Bylage 1 en 2 bij IenM/BK-2011/156468

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

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

Betreft Conceptbeleidsvoornemen gunning vervoerconcessie hoofdrailnet

Overwegende dat

- de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet afloopt op 31 december 2014;
- de continuïteit van de vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet bij ongewijzigd beleid niet is gegarandeerd;
- het voorstel van NS en ProRail in voldoende mate invulling geeft aan de efficiency-opgave van € 160 mln per jaar voor het hoofdrailnet zoals benoemd in het Regeerakkoord;

ben ik voornemens de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet, inclusief HSL-Zuid, vanaf 2015 onderhands aan NS te gunnen met een looptijd van 10 jaar.

Artikel 66, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000 bepaalt dat als eerste stap in het proces een beleidsvoornemen tot concessieverlening wordt opgesteld en dit beleidsvoornemen dient te bestaan uit:

- een beschrijving van de betrokken markt;
- een beschrijving van de maatregelen die worden getroffen om continuïteit van het betrokken personenvervoer te waarborgen;
- een schatting van de kosten die met concessieverlening zijn gemoeid en van de waarde van de concessie;
- een beschrijving van de procedure van concessieverlening; en
- al dan niet toepassen van artikel 69b, tweede lid, Wet personenvervoer 2000, (lees: artikel 65, tweede lid).

Deze elementen behandel ik achtereenvolgens onderstaand. Daarnaast heeft de Tweede Kamer een amendement aangenomen dat verplicht tot het opstellen van een programma van eisen voorafgaand aan de concessieverlening van een concessie voor het hoofdrailnet, ook bij een onderhandse gunning. Bij dit voornemen geef ik -conform mijn eerdere toezegging- dan ook aan wat de uitgangspunten en de onderwerpen zijn die ik afweeg voor de nieuwe vervoerconcessie.

Betrokken markt
De concessie heeft betrekking op het vervoer op het hoofdrailnet. De reikwijdte van het huidige hoofdrailnet is vastgelegd in het Besluit hoofdrailnet (van 12 december 2005). Aan dit hoofdrailnet wordt de komende tijd de Hanzelijn toegevoegd. Daarnaast zie ik na het onderzoeken van diverse opties, meerwaarde in het incorporeren van de HSL-Zuid treindiensten in het hoofdrailnet. Het

mogelijk maken van integrale treindiensten kan de bereikbaarheid binnen en buiten de Randstad verder vergroten en de reistijd op lange afstanden verkorten.

Naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving heeft het vorige kabinet aangekondigd -ondanks de voordelen die het ziet in het huidige samenhangende hoofdrailnet- een onderzoek naar alternatieve modellen voor de reikwijdte van dit hoofdrailnet uit te voeren. Meer specifiek zijn daarin bekeken de mogelijkheden en de effecten van het afknippen van meer losliggende delen van het hoofdrailnet, de zogeheten 'uitlopers', en van het scheiden van de Sprinters van de Intercity's buiten de brede Randstad. Het onderzoek treft u bijgevoegd aan.

Het onderzoek geeft aan dat er geen 'uitlopers' in het hoofdrailnet meer zijn (deze zijn reeds gedecentraliseerd). Wel benoemt het onderzoek een vijftal stoptreindiensten buiten de brede Randstad die bij decentralisatie niet direct voor een extra overstap voor de reiziger zorgen. Het gaat dan om de stoptreindiensten Sittard-Heerlen, Roermond-Maastricht Randwyck, Eindhoven-Weert, Apeldoorn-Enschede en Groningen-Zwolle. Deze diensten heb ik nader bestudeerd op de infrastructurele capaciteit en de mogelijke invloed op het programma hoogfrequent spoorvervoer (PHS), de mogelijkheid voor het vormen van een regionaal stoptreinennet, alsmede op de wensen van de betrokken decentrale overheden.

Voor mijn keuzen over de reikwijdte is de belangrijkste toetssteen de reiziger. Mede op basis van de inzichten uit het onderzoek zie ik voor de toekomst kansen in het decentraliseren van stoptreindiensten buiten de brede Randstad. Met name voor de regionale reiziger kan een regionaal afgestemd net van stoptreinen en bussen met regionale aandacht meerwaarde hebben. Ook kunnen de regionale overheden andere (financiële) keuzen maken, zoals over het aanbod over de modaliteiten heen. Wel is de situatie die wordt gecreëerd met een IC-vervoerder en een stoptreinvervoerder (met andere concessieverleners) op dezelfde infrastructuur, wezenlijk anders dan de voorgaande decentralisaties. Er ontstaat een complexere situatie waar de treinreizigers geen hinder van mogen ondervinden. Hiertoe zal een kader met uitgangspunten en randvoorwaarden worden ontwikkeld. Onderwerpen daarin zijn onder meer de tarieven/abonnementen in relatie tot de OV-chipkaart, de afhandeling van verstoringen, de financiën en de capaciteitsverdeling.

