT)</i>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<b>Gemiddeld geïnvesteerd vermogen HRN (in mln €)</b>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<b>Return on Investment HRN** (in %)</b> <i>** Bedrijfsresultaat / Gemiddeld geïnvesteerd vermogen</i>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

**Blad 2: Overzicht volumina en omzet**

	N-1	N
<b>Reizigerskm's HRN (in mln)</b>		
Regulier assortiment spits		
Regulier assortiment dal		
Met studentenkaart spits		
Met studentenkaart dal		
<b>Totaal</b>		
<b>Zitplaatskm's HRN (in mln)</b>		
In de spits		
In het dal		
<b>Totaal</b>		
<b>Treinkm's HRN (in mln)</b>		
In de spits		
In het dal		
<b>Totaal</b>		
<b>Bakkm's HRN (in mln)</b>		
In de spits		
In het dal		
<b>Totaal</b>		
<b>Omzet HRN (in mln €)</b>		
Regulier assortiment spits		
Regulier assortiment dal		
Met studentenkaart spits		
Met studentenkaart dal		
Overheidsopbrengsten		
<b>Totaal</b>		

**Blad 3: Overzicht kosten**

	N-1	N
<b>Operationele kosten HRN (in mln €)</b>		
Rijdend personeel		
Energie		
Materieel afschrijving, lease en verzekering		
Materieel onderhoud		
Verkoop, service en veiligheid		
Overige kosten (excl. Interest)		
Gebruiksvergoeding		
Concessievergoeding		
<b>Totaal</b>		
<b>Waarvan interne rendementskosten bij HRN-leveranties binnen NS</b>		
Rijdend personeel		
Energie		
Materieel afschrijving, lease en verzekering		
Materieel onderhoud		
Verkoop, service en veiligheid		
Overige kosten (excl. Interest)		
Gebruiksvergoeding		
Concessievergoeding		
<b>Totaal</b>		

**Blad 4: Overzicht geïnvesteerd vermogen**

	N-1	N	
<b>Samenstelling geïnvesteerd vermogen HRN (in mln €, ultimo)</b>			
Materiële vaste activa			
Financiële vaste activa			+
Vorraden			+
Vorderingen			+
Liquide middelen ten behoeve van operatie			+
<b>Activa</b>			
Kortlopende schulden*			-
<b>Geïnvesteerd vermogen</b>			
<b>Gemiddeld geïnvesteerd vermogen</b>			
<i>* excl. rentedragende schulden</i>			

<b>Samenstelling materiële vaste activa HRN (in mln €, ultimo)</b>			
Rollend materieel (geactiveerd)			
Overige materiële vaste activa (geactiveerd)			+
Werken en in constructie			+
<b>Totaal</b>			

<b>Ontwikkeling materiële vaste activa HRN (in mln €, ultimo)</b>			
Boekwaarde (ultimo N-1)			
Mutanten HRN aandeel/reikwijdte			+
Investerings			+
Activeringen			+
Desinvesteringen			-
Afschrijvingen en waardeverminderingen			-
Overige mutaties			+
<b>Boekwaarde (ultimo N)</b>			
Gecumuleerde afschrijvingen en waardeverminderingen			+
Aanschaffingsprijs			

**Blad 5: Nader overzicht onderdelen materiële vaste activa**

	N-1	N	
<b>Ontwikkeling geactiveerd rollend materieel HRN (in mln €, ultimo)</b>			
Boekwaarde (ultimo N-1)			
Mutanten HRN aandeel/reikwijdte			+
Investeringsen			+
Activeringsen			+
Desinvesteringsen			-
Afschrijvingsen en waardeverminderingens			-
Overige mutaties			+
<b>Boekwaarde (ultimo N)</b>			
Gecumuleerde afschrijvingsen en waardeverminderingens			+
Aanschaffingsprijs			
<b>Ontwikkeling overige geactiveerde materiële vaste activa HRN (in mln €, ultimo)</b>			
Boekwaarde (ultimo N-1)			
Mutanten HRN aandeel/reikwijdte			+
Investeringsen			+
Activeringsen			+
Desinvesteringsen			-
Afschrijvingsen en waardeverminderingens			-
Overige mutaties			+
<b>Boekwaarde (ultimo N)</b>			
Gecumuleerde afschrijvingsen en waardeverminderingens			+
Aanschaffingsprijs			
<b>Ontwikkeling werken en materieel in constructie HRN (in mln €, ultimo)</b>			
Boekwaarde (ultimo N-1)			
Mutanten HRN aandeel/reikwijdte			+
Investeringsen			+
Activeringsen			+
Desinvesteringsen			-
Afschrijvingsen en waardeverminderingens			-
Overige mutaties			+
<b>Boekwaarde (ultimo N)</b>			
Gecumuleerde afschrijvingsen en waardeverminderingens			+
Aanschaffingsprijs			

**Bijlage D, behorend bij artikel 10 van de vervoerconcessie  
hoofdrailnet: Toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking**

De in artikel 10, eerste lid, bedoelde voorwaarden zijn:

1. De reiziger heeft zich tussen 7.00 en 23.00 uur, doch ten minste 3 uur van tevoren aangemeld bij het bureau Assistentieverlening Gehandicapten van NS of de rechtsoptvolger van dat bureau.
2. Assistentieverlening van de eerste tot en met de laatste trein.  
NS verleent op de volgende 46 stations assistentie van de eerste tot en met de laatste trein overeenkomstig de dienstregeling (met uitzondering van het nachtnet):

Alkmaar	Duivendrecht	Roermond
Almere Centrum	Ede-Wageningen	Roosendaal
Amersfoort	Eindhoven	Rotterdam Alexander
Amsterdam Amstel	Enschede	Rotterdam Centraal
Amsterdam Bijlmer Arena	Gouda	Schiphol
Amsterdam Centraal	Groningen	Sittard
Amsterdam Sloterdijk	Haarlem	Utrecht Centraal
Amsterdam Zuid	Hengelo	Venlo
Apeldoorn	Hilversum	Woerden
Arnhem	Hoorn	Zaandam
Assen	Leeuwarden	Zutphen
Den Bosch	Leiden Centraal	Zwolle
Den Haag Centraal	Lelystad Centrum	
Den Haag HS	Maastricht	
Deventer	Middelburg	
Dordrecht	Nijmegen	

3. Beperkte assistentieverlening.  
NS verleent op de volgende 41 stations, die allemaal toegankelijk zijn, assistentie van 07.00 tot 23.00 uur op werkdagen en van 08.00 uur tot 22.00 uur in het weekeinde:

Almelo	Ermelo	Schiedam Centrum
Almere Buiten	Geldrop	Steenwijk
Almere Muziekwijk	Goes	Tiel
Alphen a/d Rijn	Gouda Goverwelle	Tilburg
Amsterdam RAI	Harderwijk	Uitgeest
Baarn	Heerlen	Veenendaal-De
Bergen op Zoom	Heerenveen	Klomp
Bilthoven	Heerhugowaard	Vlissingen
Bodegraven	Heeze	Weert
Breda	Helmond	Weesp
Castricum	Houten	Zoetermeer
Den Helder	Naarden-Bussum	Zwijndrecht
Driebergen-Zeist	Oss	
Echt	Purmerend	
Enkhuizen	Schagen	

Regievoering: Het hierboven onder 1 genoemde bureau zal, indien en voorzover een regionale treinvervoerder daarmee akkoord gaat, ook de regie voeren voor reizen van of

naar treinstations die niet door NS maar door de regionale vervoerder worden bediend. De regionale vervoerder bepaalt gedurende welke tijden er op deze stations assistentie wordt verleend danwel ander gelijkwaardig vervoer wordt aangeboden. NS kan de kosten van die 'regie over de spoorvervoerders heen' naar rato bij de betreffende regionale vervoerder in rekening brengen.



**Bijlage E, behorend bij artikel 9 van de vervoerconcessie hoofdrailnet: Definitie en wijze van meting van punctualiteit**

De punctualiteit worden gemeten door van alle spoorvervoerdiensten die worden uitgevoerd op grond van deze concessie en die op één van de hieronder genoemde 35 meetpuntstations aankomen vanaf een station opgenomen in bijlage A en B, de werkelijke aankomsttijd te vergelijken met de geplande aankomsttijd. Een trein valt in de categorie "op tijd" indien de desbetreffende trein op het knooppunt een vertraging heeft van minder dan 5 minuten (oftewel: een trein met een vertraging van maximaal 4 minuten en 59 seconden geldt nog als "op tijd"). De punctualiteitsnormen gelden als landelijk gemiddelden. Er gelden geen afzonderlijke punctualiteitsnormen per knooppunt of per baanvak.

Een spoorvervoerdienst kan meer dan één keer gemeten worden indien meerdere meetpuntstations worden aangedaan.

*Meetpuntstations:*

Alkmaar	Eindhoven	Roosendaal
Almelo	Gouda	Rotterdam Centraal
Almere Centrum	Groningen	Sittard
Amersfoort	Haarlem	Tilburg
Amsterdam Centraal	Heerlen	Utrecht Centraal
Amsterdam Zuid	Hengelo	Venlo
Apeldoorn	's-Hertogenbosch	Vlissingen
Arnhem	Hoorn	Zutphen
Breda	Leeuwarden	Zwolle
Den Haag Centraal	Leiden Centraal	
Den Haag HS	Maastricht	
Deventer	Nijmegen	
Dordrecht	Roermond	

De (geautomatiseerde) registratie van vertragingen vindt plaats onder operationele verantwoordelijkheid van ProRail.

## **ALGEMENE TOELICHTING OP DE VERVOERCONCESSIE**

*De oorspronkelijke toelichting wordt niet formeel gewijzigd. Maar de wijziging van de concessie en de toelichting daarop zijn wel van invloed op de oorspronkelijke toelichting. Daarom wordt de toelichting op de wijzigingen hier met insprinking en cursief weergegeven, zodat de lezer zelf kan bezien in hoeverre de oorspronkelijke toelichting nog relevant is.*

### Inleiding

Deze vervoerconcessie is verleend aan N.V. Nederlandse Spoorwegen (hierna "NS") op grond van onder meer de artikelen 20, eerste lid, en artikel 69d, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000 (hierna ook: de wet), zoals deze luidt na inwerkingtreding van de Concessiewet personenvervoer per trein. De consumentenorganisaties en ProRail zijn, conform de artikelen 27 en 27a van de wet, om advies gevraagd. De adviezen hebben op diverse punten tot aanpassingen geleid. Zie Kamerstukken 2003/04, 27 482, nr. 93. Ook de overlegging aan het parlement ingevolge artikel 69a, vierde lid, van de wet heeft geleid tot diverse wijzigingen. Zie Kamerstukken 2003/04, 27 216, nr. 46 e.v., alsmede 27 482, nr. 99 e.v.

### Een nieuwe institutionele ordening: het systeem van Spoorwegwet en Concessiewet

Met de inwerkingtreding van de Spoorwegwet en de Concessiewet personenvervoer per trein wordt invulling gegeven aan een nieuwe institutionele ordening van de spoorsector. Hierbij worden zowel de verhouding tussen de overheid en de spoorsector vormgegeven als de verhoudingen, rollen en verantwoordelijkheden van de verschillende partijen binnen de spoorsector vastgelegd. Samen met de beide wetten wordt het kader voor de spoorsector gevormd door acht (voornamelijk op de Spoorwegwet gebaseerde) algemene maatregelen van bestuur, twee koninklijke besluiten (het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen en het Besluit hoofdrailnet) en enkele ministeriële regelingen.

De minister is verantwoordelijk voor de spoorweginfrastructuur en voor het personenvervoer (mits dit niet is gedecentraliseerd). Het werk wordt gedaan door uitvoerende spoororganisaties (de beheerder en de vervoerders), die door de overheid zijn gereguleerd (wet- en regelgeving) en binnen gestelde kaders worden gestuurd (concessies). Het goederenvervoer heeft een andere status aangezien dit in Europees verband geliberaliseerd is.

Onverlet de politieke verantwoordelijkheid heeft de overheid in normale omstandigheden naar de dagelijkse bedrijfsvoering geen omkijken. De minister wordt regelmatig, volledig en tijdig geïnformeerd door ProRail en NS. De minister heeft het instrumentarium van het bestuursrecht ter beschikking om naleving af te dwingen.

In de institutionele ordening is de relatie tussen de beheerder en de vervoerders leidend: samen verzorgen zij het vervoer per spoor. De vervoerders leveren de vervoersproducten aan hun klanten: de reizigers en verladers. In de relatie tussen beheerder en vervoerders geeft de beheerder een netverklaring uit waarin aangegeven wordt welke kwaliteit aan infrastructuur en diensten hij zal verlenen tegen welke prijs. Daarnaast sluit de beheerder toegangsovereenkomsten af met vervoerders over de kwaliteit en capaciteit die in een specifiek jaar geleverd zullen worden en kan hij kaderovereenkomsten afsluiten met vervoerders over meerjarige capaciteit. De Staat verleent concessies voor het beheer van de infrastructuur en voor het openbaar personenvervoer per trein (voorzover niet gedecentraliseerd). De concessie is een publiekrechtelijk besluit dat de concessiehouder een recht verleent om met uitsluiting van anderen bepaalde activiteiten te verrichten en hem verplichtingen oplegt. De onderhavige concessie is de eerste vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (HRN).

### De sector in beweging

De spoorsector is – na de vele veranderingen in de afgelopen 10 jaar – nog steeds in beweging. ProRail en de vervoerders hebben gezamenlijk een verbetertraject ingezet. Onderdeel van het verbetertraject is de verdere professionalisering van ProRail en NS

gericht op het verkrijgen van een beter inzicht in de relatie tussen (financiële) middelen (input) - activiteiten (throughput) - prestaties (output) en effecten voor het spoorstelsel (outcome). Op basis van dit inzicht kunnen onder meer beslissingen over de inzet van financiële middelen steeds beter gefundeerd worden en zullen deze middelen steeds meer rendement opleveren.

Als deze verdere professionalisering is afgerond, zal in de relatie tussen de minister en ProRail en de minister en NS meer op output/outcome gestuurd kunnen worden. Nu deze verdere professionalisering nog volop gaande is, is ook de wijze van aansturen door de minister anders: deze is meer gericht op de activiteiten die uitgevoerd worden dan op de prestaties. Met andere woorden: in de komende jaren zal de wijze van aansturen steeds meer verschuiven van sturen op activiteiten naar sturen op prestaties en effecten.

#### Relatie met de begroting

Er is sprake van een schijnbaar dilemma van een toekomstvast concessie aan de ene kant en een spoorsector die volop in beweging is aan de andere kant. Hiervoor is een oplossing gevonden in het in deze concessie opgenomen instrument vervoerplan. Bepaalde onderdelen van het vervoerplan behoeven de voorafgaande instemming van de minister (zie de artikelen 7, derde lid, en 28, derde lid). Nadat de minister met die onderdelen heeft ingestemd, moet de concessie worden uitgevoerd met inachtneming van die onderdelen. Die onderdelen hebben dus dezelfde rechtskracht als bepalingen in de concessie zelf.

In de vervoerconcessie is een zorgplicht opgenomen voor de kernprestaties die NS moet leveren. In het daaraan gekoppelde vervoerplan worden de prestaties nader gespecificeerd naar indicatoren met daaraan gekoppelde grenswaarden, respectievelijk (in de ingroefase) naar indicatoren met daaraan gekoppelde richtwaarden en maatregelen. Het opnemen van richtwaarden impliceert een inspanningsverplichting voor NS en geen resultaatsverplichting op de richtwaarden zelf maar op de bijbehorende maatregelen. Het opnemen van grenswaarden impliceert een resultaatsverplichting voor NS voor die grenswaarden.

De financiële middelen die via de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ter beschikking worden gesteld aan de spoorsector betreffen met name de subsidie aan ProRail voor beheer en instandhouding van de infrastructuur. Dit gebeurt op basis van het Besluit Infrastructuurfonds, dat momenteel alleen éénjarige subsidies kent voor onderhoud en instandhouding van de infrastructuur. ProRail en vervoerders leggen afspraken met de gerechtigden, bedoeld in artikel 57 van de Spoorwegwet, vast in toegangs- en kaderovereenkomsten. De prestaties die ProRail aan deze gerechtigden kan leveren worden randvoorwaardelijk bepaald door de financiële middelen die ProRail ter beschikking krijgt uit de gebruiksvergoeding, de subsidie van de Minister van Verkeer en Waterstaat en eventuele andere inkomstenbronnen. De afspraken die ProRail met de gerechtigden maakt, worden vertaald in het beheerplan. De afspraken die NS maakt met ProRail over de kwaliteit van de infrastructuur die ProRail levert, worden vertaald in het vervoerplan.

#### Ingroefase

Ten aanzien van de wijze van aansturing is de komende jaren sprake van een combinatie van sturing op input (richtwaarden en maatregelen) en sturing op output/outcome (grenswaarden).

Via deze combinatie van sturing op input en (in toenemende mate) sturing op output wordt zichtbaar en trapsgewijs toegegroeid naar sturing geheel op output per 1 januari 2008.

NS zal vanaf in de loop van 2006 gereed zijn voor sturing op output ten aanzien van de procentuele beschikbaarheidsgarantie van zitplaatsen, het geboden serviceniveau aan reizigers (reinheid en informatievoorziening) en de waarborging van een verantwoorde mate van veiligheid voor reizigers en personeel. Voor punctualiteit is NS afhankelijk van

andere partijen, met name ProRail. Voor deze prestaties zullen NS en ProRail uiterlijk vanaf 1 januari 2008 op output worden gestuurd. Zolang er nog geen sprake is van volledige output- en outcomesturing zijn er in deze concessie verplichtingen opgenomen die aansluiten bij een aansturingswijze gericht op de activiteiten die NS uitvoert en de verantwoording die NS daarover af dient te leggen. Deze verplichtingen zullen in de toekomst, als trapsgewijs wordt overgegaan op output- en outcomesturing, niet meer van toepassing zijn. Vanuit deze optiek is er dan ook in de concessie een onderscheid gemaakt tussen de gegevens die het vervoerplan ten minste dient te bevatten (artikelen 8 en 9) en de gegevens die het vervoerplan in de ingroefase daar bovenop dient te bevatten (artikelen 27 en 28).

