



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van het Locov  
p/a secretariaat Locov  
KK4 B09.49  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag

**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**  
Openbaar Vervoer en Spoor  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
www.rijksoverheid.nl

**Contactpersoon**  
J. Landa  
senior beleidsmedewerker  
M +31(0)6-15359676

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2013/61435

**Bijlage(n)**  
1

Datum 21 mei 2013  
Betreft wijzigingen vervoerconcessie

Geachte mevrouw Krikke,

Ik heb het voornemen om op korte termijn enkele wijzigingen aan te brengen in de huidige *Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2005 – 2015* en vraag daarover bij dezen het advies van de consumentenorganisaties in het Locov. Als bijlage bij deze brief stuur ik u de concept-beschikking waarin de concrete wijzigingen van de concessie, inclusief de formele toelichting, zijn vastgelegd. Hieronder licht ik de achtergrond van de wijzigingen toe.

### 1. Reisinformatie

Zoals bekend heeft ProRail in 2012 na goedkeuring van de NMa de verstrekking van reisinformatie op stations via schermen en omroep overgedragen aan NS. Na uitvoerig overleg tussen de verschillende vervoerders, ProRail en het ministerie van IenM hebben ProRail en NS een overdracht voorbereid van onder andere de omroepmedewerkers en de bijbehorende reisinformatiesystemen. Het doel van de overdracht is om de reizigers sneller en meer consistent reisinformatie te verstrekken, met name in grote verstoorde situaties omdat daar de problematiek het meest manifest is. De minister van IenM heeft de Tweede Kamer geïnformeerd over haar voornemen en over de voortgang van de overdracht van reisinformatie-taken van ProRail naar NS (Kamerstukken 29984, nr. 255 en nr. 271).

NS en ProRail hebben vorig jaar melding gedaan van de overdracht bij de NMa. Nadat de NMa de melding had getoetst en op een aantal voorwaarden akkoord had bevonden, heeft de overdracht per november 2012 tussen ProRail en NS plaats gevonden. Om de taken met betrekking tot reisinformatie conform de wijze waarop dit ook met ProRail gebeurde te verankeren, ben ik voornemens een solide juridische verankering in de vervoerconcessie te organiseren. Waarbij NS in de bestaande vervoerconcessie de verplichting krijgt tot het op verzoek verstrekken van reisinformatie, met een vaste jaarlijkse vergoeding van de kosten door het ministerie. Het betreft hier eenzelfde jaarlijkse vergoeding als voorheen aan ProRail voor de dienst reisinformatie werd verstrekt. Het lijkt mij het meest zuiver om de afspraken/werkwijze die het ministerie van IenM met ProRail had, 1-op-1 toe te passen op NS, met inachtneming van de voorwaarden die de NMa aan haar besluit heeft gesteld.



## **2. Extra tariefruimte ten behoeve van het opheffen van het dubbel opstaptarief**

Eind 2011 heeft minister Schultz van Haegen de heer Meijdam de opdracht gegeven om het dubbel opstaptarief in de treinketen op te lossen zodat het opstaptarief bij reizen met de OV-chipkaart vergelijkbaar is met de situatie zoals die nu bestaat met het papieren treinkaartje. In haar rapport "Spoor naar Slagkracht" adviseerde de Commissie "Permanente Structuur en Dubbel opstaptarief in de treinrailketen" om het dubbel opstaptarief op te heffen door het invoeren van een softwarewijziging. Daarop heeft de heer Meijdam als kwartiermaker eind 2011 de opdracht gekregen om deze technische oplossing uit te werken en te implementeren als ook het financieringsmodel hiervoor uit te werken (kamerstukken II, 23 645, nr. 481).