Ik heb het voornemen zo spoedig mogelijk een eerste stap te maken door het decentraliseren van de stoptreindiensten Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen. Voor deze stoptreindiensten geldt dat in samenhang met de eerder gedecentraliseerde treindienst Maastricht-Heerlen een regionaal netwerk ontstaat. Er is geen directe invloed op de infrastructurele capaciteit. Bovendien liggen beide stoptreindiensten niet op een PHS-corridor en heeft decentralisatie daarom geen invloed op de implementatie en uitvoering van PHS. Daarnaast is de provincie Limburg geïnteresseerd in decentralisatie. Ik zal in overleg treden met de provincie Limburg om te bezien of tot decentralisatie kan worden overgegaan en onder welke voorwaarden.

Het voornemen tot decentralisatie van de overige drie stoptreindiensten zal worden gerelateerd aan de volgende randvoorwaarden:

- maakbaar binnen PHS;
- samenhang met tariefharmonisatie;
- consequenties voor samenloop (zoals robuustheid van de treindienst en capaciteitsverdeling).

Op basis van de ervaringen met decentralisatie en het kader van uitgangspunten en randvoorwaarden bezie ik bovendien of decentralisatie van nog andere stoptreindiensten buiten de brede Randstad opportuun is. Uiteraard is het hierbij van belang dat decentralisatie in de praktijk tot meer tevreden reizigers heeft geleid en vervoerders in het belang van de reizigers goed samenwerken.
Voor de toekomst houd ik hiertoe in de vervoerconcessie ruimte om het hoofdrailnet verder aan te passen, zodat een meer dynamische concessie ontstaat, waarbij verdergaande decentralisatie gedurende de concessieduur mogelijk is.

Continuïteit vervoer
Door een voortzetting van NS als vervoerder op het hoofdrailnet is de continuïteit van de vervoerdiensten na 31 december 2014 gewaarborgd. De toevoeging van de HSL-Zuid aan het hoofdrailnet borgt daarnaast de continuïteit van de HSL-Zuid vervoerdiensten.

Kosten concessieverlening en waarde concessie
Kosten concessieverlening
De kosten van de concessieverlening zijn bij een onderhandse gunning relatief beperkt.

Waarde concessie
In het *NS Jaarverslag 2010* is vermeld dat de opbrengsten van het huidige hoofdrailnet in 2010 circa € 1.85 miljard bedroegen. Het resultaat van het hoofdrailnet bedroeg in 2010 € 240 mln. De verwachte (financiële) ontwikkelingen voor de jaren 2015 en verder, de efficiencytaakstelling en de eisen in de vervoerconcessie inclusief de HSL-Zuid, leiden tot een jaarlijkse, positieve concessieprijs.

De taakstelling uit het Regeerakkoord betreft € 160 mln voor NS en ProRail. NS en ProRail hebben voor de invulling van deze taakstelling een gezamenlijk voorstel ingediend. De maatregelen die zij voorstellen hebben betrekking op de interne efficiency van NS en ProRail zelf (bijvoorbeeld efficiëntere materieelinzet NS, slimmere inkoop ICT-services ProRail) alsmede gezamenlijke efficiency op vlakken waar processen en diensten in elkaar verweven zijn (bijvoorbeeld optimalisatie onderhoudsrooster). Ik ben akkoord met de voorgestelde invulling, omdat NS en ProRail erin zijn geslaagd maatregelen te vinden die de kwaliteit voor de reiziger per saldo niet wezenlijk aantasten. Bovendien biedt het voorstel van NS en ProRail de ruimte in de komende concessieperiode voor een verbetering van de kwaliteit en van een toename van het aanbod voor de reizigers conform de ambities voor het spoor uit het Regeerakkoord, en wordt de efficiencyopgave financieel niet op de reiziger afgewenteld.

Procedure tot concessieverlening

De procedure van de voorgestelde onderhandse gunning aan NS volgt de procedure zoals vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000, waarbij de concessieverlening in algemene zin is beschreven in paragraaf 2 van hoofdstuk II en de onderhandse concessieverlening voor het hoofdrailnet in paragraaf 5 van hoofdstuk III. Daarnaast zijn de bekendmakingvereisten van de PSO-verordening op de onderhandse concessieverlening van toepassing.