#### Prikkels

Het systeem van de concessie biedt diverse prikkels voor NS om goed te presteren.

In het vervoerplan geeft NS de nadere prestatie-indicatoren aan en de bijbehorende richtwaarden en maatregelen (grenswaarden in geval van outputsturing). Gezien het feit dat de minister dient in te stemmen met deze onderdelen van het vervoerplan, biedt dit de mogelijkheid om 'de lat steeds hoger te leggen'. Anders gezegd: indien NS in het vervoerplan indicatoren, richtwaarden en maatregelen, respectievelijk indicatoren en grenswaarden opneemt die in de ogen van de minister onvoldoende zijn, kan instemming worden onthouden. Zodra NS indicatoren, richtwaarden en maatregelen, respectievelijk indicatoren en grenswaarden heeft opgenomen waar de minister wel mee instemt, is er een prikkel voor NS om deze waarden te bereiken aangezien het niet bereiken van deze waarden beschouwd kan worden als het overtreden van een voorschrift (uitvoering van concessie met inachtneming van de vervoerplan-onderdelen waarmee de minister heeft ingestemd, artikel 7, vijfde lid). Bij richtwaarden geldt hierbij dat NS zich moet inspannen om het prestatieniveau te bereiken en verplicht is om de door haar voorgestelde maatregelen ter onderbouwing van die richtwaarden te realiseren.

Naast deze algemene 'systeem'-prikkel, is er in de vervoerconcessie een aantal andere specifieke prikkels opgenomen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om:

- het voorschrift internationale benchmarks uit te voeren (artikel 22);
- het voorschrift per 1-1-2008 outputsturing mogelijk te maken en daartoe te professionaliseren (artikel 26, eerste lid, en 28, eerste lid, onder b);
- een verplichting tot het uitvoeren van een klanttevredenheidsonderzoek in samenwerking met de consumentenorganisaties en de publicatie ervan (artikel 24);
- een voor reizigers redelijke compensatieregeling in geval van vertraging (artikel 17, tweede lid).

#### Toezicht en handhaving

Met het toezicht op de naleving van deze concessie zijn belast de door de minister aan te wijzen personen (artikel 87, eerste lid, van de wet): een aantal ambtenaren van het Directoraat-Generaal Personenvervoer van het ministerie (algemeen 'concessiebeheer'). De monitoring op de uitvoering van de concessie geschiedt door middel van de halfjaar- en jaarrapportages (artikel 20, vierde lid) en, indien daar aanleiding toe is, op basis van aanvullende door NS te verstrekken informatie of onderzoek (audit, artikel 20, zevende lid).

Indien NS de verplichtingen uit de concessie niet naleeft, dan staat de minister het publiekrechtelijke handhavingsinstrumentarium ter beschikking om naleving af te dwingen. De concessie is een besluit als bedoeld in artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht. Bij dit publiekrechtelijke instrument past publiekrechtelijke handhaving. In oplopende zwaarte zijn dit de volgende instrumenten:

- overleg- en informatieplicht;
- bestuursdwang;
- last onder dwangsom;

- gedeeltelijke of gehele intrekking van de concessie.

De wet voorziet in een keuze tussen ofwel de mogelijkheid van het opleggen van een last onder dwangsom, ofwel het in de concessie opnemen van het voorschrift dat de concessiehouder, indien hij tekortschiet in het verrichten van bepaalde prestaties, gehouden is een geldsom te voldoen aan de concessieverlener (artikel 32, vijfde en zesde lid van de wet). Gekozen is voor de last onder dwangsom. Daarvan kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt indien NS zich niet houdt aan de gestelde voorschriften ten aanzien van bijvoorbeeld de tarieven of indien NS de in het vervoerplan beschreven invulling van de zorgplicht niet uitvoert (voorzover onderworpen aan instemming van de minister, zie artikel 7, derde en vijfde lid). Het laatste kan zich voordoen doordat de in het vervoerplan opgenomen grenswaarden niet zijn bereikt of indien NS de in het vervoerplan opgenomen maatregelen niet heeft uitgevoerd die gericht zijn op het bereiken van de richtwaarden. De minister kan daarnaast tevens bestuursdwang toepassen, d.w.z. door middel van feitelijk handelen optreden tegen de overtreding. De minister kan daar ook derden bij inschakelen.

Ten slotte kan de minister, indien is gebleken dat de NS de concessie niet naar behoren uitvoert of heeft uitgevoerd, op basis van artikel 43 van de wet -bij wijze van ultimium remedium- overgaan tot (gedeeltelijke) intrekking van de concessie.

#### Wijziging en beëindiging

De minister heeft op grond van de wet de bevoegdheid tot wijziging van de concessie. De Algemene wet bestuursrecht is van toepassing op de procedure van wijziging van de concessie. Op initiatief van NS kan ook de procedure tot wijziging van een voorschrift uit de concessie in werking worden gesteld. NS dient daartoe een aanvraag tot wijziging in bij de minister (titel 4.1 Algemene wet bestuursrecht).

Op een wijziging van de concessie is artikel 29a van de wet van toepassing.

Deze concessie vervalt met ingang van 1 januari 2015. De opvolgende concessie zal conform de bepalingen uit de wet in procedure worden gebracht. Die bepalingen zijn ook van toepassing bij het tussentijds geheel of gedeeltelijk intrekken van de concessie, als het ultimium remedium van het publiekrechtelijke handavingsinstrumentarium. Met het oog op de opvolgende concessieverlening wordt de managementaanbesteding nader uitgewerkt. Gelet op de diverse juridische, organisatorische en financiële aspecten, zal deze uitwerking niet op korte termijn gereed zijn, maar ten minste op een zodanig tijdstip dat deze zo nodig kan worden toegepast alvorens de tweede fase van de concessie aanvangt (zie artikel 30, tweede lid, van de concessie).

#### Wet- en regelgeving

Bij de verhoudingen tussen de verplichtingen die voortvloeien voor NS uit de concessie en de verplichtingen uit hoofde van andere wet- en regelgeving geldt als uitgangspunt dat deze verplichtingen naast elkaar blijven bestaan, voorzover er geen strijd ontstaat. NS zal derhalve niet alleen aan de verplichtingen op grond van de concessie maar ook aan verplichtingen op grond van andere toepasselijke wet- en regelgeving moeten blijven voldoen. Hiernaast is de situatie denkbaar dat in toekomstige wet- en regelgeving bepalingen zijn opgenomen waardoor een wijziging van de concessie noodzakelijk wordt omdat er strijd ontstaat tussen het desbetreffende voorschrift in de concessie en de nieuwe regelgeving. In dat geval zal de concessie in principe aan de regelgeving moeten worden aangepast, tenzij de betreffende regelgeving bestaande rechten respecteert.

#### *Algemene toelichting op de wijziging van de concessie*

*Met de inwerkingtreding van de Spoorwegwet en de Concessiewet personenvervoer per trein (tot aanvulling van de Wet personenvervoer 2000) per 1 januari 2005 werd invulling gegeven aan een nieuwe institutionele ordening van de spoorsector. De nieuwe ordening betekent onder meer dat de Staat concessies verleent voor het beheer van de infrastructuur en voor het openbaar*

*personenvervoer per trein (voorzover niet gedecentraliseerd). Een concessie is een publiekrechtelijk besluit dat de concessiehouder een recht verleent om met uitsluiting van anderen bepaalde activiteiten te verrichten en hem verplichtingen oplegt. Per 1 januari 2005 is de eerste vervoerconcessie voor het vervoer op het hoofdrailnet (HRN) aan NS verleend.*

*Conform artikel 126 van de Spoorwegwet, artikel 108 van de Wet personenvervoer 2000 en artikel 29 van de vervoerconcessie zijn de spoorwetgeving en de vervoerconcessie geëvalueerd. Dit heeft geresulteerd in een Kabinetsstandpunt (Kamerstukken II 2009/10, 31987 1). Het kabinet is van mening dat het nuttig en nodig is om de concessie op een aantal punten te wijzigen. Daarbij zijn enerzijds conclusies uit de evaluatie verwerkt en anderzijds praktijkervaringen uit de afgelopen jaren. Naast deze inhoudelijke wijzigingen zijn er ook technische wijzigingen gepleegd (bijv. aanpassing van jaartallen, schrappen van achterhaalde artikelen en andere actualisaties).*

*De belangrijkste inhoudelijke wijzigingen betreffen:*

- *Outputsturing*  
*De spoorsector is in de afgelopen 10 jaar sterk in beweging geweest. ProRail en de vervoerders hebben gezamenlijk een verbetertraject doorgemaakt. Onderdeel van het verbetertraject was de verdere professionalisering van ProRail en NS gericht op het verkrijgen van een beter inzicht in de relatie tussen (financiële) middelen (input) - activiteiten (throughput) - prestaties (output) en effecten voor het spoorsysteem (outcome). Op basis van dit inzicht kunnen onder meer beslissingen over bijvoorbeeld de inzet van financiële middelen inmiddels steeds beter gefundeerd worden en leveren deze middelen steeds meer rendement op. Daardoor kan in de relatie tussen de minister en ProRail en de minister en NS op output/outcome gestuurd worden. Met andere woorden: in de afgelopen jaren is de wijze van aansturen steeds meer verschoven van sturen op activiteiten naar sturen op prestaties en effecten. Deze verschuiving heeft ook geleid tot wijzigingen in de concessie. Zo zijn alle bepalingen over de ingroei naar outputsturing vervallen.*
- *Handhaving*  
*Er kan sprake zijn van samenloop van de toepassing van handhavinginstrumenten ingevolge de concessie en het handhaven van Europese verplichtingen (zie bijvoorbeeld artikel 21a van de concessie in relatie tot artikel 30 van de verordening (EG) Nr. 1371/2007 van het Europese Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer). In dat geval zal de handhaving worden overgelaten aan de handhavende instantie die ter uitvoering van de verordening (of andere EU-regelgeving) bij wet is aangewezen. De minister zal zich onthouden van het opleggen van een sanctie wegens schending van de concessie, indien deze schending materieel gelijkenis vertoont met een mogelijke schending van de bepalingen uit de desbetreffende verordening (of andere EU-regelgeving). Daarmee wordt rekening gehouden met het ne bis in idem-beginsel (zie ook de artikelen 5:43, 5:44 en 5:6 van de Algemene wet bestuursrecht).*
- *OV-chipkaart en tarieven*  
*NS is bezig de OV-chipkaart in te voeren. Dit leidt tot een aantal wijzigingen in het tariefartikel.*
- *Europese regelgeving*  
*NS is, naast aan nationale wet- en regelgeving, eveneens onderworpen aan Europese regelgeving. Vooropgesteld dat deze regelgeving ofwel rechtstreekse werking heeft ofwel geïmplementeerd wordt en dus geen onderdeel uitmaakt van de concessie, worden op een aantal plaatsen in de concessie nog te implementeren richtlijnen genoemd waar NS verplicht is rekening mee te houden. Deze verplichting moet gezien worden als een plicht van NS om bij*

*het nemen van onomkeerbare besluiten rekening te houden met de in de concessie genoemde richtlijnen als die richtlijnen op het moment van het besluit wel definitief zijn vastgesteld maar nog niet zijn geïmplementeerd. De peildatum is derhalve steeds het moment van het onomkeerbare besluit van NS.*

*De consumentenorganisaties, OPV en ProRail zijn, conform de artikelen 27 en 27a van de Wet personenvervoer 2000, om advies gevraagd. En de wijzigingen zijn voorgelegd aan het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV). De adviezen en reacties hebben op diverse punten tot aanpassingen geleid.*

## ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING OP DE VERVOERCONCESSIE

### Artikel 1: Definities

In dit artikel worden de begrippen uit de concessie gedefinieerd. Ook de definities uit de wet zijn van toepassing op deze concessie.

In onderdeel a is 'bijlage' gedefinieerd als 'bij deze concessie behorende bijlage'.

Daarmee wordt tot uitdrukking gebracht dat de bijlagen deel uitmaken van de concessie.

Een wijziging van een bijlage is dus een wijziging van de concessie.

De in onderdeel b omschreven term 'bijzondere spoorvervoerdiensten' wordt gebruikt in de artikelen 4, derde lid, en 29, tweede lid.

De definitie van het begrip "spits" is gelijk aan die in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Volgens deze definitie wijst de infrastructuurbeheerder in de netverklaring de twee tijdvakken aan van elk ten hoogste 2,5 uur op maandag tot en met vrijdag waarop aan het personenvervoer een hogere bedieningsfrequentie wordt geboden dan in de onmiddellijk daaraan voorafgaande en daarop volgende tijdvakken. Hierbij wordt uitgegaan van de huidige spits van ca. 07:00 uur tot 09:00 uur en van 16.00 uur tot 18.00 uur. Er is echter bewust niet gekozen voor een 'statische' definitie van de spits omdat deze naar tijd en plaats kan verschillen, waardoor het systeem te rigide zou worden.

*Inmiddels is de relatie tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en NS gebaseerd op outputsturing. Er zijn dus alleen nog grenswaarden en geen richtwaarden meer, de term richtwaarde komt in de concessierelatie tussen de minister en NS niet meer voor. De definitie van richtwaarde in onderdeel k van artikel 1 kan daarom vervallen.*

*In de concessie is het begrip nachtnet geïntroduceerd, o.a. met het oog op de openingstijden van fietsenstallingen. Daarom wordt deze term in onderdeel i (nieuw) gedefinieerd.*

*Daarnaast is het begrip samenloop gedefinieerd omdat de ontwikkelingen van de afgelopen jaren aanleiding gaven tot verduidelijking.*

### Artikel 2: Reikwijdte van de concessie

Voor de afbakening van het hoofdrailnet wordt verwezen naar het Besluit hoofdrailnet.

Artikel 25, derde lid, van de wet bepaalt voorts dat een concessie voor openbaar vervoer per trein een omschrijving bevat van de stations waartussen het openbaar vervoer wordt afgewikkeld. Met dit artikel, in samenhang met het Besluit hoofdrailnet, wordt de reikwijdte van het exclusieve recht van NS bepaald. Het tweede lid regelt dat het hier gaat om de stations:

- a. gelegen op de spoorwegverbindingen die zijn aangegeven in het Besluit hoofdrailnet, zoals dat luidt bij inwerkingtreding van deze concessie;
- b. die na inwerkingtreding van deze concessie met instemming van de minister worden aangelegd op de spoorwegverbindingen die zijn aangegeven in het Besluit hoofdrailnet.

De te hanteren criteria en procedures voor opening van een nieuw station en toevoeging van een station aan het hoofdrailnet zijn beschreven in de "Beleidsnotitie aanleg nieuwe stations" (kenmerk DGP/VI/U.00.01732, datum 22 september 2000), die gezonden is aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

In het derde lid wordt bepaald dat NS daar waar in 2004 tussen de in het derde lid genoemde stations openbaar personenvervoer per trein werd verricht door andere vervoerders of door NS uit hoofde van andere contracten dan het Overgangscontract II (de huidige samenloop) zij dit ook in de toekomst moet aanvaarden, en dat ter vervanging van de nu nog voor die samenloop geldende contracten, bestuursrechtelijke concessies kunnen worden verleend (al dan niet na decentralisatie) aan NS of aan een andere vervoerder. De formulering 'anders dan uit hoofde van deze concessie' doelt zowel op de huidige situatie met civielrechtelijke contracten, als op de toekomstige situatie met bestuursrechtelijke concessies. De formulering 'de vóór de verlening van deze concessie bestaande rechten' doelt niet alleen op de trajecten waarop nu samenloop



plaatsvindt, maar ook op de huidige frequenties op die trajecten. Uitbreiding van de samenloop (bijvoorbeeld hogere frequenties) is mogelijk met instemming van NS. Uiteraard kan ook de reikwijdte van de HRN-concessie verder worden beperkt door middel van een wijziging van dit lid, met toepassing van artikel 29a van de wet (aanvaarding NS). Een andere concessie voor openbaar personenvervoer per trein kan immers slechts worden verleend voorzover de reikwijdte van de HRN-concessie daar nog ruimte voor laat. De 'statische' clausulering in het derde lid is nodig om NS de zekerheid te geven dat zij gedurende de looptijd van deze concessie niet eenzijdig geconfronteerd kan worden met een toename van de samenloop op het hoofdrailnet.

Over de voorwaarden in relatie tot deze samenloop (zoals bijvoorbeeld tarieven en bediening van nieuwe stations) en over eventuele uitbreiding van de frequentie op de huidige samenloop dienen goede afspraken gemaakt te worden tussen NS, de decentrale vervoerder en de concessieverlenende decentrale overheden. NS moet transparant en constructief aan dit overleg meewerken. Het uitgangspunt hierbij is dat er géén concurrentie op het spoor mag ontstaan. Samenloop moet voor beide vervoerders voordelen opleveren en logistiek inpasbaar zijn.

Indien vervoerders niet tot overeenstemming kunnen komen zal de minister dit proces faciliteren.

Het vierde lid bevat een zelfde clausulering als het derde lid, maar dan voor de nu al vaststaande toekomstige samenloop ten behoeve van de HSL Zuid tussen de stations:

- a. Amsterdam Centraal (en in de toekomst eventueel ook Amsterdam Zuid WTC), Schiphol, en Rotterdam Centraal;
- b. Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal;
- c. Rotterdam Centraal en Breda.

Het vierde lid geldt ook nadat de concessieovereenkomst van 5 december 2001 is vervangen door een aan HSA op grond van artikel 20 van de wet verleende concessie, en ook in geval van eventuele opvolgende concessiehouders voor de HSL Zuid.