Overheden en treinvervoerders zijn een oplossing overeengekomen waarmee ze voorkomen dat de reiziger die in de treinketen met meerdere treinvervoerders reist met een OV-chipkaart op saldo en/of met een (huidig of toekomstig) landelijk treinproduct dat bij meerdere treinvervoerders geldig is, meerdere keren een opstaptarief betaalt, conform de situatie van het papieren treinkaartje. Ook met het papieren kaartje betalen reizigers in sommige gevallen opnieuw een opstaptarief, bijvoorbeeld als zij overstappen van een regionaal (kortings-) abonnement naar een landelijk treinproduct. De gekozen oplossing voor het dubbel opstaptarief sluit aan bij die situaties waarin ook in de papieren wereld geen opstaptarief werd betaald. Dit betekent dat het twee keer betalen van het opstaptarief niet meer voorkomt bij het reizen op saldo of op landelijk geldende treinproducten bij een overstap in dezelfde tariefperiode.

Vervoerders hebben hiertoe een softwarewijziging in hun systemen ontwikkeld. Deze softwarewijziging omvat implementatie conform functionele keuzes die reeds eerder met u gedeeld zijn. Per 20 maart 2013 is het dubbel opstaptarief feitelijk en structureel opgeheven voor alle beoogde groepen reizigers.

Door het opheffen van het dubbel opstaptarief in de treinketen vindt er een tariefverschuiwing plaats. Oorspronkelijk lag er een zogenaamde knip tussen de trein en het regionale openbaar vervoer. Reizigers betaalden bij een overstap van trein naar bus, tram of metro opnieuw een opstaptarief. Vanwege de wens bij regionale partijen tot integratie van het regionale openbaar vervoer met de regionale trein is deze knip met de komst van de OV-chipkaart verlegd naar de treinketen. Noch bij de Tweede Kamer, noch bij consumentenorganisaties, bleek echter draagvlak voor het heffen van een dubbel opstaptarief in de treinketen. Het opheffen van het dubbel opstaptarief zonder verdere aanpassing van het tariefstelsel leidt echter tot een lagere prijs per reis voor bepaalde groepen reizigers, en daarmee lagere opbrengsten voor vervoerders dan wel opbrengstverantwoordelijke overheden. Om die reden is er gezocht naar een andere financieringsvorm ter compensatie van de wijzigingen in de eerder genoemde knip trein-trein en trein-regionaal openbaar vervoer.

Voor het jaar 2013 stelt het Ministerie eenmalig compensatie beschikbaar. Vanaf het jaar 2014 wordt de compensatie opgebracht door een zeer geringe tariefverhoging bij treinvervoerders, waaronder bij NS. Waar dubbel opstaptarief vervalt, wordt het (afstands)tarief verhoogd. Indien de regio deze compensatie direct volledig zelf zou uitvoeren, zou er in bepaalde regionale concessies sprake zijn van zeer abrupte forse tariefverhogingen. Partijen zijn daarom overeengekomen het tarief voor het hoofdrailnet en het regionale tarief meer gelijkmatig

**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**  
Openbaar Vervoer en Spoor

**Datum**  
21 mei 2013

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2013/61435



te verhogen: door een brede basis van treinreizigers tijdelijk te laten bijdragen middels een zeer beperkte verhoging van het tarief, kunnen de regionale tariefverhogingen meer geleidelijk worden opgebouwd. De tariefverhoging bij NS is tijdelijk (2014-2016) en wordt in drie jaar afgebouwd.

**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**  
Openbaar Vervoer en Spoor

**Datum**  
21 mei 2013

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2013/61435

De vervallen opstaptarieven per regio en benodigde tariefverhogingen op hoofdrailnet zijn zorgvuldig tot stand gekomen middels een berekening door een onafhankelijk bureau. Voor het opheffen van het dubbel opstaptarief in de treinketen is het nodig dat de tarieven op het hoofdrailnet tijdelijk enigszins verhoogd kunnen worden. In 2014 bedraagt de verhoging 0,38%, in 2015 wordt de verhoging teruggebracht tot 0,21% en in 2016 tot 0,10%. In 2017 is er geen extra tariefruimte meer en vervalt de tijdelijke tariefverhoging. Voor beschermde kaartsoorten moet de huidige vervoerconcessie hoofdrailnet gewijzigd worden om de extra tariefruimte in 2014 te kunnen creëren. Hierover vraag ik uw advies.