Het proces begint met de vaststelling van onderhavig beleidsvoornemen. Dit is geregeld in artikel 66 van de Wet personenvervoer 2000. Voordat het beleidsvoornemen kan worden vastgesteld, wordt het voornemen ter advisering aan de consumentenorganisaties voorgelegd (conform artikel 66, derde lid). Het vastgestelde beleidsvoornemen wordt vervolgens voorgelegd aan de Tweede Kamer (conform artikel 66, vierde lid). Artikel 66, vijfde lid, regelt dat indien binnen 30 dagen na deze voorlegging ten minste 30 leden te kennen geven nadere inlichtingen te willen ontvangen over de voorgenomen concessieverlening, de aanvang van de procedure tot concessieverlening niet eerder zal plaatsvinden dan dat veertien dagen zijn verstreken na het verstrekken van die inlichtingen.

Ook zal ingevolge de PSO-verordening (nr. 1370/2007, artikel 7, tweede lid) in verband met de verlangde transparantie in het Publicatieblad van de Europese Unie informatie met betrekking tot de voorgenomen onderhandse concessieverlening worden bekendgemaakt, onder meer over de diensten en de gebieden waarop de onderhandse verlening potentieel betrekking heeft.

Met eerdergenoemd amendement wordt het vaststellen van een programma van eisen voorafgaand aan de concessieverlening verplicht. Dit programma dient aan de Tweede Kamer te worden voorgelegd voordat dit wordt vastgesteld.

Vervolgens wordt de vervoerconcessie uitgewerkt. De procedure voor concessieverlening wordt vervolgd met het inwinnen van advies van de consumentenorganisaties over de aan de concessie te verbinden voorschriften (artikel 27 van de Wet personenvervoer 2000). Voordat de concessie wordt verleend dient ook de beheerder om advies te worden gevraagd (artikel 27a). Bovendien is met de decentrale overheden -als concessieverleners voor het regionale openbaar vervoer- afgesproken om overleg te voeren over de voor hen relevante onderdelen van de nieuwe vervoerconcessie.

Hierna wordt het ontwerp van de vervoerconcessie voor een periode van vier weken aan de beide Kamers voorgelegd (artikel 64, vierde lid). Na de voorlegging kan de concessie formeel worden verleend, indien NS niet binnen vier dagen na bekendmaking van het voorgenomen besluit te kennen heeft gegeven de concessie niet zonder voorbehoud te aanvaarden (artikel 29a).

De PSO-verordening stelt dat de periode tussen bovengenoemde bekendmaking in het Publicatieblad en daadwerkelijke concessieverlening minstens één jaar dient te zijn.

Binnen een jaar na de concessieverlening wordt de in de PSO-verordening vastgestelde informatie over de concessieverlening gepubliceerd, zoals bijvoorbeeld de looptijd van de concessie en de kwaliteitsdoelstellingen (EG, nr. 1370/2007, artikel 7, derde lid).

Gebruikmaking artikel 65, tweede lid
Gelet op de keuze voor onderhandse concessieverlening aan NS is toepassing van dit artikel niet nodig. NS maakt bij het uitvoeren van de concessie in elk geval gebruik van NS Reizigers BV en van andere vennootschappen die behoren tot het NS-concern en nodig zijn voor de uitvoering van deze concessie.

Programma van eisen
Het programma van eisen voor de nieuwe vervoerconcessie is bijgevoegd. Conform mijn toezegging geef ik hierin aan wat de uitgangspunten en de onderwerpen zijn die ik afweeg voor de nieuwe vervoerconcessie. Daarbij ga ik in op de kwaliteit en kwantiteit van het aangeboden vervoer voor de reizigers.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

UITGANGSPUNTEN EN ONDERWERPEN VERVOERCONCESSIE HOOFDRAILNET
2015 TOT 2025

1. INLEIDING

Op dit moment worden jaarlijks 16,4 miljard reizigerskilometers afgelegd over het hoofdrailnet. Dagelijks betreft dit 1,1 miljoen treinreizigers. De kerntaak van het vervoer op het hoofdrailnet is het verwerken van grote vervoersstromen en daarmee de bereikbaarheid van met name de grote steden en economische kerngebieden (de belangrijke werkcentra en woongebieden). Tegelijkertijd zorgt het spoor voor de bereikbaarheid van alle landsdelen.

De nieuwe vervoerconcessie moet een goede set met eisen bevatten die de publieke belangen van het spoor borgt en het spoorbeleid voor de toekomst waar nodig ondersteunt. Dit programma van eisen beschrijft de uitgangspunten voor de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet 2015-2025 en de onderwerpen die in het proces van concessieverlening worden afgewogen. Op deze wijze is voorafgaand aan concessieverlening het gesprek hierover mogelijk. De vertaling naar meer gedetailleerde eisen vindt plaats tijdens het proces van concessieverlening.