*Dit betreffen technische wijzigingen van artikel 2. Het Besluit hoofdrailnet is sinds de inwerkingtreding tweemaal gewijzigd. In het tweede lid wordt derhalve het Besluit hoofdrailnet van toepassing verklaard, zonder de specifieke tijdsgebonden toepassing. Daarnaast komen de leden a en d te vervallen omdat niet langer sprake is van samenloop op de trajecten Heerhugowaard-Uitgeest en Wierden-Enschede. De wijziging van het vierde lid hangt samen met de vervanging van de concessieovereenkomst met HSA Beheer B.V. van 5 december 2001 door de concessie van 1 juli 2009. In 2010 wordt de Liberaliseringsrichtlijn voor grensoverschrijdend personenvervoer per spoor (2007/58/EG) in Nederland geïmplementeerd. Bij de implementatie hiervan zal de minister van Verkeer en Waterstaat de exclusiviteit van het hoofdrailnet afdoende waarborgen.*

### Artikel 3: Concessieprijs

Gegeven de financiële situatie van NS, de wenselijke beperking van de tariefontwikkeling en het vervoerproduct is de hoogte van de concessieprijs voor de komende jaren op nul vastgesteld. Voor de jaren 2009 tot 2015 kan, na de evaluatie van de concessie, een andere jaarlijkse concessieprijs worden vastgesteld. Daarbij zal onder andere rekening worden gehouden met de resultaten van de bedrijfsvoering van NS, de financieringskosten en voorzieningen voor risico's en investeringen ten behoeve van de continuïteit van het vervoer op het HRN, de hoogte van de gebruiksvergoeding, de ruimte voor tariefstijgingen, de kwaliteit van de dienstverlening en de kwantitatieve en kwalitatieve omvang van het aangeboden vervoer. De concessie wordt in elk geval in 2008 geëvalueerd (zie artikel 29 van deze concessie). Een wijziging van de concessieprijs voor de periode na 2008 is een wijziging van de concessie en behoeft aanvaarding door NS (artikel 29a van de wet).

*Gegeven de financiële situatie en vooruitzichten van NS in 2004, de wenselijke beperking van de tariefontwikkeling en de gewenste kwaliteitstijging van het vervoerproduct is de hoogte van de concessieprijs voor de jaren 2005 t/m 2008*

*op nul vastgesteld. In het kader van de evaluatie van de Spoorwetgeving met als onderdeel daarvan de evaluatie van de vervoerconcessie HRN (zoals vermeld in artikel 29 lid 2 van de vorige versie van deze concessie) is deze afspraak geëvalueerd. Dit heeft geleid tot een geleidelijk oplopende jaarlijkse concessieprijs voor de jaren 2009 t/m 2014.*

#### Artikel 4: Exploitatierisico en bijzondere spoorvervoerdiensten

De concessie is te onderscheiden van een overheidsopdracht. Gelet hierop is in deze concessie expliciet bepaald dat het gehele exploitatierisico voor deze concessie in ieder geval bij NS ligt.

NS dient deze concessie bovendien voor eigen rekening uit te voeren, behoudens de zogenoemde bijzondere spoorvervoerdiensten. Het gaat hierbij om de volgende spoorvervoerdiensten die deel uitmaken van het hoofdrailnet:

- Utrecht - Baarn,
- Utrecht - Rhenen,
- Lelystad - Almere – Weesp, alsmede de verlengde treinseries naar Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp,
- Zaandam - Hoorn – Enkhuizen, alsmede de verlengde treinseries van/naar Amsterdam,
- Alkmaar- Schagen -Den Helder.

Het gaat hier om de vijf voormalige contractsectordiensten (waarvoor tot moment van verlening van deze concessie Specifieke Openbare Dienstcontracten geldig waren, vallend onder de "Raamovereenkomst openbare-dienstcontract treindiensten Staat-NSR") die, gezien de aanzienlijke mate van samenloop en samenhang met de overige hoofdrailnetdiensten (uit het Overgangscontract II) rond de stadsgewesten, zijn opgenomen in het Besluit hoofdrailnet. Met NS is afgesproken dat NS voor de uitvoering van deze diensten subsidie zal blijven ontvangen in de komende jaren met een afbouwregeling. NS dient hiertoe een subsidieaanvraag in te dienen. In navolging op de evaluatie als bedoeld in artikel 29 zal bezien worden of en in welke mate deze diensten na 2008 subsidiabel blijven.

#### Artikel 5: Rechtspersonen ten behoeve van de uitvoering van de concessie

Dit artikel regelt, met toepassing van artikel 69b, tweede lid, van de wet, dat NS is gehouden bij het uitvoeren van deze concessie in elk geval gebruik te maken van NS Reizigers B.V., alsmede van andere tot het NS-concern behorende vennootschappen waarvan de medewerking nodig is voor de exploitatie van het vervoer op het hoofdrailnet. Dit laat onverlet de mogelijkheid van NS om hiernaast ook gebruik te maken van vennootschappen buiten het NS-concern voor de uitvoering van deze concessie. Hiertoe dient NS de nodige maatregelen te nemen om dit mogelijk te maken in haar relatie tot deze vennootschappen.

NS Reizigers B.V. en de andere in dit artikel bedoelde rechtspersonen zijn niet aan te merken als "anderen" als bedoeld in artikel 1, onder I, van de wet. Voorzover NS een verplichting ingevolge deze concessie wordt opgelegd voor de naleving waarvan zij afhankelijk is van de medewerking van tot het NS-concern behorende rechtspersonen, is NS gehouden de noodzakelijke instructies te geven aan die rechtspersonen ter waarborging van die medewerking. Een gebrek in de naleving van deze concessie wegens het doen of nalaten van tot het NS-concern behorende rechtspersonen ligt in de risicosfeer van de concessiehouder en komt mitsdien voor rekening en risico van de NS.

Onverminderd het onderzoek betreffende de zuivere managementaanbesteding ligt het in de rede om deze aanwijzing voor een eventuele opvolgende concessiehouder te continueren conform het amendement Dijsselbloem/Eurlings ten aanzien van de zuivere managementaanbesteding (dit wordt verder toegelicht in de toelichting op artikel 30).

*Toelichting bij nieuw artikel 5a Outputsturing*

*Inmiddels is de relatie tussen de minister en NS gebaseerd op outputsturing. Daartoe moet NS voldoen en blijven voldoen aan de eisen vermeld in dit artikel. NS hoeft niet jaarlijks aan te tonen dat ze aan deze eisen voldoet, maar als VenW aanleiding ziet om te (laten) toetsen of NS nog aan deze eisen voldoet, dan is dat mogelijk. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan situaties waarbij de prestaties van NS in ernstige mate en/of gedurende een meerjarige aaneengesloten periode achterblijven bij de grenswaarden uit het vigerende vervoerplan. Voordat wordt overgegaan tot een onderzoek wordt NS in de gelegenheid gesteld over de situatie nadere informatie te verstrekken. Dit artikel is grotendeels gelijklopend aan het bij dit besluit ingetrokken artikel 26, eerste lid, dat zag op de eisen om over te gaan op outputsturing.*

**Artikel 6: Zorgplicht**

Dit artikel legt de plicht bij NS om ervoor te zorgen dat:

- a. met het aangeboden vervoer het publiek belang van het personenvervoer per trein is gewaarborgd en het aangeboden vervoer dienovereenkomstig bijdraagt aan de bereikbaarheid van met name de grote steden en economische kerngebieden, in het bijzonder gedurende de spits, en bijdraagt aan de bereikbaarheid van alle landsdelen;
- b. het aangeboden vervoer is gericht op reizigersgroei;
- c. de treinen toegankelijk zijn voor een ieder (art. 32, tweede lid, onder g, van de wet);
- d. in de treinen en op de stations een verantwoorde mate van veiligheid voor reizigers en personeel is gewaarborgd (art. 32, tweede lid, onder h, van de wet);
- e. de treinen op tijd rijden (art. 32, tweede lid, onder i, van de wet);
- f. de reiziger een redelijke kans heeft op een zitplaats gedurende zijn treinreis (art. 32, tweede lid, onder j, van de wet);
- g. aan de reiziger op stations en in de trein een adequaat serviceniveau geboden wordt, waaronder wordt verstaan dat de reiziger adequaat wordt geïnformeerd over de uitvoering van treindiensten, in de treinen en op de stations, en dat de treinen en de stations voldoende schoon zijn (art. 32, tweede lid, onder k, van de wet).

Ten aanzien van de reinheid en sociale veiligheid van de voor reizigers bestemde perrons, tunnels, trappen, liften, hellingbanen en loopbruggen (transfervoorzieningen) heeft de infrastructuurbeheerder (ProRail) een taak die beschreven is in de aan ProRail verleende beheerconcessie.

**Artikel 7: Totstandkoming vervoerplan**

Dit artikel beschrijft de totstandkoming van het vervoerplan. NS stelt een vervoerplan op na overleg met de infrastructuurbeheerder, en de in het LOCOV verenigde consumentenorganisaties omtrent de invulling van prestatie-indicatoren uit artikel 9 en overleg met decentrale overheden verenigd in het Interprovinciaal Overleg (IPO) en in de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer (SKVV) over de uitvoering van artikel 9, eerste lid. De infrastructuurbeheerder en de consumentenorganisaties zijn direct betrokken of belanghebbende bij alle in artikel 9 benoemde prestaties die NS levert aan de reiziger. De decentrale overheden zijn gezien de samenhang met het stadsgewestelijk en streekgewestelijk openbaar vervoer direct betrokken bij de prestatie zoals opgenomen in artikel 9, eerste lid: in hoeverre en op welke wijze het aangeboden vervoer van en naar de grote steden, en economische kerngebieden, in het bijzonder gedurende de spits, en van en naar alle landsdelen aan de vervoersvraag voldoet. Niet het gehele vervoerplan, maar alleen de invulling van de verplichtingen ten aanzien van de te leveren prestaties ingevolge artikel 9 behoeft de instemming van de minister (derde lid). De reden hiervan is dat de invulling van deze verplichtingen betrekking heeft op de verplichte onderwerpen van artikel 32, tweede lid, van de wet, en de overige onderwerpen in het vervoerplan een onderbouwing zijn van de invulling van de zorgplicht of onderwerpen zijn waarvoor geen wettelijke verplichting geldt, maar waarin de minister toch inzicht wil hebben zonder over de concrete invulling daarvan uitdrukkelijk een

oordeel te willen uitspreken. De onderwerpen die geen (uitdrukkelijke) instemming behoeven, worden wel getoetst aan de voorschriften hierover in de concessie. Als de minister voornemens is niet in te stemmen, krijgt NS de gelegenheid om het plan aan te passen. Denkbaar is een verschil van inzicht over de concreet te nemen prestatie(s) met daarbij de waarden eventueel voorzien van concrete maatregelen. Het zal dan ook duidelijk zijn om welke prestatie(s) er een verschil van inzicht bestaat. Als de minister niet instemt met de invulling van artikel 9 in het nieuwe vervoerplan, dan blijft in zoverre het oude vervoerplan gelden totdat de minister uiteindelijk wel instemt met de invulling van artikel 9 in het nieuwe vervoerplan. Dit volgt uit het vijfde lid van artikel 7. Het toetsingskader van de invulling van de zorgplicht in het vervoerplan wordt onder andere gevormd door wet- en regelgeving, en specifieke voorschriften in de concessie. In het tweede lid van artikel 7 wordt de mogelijkheid gecreëerd om op termijn, bij outputsturing, te komen tot een meerjarig vervoerplan. Het aantal kalenderjaren waarvoor het plan dan wordt opgesteld, wordt bepaald door de minister, op voorstel van NS.

Het vijfde lid regelt dat NS deze concessie moet uitvoeren met inachtneming van de onderdelen van het vervoerplan waar de minister mee heeft ingestemd. Een onderdeel van het beheerplan waarmee de minister heeft ingestemd, heeft dus dezelfde rechtskracht als een bepaling in de concessie zelf.

Tegen een besluit van de minister op grond van artikel 7 kan door NS in bezwaar en beroep worden gegaan (beroep in één instantie, bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven, zie artikel 105, eerste lid, van de wet).

*Dit betreffen technische wijzigingen in het tweede, derde en vierde lid. In het vierde lid is de uiterste indieningsdatum van het vervoerplan vervroegd tot 15 oktober. NS levert bij het vervoerplan realisatiecijfers (twaalfmaands voortschrijdend gemiddelde) over de periode oktober t/m september. De minister streeft er vervolgens naar om vóór 1 januari in te stemmen met het vervoerplan.*

#### Artikel 8: Inhoud vervoerplan

Onderdeel a verplicht NS om in het vervoerplan beargumenteerd aan te geven wat is gedaan met de resultaten van het in artikel 7 voorgeschreven overleg met de consumentenorganisaties en de infrastructuurbeheerder, en het overleg met de decentrale overheden verenigd in het Interprovinciaal Overleg (IPO) en in de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer (SKVV), bedoeld in artikel 25.

Onderdeel b bepaalt dat NS in het jaarlijks op te stellen vervoerplan aangeeft op welke wijze zij invulling geeft aan de zorgplicht zoals beschreven in artikel 6. In artikel 9 wordt deze invulling op onderdelen meer specifiek voorgeschreven. De minister toetst het vervoerplan zowel op de algemene verplichting uit onderdeel a als op de specifieke verplichtingen uit artikel 9. Zie voor de ingroefase ook de artikelen 26, 27 en 28. Onderdeel c bepaalt dat NS in het jaarlijks op te stellen vervoerplan een beschrijving opneemt van de maatregelen die NS neemt om haar vervoersaanbod te richten op reizigersgroei en de groeioprognose die zij hanteert. Dit betreft uiteraard alleen maatregelen met betrekking tot de factoren die reizigersgroei beïnvloeden waar NS invloed op heeft en niet de 'exogene' factoren die reizigersgroei beïnvloeden waar NS geen invloed op heeft.

*Er is een punt toegevoegd over samenloop. Concessies voor openbaar vervoer (zowel voor het hoofdrailnet als voor regionaal openbaar vervoer) geven de concessiehouder een exclusief recht. In bijzondere gevallen kan het wenselijk zijn een inbreuk te maken op die exclusiviteit (samenloop). Dit is uitsluitend mogelijk met instemming van de concessiehouder. Over het voornemen tot uitbreiding van bestaande c.q. nieuwe samenloop wordt de Infrastructuurbeheerder door betrokken partijen (decentrale overheden, decentrale vervoerders en concessiehouder) tijdig geïnformeerd. Dit opdat consequenties voor de capaciteitsverdeling op de samenloopbaanvakken in beeld kunnen worden*

*gebracht en betrokken bij de afwegingen van de concessiehouder. Vanwege het belang van samenloop moet NS in het vervoerplan een korte beschrijving opnemen van wat er met decentrale overheden en vervoerders is afgesproken over wijzigingen in de samenloop.*

*NS aanvaardt de sinds 2004 uitgebreide en nieuwe samenloop onder de condities die zijn neergelegd in de desbetreffende samenloopovereenkomsten tussen NS en de desbetreffende vervoerders. Het betreft uitbreiding van de bestaande samenloop tussen de stations:*

- Venlo en Blerick;
- Arnhem en Elst;
- Arnhem en Arnhem Velperpoort.

*Voorts betreft het nieuwe samenloop tussen de stations:*

- Amersfoort en Hoevelaken (voorwaardelijk);
- Groningen en Groningen Europapark.

#### Artikel 9: De prestaties inzake kwantiteit en kwaliteit van het aangeboden vervoer

Het eerste lid van dit artikel gaat in op de bereikbaarheid van de grote steden en economische kerngebieden, in het bijzonder gedurende de spits, en de bereikbaarheid van alle landsdelen. Daarover is bepaald dat NS inzichtelijk maakt in hoeverre en op welke wijze het aangeboden vervoer van NS voldoet aan de vervoersvraag van reizigers in relatie tot deze zorgplicht. Hier is beoogd een relatie te leggen tussen de vervoersvraag van de reizigers en het aangeboden vervoer door NS. Aangezien de vervoersvraag van reizigers het grootst is van en naar grote steden en economische kerngebieden, in het bijzonder gedurende de spits, zal het aanbod van vervoer daar groter zijn dan buiten de spits en van en naar minder grote steden in het land. Ook voor het aanbod van vervoer van en naar alle landsdelen geldt dat NS met haar vervoersaanbod ten minste de vervoersvraag faciliteert.

De vervoersvraag dient objectief vastgesteld te worden door NS (zevende lid). Indien zich wijzigingen in het aanbod van vervoer in relatie tot deze zorgplicht voordoen dienen deze te worden voorzien van een motivering van de ontwikkelingen in de vervoersvraag. Dit moet inzichtelijk worden gemaakt in het vervoerplan. Het is daarbij niet de bedoeling om via artikel 7, derde lid, de concrete dienstregeling voor de spits te onderwerpen aan voorafgaande instemming van de minister, maar om te bezien of en op welke wijze de vervoersvraag door NS wordt gefaciliteerd.

De in het tweede lid aangegeven prestatie-indicatoren zijn globaal van aard. NS is dan ook verplicht om deze 'algemene' prestatie-indicatoren te operationaliseren door middel van het hieraan koppelen van nadere indicatoren en grenswaarden (zie voor de ingroefase artikel 26, derde en vierde lid, en artikel 27). Dit teneinde de door NS te leveren prestatie meetbaar en toetsbaar te maken. Onder elk van de 'algemene' prestatie-indicatoren van het tweede lid kunnen één of meer nadere indicatoren vallen. De nadere prestatie-indicatoren bevatten de eenheden (aantal, percentage, waarderingscijfer) en de grenswaarden (hoeveelheden) die NS zal nastreven.

De gekozen systematiek van 'algemene' prestatie-indicatoren in de vervoerconcessie en een operationalisering in nadere indicatoren met richtwaarden of grenswaarden in het vervoerplan maakt het voor NS mogelijk om maatwerk te leveren naar tijd en plaats. Bovendien wordt zo voorkomen dat de concessie aanpassing behoeft wanneer het maatwerk noopt tot aanpassing van nadere indicatoren of van richtwaarden. Ter illustratie kan het volgende voorbeeld dienen:

In de concessie is de prestatie-indicator "punctualiteit" opgenomen. NS is tot de conclusie gekomen dat de beste nadere indicator om punctualiteit te bepalen momenteel "aankomstpunctualiteit" is.