Het lid Bashir heeft een motie ingediend met als doel dubbel opstaptarief af te schaffen zonder dat de kosten hiervan worden doorberekend aan de reizigers (Kamerstukken II, 23. 645, nr. 527). De staatssecretaris heeft in reactie op de motie toegelicht, zoals hiervoor al is geschetst, dat reizigers ook voorheen een dubbel opstaptarief betaalden bij een overstap tussen trein en bus. Dit is met de komst van de OV-chipkaart verschoven naar de overstap tussen vervoerders binnen de treinketen. Het is daarom redelijk dat de vervoerders als gevolg van de huidige wijziging worden gecompenseerd voor de opbrengstderving, in lijn met het advies van de Commissie Meijdam uit 2010. De Kamer heeft na deze reactie de motie verworpen.

### **Stations**

Bijlage A van de concessie (de lijst van 'overige' stations) is niet meer actueel en compleet. Er is inmiddels een aantal nieuwe stations geopend.

Ik zal de volgende stations toevoegen aan Bijlage A:

- Almere Poort
- Dronten
- Halfweg-Zwanenburg
- Houten Castellum
- Kampen Zuid
- Sassenheim
- Utrecht Leidsche Rijn (per datum opening)

### **Termijn**

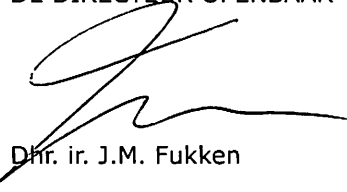
Volgens mij gaat het in deze drie gevallen om relatief beperkte wijzigingen. En de juridische verankering van de overdracht van reisinformatie is op korte termijn zeer gewenst. Daarom zou ik het advies van de consumentenorganisaties in afwijking van de gebruikelijke termijn graag **over maximaal drie weken**. Ik dank alle betrokkenen bij voorbaat voor hun medewerking.



Ik ben uiteraard bereid een en ander nader toe te lichten, dan wel uw vragen te beantwoorden in een reguliere Locov-vergadering of een aparte themabijeenkomst.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,



Dhr. ir. J.M. Fukken

**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**  
Openbaar Vervoer en Spoor

**Datum**  
21 mei 2013

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2013/61435



---

Datum  
Nummer IENM/BSK-2013/  
Onderwerp Wijziging vervoerconcessie voor het hoofdrailnet in verband met het uitbreiden van de taken met betrekking tot reisinformatie, het opheffen van het dubbel opstaptarief in de treinketen en aanpassing van bijlage A met 'overige' stations

---

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Gelet op de artikelen 20, eerste lid, en 67, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000;

Gehoord de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer en ProRail;

Overwegende dat N.V. Nederlandse Spoorwegen dit besluit houdende wijziging van de op 19 april 2005 verleende vervoerconcessie voor het hoofdrailnet heeft aanvaard (brief van **PM**);

BESLUIT:

*Artikel I*

De aan de N.V. Nederlandse Spoorwegen verleende vervoerconcessie voor het hoofdrailnet wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 14 worden twee leden toegevoegd, luidende:

5. NS verzorgt vanaf 1 november 2012 ten aanzien van digitale borden en omroepinstallaties op verzoek van andere vervoerders die in Nederland openbaar personenvervoer per trein verrichten actuele reisinformatie via deze borden en installaties op alle stations. Dit doet NS op een eerlijke en niet-discriminerende wijze. De tarieven die andere vervoerders NS hiervoor betalen zijn kostengeoriënteerd.
6. NS ontvangt vanaf 1 november 2012 een kostenvergoeding van € 7,5 miljoen per jaar van de minister voor het financieren van de kosten voor technisch, applicatief en functioneel beheer van het landelijke Reisinformatiesysteem. Deze kostenvergoeding wordt verrekend met de betaling van de jaarlijkse concessieprijs, bedoeld in artikel 3.