In de nieuwe vervoerconcessie is sprake van een integratie met de diensten op de HSL-Zuid. De concessievoorwaarden voor de HSL blijven zoveel mogelijk conform de huidige (meer specifiek is dit aangeduid in de brief aan de Tweede Kamer met kenmerk IENM/BSK-2011/156468). Waar mogelijk worden de concessievoorwaarden voor HSL en het hoofdrailnet gestroomlijnd.

Onderstaand wordt kort het publieke belang en het spoorbeleid omschreven. Hierna volgen de uitgangspunten en de eisen aan de houder van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet.

1.1 Publiek belang en spoorbeleid

In het openbaar vervoer staan de reizigers centraal. Deur-tot-deur-bereikbaarheid is voor de reizigers van groot belang. Om te komen tot een sterke keten worden de verschillende systemen van openbaar vervoer en het voor- en natransport verbeterd.

Het spoorbeleid richt zich hierbij op **betrouwbare** en **betaalbare wijze** te zorgen voor:

- goede **bereikbaarheid** van Nederland, door met het spoor de ruggengraat van een landelijk dekkend stelsel van openbaar personenvervoer te vormen. Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad en een toekomstvaste routestrategie voor het goederenvervoer; goede reistijden naar de landsdelen en de trein als deel van een samenhangend OV- systeem;

- goede **internationale aansluitingen**, zowel voor personen- als goederenvervoer;

- goede **kwaliteit en toegankelijkheid** voor de reiziger;

Het beleid is er tevens op gericht het hoge veiligheidsniveau duurzaam te bestendigen door te streven naar permanente verbetering van de veiligheidssituatie van het spoorvervoer. Ook een leefbare omgeving is het streven, door emissievermindering, vermindering van geluidsoverlast en een betere inpassing van infrastructuur in de leefomgeving.

Er zijn verschillende instrumenten om beleidsdoelstellingen en belangen te realiseren. De vervoerconcessie borgt met name het publieke belang van de bereikbaarheid van met name de grote steden en economische kerngebieden (de belangrijke werkcentra en woongebieden), in het bijzonder gedurende de spits, en aan de bereikbaarheid van alle landsdelen. Daarnaast heeft de concessie tot doel te zorgen voor de kwaliteit voor de reiziger en de betaalbaarheid van het treinproduct. Op deze wijze wordt ook voor reizigers die geen alternatief hebben een basisniveau van bereikbaarheid gegarandeerd.

1.2 Van de huidige naar de nieuwe concessie

De vervoerconcessie is en blijft een belangrijk instrument om de ambities voor het spoor te realiseren. De huidige concessie vormt op hoofdlijnen het uitgangspunt voor de nieuwe vervoerconcessie. Dit mede naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving en de positieve uitkomst ten aanzien van de vervoerconcessie en het vervoerplan. Daarmee zal een deel van de eisen aan de dienstverlening aan de reiziger meer statisch zijn en een deel zal meer actueel en dynamisch zijn als het gaat om zorgplichten en prestaties (die na instemming eenzelfde rechtskracht kennen als de eisen). Daarbij blijft het uitgangspunt gelden dat de hoofdrailnetvervoerder voor eigen rekening en risico rijdt en een concessieprijs betaalt aan IenM. Het hoofdrailnet dient efficiënter te worden, waarbij grote besparingen worden gerealiseerd (€ 160 miljoen per jaar vanaf 2015 voor ProRail en NS). Wel zijn aanscherpingen in de concessie noodzakelijk, waardoor binnen de komende concessieperiode de reizigers een beter treinproduct krijgen, zowel kwalitatief als kwantitatief. In dit programma van eisen is de voornaamste focus de reiziger.

Daarnaast wordt in de uitwerking van de nieuwe vervoerconcessie gekeken naar de wijze waarop de sturing wordt vormgegeven. Het gaat dan onder meer over het handhavinginstrumentarium en de informatievoorziening en transparantie van NS richting de concessieverlener (ten behoeve van de monitoring van de concessie-uitvoering als ook de beleidsontwikkeling).

2. UITGANGSPUNTEN EN EISEN AAN DE CONCESSIEHOUDER

NS is een onderneming met een maatschappelijke verantwoordelijkheid. NS moet als vervoerder op het hoofdrailnet serieus de publieke taak invullen. Voor een continue verbetering van de dienstverlening moet NS anticiperen op actuele ontwikkelingen in de marktvraag en de behoefte van de klanten door het nemen van initiatieven en het doen van investeringen. In haar denken en handelen staan de reizigers centraal. Dit vraagt ook om goede betrokkenheid van de consumentenorganisaties. De Wet personenvervoer 2000 kent daartoe bepalingen, die conform de huidige praktijk nader worden gespecificeerd in de vervoerconcessie.