NS zou echter in de toekomst kunnen concluderen dat naast aankomstpunctualiteit ook knooppuntpunctualiteit en vertrekpunctualiteit

maatgevend is voor de eigen prestatie. NS heeft dan de ruimte om dit ter instemming voor te leggen aan de minister.  
Door de gekozen systematiek kan een dergelijke wijziging doorgevoerd worden door aanpassing van het vervoerplan terwijl de concessie ongemoeid blijft.

De uitkomst van de operationalisering van de 'algemene' prestatie-indicatoren in nadere indicatoren met grenswaarden zal NS dus moeten opnemen in het vervoerplan. Zoals toegelicht bij artikel 7 behoeven deze onderdelen van het vervoerplan de instemming van de minister. In het overleg tussen de minister en NS dat voorafgaat aan het besluit van de minister omtrent instemming, kan de minister 'eisen' (op straffe van onthouding van instemming, waartegen voor NS rechtsbescherming openstaat) dat NS bepaalde nadere indicatoren of bepaalde grens- of richtwaarden in het plan opneemt. Een grenswaarde is een meetbare waarde van een te realiseren prestatieniveau en een richtwaarde is een meetbare waarde van een na te streven prestatieniveau. Indien NS in staat is een relatie te leggen tussen de uit te voeren prestaties en de daarop behaalde resultaten, geeft NS bij een prestatie een grenswaarde aan. Indien dat niet mogelijk is formuleert NS een richtwaarde bij een prestatie met daaraan gekoppeld een of meer maatregelen.

Tijdens de ingroefase is een aantal nadere indicatoren specifiek voorgeschreven. Zie hiervoor artikel 27 en de toelichting daarbij.

In het derde lid is het uitgangspunt opgenomen dat NS in de spits een vergelijkbare of betere kans op een zitplaats moet bieden aan de reizigers dan de andere openbaarvervoerbedrijven in de spits in de grote steden. Op dit moment zijn die vergelijkbare gegevens nog niet beschikbaar. Naar verwachting is dat wel het geval als de chipkaart is ingevoerd. Daarom kan die norm pas worden geëffectueerd als de gegevens beschikbaar zijn.

Het vierde lid bepaald dat NS met betrekking tot de prestatie-indicator 'het waarborgen van een verantwoorde mate van veiligheid ten behoeve van zowel de reizigers als het personeel' in elk geval als nadere prestatie-indicator 'de kans dat de reiziger in de trein een conducteur treft' hanteert.

Dit betekent niet dat per definitie op elke trein altijd een conducteur aanwezig moet zijn, maar dit geeft de minister de mogelijkheid om nadrukkelijk te kunnen toetsen en te meten dat NS zorgt voor voldoende menselijk toezicht. NS kan in de migratie naar outputsturing prestatie-indicatoren ontwikkelen of programma's opzetten (bijv. Beheerste Toegang Stations, camera's, etc.) waarmee zij kan aantonen dat die een betere invulling van de zorgplicht voor sociale veiligheid zijn dan een conducteur op de trein. Indien dat het geval is dient NS dit onderbouwd aan te geven in het vervoerplan. De betreffende treindiensten zullen dan niet meer worden meegenomen bij de berekening van de trefkans van een conducteur. Bij de onderbouwing van deze indicator geeft NS aan welke treindiensten het betreft. Voor deze diensten dient NS – conform de systematiek van de concessie – één of meer andere nadere prestatie-indicator(en) te hanteren met bijbehorende grenswaarde(n), waarmee duidelijk wordt hoe op deze treindiensten de prestatie op het gebied van sociale veiligheid wordt ingevuld.

Het vijfde lid is gericht op het prikkelen van NS tot prestatieverbetering. NS dient deugdelijk in het vervoerplan te motiveren indien deze verbetering naar het oordeel van NS niet haalbaar is. Zie voor de ingroefase artikel 26, vierde lid, onderdeel b. De jaarlijks op te stellen vervoerplannen laten een ontwikkelingsproces zien te opzichte van de voorgaande twee vervoerplannen.

Uit het zesde lid, in samenhang met artikel 7, derde lid, volgt dat ook de door NS gehanteerde meetsystemen in het kader van de invulling van de zorgplicht onder de instemming van de minister vallen. Ratio hiervan is dat richt- en grenswaarden geen betekenis hebben los van de manier waarop zij gemeten worden.

Dit geldt ook voor de wijze waarop de metingen van de prestaties uiteindelijk tot stand komen (zevende lid). Het betreft de meting van het oordeel van de klanten, maar bijvoorbeeld ook de meting van het percentage ontregelingen van de treindienst waarbij

daarover in de trein informatie is gegeven. De metingen van de prestaties dienen tot stand te zijn gekomen op basis van representatieve onderzoeken en op statistisch verantwoorde wijze.

Het achtste lid strekt ertoe om de minister inzicht te geven in de door NS gemaakte afwegingen.

*In overleg met consumentenorganisaties en de minister heeft NS een nieuwe indicator ontwikkeld voor de zorgplicht die inhoudt dat de reiziger een redelijke kans heeft op een zitplaats gedurende zijn treinreis. Daartoe is het tweede lid, onderdeel c, gewijzigd. De nieuwe indicator wordt beter geacht dan de in het derde lid genoemde verhoudingsgetallen; daarom is dit lid vervallen. Tenslotte is de verwijzing naar bijlage E die eerder in lid 3 van het geschrapte artikel 16 was opgenomen toegevoegd.*

#### Artikel 10: Toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking

Dit artikel bevat verplichtingen over de toegankelijkheid van het treinvervoer van NS (ingevolge artikel 32, tweede lid, onder g, van de wet). Het openbaar vervoer moet goed bruikbaar zijn voor iedereen: voor lange en kleine mensen, voor kinderen en ouderen, voor mensen met een kinderwagen en mensen in een rolstoel, voor mensen met een been in het gips en voor mensen die doof of blind zijn. Hierbij geldt een aantal uitgangspunten. In de eerste plaats het beleidsstreven om het spoorvervoer uiterlijk in 2030 toegankelijk gemaakt te hebben. In de tweede plaats het rapport 'Toegankelijke treinen, bruikbaar voor iedereen' van 17 september 2003. En in de derde plaats het bepaalde bij of krachtens de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (artikel 8), die op een nog te bepalen tijdstip van toepassing zal worden op het openbaar vervoer; vanaf dat moment is het maken van onderscheid bij het aanbieden van openbaar vervoer verboden. Blijkens artikel 2 van die wet houdt het verbod van onderscheid mede in dat degene tot wie het verbod zich richt, gehouden is naar gelang de behoefte doeltreffende aanpassingen te verrichten, tenzij deze voor hem een onevenredige belasting vormen. Op basis van een door het Rijk (nog) te ontwikkelen meetinstrument wordt de voortgang in de realisatie en verbetering van de toegankelijkheid van de door concessiehouder te verlenen diensten en de ingezette en in te zetten spoorvoertuigen jaarlijks in beeld gebracht. Bezien zal worden of op basis van dit meetinstrument nadere prestatie-indicatoren met grenswaarden kunnen worden ontwikkeld, uiteraard binnen de kaders van de rijksbegroting.

Bij de toegankelijkheid van het spoor gaat het om de toegankelijkheid van het station, van de trein en van de overgang tussen die twee. Het realiseren van toegankelijk spoorvervoer kan derhalve niet alleen door NS geschieden. NSR en ProRail hebben beide medewerking verleend aan de totstandkoming van het Rapport 'Toegankelijke treinen, bruikbaar voor iedereen' en ten aanzien van stations de 'Normen en richtlijnen basisstations' (van 12 januari 2001, kenmerk DGP/VI/U.00.04039).

Zeker zolang het spoorvervoer niet volledig toegankelijk is, dient NS te zorgen voor assistentieverlening aan diegenen die assistentie behoeven bij de gang naar en van de trein. Per station moet worden bepaald vanaf welke plaats nabij een ingang van het station deze assistentieverlening plaats heeft, zodat het zowel voor de reiziger als voor NS praktisch toepasbaar is. Dit is een voortzetting van de huidige praktijk. Op basis van afspraken met de Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland (CG-Raad) biedt NS deze assistentie in ieder geval op de stations die opgenomen zijn in bijlage D. Als assistentieverlening niet mogelijk is, biedt NS gelijkwaardig ander vervoer aan, tegen ten hoogste de kosten van het treinkaartje voor het desbetreffende traject.

Als in korte tijd een groot aantal reizigers verzoekt om assistentieverlening of gelijkwaardig ander vervoer, dan kan zich voor NS een situatie van overmacht voordoen. Voor die situatie is het tweede lid bedoeld.

In het derde lid van dit artikel is bepaald dat NS, als zij een verzoek wil indienen bij de minister om bijlage D te wijzigen, daarover eerst moet overleggen met de CG-raad.

Het vierde lid bepaalt dat NS, indien de infra-kenmerken niet eenduidig zijn (bijv. verschillende perronhoogtes, afstand van de trein tot het perron), bij het doen van de

investeringen en aanpassingen in de spoorvoertuigen zodanige keuzes zal maken dat daarmee zo goed mogelijk aan het realiseren van toegankelijk spoorvervoer wordt bijgedragen. Zie voor de toegankelijkheid van het NS-vervoer voor reizigers met een functiebeperking ook artikel 17, derde lid.

Het vijfde lid bepaalt dat NS samen met de infrastructuurbeheerder een financieel dekkend stappenplan moet opstellen en dit stappenplan uitvoert. Uiteraard heeft de verplichting tot uitvoering van dit stappenplan betrekking op de onderdelen van dit uitgewerkte plan gedurende de looptijd van deze concessie. Daarom zal in dit plan concreet uitgewerkt moeten worden welke stappen gezet moeten worden tot 2015 en globaler welke stappen gezet moeten worden tussen 2015 en 2030.

Zowel de infrastructuurbeheerder als NS moeten maatregelen treffen om de toegankelijkheid te verbeteren. In een aantal gevallen is dit effectiever als dit in onderlinge samenwerking gebeurt. Daarom bevat het stappenplan – naast de maatregelen die NS en ProRail afzonderlijk nemen – in ieder geval maatregelen op de volgende raakvlakken:

- perronhoogte in relatie tot treinvloerhoogte;
- spleet tussen perron en trein;
- ET/BTS (electronic ticketing/beheerst toegangssysteem);
- reisinformatie in de transfer.

*Bij de actualisering van het implementatieplan wordt uitgegaan van geldende wetgeving. Tevens houdt NS rekening met de geldende AmvB Toegankelijkheid onder de Wet Gelijke Behandeling Chronisch Zieken en Gehandicaptten, die naar verwachting eind 2010 in werking zal treden. NS voert het geactualiseerde Implementatieplan Toegankelijkheid uit, voor zover het op haar van toepassing is. Zodra de studie van o.a. de CG-Raad, Viziris en NS uit de Regiegroep OV-Chipkaart naar de functionaliteit van apparaten en de opstelling ervan is afgerond zullen de resultaten daarvan worden vastgelegd.*

#### Artikel 11: Fietsenstallingen

Veel reizigers reizen met de fiets van of naar het station. Voor deze groep reizigers is het van belang dat ze hun fiets veilig kunnen stallen. Daarom is in deze concessie een verplichting voor NS opgenomen om uiterlijk in 2010 de openstelling van alle bewaakte/beveiligde fietsenstallingen te relateren aan het vertrek en de aankomst van de eerste respectievelijk laatste trein.

In het tweede lid is de verplichting voor NS opgenomen om samen met ProRail een financieel dekkend stappenplan op te stellen dat erop gericht is om uiterlijk in 2010 stallingsfaciliteiten te hebben conform het eerste lid. Dit plan wordt opgesteld in samenhang met het renovatieprogramma Ruimte voor de Fiets dat door ProRail wordt uitgevoerd in opdracht van de minister.

In het derde lid is de verplichting voor NS opgenomen om de openingstijden van de bewaakte fietsenstallingen, waar NS zeggenschap over heeft, in stand te houden zoals die golden op 1 juli 2000, conform de motie-Gerkens (Kamerstukken II 2003/04, 29 200 XII, nr. 141).

Het vierde lid regelt dat de minister op verzoek van NS ontheffing van het eerste lid kan verlenen. Ontheffing is bijvoorbeeld mogelijk als in plaats van een bewaakte fietsenstalling een voor de reiziger goed alternatief kan worden aangeboden, bijvoorbeeld fietskluizen. Tevens is ontheffing mogelijk als het stappenplan, bedoeld in het tweede lid, niet conform planning door NS gerealiseerd kan worden als gevolg van doen of nalaten van derden, zoals ProRail.

*In het eerste lid van artikel 11 wordt het jaartal 2010 geschrapt omdat de gewijzigde vervoerconcessie per 2010 van kracht wordt. Inhoudelijke wijzigingen: de concessie ziet niet op fietsenstallingen die niet aan het hoofdrailnet liggen en het voorschrift m.b.t. de openingstijden tot een kwartier na aankomst van de laatste trein geldt niet voor het nachtnet.*

*Voorts vervallen het tweede en derde lid omdat deze niet meer actueel zijn.*



*Op basis van het tweede lid (nieuw) kan bijvoorbeeld ontheffing verleend worden als in plaats van een bewaakte fietsenstalling een voor de reiziger goed alternatief wordt aangeboden, bijvoorbeeld fietskluizen (door NS) of een gratis fietsenstalling in de onmiddellijke nabijheid van het station (door een gemeente). In het kader van ruimte voor de fiets en de NSP's worden niet alleen meer afspraken tussen ProRail en NS gemaakt maar gelden ook afspraken tussen NS, ProRail, gemeenten en derden omtrent bewaakte en beveiligde fietsenstallingen.*

#### Artikel 12: Dienstregeling

Zowel voor de minister als voor de reiziger is de dienstregeling de belangrijkste omschrijving van het treinproduct. Over de dienstregeling moet duidelijkheid en zekerheid bestaan. Daarom stelt NS de dienstregeling één keer per jaar vast. De dienstregeling dient te voldoen aan artikel 13 van deze concessie; de minister moet dit vooraf kunnen toetsen op basis van een rapportage van NS. Dit vloeit voort uit de systematiek van de concessie, immers de omvang van het aangeboden vervoer wordt uiteindelijk vastgelegd in de dienstregeling. De termijn van twee maanden voor toezending van de dienstregeling en rapportage (eerste lid) is gekozen om de minister voldoende tijd te geven om te beoordelen of de dienstregeling voldoet aan artikel 13. Dagelijks wordt er om diverse redenen niet gereden conform de geplande dienstregeling. Het is de vraag wanneer er sprake is van (niet-structurele) afwijkingen van de bestaande dienstregeling en wanneer van een gewijzigde dienstregeling. De spoorsector werkt met een zogenaamd dagplan. Dagplannen zijn afwijkingen van de dienstregeling en worden maximaal 36 uur voorafgaand aan de uitvoering opgesteld. Dit zijn geen structurele afwijkingen van de dienstregeling die nopen tot een wijziging van de bestaande dienstregeling. De structurele afwijkingen van de dienstregeling moeten voldoen aan artikel 13 en dienen vooraf tijdig en voorzien van een onderbouwing aan de minister te worden medegedeeld (artikel 12, tweede lid). Bij deze tussentijdse wijziging van de dienstregeling is de termijn van twee maanden voor toezending van de dienstregeling vervangen door tijdige toezending omdat de termijn van twee maanden dan te lang zou kunnen zijn. Ook deze tussentijdse wijziging dient voorafgaand aan de vaststelling voor advies aan de consumentenorganisaties te worden voorgelegd (artikel 31 van de wet). Het derde lid bepaalt dat NS ten minste eenmaal per jaar advies vraagt aan de betrokken decentrale overheden over de door NS voorgenomen wijziging van de dienstregeling. Dit lid vloeit voort uit een toezegging van de minister aan de Tweede Kamer op 21 december 2004.

De bekendmaking van de dienstregeling kan plaatsvinden via o.a. een landelijk persbericht, dagbladen, de internetsite van NS, op stations en door middel van het uitgeven van een spoorboekje.

*De minister en de Tweede Kamer vinden het van belang om tijdig op de hoogte te zijn van ingrijpende veranderingen in de dienstregeling. Daarom is het vijfde lid toegevoegd. Voor het betreffende deel van het vervoerplan is geen instemming vereist.*

*NS meldt tussentijdse structurele wijzigingen in het Locov, waarin ook de minister vertegenwoordigd is; daarmee voldoet NS aan het voorschrift geformuleerd in het tweede lid.*

#### Artikel 13: Minimale bediening van stations

In dit artikel worden de minimumvoorschriften en randvoorwaarden beschreven waaraan de door NS op te stellen jaarlijkse dienstregeling en tussentijdse structurele wijzigingen van de dienstregeling moeten voldoen. Er wordt hierbij verwezen naar de bijlagen A en B van deze concessie. Het doel hiervan is om een ondergrens aan te geven voor de dienstregeling. Het aangeboden vervoer door NS moet echter ook bijdragen aan de bereikbaarheid van de grote steden in met name de spits. Dit gaat verder dan de vereisten van artikel 13; zie artikel 9, eerste lid.

De minimale bediening van de stations in dit artikel sluit aan bij het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Daarin zijn minimale niveaus van capaciteit voor goederen- en personenvervoer vastgesteld.

In het derde lid van dit artikel is de mogelijkheid geopend voor de minister om op verzoek van NS ontheffing te verlenen van de minimale bediening van de stations, bijvoorbeeld in het weekend. Een verzoek om ontheffing gaat vergezeld van een advies van consumentenorganisaties en de betrokken decentrale overheden. Het verzoek wordt onder meer getoetst aan de in artikel 6 beschreven zorgplicht en aan de onder a tot en met d opgenomen criteria. Ontheffing is ook mogelijk wanneer het handelen van de infrastructuurbeheerder het onmogelijk maakt voor NS om te kunnen voldoen aan de verplichtingen voortvloeiend uit het eerste lid. Bijvoorbeeld bij de invoering van een onderhoudsrooster door de infrastructuurbeheerder. NS kan binnen dit kader met ProRail in een kaderovereenkomst als bedoeld in artikel 60 van de Spoorwegwet, een meerjarige regeling overeenkomen voor haar 'gewettigde commerciële behoeften' ('legitimate commercial needs', artikel 17, eerste lid, van richtlijn 2001/14/EG), indien en voor zover deze van het publiek belang afwijken. Dit speelt bijvoorbeeld een rol wanneer NS voorstelt om wél een (verliesgevende) stoptrein, die tot het in dit artikel bepaalde minimale niveau behoort, te schrappen maar níet een (winstgevende) intercity die wordt gereden bovenop het in dit artikel bepaalde minimale niveau. Bij de afweging rondom het ontheffingsverzoek zullen de maatschappelijke belangen meegewogen worden. De minister kan aan een ontheffing voorschriften verbinden en hij kan een ontheffing onder beperkingen verlenen. Een onder beperkingen verleende ontheffing is hetzelfde als een gedeeltelijke ontheffing, bijvoorbeeld een ontheffing voor een specifiek station of voor een beperkte tijdsduur.