B

Nummer

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

IENM/BSK-2013/

1. In het tweede lid vervalt aan het einde van onderdeel b "en".
2. In het tweede lid wordt de punt aan het einde van onderdeel c vervangen door:  
, en
3. In het tweede lid wordt na onderdeel c een onderdeel toegevoegd, luidende:
  - d. in het kalenderjaar 2013 voor het eerstvolgende kalenderjaar 2014, een procentuele verhoging met 0,38%, ten behoeve van het opheffen van het dubbel opstaptarief in de treinketen.
4. In het derde lid wordt "som van a, b en c" vervangen door "som van a tot en met d".

C

In bijlage A worden de volgende stations alfabetisch ingevoegd: Almere Poort, Dronten, Halfweg-Zwanenburg, Houten Castellum, Kampen Zuid, Sassenheim, Utrecht Leidsche Rijn (per datum opening).

#### *Artikel II*

Dit besluit treedt in werking met ingang van de datum van dagtekening en werkt voor onderdeel A terug tot en met 1 november 2012.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

#### **Bezwaar**

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

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



Nummer

IENM/BSK-2013/

## Toelichting

Met dit besluit worden enkele wijzigingen van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet vastgesteld.

De eerste wijziging (artikel A) ziet op een aanpassing van artikel 14 Reisinformatie. Tot 1 november 2012 was ProRail verantwoordelijk voor het verwerken van logistieke informatie via het systeem InfoPlus en de levering van actuele reisinformatie aan vervoerders via informatieborden en omroepberichten op stations. Met ingang van 1 november 2012 is deze verantwoordelijkheid voor de reisinformatievoorziening overgegaan naar NS Reizigers. Naast de reeds in artikel 14 opgenomen verplichtingen met betrekking tot het geven van reisinformatie, wordt in het nieuwe vijfde lid de verplichting opgenomen dat NS vanaf 1 november 2012 ten aanzien van digitale borden en omroepinstallaties op verzoek van andere vervoerders die in Nederland openbaar personenvervoer per trein verrichten actuele reisinformatie verzorgt via deze informatieborden en installaties op alle stations. Hiermee krijgt NS dus ook een taak tot het leveren van reisinformatie op stations die NS niet bedient. Dit doet NS op een transparante, eerlijke en niet-discriminerende wijze. Voor het leveren van deze reisinformatie kan NS bij andere vervoerder kosten in rekening brengen. De tarieven die andere vervoerders NS hiervoor betalen zijn kostengeoriënteerd. Voorts wordt in het nieuwe zesde lid vastgesteld dat NS vanaf 1 november 2012 een kostenvergoeding van € 7,5 miljoen per jaar van de minister ontvangt voor het financieren van de kosten voor technisch, applicatief en functioneel beheer van het landelijke Reisinformatiesysteem. NS kan deze kostenvergoeding verrekenen met de betaling van de jaarlijkse concessieprijs, bedoeld in artikel 3.

De tweede wijziging (artikel B) komt voort uit het Convenant Dubbel Opstaptarief, waarbij als onderdeel van de oplossing voor het opheffen van het dubbel opstaptarief in de treinketen - onder meer - is afgesproken dat NS, bovenop de bestaande tariefruimte, extra ruimte verkrijgt om de (regionaal) gedeelde inkomsten te compenseren. In 2014 bedraagt de extra tariefruimte hiertoe 0,38%, in 2015 wordt deze verlaagd tot 0,21% (dus geen verhoging op verhoging, maar verlaging van de verhoging), in 2016 wordt deze verder verlaagd tot 0,10%, en in 2017 is deze extra tariefruimte opgeheven. Om ten aanzien van de voor het kalenderjaar 2014 beschermde kaartsoort(en) deze extra tariefruimte mogelijk te maken, is aan het tweede lid van artikel 15 een nieuw onderdeel toegevoegd.

De laatste wijziging (artikel C) ziet op een wijziging van bijlage A, met de lijst van 'overige' stations. Deze lijst is niet meer actueel en compleet; er is inmiddels een aantal nieuwe stations geopend.

De consumentenorganisaties en ProRail zijn, conform artikel 27 en 27a van de Wet personenvervoer 2000, om advies gevraagd. De adviezen en reacties **PM**