NS dient ook actief mee te werken aan het optimaliseren van het totale spoorsysteem van capaciteit, kwaliteit en kosten. NS neemt als grootste vervoerder in het spoorsysteem haar verantwoordelijkheid en zoekt op positieve wijze de samenwerking met de infrastructuurbeheerder en andere vervoerders. Dit ook in het belang van een goed product voor de reizigers. Wanneer sectorbrede plannen zijn vastgesteld, zorgt NS ook voor realisatie van haar deel.

NS heeft als enige vervoerder op het hoofdrailnet een bijzondere positie. Dat vraagt waar nodigtransparantie van gegevens en van gemaakte keuzen.

NS heeft de plicht ervoor te zorgen dat:

- met het aangeboden vervoer het publieke belang van het personenvervoer per trein is gewaarborgd en het aangeboden vervoer 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;
- het aangeboden vervoer gericht is op reizigersgroei;
- de reiziger soepel door de keten kan bewegen;
- de treinen toegankelijk zijn voor een ieder;
- in de treinen en op de stations een verantwoorde mate van veiligheid voor reizigers en personeel is gewaarborgd;
- de treinen op tijd rijden;
- de reiziger een redelijke kans heeft op een zitplaats;
- aan de reiziger op stations en in treinen een adequaat serviceniveau wordt geboden, waaronder wordt verstaan dat reizigers adequaat worden geïnformeerd en dat treinen en stations voldoende schoon zijn.

Onderstaand wordt deze zorgplichten waar relevant nader gespecificeerd. Ook andere onderwerpen komen hierbij aan de orde. De eisen zijn geclusterd naar:

1. bereikbaarheid en grensoverschrijdend vervoer;
2. kwaliteit en toegankelijkheid;
3. tarieven en vervoerbewijzen.

2.1 Bereikbaarheid en grensoverschrijdend vervoer

Aangeboden vervoer
NS biedt de vervoerdiensten op het hoofdrailnet. De reikwijdte van dit hoofdrailnet staat beschreven in het beleidsvoornemen voor de gunning van de nieuwe hoofdrailnetconcessie.

NS moet met het aangeboden vervoer het publieke belang van het personenvervoer per trein waarborgen, wat betekent dat het vervoer bijdraagt aan de bereikbaarheid van de grote steden en economische kerngebieden en de bereikbaarheid van alle landsdelen. Het aangeboden vervoer moet aansluiten op de vraag van de reizigers en de bijbehorende vervoersstromen die er nu zijn en die te verwachten zijn. De dienstregeling is daarmee dynamisch en speelt in op de vraag. De hoofdrailnetvervoerder dient wijzigingen van de dienstregeling vanuit de reiziger te motiveren.

NS dient het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) te exploiteren. Op het spoor is het vanaf 2020 mogelijk om 'spoorboekloos' (6 intercity's en 6 sprinters per uur op de drukste trajecten in de brede Randstad) te reizen op de corridors met de 'dikste' stromen tussen de belangrijkste stedelijke regio's in Nederland. De vervoerconcessie borgt de voorkeursbeslissing PHS van juni 2010. Dit betekent dat de vervoerder naar 2020 toe fasegewijs de frequenties verhoogt, waarbij de timing afhankelijk is van de uitvoering van de infrastructurele maatregelen en de marktontwikkeling. NS zal alles wat in haar bereik ligt ondernemen om de marktontwikkeling positief te beïnvloeden.

Het aangeboden vervoer is gericht op groei. Met PHS wordt tot 2020 ook een gemiddelde groei van 5% van het aantal reizigerskilometers per jaar mogelijk gemaakt op de betreffende corridors.

De HSL-Zuid wordt toegevoegd aan het hoofdrailnet. Dit betekent dat de hoofdrailnetvervoerder vanuit het belang van de reizigers integrale treindiensten aan kan bieden die (deels) over de HSL-Zuid rijden. De reistijden binnen en buiten de Randstad worden hiermee verkort, waarbij een alternatief via conventioneel spoor moet blijven bestaan. Voorwaarde is dat dit geen extra infrastructurele maatregelen vergt.

In verband met de bereikbaarheid en het spoorvervoer als ruggengraat van het systeem biedt de hoofdrailnetvervoerder op werkdagen tot in ieder geval 20.00 uur een minimale bediening van 2x per uur per richting op het gehele hoofdrailnet (onder de voorwaarde dat dit capacitair past).

Keten
Voor een goede bereikbaarheid voor de reiziger is het van belang de hele keten in beschouwing te nemen. De verantwoordelijkheid voor de keten is verdeeld over verschillende partijen. Om de keten te versterken is het wenselijk de verschillende systemen van openbaar vervoer beter af te stemmen. Het hoofdrailnet is de ruggengraat van het stelsel.