Tegen het besluit van de minister om al dan niet ontheffing te verlenen staat voor een belanghebbende bezwaar en beroep open op grond van de Algemene wet bestuursrecht.

Als voor de sluiting van een station wijziging van bijlage A nodig is, zal de wenselijkheid van een dergelijke wijziging door de minister beoordeeld worden aan de hand van de meerjarige kosten voor beheer en instandhouding van het station, de bedrijfseconomische effecten die gemoeid zijn met de bediening van het station, de belasting van de infrastructurele capaciteit als gevolg van de bediening, de mogelijkheden die de reiziger heeft voor alternatieve vormen van openbaar vervoer, het verlies aan reistijd voor andere reizigers op het traject. Alsdan kan de minister bijlage A aanpassen. NS kan ook zelf bij de minister een verzoek indienen om de lijst van te bedienen stations aan te passen. Een verzoek van NS zal beoordeeld worden op basis van de criteria zoals hier genoemd. Wijziging van bijlage A is een wijziging van de concessie, waarop artikel 29a van de wet van toepassing is. Tegen het besluit van de minister om de bijlage al dan niet te wijzigen, staat voor een belanghebbende bezwaar en beroep open.

*Dit betreffen enkele technische wijzigingen van artikel 13.*

*Het nachtnet valt niet onder de werking van deze artikelen. NS exploiteert het nachtnet voor eigen rekening en risico en besluit zelf over de voorwaarden waaronder dit vervoer plaatsvindt.*

#### Artikel 14: Reisinformatie over andere vervoerders

De bedoeling van dit artikel is dat de reiziger over voldoende informatie beschikt over de treinenloop van andere vervoerders en over ernstige vertragingen of calamiteiten.

*In artikel 14 worden aanvullende bepalingen opgenomen met betrekking tot multimodale reisinformatie.*

*Bij het verstrekken van reisinformatie houdt NS rekening met artikel 8 van de "Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer" en met artikel 14 Wet personenvervoer 2000 en art. 10 Besluit personenvervoer 2000.*

*Het derde lid (nieuw) is erop gebaseerd dat de reiziger niet van station naar station reist, maar van herkomst naar bestemming (van deur tot deur). De reiziger heeft dus behoefte aan integrale reisinformatie van zowel NS als andere spoor- en busvervoerders (zowel vertrektijden en aansluitingen, als de plaats waar haltes zich bevinden).*

*NS is, in het kader van haar inspanningsverplichting opgenomen in dit lid, echter afhankelijk van de technische beschikbaarheid en uitwisselbaarheid van (actuele) reisinformatie van andere ketenpartijen en de medewerking, onder redelijke voorwaarden, van deze partijen. De primaire verantwoordelijkheid van NS blijft dan ook het geven van reisinformatie over haar eigen treinenloop.*

*In het vierde lid (nieuw) kan het bijvoorbeeld gaan om BISON: Beheer Informatie Standaarden Openbaar vervoer Nederland. NS zal bij haar inspanningsverplichting de InfoPlus-standaard, die samen met ProRail is ontwikkeld voor de hele spoorsector, als uitgangspunt hanteren.*

#### Artikel 15: Jaarlijkse tariefwijziging

Artikel 32, tweede lid, onder d, van de wet bepaalt dat aan een concessie in elk geval voorschriften worden verbonden ten aanzien van de tarieven. Het doel van de voorschriften in deze concessie is de reizigers die zijn aangewezen op de trein te beschermen tegen te grote tariefstijgingen door NS. De toegestane tariefstijging wordt beperkt voor de kaartsoorten waarvan wordt aangenomen dat vooral de reizigers zonder vervoersalternatief ze gebruiken. Het gaat hierbij onder meer om de tweede klas abonnementen, waaronder ook de jeugdmaandabonnementen vallen. Voor de overige kaartsoorten is NS vrij om de tarieven te bepalen.

Het tweede lid, onderdeel a, regelt dat NS de tarieven voor de kaartsoorten in het eerste lid in ieder geval mag laten stijgen met de inflatie en derhalve de consumentenprijsindex (CPI) mag doorberekenen in haar tarieven. Onderdeel b van dit lid regelt dat NS BTW-verhogingen mag doorberekenen en BTW-verlagingen moet doorberekenen, voorzover niet reeds verdisconteerd in CPI.

Ingevolge het tweede lid, onderdeel c, in samenhang met het derde en vierde lid, is het NS toegestaan om de stijging van de gebruiksvergoeding ten opzichte van het vorige kalenderjaar, uitsluitend voorzover deze stijging het gevolg is van de verhoging van de gebruiksvergoedingstarieven (gecorrigeerd voor CPI), door te berekenen in de tarieven. Stijging van de gebruiksvergoeding als gevolg van de omstandigheid dat NS meer treinkilometers rijdt mag niet doorberekend worden aan de reiziger. Prestatieregelingen en overige mogelijke heffingen (zoals schaarsteheffing, milieuheffing, reserveringsheffing, etc.) die bedoeld zijn als prikkels voor vervoerders om tot optimaal gebruik van de infrastructuur te komen kunnen niet worden doorberekend in de tarieven. Doorberekening in de tarieven mag NS zodanig doen dat de vervoersopbrengsten met hetzelfde bedrag stijgen, rekening houdend met het verwachte reizigersvolume zonder deze stijging (de autonome reizigersontwikkeling) en de vraaguitval. De verwachte ontwikkeling van de totale gebruiksvergoeding die NS aan ProRail moet betalen voor het treinverkeer over het hoofdrailnet, op basis van de huidige inzichten, is weergegeven in de volgende tabel.

Jaar	2005	2006	2007
Verwachte ontwikkeling van de gebruiksvergoeding voor het hoofdrailnet t.o.v. het voorgaande jaar ( mln. Euro)	+21	+12	+12

Op basis van de huidige inzichten op het gebied van o.a. groei en prijselasticiteiten betekent dit voor de tarieven een gemiddelde jaarlijkse stijging van maximaal een kleine 2 procentpunt boven de in het tweede lid, onder a, genoemde CPI. Het is aan de beheerder om binnen de grenzen van de wet- en regelgeving invulling te geven aan de gebruiksvergoeding. Als dit leidt tot wijzigingen van de gebruiksvergoeding kan dit ook leiden tot wijziging van deze stijging.

In het derde lid is bepaald dat de in enig jaar niet gebruikte ruimte om de in dit lid bedoelde stijging van de gebruiksvergoeding door te berekenen, kan worden benut in de volgende jaren. Hiermee krijgt NS de mogelijkheid om doorberekening in de tarieven van de stijging van de gebruiksvergoeding over meerdere jaren uit te smeren om zodoende de stijging van de tarieven voor de reiziger gelijkmatiger te laten plaatsvinden.

Het vierde lid verplicht NS om een daling van de gebruiksvergoeding als gevolg van een daling van de gebruiksvergoedingstarieven in mindering te brengen op de tarieven.

Het vijfde lid regelt de differentiatieruimte die NS heeft binnen de grenzen van het tweede lid. Het betreft hier een differentiatiebepaling in lijn met het Overgangscontract II. NS doet onderzoek naar een beter differentiatiesysteem. Met dit systeem moet een (betere) tariefsdifferentiatie naar onder andere tijd, plaats en traject mogelijk gemaakt worden. Doel hierbij is om een hogere bezettingsgraad en kostendekkingsgraad van de trein te realiseren door de prijs van het vervoer beter in lijn te brengen met de betalingsbereidheid van reizigers en met de werkelijke kosten van specifieke trajecten. Door deze systematiek kunnen er verschillen in prijs tussen klantengroepen ontstaan, onder andere afhankelijk van het tijdstip van reizen en het traject waarop gereisd wordt. Tariefsdifferentiatie is altijd een combinatie van hogere tarieven en lagere tarieven. Een nieuw differentiatiesysteem mag per saldo niet leiden tot een daling van het aantal reizigers, met name in het spits. Bij de invoering dient sprake te zijn van een stapsgewijze ingroei naar de gewenste situatie.

NS denkt op dit moment aan een systeem waarbij het opstaptarief en de prijs per tariefeenheid aan een maximum worden gebonden. Een nieuw differentiatiesysteem kan - na overeenstemming tussen de minister en NS - leiden tot aanpassing van bepalingen in dit artikel, welke alsdan voor advies aan consumentenorganisaties zullen worden voorgelegd.

Het zesde lid bepaalt de termijn waarop NS de minister (drie maanden) en de reizigers (één maand) vooraf moet informeren over de tariefwijziging. Bij het informeren van de minister over de tariefwijziging dient NS een deugdelijke motivering en een accountantsverklaring bij te voegen. Dit is nodig voor de minister teneinde te kunnen toetsen of de bepalingen uit het tweede tot en met het vijfde lid op juiste wijze zijn toegepast. In het tweede lid van dit artikel is bepaald dat het NS toegestaan is slechts één keer per kalenderjaar aan te kondigen met welke tariefwijzigingen de reiziger rekening moet houden. Dit kan een eenmalige wijziging van de tarieven zijn, of meerdere wijzigingen op verschillende momenten. Voor de reiziger moet in ieder geval op enig moment duidelijk zijn welke wijzigingen hij gedurende een kalenderjaar kan verwachten.

Het zevende lid bepaalt dat de minister de tarievenbepalingen kan wijzigen voor de periode vanaf 1 januari 2008. Dit in samenhang met de vaststelling van de concessieprijs en de daarmee samenhangende evaluatie van de concessie, bedoeld in artikel 3, tweede lid, en 29, tweede lid. Of het NS dan toegestaan is een extra percentage boven op de inflatie door te berekenen in de tarieven én hoe hoog dit percentage dan moet zijn, is onder meer afhankelijk van de door NS na 2008 verschuldigde concessieprijs.

*Dit artikel is gewijzigd omdat er met de komst van de OV-chipkaart naar verwachting diverse nieuwe abonnementsvormen zullen ontstaan, waarbij de prijs meer dan voorheen direct van het gebruik afhankelijk is (bijvoorbeeld ook van tijdstip, frequentie). Dit betekent dat een gemiddelde prijsstijging van abonnementen bij een tariefwijziging niet goed vast te stellen is. De toegestane tariefstijging wordt daarom vanaf 2011 beperkt voor uitsluitend de tweede klasse enkele reizen. In 2011 zet NS tevens de laatste stap naar de introductie van de Enkele Reis Structuur (ERS) als onderdeel van de introductie van de OV-chipkaart, zoals blijkt uit het besluit tariefwijziging 2009 van NS van 30 september 2008. Na volledige invoering van de Enkele Reis Structuur wordt met de kaartsoort*

*enkele reizen (ex lid 1) bedoeld de enkele reizen tweede klasse vol tarief die d.m.v. Reizen op Saldo met de OV-chipkaart gemaakt worden. Omdat de kaartsoort enkele reizen tweede klasse vol tarief de basis is van het tariefstelsel worden andere kaartsoorten zoals abonnementen hiermee ook (in)direct gereguleerd. Het principe van tariefdegressie voor de langere reisafstanden met veel tariefeenheden blijft hierbij bestaan. Om bestaande abonneementhouders tweede klasse te beschermen tegen te grote tariefschokken zijn bovendien voor de periode 2011 tot en met 2014 in het zesde lid aanvullende voorwaarden opgenomen. Voor de overige kaartsoorten is NS vrij om de tarieven te bepalen. De verwachting is dat het nieuwe NS assortiment in 2014 voldoende uitgekristalliseerd is om de samenstelling van de beschermde kaartsoorten voor de volgende jaren aan te passen. VenW en NS zullen in overleg bepalen en uiterlijk op 1 juli 2014 overeenstemming bereiken over welke proposities vanaf 2015 als beschermde kaartsoort zullen worden aangemerkt. Dit kunnen zowel bestaande proposities zijn als op dat moment reeds voorziene nieuwe proposities. Na aanpassing van de beschermde kaartsoorten vervallen de aanvullende voorwaarden uit het zesde lid.*

*NS zal het nieuwe tariefsysteem, waarbij bijvoorbeeld bestaande abonnementsvormen vervangen worden door nieuwe proposities, geleidelijk gaan invoeren. De OV-chipkaart speelt hierbij een belangrijke rol. Om te voorkomen dat wijzigingen die leiden tot onwenselijke onvoorziene effecten pas na een jaar aangepast kunnen worden, is in het derde lid geregeld dat NS gedurende de overgangperiode 2011 tot en met 2014 met de tarieven per jaar éénmaal extra mag aanpassen. Zo kan NS bijvoorbeeld in 2012 de tarieven vaststellen die gelden in 2013 en in 2013 nog een tweede wijziging vaststellen van de voor de rest van dat jaar geldende tarieven. Een en ander uiteraard met inachtneming van de in het tweede lid bepaalde maximale gemiddelde tariefwijziging.*

*In het vierde lid is bepaald dat de in enig jaar niet gebruikte ruimte om de in dit lid bedoelde stijging van de gebruiksvergoeding door te berekenen, kan worden benut in de volgende jaren. Hiermee krijgt NS de mogelijkheid om doorberekening in de tarieven van de stijging van de gebruiksvergoeding over meerdere jaren uit te smeren om zodoende de stijging van de tarieven voor de reiziger gelijkmatiger te laten plaatsvinden.*

*Het vijfde lid verplicht NS om een daling van de gebruiksvergoeding als gevolg van een daling van de gebruiksvergoedingstarieven in mindering te brengen op de tarieven.*

*Het zesde lid stelt voor de periode 2011 tot en met 2014 met aanvullende voorwaarden, waarmee met name de frequente reiziger extra bescherming tegen tariefschokken wordt geboden. Onderdeel b. van dit lid regelt dat er altijd een propositie of regeling bestaat waardoor een reiziger in staat wordt gesteld om per kalenderjaar aan reizen op het hoofdrailnet in de tweede klas niet meer verschuldigd te hoeven zijn dan een plafondbedrag. NS kan aan de voorwaarden van het zesde lid voldoen door of proposities aan te bieden waarmee automatisch aan de voorwaarden wordt voldaan of een regeling te bieden waarmee een reiziger het meerdere kan terugvragen (als er een propositie is, is een regeling dus niet nodig en vice versa). Bij een regeling vormen de met de persoonlijke OV-chipkaart gemaakte reizen en het daarvoor in rekening gebrachte tarief de basis voor de mogelijke verrekening. De reiziger kan met betrekking tot één kalenderjaar slechts op één van de twee mogelijkheden a of b een beroep doen. Het zesde lid geldt niet voor de grootverbruikcontracten die NS afsluit met zakelijke klanten.*

*Het zevende lid regelt de differentiatieruimte die NS heeft binnen de grenzen van het tweede lid. Het betreft hier een differentiatiebepaling in lijn met het Overgangscontract II. NS doet onderzoek naar een beter differentiatiesysteem. Met dit systeem moet een (betere) tariefdifferentiatie naar onder andere tijd, plaats en traject mogelijk gemaakt worden. Doel hierbij is om een hogere bezettingsgraad en kostendekkingsgraad van de trein te realiseren door de prijs*

*van het vervoer beter in lijn te brengen met de betalingsbereidheid van reizigers en met de werkelijke kosten van specifieke trajecten. Door deze systematiek kunnen er verschillen in prijs tussen klantengroepen ontstaan, onder andere afhankelijk van het tijdstip van reizen en het traject waarop gereisd wordt. Tariefdifferentiatie is altijd een combinatie van hogere tarieven en lagere tarieven. Een nieuw differentiatiesysteem mag per saldo niet leiden tot een daling van het aantal reizigers, met name in het spits. Bij de invoering dient sprake te zijn van een stapsgewijze ingroei naar de gewenste situatie. Een nieuw differentiatiesysteem kan - na overeenstemming tussen de minister en NS - leiden tot aanpassing van bepalingen in dit artikel, welke alsdan voor advies aan consumentenorganisaties zullen worden voorgelegd. Het achtste lid bepaalt de termijn waarop NS de minister (drie maanden) en de reizigers (één maand) vooraf moet informeren over de tariefwijziging. Bij het informeren van de minister over de tariefwijziging dient NS een deugdelijke motivering en een accountantsverklaring bij te voegen. Dit is nodig voor de minister teneinde te kunnen toetsen of de bepalingen uit het tweede tot en met het zesde lid op juiste wijze zijn toegepast. In het tweede lid van dit artikel is bepaald dat het NS toegestaan is slechts één keer per kalenderjaar aan te kondigen met welke tariefwijzigingen de reiziger rekening moet houden. Dit kan een eenmalige wijziging van de tarieven zijn, of meerdere wijzigingen op verschillende momenten. Voor de reiziger moet in ieder geval op enig moment duidelijk zijn welke wijzigingen hij gedurende een kalenderjaar kan verwachten. Voor additionele tariefwijzigingen zoals vermeld in het derde lid geldt een termijn van één maand.*

#### Artikel 16: Eenmalige tariefwijziging (LOCOV-overeenkomst)

Dit artikel regelt eenmalig de extra tariefsverhoging in geval van een verbetering van de punctualiteit, zoals in 2003 overeengekomen tussen NSR en de consumentenorganisaties Rover en de Consumentenbond, als schikking voor de toen lopende rechtszaak. Het hier niet opnemen in de concessie zou de gemaakte contractuele afspraak tussen deze partijen onmogelijk maken. Daarom is hier voor een *eenmalige* uitzondering op de tariefsbepalingen gekozen.