De vervoerconcessie krijgt een zorgplicht keten. De hoofdrailnetvervoerder dient op basis hiervan concrete stappen te zetten om de reiziger soepel door de keten te laten bewegen. Dit betreft alle aspecten die relevant zijn voor de reizigers om met verschillende vervoerders te kunnen reizen, zoals bijvoorbeeld de informatievoorziening en verkrijgbaarheid van kaartjes. De uitwerking van deze zorgplicht vindt plaats in de vervoerplannen, waardoor zichtbaar wordt wat NS doet en ook op actuele thema's kan worden ingespeeld.

Om de afstemming tussen het vervoer op het hoofdrailnet en het regionale openbaar vervoer te verbeteren en om de decentrale overheden te betrekken bij keuzes ten aanzien van het aangeboden vervoer, zal NS de samenwerking opzoeken. Partijen dienen vanuit de doelstellingen voor het faciliteren van de vraag van reizigers het gesprek te voeren. NS dient dit tijdig en transparant te doen op een moment dat dit invloed kan hebben op de dienstregeling. Wanneer ingebrachte wensen niet kunnen worden uitgevoerd, dient NS onderbouwd te motiveren waarom niet. Nadere uitwerking van de bepalingen in de concessie over de invloed van de decentrale overheden vindt in het proces van concessieverlening plaats. Hierover voert IenM overleg met de decentrale overheden.

In het voor- en natransport heeft ook de fiets een groot aandeel. Er wordt door decentrale overheden en IenM geïnvesteerd in het uitbreiden van fietsenstallingen. Voor de fietsenstallingen bij stations die in beheer zijn bij NS eist de vervoerconcessie dat deze open zijn van een kwartier voor tot een kwartier na de eerste en laatste trein (conform de huidige concessie). Dit zal ook voor nieuwe bij NS in beheer komende stallingen het geval zijn.

Grensoverschrijdend vervoer
NS krijgt een zware inspanningsverplichting voor een grensoverschrijdende ontwikkeling van het treinverkeer, waaronder betere aansluiting op buitenlandse hogesnelheidstreinen. Hierbij dient de hoofdrailnetvervoerder zoveel als mogelijk of gewenst te streven naar IC-kwaliteit.

De vervoerder op het hoofdrailnet is voor de mogelijkheden mede afhankelijk van buitenlandse spoorautoriteiten en beschikbaarheid van capaciteit. De vervoerder zal op transparante en constructieve wijze overleggen over de gewenste invulling van de grensoverschrijdende verbinding met de betrokken regio's, zoekt overeenstemming met het buitenland, komt tot samenwerking met de buitenlandse vervoerder en tot een verdeling van de kosten en opbrengsten. IenM zal waar nodig proactief contact zoeken met relevante overheden en vervoerders over de grens.

NS zal ook goede voorzieningen treffen om de reiziger gemakkelijk gebruik te laten maken van grensoverschrijdende verbindingen.

Bedieningsperiode / nachtnet
NS blijft het huidige nachtnet tussen Rotterdam-Den Haag-Leiden-Schiphol-Amsterdam-Utrecht bedienen, dit wordt vastgelegd in de nieuwe vervoerconcessie. Daarnaast dient NS te blijven zoeken naar mogelijke kansrijke initiatieven voor het uitbreiden van het nachtnet.

Nieuwe stations
Nieuwe stations kunnen een rol spelen bij de ontsluiting van nieuwe woon- en werkcentra en bij de aansluiting met regionaal vervoer. NS levert maatwerk per station door inzicht te geven in de voordelen van een stop op een nieuw station als ook de gevolgen voor de bestaande reizigers. NS zorgt voor goede afstemming met decentrale overheden, waarbij ook een tijdige en transparante uitwisseling van benodigde vervoerkundige en financiële informatie hoort. Voordat de minister een besluit neemt over de aanleg van een nieuw station, levert de vervoerder een bedieningsgarantie. Wanneer tot de aanleg van een station aan het hoofdrailnet is besloten, borgt de concessie de plicht tot bedienen.

Samenloop
NS accepteert de samenloop die bestaat tussen diensten op het hoofdrailnet en de diensten vanuit de huidige regionale concessies. Na ingang van de huidige concessie is op sommige samenloopbaanvakken de bediening uitgebreid (bijvoorbeeld de frequentie) en er zijn extra samenloopbaanvakken ontstaan. In de nieuwe concessie dient NS deze samenloop te accepteren als basis. Hierbij wordt ruimte gehouden om gedurende de concessieperiode nieuwe samenloop toe te staan (door het laten doorrijden van bestaande regionale treindiensten). Dit is maatwerk waarbij goed vanuit de belangen van enerzijds de reizigers in de regionale treindienst en anderzijds de hoofdrailnetreizigers moet worden bezien hoe hiermee om te gaan. Van de hoofdrailnetvervoerder wordt daarbij een constructieve en transparante opstelling verwacht in het overleg met de regionale partijen, zodat de effecten goed worden geanalyseerd. De minister neemt als concessieverlener op basis van de inzichten uiteindelijk de beslissing over het toestaan van nieuwe samenloop. Een toetskader hiertoe wordt opgesteld.

Daarnaast ontstaat samenloop door decentralisatie van stoptreindiensten buiten de brede Randstad. De wijze waarop hiermee wordt omgegaan, is in het beleidsvoornemen in de paragraaf *Betrokken markt* geschetst. Van NS wordt hierbij verwacht dat zij in goede samenwerking met de regionale vervoerder de reizigers bedienen.

2.2 Kwaliteit en toegankelijkheid

De kwaliteitbeleving van de reizigers is van groot belang. NS dient zich te richten op de wensen van de verschillende reizigersgroepen. Reizigers verdienen een veilig en betrouwbaar spoor. Dé reiziger bestaat niet, maar voor de verschillende reizigersgroepen spelen snelheid, gemak, toegankelijkheid, comfort en prijs in meer of mindere mate een belangrijke rol in het gebruik van het spoor. In de prestatie-indicatoren moet de reiziger de voornaamste focus zijn. NS dient daarbij ook steeds uit te gaan van in principe jaarlijkse verbetering van de prestaties. Metingen vinden plaats met representatieve meetsystemen. Een aantal relevante prestaties, waaronder punctualiteit, dient NS ook meer regionaal gedifferentieerd inzichtelijk te maken.

Vanuit haar maatschappelijke verantwoordelijkheid dient NS ook tijdens de looptijd van de concessie in te spelen op ontwikkelingen en actuele wensen van de verschillende reizigers. Daarom wordt in de nieuwe vervoerconcessie ook de

mogelijkheid bezien om actuele thema's te betrekken in de sturing. De wijze waarop wordt uitgewerkt in het proces van concessieverlening.

Sociale veiligheid
NS dient zich te houden aan alle wettelijke verplichtingen ten aanzien van veiligheid. Daarnaast is het belangrijk dat reizigers veilig zijn en zich veilig voelen wanneer ze met de trein reizen. Hetzelfde geldt voor het personeel dat bij NS werkzaam is. Daarom zal NS ten minste het huidige niveau van sociale veiligheid voor reizigers en personeel in de treinen en op de stations handhaven en daartoe de benodigde maatregelen treffen.

Op tijd rijden / betrouwbaarheid
Reizigers moeten kunnen vertrouwen op een goede uitvoering van de dienstregeling met treinen die op tijd rijden. Dat vraagt een betrouwbaar spoorsysteem met een hoge punctualiteit van treinen.

Een betrouwbaar spoorsysteem is te bereiken door optimaal samenspel in het systeem: infrastructuur, materieel, logistiek en personeel. Het is dan ook noodzakelijk dat NS en de infrastructuurbeheerder samen zorgen voor een betrouwbaar treinproduct voor de reiziger en het systeem zo inrichten dat grote verstoringen beter worden voorkomen en sneller worden verholpen.

In de dagelijkse uitvoering van de dienstregeling wordt onder andere gestuurd op betrouwbaarheid door de (reizigers)punctualiteitindicatoren. NS zal zich moeten inzetten voor een verdere verbetering van het klantoordeel.

Toegankelijkheid
NS maakt het spoorsysteem zo toegankelijk mogelijk, ook voor reizigers met een functiebeperking. NS zorgt voor een snellere aanpassing van treinen waar dit technisch reëel en financieel haalbaar is. NS schaft alleen nieuwe treinen aan die zelfstandig toegankelijk zijn. Bij het materieel voor de diensten op de HSL-Zuid houdt NS rekening met mindervalide reizigers conform de huidige eisen in de concessie voor het vervoer op de HSL.

NS voorziet in goede, actuele informatievoorziening over de toegankelijkheid van de trein en de reis. Deze informatie dient ook bruikbaar te zijn voor reizigers met een visuele of auditieve beperking.

Daarnaast dient NS de begeleiders van reizigers met een functiebeperking gratis te laten reizen en maatregelen te treffen om te zorgen dat de begeleiding zo soepel mogelijk verloopt.

Service, informatievoorziening en reinheid
NS dient haar reizigers goede service te verlenen door adequate informatievoorziening.

NS moet inzetten op een forse verbetering van de reisinformatie in situaties van verstoring. Op dit punt moeten de prestaties fors verbeteren. Ook de kwaliteit van de informatie (tijdigheid en bruikbaarheid) is van belang. NS moet aansluiten bij

de huidige stand van de technologie en de mogelijkheden die dat biedt om de reiziger goed van dienst te kunnen zijn.