De bedoeling van lid 4 is dat de minister voldoende tijd moet hebben om de door NS aangekondigde tariefwijziging te kunnen beoordelen. Aangezien NS het behalen van de genoemde punctualiteit ruim van tevoren ziet aankomen, biedt dit lid haar de ruimte om - voordat de vereiste punctualiteit daadwerkelijk bereikt is - minimaal drie maanden van tevoren met deugdelijke motivering, de tariefwijziging bij de minister aan te kondigen.

*De eenmalige tariefwijziging op basis van de Locov-overeenkomst heeft inmiddels plaatsgevonden, dus dit artikel kan vervallen.*

#### Artikel 17: Modellen van vervoerbewijzen en vervoervoorwaarden

Artikel 32, tweede lid, onder d, van de wet stelt dat aan een concessie in elk geval voorschriften worden verbonden ten aanzien van de modellen van vervoerbewijzen en de vervoervoorwaarden waartegen het openbaar vervoer wordt verricht.

De minister laat het aan NS over om te bepalen hoe de vervoerbewijzen er precies uitzien.

De vervoervoorwaarden zijn voor de reizigers van groot belang. Deze worden echter reeds tussen producenten en consumenten besproken in de Commissie voor Consumentenaangelegenheden van de SER. De vervoervoorwaarden worden voor advies voorgelegd aan de consumentenorganisaties.

In het tweede lid van dit artikel is voor NS de verplichting opgenomen om in haar vervoervoorwaarden een voor de reiziger redelijke compensatieregeling op te nemen. Een compensatieregeling is een financiële prikkel voor NS om de punctualiteit te verbeteren. In het Overgangscontract II was ook een compensatieregeling voor vertraging opgenomen. Deze wordt beschouwd als een voorbeeld van een redelijke compensatieregeling als bedoeld in het tweede lid. Mede gelet op het feit dat de reiziger

niet kan kiezen voor een andere aanbieder van openbaar vervoer per trein dient een compensatieregeling voor reizigers in de vervoervoorwaarden van NS gehandhaafd te blijven.

Op de compensatieregeling is op grond van artikel 33 van het Besluit personenvervoer 2000 het adviesrecht van consumentenorganisaties van toepassing. Het belang van een compensatieregeling voor de reizigers wordt daarmee nogmaals benadrukt. Vanwege al deze waarborgen worden er in deze concessie geen nadere eisen gesteld, behalve dan dat de compensatieregeling die NS opneemt in haar vervoervoorwaarden voor de reiziger redelijk dient te zijn.

Het derde lid regelt, in aanvulling op artikel 45, eerste lid, aanhef en onder b, van het Besluit personenvervoer 2000,<sup>2</sup> dat een begeleider van een reiziger met een functiebeperking gratis met deze reiziger kan meereizen. Hiervoor is een indicatie nodig. NS verricht tot op heden op basis van een ministerieel besluit uit 1988 deze indicatiestelling. NS heeft te kennen gegeven deze indicatiestellingsfunctie niet te willen continueren, gezien de relatie met ander OV-modaliteiten en vervoerders. Dit dient echter te worden geregeld via een aanpassing van het genoemde ministerieel besluit. Derhalve zal in onderling overleg worden bezien op welke wijze hier invulling aan kan worden gegeven. Het gaat hierbij dan ook niet om een herbevestiging van de indicatiestellingstaak van NS.

Het vierde lid bepaalt dat NS een propositie (regeling) voor senioren heeft met ten minste een substantiële kortingsregeling voor reizen buiten de spitsuren. Dit kan in de vorm van een aparte kaart zijn of als propositie verbonden aan de toekomstige chipkaart. De exacte invulling van de propositie voor senioren wordt door NS ingevuld. Dit kan een combinatie van voordelen zijn gericht op de specifieke doelgroep senioren.

#### Artikel 18: Kaartintegratie en verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen

Ingevolge artikel 32a van de wet zijn voorschriften in de concessie opgenomen tot regeling van de integratie van vervoerbewijzen in het openbaar vervoer. NS onderkent het belang voor de reizigers van kaartintegratie in het openbaar vervoer in het algemeen en in het spoorvervoer in Nederland in het bijzonder.

Het doel van kaartintegratie is te bewerkstelligen dat de reiziger vóór vertrek de kaart(en) kan kopen die hij voor zijn gehele reis nodig heeft en niet onderweg opnieuw een kaartje hoeft te kopen. Daarvoor is integratie tussen verschillende vervoerders en vervoerssystemen noodzakelijk. In de praktijk bestaat er tot op heden vooral integratie tussen spoorvervoerders. Het stads- en streekvervoer kent een ander tariefsysteem dan het spoor. Integratie van beide systemen is nog niet goed mogelijk zolang er geen chipkaart OV (elektronisch vervoerbewijs) is.

Waar per 1 januari 2004 kaartintegratie tussen spoorvervoerders en de verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen bestaat, heeft NS de verplichting om deze te handhaven, zoals in de vervoersgebieden van Syntus en NoordNed (eerste lid). Het gaat hierbij tevens om de gebieden waarin het in Overgangscontract II benoemde Nationaal Tariefsysteem (NTS) geldig is op de trein. Bijna al het spoorvervoer in Nederland wordt verricht door NS. Daarom is het kaartsysteem van NS als uitgangspunt genomen voor kaartintegratie. NS werkt eraan mee dat andere spoorvervoerders NS-kaartjes verkopen voor doorgaande reizen. Bij de overdracht van de bevoegdheden over regionaal spoorvervoer aan decentrale overheden heeft de minister hen verplicht mee te werken aan kaartintegratie door NS-kaartjes te accepteren.

In het tweede lid is geregeld dat NS op verzoek van regionale treinvervoerders de kaartintegratie verbreedt. Indien deze verbreding van kaartintegratie een technische aanpassing van kaartautomatensystemen noodzakelijk maakt dan mag NS hiervoor een redelijke vergoeding vragen aan de betreffende regionale vervoerder.

Met een chipkaart is de integratie van vervoerbewijzen in het gehele openbaar vervoer technisch mogelijk. Vanuit het mobiliteitsbeleid bezien is deze integratie ook wenselijk.

---

<sup>2</sup> "Het verbod, bedoeld in artikel 70, eerste lid, van de wet is niet van toepassing op: (...) één persoon van ten minste twaalf jaar oud en één hond die een persoon begeleidt die is voorzien van een legitimatiebewijs voor gehandicapten".

Het is dan dus niet langer gewenst de integratie van vervoerbewijzen te beperken tot de trein.

Het vijfde lid regelt dat de resultaatsverplichting ten aanzien van het verbreden en behouden van kaartintegratie wordt omgezet in een inspanningverplichting voor de trajecten waarop een elektronische vervoerbewijs wordt geïntroduceerd. Het is belangrijk dat NS een implementatietraject vormgeeft waarmee de overstap van de huidige situatie naar het elektronische vervoerbewijs op een - voor de reiziger - goede wijze plaatsvindt, waarbij wordt gestreefd naar een zo kort mogelijke periode waarin meerdere kaartsystemen naast elkaar bestaan. Over dit implementatietraject treedt NS met de concessieverlener in overleg.

Ook de verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen in het openbaar vervoer is van belang voor reizigers. Bij de verkrijgbaarheid van kaarten gaat het erom dat de reiziger bestaande kaartsoorten steeds zonder problemen kan kopen. Het gaat daarbij om de kaartsoorten enkele reis, retour en 5-retour (tweede klasse, vol tarief) en de abonnementen die per 1 januari 2004 door NSR werden verkocht. Omdat het onwenselijk wordt geacht dat NS drempels opwerpt voor de verkoop van kaarten die NS om wat voor reden ook niet interessant (meer) vindt, is in deze concessie ook een voorschrift opgenomen over de verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen (vierde lid).

*In het vijfde lid wordt verwezen naar de OV-chipkaart.*

*Het achtste lid is toegevoegd om te bevorderen dat de reiziger ook na de invoering van de OV-chipkaart een transparant tariefsysteem ervaart in de treinketen. Het betreft hier echter geen verplichting voor NS; een landelijk uniform tariefsysteem is op korte termijn binnen het OV-chipkaartsysteem nog niet mogelijk. Momenteel onderzoekt NS met andere vervoerders of en op welke termijn dit technisch en administratief wel mogelijk is. Vooruitlopend hierop stelt NS andere treinvervoerders in staat om deel te nemen aan het NS-tariefsysteem. Om een voor de reiziger transparant en begrijpelijk tariefsysteem te voeren op de doorgaande reizen ook in de toekomst mogelijk te maken, kan NS, met het oog op een goede systeemintegratie tussen NS en andere treinvervoerders, wel vereisen dat treinvervoerders die willen deelnemen moeten voldoen aan de door NS gestelde eisen met betrekking tot kaartsoorten, tarieven en vervoervoorwaarden, waaronder check in check uit per vervoerder (conform de aansluitvoorwaarden van het OV-chipkaartsysteem).*

*De leden 1, 2, 3, 4 en 7 van dit artikel kunnen op termijn vervallen.*

#### Artikel 19: OV Chipkaart

Dit artikel strekt ertoe uitvoering te geven aan de artikelen 32 en 32a van de wet. De ontwikkeling en invoering van een elektronisch vervoerbewijs voor het gehele openbaar vervoer heeft zowel voor de reiziger als voor de vervoerder en de concessieverleners belangrijke voordelen en is een goed middel om kaartintegratie te bewerkstelligen. Het artikel is zodanig ingericht dat NS ertoe wordt bewogen om samen met andere vervoerders een systeem te ontwikkelen dat geschikt is voor alle modaliteiten. Het is de bedoeling dat alle Nederlandse concessieverleners soortgelijke bepalingen ook in de andere concessies opnemen opdat ook andere vervoerders gehouden zijn aan de ontwikkeling en invoering van een elektronisch vervoerbewijs mee te werken. Op grond van het eerste lid is NS gehouden om samen met Connexxion, GVB Amsterdam, RET en HTM een systeem voor een elektronisch vervoerbewijs (chipkaart) te ontwikkelen en uiterlijk in 2008 in te voeren. Sinds 2001 ontwikkelt NS samen met deze bedrijven zo'n systeem voor het Nederlandse openbaar vervoer. Omdat het op dit moment niet mogelijk is om vast te stellen aan welke eisen het systeem moet voldoen om het geschikt te laten zijn voor het hele openbaar vervoer, is ervoor gekozen om NS het systeem in overeenstemming met andere openbaar vervoerbedrijven te laten ontwikkelen. Het is mogelijk dat andere openbaar vervoerbedrijven zich hierbij aansluiten (derde lid). Met deze andere openbaar vervoerbedrijven voert NS zoveel mogelijk overleg over de ontwikkeling en invoering van het elektronisch kaartstelsel (tweede lid). Om uiteindelijk tot een goede nationale invoering te kunnen komen zal NS immers over een



aantal zaken moeten overleggen en afspraken moeten maken met de overige vervoerders, onder andere over de kaartuitgifte, het beheer van de backoffice en gelijke rechten en plichten van alle huidige en toekomstige vervoerders.

In het vijfde lid zijn de voorwaarden opgenomen waaraan zowel een in het genoemde samenwerkingsverband te ontwikkelen en te implementeren chipkaartsysteem als een eventueel door NS zelf te ontwikkelen en te implementeren chipkaartsysteem dienen te voldoen. In de eerste plaats moet het voor andere vervoerbedrijven mogelijk zijn zich tegen redelijke voorwaarden bij het systeem aan te sluiten. NS moet het mogelijk maken voor reizigers om met het elektronisch vervoerbewijs met het hele NS-vervoernet te kunnen bereizen. Het uiteindelijke doel is dat de reiziger met één vervoerbewijs door de hele OV-keten kan reizen.

Als referentie voor 'redelijke voorwaarden', zoals vermeld in sub c, kunnen de voorwaarden dienen zoals die op dit moment zijn opgenomen in het Overgangscontract II en in de huidige vervoervoorwaarden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan verkrijgbaarheid van het vervoerbewijs, betaalbaarheid en een restitutieregeling.

In het kader van de ontwikkeling en de invoering van een elektronisch vervoerbewijs heeft NS gemeld het systeem te zullen beproeven op de lijn Rotterdam-Hoek van Holland. NS zal het elektronisch vervoerbewijs invoeren als de proef succesvol is verlopen, zowel functioneel als naar het oordeel van de reizigers, concessieverlener en concessiehouder. De toetsingscriteria voor de beoordeling van het succes van de proef moeten nog ontwikkeld worden door NS. Het is essentieel dat dit in overleg met de consumentenorganisaties en de overige vervoerders gebeurt.

Voor ontwikkeling en invoering van een elektronisch vervoerbewijs dat geschikt is voor het hele openbaar vervoer is NS afhankelijk van de medewerking van de overige openbaar vervoerbedrijven.

Dit artikel wordt in 2008 geëvalueerd als onderdeel van de evaluatie van de hele concessie. Indien voldaan is aan de verplichtingen uit dit artikel, kan het artikel vervallen en/of vervangen worden door een nieuw artikel. Indien beide partijen het wenselijk vinden dit artikel eerder te evalueren, zal dit in onderling overleg gebeuren.

*Dit artikel is grondig gewijzigd qua opzet, met behoud van de inhoudelijke uitgangspunten. In 2005 moest de OV-chipkaart nog ontwikkeld en geïntroduceerd worden. Inmiddels is de invoering van de OV-chipkaart in een gevorderd stadium. Een en ander wordt gecoördineerd vanuit Trans Link Systems BV (TLS), die tevens fungeert als platform voor gemeenschappelijke ICT-voorzieningen van de openbaar vervoerbedrijven. De opzet is vergelijkbaar met de samenwerking van banken binnen Equens. Alle openbaarvervoerbedrijven krijgen non-discriminatoire toegang tot het OV-chipkaartsysteem. Voor de open toegang, beheer en verdere ontwikkeling van het OV-chipkaartsysteem, blijft het van belang dat OV-bedrijven de regie voeren over de gemeenschappelijke voorzieningen. Vanwege technische onvolkomenheden was het bij de start van de introductie van de OV-Chipkaart in oktober 2009 nog niet mogelijk om alle proposities van NS ook op OV-chipkaarten van andere openbaar-vervoerbedrijven die meedoen aan het OV-Chipkaartsysteem te laden. NS dient zich ertoe in te spannen dat vóór 2012 de proposities van NS die bij NS "verchipt" zijn ook op OV-chipkaarten bij andere OV-bedrijven die meedoen aan het OV-Chipkaartsysteem geladen kunnen worden.*

#### Artikel 20: Informatie aan de concessieverlener

Dit artikel geeft uitvoering aan artikel 32, tweede lid, aanhef en onder c, van de wet, waarin is bepaald dat aan een concessie in ieder geval voorschriften worden verbonden ten aanzien van het verstrekken van informatie aan de concessieverlener ten behoeve van de controle op de uitvoering van de concessie. Artikel 20 van de concessie geldt náást, dus in aanvulling op de toezichthoudende bevoegdheden van de door de minister krachtens artikel 87, eerste lid, van de wet aangewezen personen. Die personen zijn 'toezichthouder' als bedoeld in artikel 5:11 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), en beschikken daarmee over de bevoegdheden van de artikelen 5:15, 5:16, 5:17 en

5:19 Awb (betreden van plaatsen, vorderen van inlichtingen, inzage van gegevens en bescheiden, en onderzoek van vervoermiddelen). Uit art. 5:20 Awb volgt dat de NS verplicht is aan een toezichthouder binnen de door hem gestelde redelijke termijn alle medewerking te verlenen die deze redelijkerwijs kan vorderen bij de uitoefening van zijn bevoegdheden. Uit artikel 97 van de Wet personenvervoer 2000 volgt dat indien de toezichthouder van oordeel is dat de NS onvoldoende medewerking verleent, de toezichthouder bevoegd is om zo nodig met behulp van de sterke arm de nodige maatregelen te treffen. Weigering van medewerking is bovendien strafbaar ingevolge art. 184 Wetboek van Strafrecht.

Art. 5:13 Awb bepaalt dat een toezichthouder van zijn bevoegdheden slechts gebruikmaakt voorzover dat redelijkerwijs voor de vervulling van zijn taak nodig is. De meerwaarde van artikel 20 van de concessie is er dan ook met name in gelegen dat wordt geregeld welke informatie de NS in elk geval, en deels periodiek en ongevraagd, aan de minister moet verstrekken: de periodieke rapportages, bedoeld in het vierde lid, de periodieke informatieverstrekking, bedoeld in het vijfde lid, en de audit-verplichting, bedoeld in het zevende lid.

De door NS verstrekte informatie moet uiteraard volledig, betrouwbaar en juist zijn. NS is vrij om te bepalen hoe zij dit aantoot. Dit zou eventueel kunnen door middel van een accountantsverklaring.

In het informatieprofiel, opgenomen in bijlage C, wordt aangegeven welke informatie in elk geval verstrekt dient te worden. Hierbij worden tevens voorwaarden (kwaliteitseisen) waaraan de te verstrekken informatie dient te voldoen aangegeven. Het tweede lid van dit artikel maakt nog eens expliciet dat ook zakelijke gegevens en bescheiden door de minister opgevraagd kunnen worden. Bij de uitleg van zakelijke gegevens wordt aangesloten bij de uitleg hiervan in artikel 5:17 Algemene wet bestuursrecht. Onder zakelijke gegevens moet worden verstaan alle gegevens (hardcopy en digitaal) die gebruikt worden ten dienste van het maatschappelijk verkeer. Uit de jurisprudentie bij dit artikel blijkt dat "zakelijke gegevens en bescheiden" ruim geïnterpreteerd moet worden. Concreet kan bij zakelijke gegevens en bescheiden bijvoorbeeld gedacht worden aan informatie over de opbouw van kosten die gemoeid zijn met het uitvoeren van extra treindiensten door NS, maar ook aan gegevens over de opbouw van kosten die van invloed zijn op de bedrijfsvoering van NS. Hier wordt nog ten overvloede opgemerkt dat ook op het opvragen van informatie de algemene beginselen van behoorlijk bestuur van toepassing zijn.