Voor een goede benutting van het mobiliteitssysteem en het faciliteren van de gebruiker in de keten draagt NS bij aan goed toegankelijke en integrale reisinformatie over het eigen treinproduct en de OV-keten. Niet alleen voorafgaand aan de reis, maar ook tijdens. En zowel statisch als dynamisch. Verdergaande samenwerking met andere betrokken partijen is van belang.

Daarnaast dienen de treinen en stations voldoende schoon te zijn. Voor een aangenaam verblijf van de reizigers in de treinen en op de stations is een verdere verbetering wenselijk.

Zitplaatskans
NS dient de aangeboden vervoercapaciteit zo goed mogelijk af te stemmen op de vraag van reizigers. Daarbij geldt dat reizigers een redelijke kans op een zitplaats moeten hebben gedurende de treinreis.

Toiletten
Alle treinen moeten voor 2025 een toilet hebben. NS dient een plan te leveren waaruit blijkt volgens welke fasering naar eerstgenoemde eis wordt toegewerkt. Per 2015 is een toilet verplicht in elke IC en moet in elke stoptrein waarin meer dan een derde van de reizigers langer dan een half uur reist, een toilet aanwezig zijn. NS mag uitsluitend materieel met een toilet bestellen.

Vervangend vervoer
De reiziger zal ook in verstoorde situaties zoveel als mogelijk moeten worden vervoerd. NS dient binnen 60 minuten nadat de verstoring optreedt, te zorgen voor vervangend vervoer. Het vervangend vervoer kan per bus of per trein via een alternatieve route gaan. Omdat er op het hoofdrailnet vaak sprake is van grote aantallen reizigers en daarmee een zeer grote businzet, zal NS tijdens de spits de inzet van het vervangend busvervoer binnen 60 minuten aanvangen, maar hoeft zij deze pas na 75 minuten op de gewenste sterkte te hebben. Daarnaast geldt dat, indien reizigers stranden (bijvoorbeeld door vertraging of het uitvallen van de laatste trein), zij in principe naar hun eindbestemming worden gebracht.

ERTMS
Naar verwachting zal de nieuwe concessie eisen bevatten ten aanzien van ERTMS. Dit mede op basis van het plan van de sector over de verdere implementatie van ERTMS in Nederland (waartoe praktijkervaring wordt opgedaan op Amsterdam-Utrecht) en het besluit van de minister van IenM hierover. Van NS wordt medewerking aan de uitvoering van de beslissing van de minister verwacht, waarbij financiële afspraken zullen worden gemaakt voorafgaand aan de ingangsdatum van de nieuwe concessie.

Duurzaamheid/milieu
Eisen ten aanzien van geluid en milieu liggen vast in wet- en regelgeving. Afspraken over verminderd energiegebruik zijn opgenomen in meerjarenafspraken. In het proces van concessieverlening wordt bezien of

aanvullende afspraken ten aanzien van milieu- en leefbaarheidsdoelstellingen in de concessie wenselijk zijn.

2.3 Tarieven en vervoerbewijzen

De trein moet ook voor mensen zonder alternatief beschikbaar zijn en blijven. De trein moet betaalbaar zijn en reizigers moeten er gemakkelijk gebruik van kunnen maken, ook als onderdeel van de totale OV-keten. Daarom worden ook in de nieuwe vervoerconcessie voorschriften opgenomen ten aanzien van tarieven en het electronisch vervoerbewijs.

De nieuwe vervoerconcessie kent wederom beschermde kaartsoorten waarvan de jaarlijks toegestane tariefsstijging gemaximeerd wordt. Daarnaast krijgt NS net als in de huidige vervoerconcessie de mogelijkheid om met onderbouwde voorstellen te komen voor meer gedifferentieerde tarieven. Dit heeft als doel te komen tot een betere verdeling van materieel en van reizigers over de dag.

De nieuwe vervoerconcessie omvat ook de treindiensten over de HSL-Zuid. NS mag uitgaan van een toeslagtarief voor deze treindiensten. Deze toeslag moet beperkt blijven, maar mag wel het hogere kwaliteitsniveau en de kortere reistijd reflecteren. De maximale toeslag op tweede klas reizen is 30%.

De OV-chipkaart is het landelijk geldende electronische vervoerbewijs waarmee de reiziger in Nederland door de OV-keten kan reizen. NS richt het beheer en de doorontwikkeling van de OV-chipkaart zo in dat de interoperabiliteit in het landelijke systeem geborgd is. NS dient er voor te zorgen dat reizigers eenvoudig een OV-chipkaart kunnen aanschaffen en saldo en/of reisproducten kunnen laden. Mede afhankelijk van de ontwikkelingen de komende jaren ten aanzien van onder meer vraagstukken als het dubbel opstaptarief, stelt de nieuwe vervoerconcessie nadere eisen.