Uit artikel 96 van de Spoorwegwet volgt dat NS verplicht is om de minister alle bij de NS berustende gegevens te verstrekken en inzage te geven van boeken en bescheiden die betrekking hebben op het gebruik van spoorwegen en het vervoer daarover, voorzover de minister dat redelijkerwijs voor de vervulling van zijn taak nodig heeft. Voorzover nodig vult het derde lid die bepaling aan.

*Een halfjaarrapportage over het tweede halfjaar heeft geen toegevoegde waarde boven de jaarrapportage. Daarom hoeft NS deze ingevolge het gewijzigde vierde lid, onderdeel a, niet langer aan te leveren. VenW ontvangt een halfjaarrapportage over het eerste halfjaar en een jaarrapportage over het gehele jaar.*

#### Artikel 21: Financiële verantwoording

Dit artikel geeft uitvoering aan artikel 32, tweede lid, onder e, van de wet, waarin is bepaald dat aan een concessie in ieder geval voorschriften worden verbonden ten aanzien van het opstellen van een financiële verantwoording van het uitvoeren van de concessie, welke verantwoording gescheiden dient te zijn van die voor andere activiteiten.

NS richt haar administratieve systeem de komende jaren opnieuw in. Daarom is in dit artikel een onderscheid gemaakt tussen de periode vóór en na herinrichting, te weten 1 januari 2007. Als eerste is dit zichtbaar in het eerste lid. Daarin is aangegeven dat de hoofdregel is dat NS jaarlijks vóór 1 april een financiële verantwoording opstelt. In de

periode tot 1 januari 2007 dient de verantwoording in ieder geval voor 1 juni in het bezit te zijn van de minister.

Aan de financiële verantwoording en administratie zijn in het derde lid regels gesteld. Vanwege de herinrichting van het administratieve systeem van NS is in de onderdelen c en d van het derde lid verwoord dat het NS is toegestaan in de periode tot 1 januari 2007 de verantwoording te baseren op vooraf geplande (begrote) opbrengsten en kosten tussen concessieactiviteiten en niet-concessieactiviteiten. Uit de begrote verhoudingen ontstaan toedelingssleutels die mogen worden gehanteerd bij de verantwoording. Na 1 januari 2007 dient de verantwoording plaats te hebben op basis van gerealiseerde opbrengsten en kosten. In de periode tot 2007 spant NS zich in al met realisatiegegevens te werken. NS informeert de minister op gestructureerde wijze over de vorderingen en het oplossen van problemen. Voor het concrete gebruik van de toedelingssleutels en de regels daaromtrent wordt verwezen naar het in bijlage C opgenomen informatieprofiel en het controleprotocol. In dit laatste worden nadere richtlijnen voor en ten behoeve van de door minister gewenste accountantscontrole gegeven.

*De verplichtingen m.b.t. de financiële informatie en verantwoording zijn geactualiseerd en verhelderd. Daartoe zijn met name de modellen voor de financiële prognose en verantwoording verduidelijkt (zie gewijzigde bijlage C, onderdelen 2 en 3).*

#### Artikel 21a Boete

*NS wordt via outputsturing aangestuurd op de vervoerprestaties zoals die worden afgesproken in het jaarlijkse vervoerplan. Indien NS een grenswaarde uit haar vervoerplan niet realiseert over het betreffende jaar, is zij een boete (geldsom als bedoeld in artikel 32, vijfde lid, van de wet) van € 75.000 verschuldigd per 0,1% die de prestatie achterblijft bij de grenswaarde uit het vervoerplan (lid 2). NS is niet gehouden een geldsom te voldoen indien er een rechtvaardigingsgrond bestaat voor het niet halen van de grenswaarde(n). Er is in ieder geval sprake van een rechtvaardigingsgrond in uitzonderlijke situaties, zoals bijvoorbeeld de invloed van het ongeval met de goederentreinen bij Amsterdam Muiderpoort (22 november 2008) op de punctualiteit. De boete betekent een extra prikkel om jaarlijks de ambitie van prestatieverbetering te bereiken. Deze geldsom is gemaximeerd op € 2,75 mln. per jaar over alle vervoerprestaties in het voor dat jaar geldende vervoerplan.*

*Het derde lid geeft NS de mogelijkheid om een opgelegde boete af te wenden door in een herstelperiode zijnde het opvolgende kalenderjaar alsnog de vereiste grenswaarde(n) te halen. Dit betekent dat er in enig jaar X twee normen kunnen gelden voor dezelfde prestatieindicator: ten eerste de grenswaarde uit het vervoerplan voor jaar X (deze norm bepaalt of er na afloop van jaar X een boete wordt opgelegd), en ten tweede de grenswaarde uit het vervoerplan voor jaar X-1 voor indicatoren waarvoor in het jaar X-1 een boete met een herstelperiode is opgelegd (deze norm bepaalt of NS na afloop van jaar X de boete over jaar X-1 daadwerkelijk moet betalen).*

*Ingevolge artikel 32, zesde lid, van de wet, zal naast een boete niet tevens een last onder dwangsom kunnen worden opgelegd. Tegen het toepassen van een boete staat ingevolge de Algemene wet bestuursrecht bezwaar en beroep open. Indien de minister van Verkeer en Waterstaat een of meer boetes oplegt, maken de minister en NS afspraken over de communicatie hieromtrent.*

#### Artikel 22: Benchmarks

Dit artikel schrijft voor dat NS eens per drie jaar een benchmark moet uitvoeren met betrekking tot de onderwerpen waarvoor NS een zorgplicht heeft, een analyse van de beschikbare historische gegevens over de onderwerpen uit de zorgplicht en de arbeids- en kapitaalproductiviteitsontwikkeling. Het onderzoek naar de productiviteitsontwikkeling geeft inzicht in de efficiency van NS. Bij de analyse van de historische gegevens moet

bijvoorbeeld gedacht worden aan de punctualiteitscijfers van de afgelopen 10 jaar of aan de bij dit soort ondernemingen passende inflatie-index. Het vergelijkend onderzoek wordt door NS gebruikt voor een continue kwaliteitsverbetering en om de prestaties in internationaal perspectief te plaatsen. Vandaar dat de vergelijking dient plaats te vinden tussen (spoorweg) ondernemingen die vergelijkbaar zijn met NS. Dit kunnen ook ondernemingen zijn uit andere sectoren. NS heeft ook de vrijheid om eventueel een buitenlandse spoorwegonderneming te kiezen. NS is bij het nakomen van deze verplichting uiteraard afhankelijk van de mate waarin en de voorwaarden waaronder andere bedrijven bereid zijn de benodigde gegevens, gegeven deze concessieverplichting, te leveren.

NS brengt van de uitgevoerde benchmark een schriftelijk verslag uit aan de minister. Dit schriftelijk verslag dient zo spoedig mogelijk na afronding van de benchmark aan de minister te worden gezonden.

*De eerste benchmarks zijn inmiddels uitgevoerd, zodat het tweede lid kan komen te vervallen. Er is overigens sprake van afnemende bereidheid tot participatie van spoorwegmaatschappijen. Deelname van buitenlandse spoorvervoerders aan een benchmark wordt steeds lastiger gezien de voortschrijdende Europese liberalisering en toenemende concurrentie. Met dit gegeven blijft NS streven naar en zo breed mogelijke benchmark.*

#### Artikel 23: Consumentenorganisaties

Conform artikel 32, tweede lid, onder b, van de wet bevat dit artikel onderwerpen waarover aan de consumentenorganisaties advies moet worden gevraagd en waarover zij geïnformeerd dienen te worden en de wijze (schriftelijke rapportage) waarop dit gebeurt. Wet en Besluit personenvervoer 2000 wijzen geen specifieke organisaties aan. In de concessie is daarom bepaald dat het advies moet worden gevraagd aan de consumentenorganisaties die vertegenwoordigd zijn in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV). In artikel 31 van de wet is het adviesrecht van de consumentenorganisaties vastgelegd. Tevens is daarin opgenomen over welke onderwerpen ten minste advies dient te worden gevraagd.

#### Artikel 24: Onderzoek naar klantoordelen

Dit artikel bepaalt dat NS de klantoordelen meet op de onderwerpen waarvoor zij een zorgplicht heeft. Het meten van de klantoordelen verricht NS ten minste iedere drie maanden in samenwerking met de consumentenorganisaties. De resultaten van dit onderzoek dienen ook iedere drie maanden openbaar gemaakt te worden.

#### Artikel 25: Overleg met decentrale overheden

Kaderwetgebieden en provincies als bedoeld in artikel 20 van de wet hebben belang bij een adequate ontwikkeling van het openbaar spoorvervoer op het hoofdrailnet in hun gebied. Het overleg met deze decentrale overheden verenigd in het Interprovinciaal Overleg (IPO) en in de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer (SKVV) is mede bedoeld ter uitvoering van artikel 7, eerste lid, en zal voornamelijk gaan over de bediening van de stations en de kwaliteit van het aangeboden vervoer. NS is op grond van dit voorschrift verplicht om met deze overheden verenigd in het IPO en SKVV overleg te hebben en te bezien of de uitkomsten van het overleg binnen het kader van deze concessie gerealiseerd kunnen worden. Is dit het geval dan heeft dit zijn vertaling in het dienstenaanbod van NS in het vervoerplan en/of dienstregeling. NS dient overeenkomstig artikel 8, onderdeel a, een weergave van de resultaten van het overleg te geven in het vervoerplan. Zie hiervoor de toelichting bij dat artikel.

*De ingroefase naar outputsturing is inmiddels afgerond, dus dit hoofdstuk (artikel 26 t/m 28) kan in zijn geheel komen te vervallen. Er is een nieuw artikel 5a over outputsturing opgenomen.*

Artikel 26: Migratie naar output- en outcomesturing

De gedachte achter het eerste lid is dat NS uiterlijk op 1 januari 2008 in staat moet zijn om aangestuurd te worden op basis van output en outcome. Output- en outcomesturing is een systeem dat zich vooral richt op de resultaten, die uitgedrukt worden in een beperkt aantal criteria en daaraan gekoppelde grenswaarden.

Ten aanzien van **de te leveren prestaties**, kan er in de ingroefase sprake zijn van twee situaties. Ten eerste de situatie waarin NS in staat is grenswaarden bij prestatie-indicatoren te hanteren. In het jaarlijkse vervoerplan – waarop de minister een instemmingsbevoegdheid heeft – wordt de grenswaarde, de te behalen kwantitatieve norm, vastgelegd. NS heeft een resultaatsverplichting op het behalen van de grenswaarden (kwantitatieve normen).

Ten tweede de situatie waarin NS de bedrijfsprocessen nog onvoldoende ingericht heeft op het met zekerheid behalen van grenswaarden, behorende bij de in de concessies voorgeschreven prestatie-indicatoren. In dat geval moeten in het vervoerplan niet alleen richtwaarden (streefcijfers) gehanteerd worden, maar móet NS tevens in de jaarlijkse plannen beschrijven welke maatregelen ze treft om die streefcijfers te realiseren. NS heeft een resultaatsverplichting voor het uitvoeren van die maatregelen.

Ten aanzien van **de wijze van aansturing** is de komende jaren sprake van een combinatie van sturing op input (richtwaarden en maatregelen) en sturing op output (grenswaarden).

Kortom, in het ene geval wordt afgerekend op het behalen van grenswaarden, in het andere geval op het uitvoeren van maatregelen. De betekenis hiervan is dat de minister in de ingroefase meer bemoeienis heeft met de bedrijfsvoering dan in de outputfase.

In de concessie wordt vastgelegd dat via de combinatie van sturing op input en (in toenemende mate) sturing op output, zichtbaar en trapsgewijs wordt toegegroeid naar sturing geheel op output op 1 januari 2008. NS zal in de loop van 2006 gereed zijn voor sturing op output ten aanzien van de procentuele beschikbaarheidsgarantie van zitplaatsen, het geboden serviceniveau aan reizigers (reinheid en informatievoorziening) en de waarborging van een verantwoorde mate van veiligheid voor reizigers en personeel. Voor punctualiteit is NS afhankelijk van andere partijen, met name de infrabeheerder. Voor deze prestaties zal NS uiterlijk 1 januari 2008 op output worden gestuurd. Voor die prestatie-indicatoren uit het tweede lid, waarvoor NS overgaat op outputsturing, vervalt tegelijkertijd de verplichting om voor dat onderdeel de nadere prestatie-indicatoren uit artikel 27 te hanteren.

Derde lid, tweede volzin: wat betreft de hoogte van de in het vervoerplan voor 2007 op te nemen grens- of richtwaarde voor punctualiteit hanteer ik bij mijn besluit omtrent instemming (artikel 7, derde lid) een percentage van 87 als ondergrens. De in het derde lid, tweede volzin, bedoelde gezamenlijke verantwoordelijkheid voor punctualiteit in de jaren 2005, 2006 en 2007 laat het juridische karakter van een in het vervoerplan opgenomen grens- of richtwaarde waarmee de minister heeft ingestemd, uiteraard onverlet.

Om aan de vier voorwaarden onder a tot en met d van het eerste lid te kunnen voldoen, heeft NS een migratietraject ingezet. Dit migratietraject dient op grond van artikel 28 beschreven te worden in het vervoerplan waarover halfjaarlijks wordt gerapporteerd. Vastlegging van dit ontwikkelproces in de concessie, maakt het mogelijk om transparantie en rapportage af te dwingen en om zonodig als minister in te grijpen indien het ontwikkelproces achter blijft. Uiteraard moet NS de nodige maatregelen nemen. Deze maatregelen dienen in het vervoerplan te worden opgenomen (zie artikel 28, eerste lid, onderdeel b, onder 3°).

#### Artikel 27: Nadere prestatie-indicatoren

In de ingroeifase dient NS een aantal nadere prestatie-indicatoren verplicht te hanteren bij de invulling van de verplichtingen ingevolge artikel 9. Het gaat hier met name om nadere prestatie-indicatoren die nu reeds door NS worden gehanteerd voor de monitoring van de prestaties. Nadat NS heeft voldaan aan de vereisten ten aanzien van outputsturing op basis van de verplichtingen uit artikel 26, eerste lid, staat het NS vanaf het in het tweede en derde lid genoemde tijdstip vrij om, met inachtneming van artikel 9, andere nadere prestatie-indicatoren met daaraan verplicht te verbinden grenswaarden te hanteren, welke vervolgens ter instemming voorgelegd moeten worden aan de minister. Op 1 januari 2008 vervallen de artikelen 27 en 28.

Een aantal onderwerpen behoeft nadere toelichting:

#### □ *Veiligheid*

Ingevolge artikel 32, tweede lid, onder h, van de wet dient in de concessie een bepaling te worden opgenomen ten aanzien van het waarborgen van een verantwoorde mate van veiligheid ten behoeve van reizigers en personeel binnen het openbaar vervoer. NS moet hiervoor zorgdragen (artikel 6, onder d, van deze concessie). In het vervoerplan moet NS aangeven hoe de zorgplicht op dit punt op zodanige wijze wordt ingevuld dat de prestaties ten aanzien van het onveiligheidsgevoel en het aantal incidenten zich positief ontwikkelen. Zie ook het Aanvalsplan Sociale Veiligheid (Kamerstukken II 2002/03, 28 642, nr. 1). Hierbij kan gedacht worden aan:

- inspanningen om meer samenwerkingsverbanden overeen te komen met andere partijen in de veiligheidsketen; tot nu toe blijkt dit het meest effectieve middel te zijn om de sociale veiligheid te verbeteren;
- in Mobis-verband mee blijven werken aan een landelijk uniform meetsysteem;
- het verbeteren van de mogelijkheden voor reizigers om incidenten te melden;
- het bijdragen aan het verbeteren van de mogelijkheden voor reizigers om aangifte te doen;
- maatregelen treffen ten aanzien van hulpverlening aan slachtoffers van sociale onveiligheid;
- streven naar het handhaven van de sociale veiligheid overdag op het huidige niveau en verbetering van de sociale veiligheid 's avonds.

Tevens zet NS in op de verbetering van de kans dat een reiziger in de trein een conducteur treft, die een positieve uitstraling kan hebben ten behoeve van de sociale veiligheid. De kans dat de reiziger in de trein een conducteur treft, staat als nadere prestatie-indicator niet vermeld in artikel 27, onderdeel a, omdat de verplichting om die kans te hanteren als nadere indicator al volgt uit artikel 9, vijfde lid, en ook geldt ná 2006. Op een door de minister te bepalen tijdstip in 2006 vervalt immers onderdeel a van artikel 27 (zie artikel 26, tweede lid, tweede volzin).

#### □ *Punctualiteit*

Ingevolge artikel 32, tweede lid, onder i, van de wet dient in de concessie een voorschrift te worden opgenomen over de punctualiteit. In het vervoerplan geeft NS aan welke prestaties zij zal leveren ter verbetering van de punctualiteit. Tevens geeft NS aan hoe zij de punctualiteit zal meten. Voor de aankomstpunctualiteit van de treinen geldt dat zowel de punctualiteit binnen de 3- als binnen de 5-minutengrens gemeten moet worden en de minister daarover geïnformeerd moet worden. De 5-minutengrens is van belang in verband met de internationale vergelijkbaarheid. Voor zowel de 3- als de 5-minutenpunctualiteit neemt NS prognoses op, teneinde de ontwikkelingen in het kader van de rijksbegroting te kunnen plaatsen. NS kan daarnaast een nieuwe indicator ontwikkelen en toepassen voor de punctualiteit, bijvoorbeeld een indicator waarbij meer rekening wordt gehouden met de vertraging van de reizigers in plaats van de treinen.

Er is sprake van een uitgevallen trein indien deze trein door een onvoorziene oorzaak niet rijdt terwijl de planning voor de betreffende dag daar wel in voorzag. Er is sprake van een niet gerealiseerde aansluiting als een door de vervoerder vastgestelde combinatie van treinen waarbij in de uitvoering van de dienstregeling de gemeten

tijdspanne tussen de aankomst van de ene trein en het vertrek van de andere trein niet voldoet aan een vooraf vastgestelde benodigde tijd voor de overstap.

□ *Zitplaatsen*

Ingevolge artikel 32, tweede lid, onder j, van de wet dient in de concessie een bepaling te worden opgenomen ten aanzien van een procentuele beschikbaarheidsgarantie van zitplaatsen. Deze bepaling is bij amendement tot stand gekomen. Bij de invulling van dit onderdeel zijn twee overwegingen relevant. Ten eerste heeft het spoorvervoer niet alleen een spits- en een dalperiode (tijdsperiode op de dag), maar ook een spitsrichting (naar een grote stad). Om individuele reizigers op specifieke trajecten en tijdstippen een zitplaatsgarantie te geven zouden ten behoeve van de spits forse investeringen in materieel moeten worden gedaan, die niet terug verdiend kunnen worden omdat dit materieel slechts een zeer beperkt deel van de dag gebruikt zou worden. Ten tweede is het van belang dat de prestatie van NS op eenvoudige en eenduidige wijze meetbaar is. Voorkomen moet worden dat ingewikkelde en dure meetsystemen moeten worden opgezet.

Vanwege deze redenen is de zitplaatskans gedefinieerd als de verhouding tussen het aantal zitplaatskilometers en het aantal reizigerskilometers in de spits. NS moet in het vervoerplan aangeven welke prestatie daarop wordt geleverd.

□ *Serviceniveau op stations en in de trein*

Onder het wettelijke voorschrift in artikel 32, tweede lid, onder k, "het zowel op stations als in de trein aan reizigers geboden serviceniveau" wordt voor deze concessie verstaan het verstrekken van reisinformatie aan de reizigers en het door NS aanbieden van voldoende schone treinen.

○ Reinheid treinen

Wat betreft de reinheid van treinen is voor de ingroefase voorgeschreven dat in het vervoerplan richt- of grenswaarden worden opgenomen (in het geval van richtwaarden met de bijbehorende maatregelen) voor de nadere indicatoren 'percentage schone treinen' en 'klantoordeel schone stations en treinen'. NS beschrijft tevens in het vervoerplan hoe wat dit betreft aan de zorgplicht invulling wordt gegeven (artikel 6, onder g). Reinheid van een deel van de stations (perrons, tunnels, trappen, liften, hellingbanen en loopbruggen,) valt op grond van de Spoorwegwet en de daaruit voortvloeiende beheerconcessie onder de verantwoordelijkheid van ProRail.

○ Reisinformatie

Het ontvangen van reisinformatie is voor de reiziger van belang, zeker in het geval van onregeligheden van de treindienst. Op grond van haar zorgplicht dient NS prestaties in het vervoerplan op te nemen die gericht zijn op het adequaat informeren van de reizigers. Het kunnen beschikken over voldoende en op een juiste wijze aangeboden informatie omtrent de reis is een wezenlijk onderdeel van een reis per openbaar vervoer. Deze informatie dient daarom te worden aangeboden op een wijze die leesbaar, verstaanbaar en begrijpbaar is, ook voor mensen met een functiebeperking. NS beschrijft daarom in het vervoerplan tevens welke prestaties zij zal leveren om ervoor te zorgen dat de reisinformatie – in welke vorm dan ook aangeboden – bruikbaar en toegankelijk is voor alle reizigers. NS dient daarbij zoveel mogelijk uit te gaan van de criteria die opgenomen zijn in het Wenkenblad Reisinformatie. Tevens zet NS in op de verbetering van de kans dat een reiziger in de trein en op het station een conducteur of een andere als zodanig herkenbare medewerker van NS treft die informatie kan verschaffen aan de reiziger.

Artikel 28: Vervoerplan

Het vervoerplan bestaat voor een groot deel uit de invulling van de zorgplicht uit artikel 6 en de prestaties uit artikel 9. Gedurende de ingroefase, tot het moment waarop is overgegaan op output- en outcomesturing, dient het vervoerplan van NS tevens aanvullend de in dit artikel vermelde elementen te bevatten. Het gaat hier onder andere om een onderbouwing van de keuze voor de grenswaarden of richtwaarden. Dit artikel bepaalt dat bij een richtwaarde ook één of meer maatregelen in het vervoerplan opgenomen moeten worden, waarvan NS verwacht dat deze maatregelen

gericht zijn op het bereiken van de richtwaarde. Ingeval gekozen wordt voor een grenswaarde, is NS aanspreekbaar op het behalen van die grenswaarde. In geval van een richtwaarde wordt in dat geval NS afgerekend op de maatregelen die behoren bij die richtwaarde. NS zal die maatregelen ook moeten uitvoeren. De minister kan bij niet-naleving door NS van de prestaties met waarden en maatregelen uit het vervoerplan overgaan tot inzet van handhavinginstrumenten zoals bijvoorbeeld een last onder dwangsom.

Tot slot is NS gehouden om op basis van dit artikel een uitwerking te geven aan de verplichting uit artikel 26, eerste lid, de zgn. migratiemaatregelen.

#### Artikel 29: Evaluatie

Dit artikel regelt de verplichting voor NS om mee te werken aan evaluaties die door of namens de minister worden uitgevoerd naar deze concessie. De uitkomst van een dergelijke evaluatie kan leiden tot aanpassing van de concessie en NS is verplicht om hieraan mee te werken. Uiteraard

kan dit niet een eenzijdig dictaat zijn. Artikel 29a van de WP 2000 bepaalt namelijk dat een besluit tot verlening of wijziging van de vervoerconcessie pas kan worden genomen na aanvaarding door de concessiehouder.

In lid 2 is bepaald dat de concessie in elk geval in 2008 zal worden geëvalueerd. Deze datum vloeit voort uit het overleg met de Tweede Kamer op 16 en 21 december 2004 waarin is gekozen voor een gelijktijdige evaluatie van de wetgeving (Concessiewet personenvervoer per trein en Spoorwegwet) en de concessies (Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet en deze concessie) op een moment waarbij met de wetten en de concessies voldoende ervaring is opgedaan. De evaluatie van de Spoorwegwet zal dus niet in 2006 (zoals is opgenomen in artikel 126 van de Spoorwegwet) maar in 2008 plaatsvinden. In dit lid worden eveneens die onderwerpen vermeld waarop de evaluatie die in 2008 wordt uitgevoerd in ieder geval betrekking heeft.

*De in het tweede lid genoemde evaluatie heeft inmiddels plaatsgevonden en kan derhalve vervallen (zie Kamerstukken II 2009/10, 31987 1).*

#### Art. 29a Experimenten

Dit artikel beoogt om experimenten en vernieuwingen door NS mogelijk te maken die als doel hebben de reizigers per saldo een verbetering van het vervoer te bieden. De vervoerconcessie, die door VenW is verleend en door NS is aanvaard, kende aanvankelijk geen aparte bepalingen om experimenten mogelijk te maken. Dit blijkt remmend te kunnen werken op het ontwikkelen en beproeven van nieuwe, innovatieve (vervoer-)diensten en -producten. Nieuwe concepten worden immers vaak via een experiment beproefd en bijgesteld. Afhankelijk van de uitkomsten van het experiment wordt het concept ofwel verworpen ofwel (deels) in het reguliere diensten- en productenaanbod opgenomen. NS heeft de vrijheid nodig om het experiment te staken indien het niet voldoet. Die vrijheid bood de concessie te weinig. De mogelijkheid voor de vervoerder om nieuwe dingen uit te proberen is goed voor de kwaliteit van het OV-product. Daarom is er een experimenteerartikel aan de concessie toegevoegd.

De minister zal een besluit over ontheffing baseren op de beleidsmatige wenselijkheid van het experiment en de mogelijke bijdrage van het experiment aan het algemeen belang van goed en aantrekkelijk openbaar vervoer.

Op enig moment wordt een experiment door NS hetzij beëindigd, hetzij (deels) opgenomen in het reguliere aanbod. In beide gevallen eindigt de ontheffing en worden alle concessievoorschriften weer onverkort van toepassing.

Het is niet zo dat alle concessievoorschriften in aanmerking komen voor ontheffing.

- Vanzelfsprekend zal de minister geen ontheffing verlenen van voorschriften ten aanzien van informatievoorziening en verantwoording door NS.



- De artikelen 11 en 13 bevatten al de mogelijkheid van ontheffing. De in deze artikelen beschreven procedures en voorwaarden blijven van kracht en worden niet vervangen door de bepalingen in dit experimenteerartikel.
- Verder zijn er diverse voorschriften die geen relatie hebben met nieuwe (vervoer-) diensten of -producten en/of waarvan de minister het op voorhand niet wenselijk vindt om ontheffing te verlenen. De betreffende artikelen zijn opgesomd in het achtste lid.

Met behulp van dit artikel kan NS o.a. testen of een nieuwe nachtnet-verbinding op een verantwoorde manier te exploiteren is.

*Dit artikel is al eerder aan de concessie toegevoegd. De huidige wijziging betreft een technische wijziging van het achtste lid. In de opsomming van de artikelen waarvoor geen ontheffing kan worden verleend, zijn enkele aanpassingen verricht.*

#### Artikel 30: Managementaanbesteding

Dit artikel heeft tot doel te regelen hoe de continuïteit van het vervoer op het hoofdrailnet kan worden gewaarborgd na beëindiging van deze concessie. Bij beëindiging van de concessie en verlening van een nieuwe concessie zijn er drie opties denkbaar:

1. de opvolgende concessie wordt opnieuw aan de N.V. NS gegund;
2. ten behoeve van de opvolgende concessie wordt een managementaanbesteding gehouden;
3. de opvolgende concessie wordt gegund aan een derde partij en de rechten en plichten ten aanzien van productiemiddelen en de daar bij behorende bedrijfsinformatie worden overgedragen aan die derde partij.

De wetshistorie geeft een duidelijke inkleuring aan de wens van de Tweede Kamer ten aanzien van deze drie verschillende opties. In de tweede nota van wijziging op de Concessiewet personenvervoer per trein zijn de bepalingen over de overgang van productiemiddelen van de oude concessiehouder op de nieuwe concessiehouder geïntroduceerd. Reden hiervoor was dat deze bepalingen nodig zijn om "de continuïteit van het vervoer per trein te garanderen bij het einde van een concessie, ongeacht of de concessie op reguliere wijze eindigt of dat de concessie tussentijds wordt beëindigd." Tijdens de behandeling van de Concessiewet zijn het amendement-Dijsselbloem/Eurlings (Kamerstukken II 2001/02, 27 216, nr. 24) en de motie-Wolfson (Kamerstukken I 2002/03, 27 482 en 27 216, nr. 145f) aanvaard over wat in het spraakgebruik "de zuivere managementaanbesteding" is gaan heten. Het betreft artikel 69b, waarin de wettelijke grondslag wordt gecreëerd voor een specifieke vorm van managementaanbesteding, namelijk de vorm waarin de minister kan bepalen dat de concessie voor het hoofdrailnet wordt uitgevoerd met gebruikmaking van een of meer door onze aan te wijzen rechtspersonen. Tijdens de wetbehandeling is hierover gezegd dat bij de regeling van artikel 43a "de beslissing om de concessie terug te nemen en aan een derde te verlenen impliciet het einde van het staatseigendom van de nationale spoorwegmaatschappij betekent. De aandelen van de NS verliezen dan namelijk hun waarde. De NS heeft geen concessie meer en personeel en materieel worden overgeheveld naar de nieuwe concessiehouder. In die nieuwe concessiehouder heeft de Staat geen aandelen. Daarmee wordt in feite besloten tot privatisering van het nationale spoorwegbedrijf. Een dergelijke beslissing willen wij niet impliciet nemen." In dit licht moeten de verschillende opties bij beëindiging van de concessie worden geplaatst.

Voorop staat dat de procedure voor een toekomstige verlening van de concessie voor het hoofdrailnet staat beschreven in de wet (artikel 69c). De minister stelt een beleidsvoornemen tot concessieverlening vast en legt dit voor aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal. In dit beleidsvoornemen wordt onder meer de te volgen procedure beschreven.

De Tweede Kamer heeft de voorkeur uitgesproken voor continuering van de concessie aan NS na 2015 of zonodig een vorm van managementaanbesteding. Conform het bovengenoemde amendement- Dijsselbloem/Eurlings dient bij de managementaanbesteding ingevolge artikel 69b de continuïteit voor NS of voor haar aan

het HRN gerelateerde dochtervennootschappen gewaarborgd te worden door voortgezette aanwijzing in de zin van artikel 69b van de wet, analoog aan de aanwijzing in artikel 5 van deze concessie.

De minister is voornemens aan die wens tegemoet te komen. De keuze van een specifieke vorm van managementaanbesteding die ook in de praktijk toepasbaar is, vereist nadere studie. Dit is zichtbaar in het tweede lid van dit artikel. NS wordt verplicht mee te werken aan een onderzoek naar toepasbare modellen en aan de uitwerking en implementatie daarvan. Dit onderzoek moet uiterlijk in 2006 afgerond zijn en daaruit moet blijken of managementaanbesteding praktisch uitvoerbaar is. Vervolgens zal hierover besluitvorming plaatsvinden, mede in het kader van de evaluatie van de spoorwetgeving en de motie-Wolfson hierover (Kamerstukken I 2002/03, 27 482 en 27 216, nr. 145f). Tenslotte zal implementatie van de gekozen vorm van managementaanbesteding plaatsvinden. Uiterlijk 1 januari 2008 moet toepassing van de managementaanbesteding mogelijk zijn. Wijzigingen van de concessie als gevolg van de uitwerking en implementatie van de managementaanbesteding behoeven aanvaarding door NS (artikel 29a van de wet).

De term 'managementaanbesteding' is een containerbegrip, waaronder verschillende modellen vallen die in verschillende situaties effectief kunnen worden. Kern van alle modellen is echter dat er geen overdracht van rechten en plichten ten aanzien van productiemiddelen plaats heeft naar de opvolgende concessiehouder. Vanuit die optiek is het eerste lid van dit artikel opgenomen. Dit bepaalt dat artikel 43a van de wet niet van toepassing is. Artikel 43a regelt de overgang van de productiemiddelen naar de opvolgende concessiehouder. Gezien de inzet op de managementaanbesteding - waarbij overgang productiemiddelen naar de opvolgende concessiehouder niet aan de orde is - ligt het niet van toepassing verklaren van dit artikel voor de hand.

NS en ondergetekende hanteren als uitgangspunt bij het onderzoek naar toepasbare modellen van managementaanbesteding dat vormen van managementaanbesteding uitsluitend betrekking zouden moeten hebben op het management van NS, zonder complexe regelingen met betrekking tot aan de concessie voor het hoofdrailnet gerelateerde productiemiddelen.

Mocht in de komende jaren blijken dat de managementaanbesteding niet praktisch uitvoerbaar is, dan zal bij de evaluatie van de wetgeving en de vervoerconcessie bezien moeten worden of de toepassing van aanbesteding mét overgang van personeel en productiemiddelen naar een nieuwe concessiehouder alsnog de voorkeur verdient. Alsdan zal de omschrijving en de waardebepaling van de over te dragen productiemiddelen (artikel 43a) in de concessie moeten worden geregeld. Dit is een wijziging van de concessie en behoeft aanvaarding door NS (artikel 29a van de wet). De concessie voor het hoofdrailnet aan NS is weliswaar tijdelijk van aard, het vervoer op het hoofdrailnet is dat niet. Het vervoer moet te allen tijde door kunnen gaan. Daarom is in het derde lid bepaald dat de investeringsbeslissingen van NS zodanig zijn dat de continuïteit van het vervoer is gewaarborgd. Voorkomen moet worden dat de continuïteit in gevaar komt omdat NS in de laatste jaren van de concessie onvoldoende investeert in bijvoorbeeld rollend materieel.

Het vierde lid heeft tot doel te voorkomen dat NS verplichtingen aangaat waarvan de lasten onevenredig zwaar drukken op de periode na afloop van de onderhavige concessieperiode. Dit zou de financiële positie van NS gedurende de concessieperiode te zeer ten goede kunnen komen en een last leggen op een eventuele opvolgende concessiehouder in de toekomst.

Het vijfde lid regelt dat de minister de concessie voor het hoofdrailnet niet aanbesteedt dan nadat een redelijke regeling is getroffen voor de aan deze concessie gerelateerde productiemiddelen.

De contouren van een redelijke regeling worden onder andere bepaald door de waarde van de aan de concessie gerelateerde productiemiddelen, de kredietwaardigheid van NS en de financierbaarheid van NS. Ingeval de minister en NS hierover geen overeenstemming bereiken kan mediation ingeroepen worden. Hierbij wijzen de minister en NS ieder een vertrouwenspersoon aan en wordt gezamenlijk een onafhankelijke voorzitter aangewezen.

*Onderhavige wijzigingen betreffen een actualisering van de betreffende bepalingen.  
Er is een eerste onderzoek uitgevoerd dat heeft geresulteerd in een aantal nader te onderzoeken modellen voor managementaanbesteding. Verder hebben VenW en NS een redelijke regeling getroffen.*

Artikel 31: Beëindiging

Dit artikel bepaalt met het oog op de opvolgende concessieperiode dat NS tot het einde van de concessieperiode de plicht heeft om te zorgen dat een goede uitvoering van de concessie mogelijk blijft doordat activa en materieel beschikbaar zijn, in goede staat blijven en het personeel aanwezig blijft.

Artikel 32: Continuïteit van het vervoer

Dit artikel strekt ter waarborging van de continuïteit van het personenvervoer per spoor op het hoofdrailnet.

Artikel 33: Overgangsbepaling 2005

Deze bepaling dient ter markering van de door de minister aan de Tweede Kamer gedane toezegging dat de concessie aangepast moet kunnen worden naar aanleiding van de overlegging aan de Kamer van het vervoerplan voor 2005. Op een dergelijke wijziging van de concessie is artikel 29a van de wet van toepassing (aanvaarding NS). Artikel 33 doet uiteraard niet af aan het feit dat ook los van dit artikel wijziging van de concessie mogelijk is.

*De overgangsbepaling van artikel 33 is inmiddels uitgewerkt en kan derhalve vervallen.*

Artikel 34: Looptijd

Het eerste en tweede lid geven uitvoering aan artikel 69d, tweede lid, van de wet.

Den Haag, 19 april 2005

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen