

**Versie 14 januari 2010**

HOOFDDIRECTIE  
JURIDISCHE ZAKEN

---

Datum	PM
Nummer	PM
Onderwerp	Besluit tot wijziging van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet in verband met de evaluatie van de spoorwetgeving in het algemeen en van deze concessie in het bijzonder

---

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Gelet op de artikelen 20, eerste lid, 32, vijfde lid, 43c, tweede lid, 65, tweede lid, en 67, tweede lid, van de Wet Personenvervoer 2000;

Gehoord de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (advies van **d.d. PM**) en ProRail (advies van **d.d. PM**);

Overwegende dat N.V. Nederlandse Spoorwegen dit besluit houdende wijziging van de, op 19 april 2005 verleende en op 20 december 2005 en 6 december 2007 gewijzigde, vervoerconcessie voor het hoofdrailnet heeft aanvaard;

BESLUIT:

*Artikel I*

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

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel k vervalt.
2. De onderdelen i en j worden geletterd j en k.
3. Na onderdeel h wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
  - i. nachtnet: alle treinseries die door NS als nachttrein zijn aangeduid;
4. De onderdelen l en m worden geletterd m en n.
5. Na onderdeel k wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
  - l. samenloop: de situatie, waarbij twee of meer vervoerders (waaronder NS), het recht hebben om de vervoermarkt tussen dezelfde aan het hoofdrailnet gelegen stations te bedienen;

B

Nummer

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

PM

1. In het tweede lid, onderdeel a, vervalt de zinsnede "zoals deze laatstelijk is gewijzigd bij besluit van 12 december 2005 (Stb. 2005, 679)".

2. Het vierde lid komt te luiden:

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.

C

Artikel 3 komt te luiden:

### **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.

D

Na artikel 5 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

### **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 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.

E

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt "2008" vervangen door: 2011.

2. In het derde lid wordt "aangegeven" vervangen door: gemarkeerd.

3. In het vierde lid wordt "1 november" vervangen door: 15 oktober.

4. In het vierde lid wordt "twee maanden" vervangen door: drie maanden.

F

Nummer

In artikel 8 wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel d door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

PM

- 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.

G

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel c van het tweede lid komt te luiden:
  - c. beschikbaarheid van zitplaatsen en vervoercapaciteit;
2. Het derde lid vervalt.
3. Het vierde tot en met achtste lid worden vernummerd tot derde tot en met zevende lid.

H

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid komt te luiden:
  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.
2. Het vijfde lid komt te luiden:
  5. NS voert het samen met de infrastructuurbeheerder opgestelde implementatieplan Toegankelijkheid uit voor zover 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.

I

Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
  1. NS stelt de door haar beheerde, 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. Het tweede en derde lid vervallen.

Nummer

3. Het vierde lid wordt vernummerd tot tweede lid.

PM

J

Na artikel 12, vierde lid, wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Ter informatie geeft NS elk jaar in het vervoerplan een beeld van de voorgenomen majeure aanpassingen van de dienstregeling in de komende jaren.

K

Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, aanhef, wordt "2004" vervangen door: 2007.

2. In het eerste lid, onderdeel a, wordt na "06.00-24.00 uur" de zinsnede toegevoegd: , met uitzondering van het nachtnet.

L

Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de titel van artikel 14 vervalt de zinsnede "over andere vervoerders".

2. Na het tweede lid worden twee leden toegevoegd, luidende:

3. NS spant zich in om integrale reisinformatie te geven over de gehele OV-keten.

4. NS spant zich in om samen met betrokken partijen standaarden af te spreken waardoor integrale reisinformatie over de gehele OV-keten makkelijker uitgewisseld kan worden.

M

Artikel 15 komt te luiden:

**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:

Nummer

PM

- 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.

N

Nummer

Artikel 16 vervalt.

PM

O

Artikel 18 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vijfde lid wordt "het elektronisch vervoerbewijs" vervangen door: de OV-chipkaart.

2. Er wordt een achtste lid toegevoegd, luidende:

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.

P

Artikel 19 komt te luiden:

**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.

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.

Q

1. In artikel 20 komt het vierde lid, onderdeel a, te luiden:

a. in een halfjaarrapportage: uiterlijk op 31 augustus;

2. Het vijfde lid komt te vervallen

3. Het zesde tot en met het negende lid worden vernummerd in het vijfde tot en met achtste lid.

R

Nummer

Artikel 21 wordt als volgt gewijzigd:

PM

1. In het tweede lid vervalt de zinsnede "of – in de periode tot 1 januari 2007 – uiterlijk voor 1 juni".
2. In het tweede lid wordt na de tweede volzin een zin toegevoegd, luidende:  
Voor de financiële verantwoording wordt gebruik gemaakt van het model, opgenomen in bijlage C, onderdeel 3.
3. Het derde lid, aanhef, komt te luiden:
  3. De verantwoording zoals genoemd in het tweede lid en de hiervoor benodigde administratie voldoen aan de volgende eisen:
4. Het derde lid, onderdeel b komt te luiden:
  - b. de administratie wordt op controleerbare wijze bijgehouden;
5. Onder verlettering van onderdeel d van het derde lid, tot onderdeel c, vervalt onderdeel c.
6. Het derde lid, onderdeel c (nieuw), komt te luiden:
  - 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.
7. Het vierde lid vervalt.

S

Na artikel 21 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**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.

T

Artikel 22 wordt als volgt gewijzigd:

Nummer

1. Het tweede lid vervalt.
2. Het derde en vierde lid worden vernummerd tot tweede en derde lid.

PM

U

Hoofdstuk VII: Ingroeifase vervalt.

V

In artikel 29 vervallen het tweede lid alsmede de aanduiding "1. " voor het eerste lid.

W

In artikel 29a, achtste lid, wordt chronologisch "21 a" toegevoegd en vervalt "33".

X

Artikel 30 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:
  2. NS werkt mee aan de uitwerking, en zonodig 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.
2. In het derde lid vervalt "nieuwe".
3. Het vijfde lid komt te luiden:
  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.

Y

Artikel 33 vervalt.

Z

In bijlage A wordt "Amsterdam Bijlmer" veranderd in "Amsterdam Bijlmer Arena" en worden de volgende stations alfabetisch ingevoegd: Amsterdam Holendrecht, Amsterdam Sciencepark, Apeldoorn Osseveld, Arnhem Zuid, Den Haag Ypenburg, Groningen Europapark, Helmond Brandevoort, Maarheeze, Purmerend Weidevenne, Tiel Passewaaij, Twello, Utrecht Zuilen.

AA



Onderdeel 1 van Bijlage C, behorende bij de artikelen 20 en 21 van de vervoerconcessie hoofdrailnet: informatieverstrekking en financiële verantwoording, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de tabel vervallen de eerste, vijfde, zesde en achtste rij.
2. In de tabel wordt in de tweede rij de zin "De dienstregeling in hard copy" vervangen door: De dienstregeling in een werkbare, inzichtelijke vorm.
3. In de tabel wordt in de derde rij de zinsnede "De informatiedrager dienstregelingboekje in hard copy en een versie op CD-ROM of een gelijkwaardige en gelijksoortige informatiedrager die eveneens beschikbaar is voor de reiziger" vervangen door: De dienstregeling op een digitale informatiedrager.

BB

Onderdeel 2 van Bijlage C, behorende bij de artikelen 20 en 21 van de vervoerconcessie hoofdrailnet: informatieverstrekking en financiële verantwoording, wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij dit besluit.

CC

Aan Bijlage C, behorende bij de artikelen 20 en 21 van de vervoerconcessie hoofdrailnet: informatieverstrekking en financiële verantwoording, wordt een Onderdeel 3 toegevoegd overeenkomstig bijlage II bij dit besluit.

DD

Onderdeel 2 van Bijlage D, behorende bij artikel 10 van de vervoerconcessie hoofdrailnet: Toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking, wordt als volgt gewijzigd:

1. In voorwaarde 2 vervalt noot 1.
2. In voorwaarde 2 vervalt station Breda en wordt station Amsterdam Bijlmer toegevoegd.
3. In voorwaarde 3 wordt "38" vervangen door "41" en worden de stations Breda, Tilburg en Weesp toegevoegd.

EE

Bijlage E wordt als volgt gewijzigd:

1. "3 minuten" wordt gewijzigd in "5 minuten" en "2 minuten" in "4 minuten".
2. In de lijst van meetpuntstations worden de stations Duivendrecht en Schiphol vervangen door Amsterdam Zuid en Almere Centrum.

*Artikel II*

Dit besluit treedt in werking met ingang van **PM DATUM** en werkt terug tot en met 1 januari 2010.

**Nummer**

**PM**

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

**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.

**Bijlage I als bedoeld in artikel BB**

Nummer

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

PM

**Blad 1: Totaaloverzicht**

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

**Blad 2: Overzicht volumina en omzet**

	Nummer				
	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**

	Nummer				
	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**

Nummer

	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							+
Voorraden							+
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						
Investeringsactiveringen						+
Desinvesteringen						-
Afschrijvingen en waardeverminderingen						-
Overige mutaties						+
<b>Boekwaarde (ultimo N)</b>						
Gecumuleerde afschrijvingen en waardeverminderingen						+
Aanschaffingsprijs						

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

Nummer

	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							+
Activeringen							+
Desinvesteringen							-
Afschrijvingen en waardeverminderingen							-
Overige mutaties							+
<b>Boekwaarde (ultimo N)</b>							
Gecumuleerde afschrijvingen en waardeverminderingen							+
Aanschaffingsprijs							

**Ontwikkeling overige geactiveerde 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							

**Ontwikkeling werken en materieel in constructie 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							

**Bijlage II als bedoeld in artikel CC**

Nummer

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

PM

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**

	Nummer		
	N-1	PM	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**

Nummer

N-1 **PM** N

#### **Operationele kosten HRN (in mln €)**

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


#### **Totaal**

#### **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


#### **Totaal**

**Blad 4: Overzicht geïnvesteerd vermogen**

	Nummer		
	N-1	PM	
<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			

<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			+
Activering			+
Desinvestering			-
Afschrijvingen en waardeverminderingen			-
Overige mutaties			+
<b>Boekwaarde (ultimo N)</b>			
Gecumuleerde afschrijvingen en waardeverminderingen			+
Aanschaffingsprijs			

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

	Nummer		
	N-1	PM	
<b>Ontwikkeling geactiveerd rollend materieel HRN (in mln €, ultimo)</b>			
Boekwaarde (ultimo N-1)			
Mutanten HRN aandeel/reikwijdte			+
Investerings			+
Activering			+
Desinvestering			-
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			+
Activering			+
Desinvestering			-
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			+
Activering			+
Desinvestering			-
Afschrijvingen en waardeverminderingen			-
Overige mutaties			+
<b>Boekwaarde (ultimo N)</b>			
Gecumuleerde afschrijvingen en waardeverminderingen			+
Aanschaffingsprijs			

## TOELICHTING

### Algemeen

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 spoorstelsel (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 en ProRail zijn, conform de artikelen 27 en 27a van de Wet Personenvervoer 2000, om advies gevraagd. De adviezen en reacties hebben op diverse punten tot aanpassingen geleid **(PM)**.

## Artikelsgewijze toelichting

### Artikel I, onderdeel A (Artikel 1: Definities)

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 I, onderdeel B (Artikel 2: Reikwijdte van de concessie)

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. 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 I, onderdeel C (Artikel 3: Concessieprijs)

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 I, onderdeel D (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.

Nummer

PM

#### Artikel I, onderdeel E (Artikel 7: Totstandkoming vervoerplan)

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 I, onderdeel F (Artikel 8: Inhoud vervoerplan)

Er is een punt e 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. 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 I, onderdeel G (Artikel 9: De prestaties inzake kwantiteit en kwaliteit van het aangeboden vervoer)

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 dat de in het derde lid genoemde verhoudingsgetallen; daarom is dit lid vervallen.

#### Artikel I, onderdeel H (Artikel 10: Toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking)

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 Gehandicapten, die naar verwachting eind 2010 in werking zal treden. NS voert het geactualiseerde Implementatieplan Toegankelijkheid uit, voor zover het op haar van toepassing is.

#### Artikel I, onderdeel I (Artikel 11: Fietsenstallingen)



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.

Nummer

PM

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 fietskluisen (door NS) of een gratis fietsenstalling in de onmiddellijke nabijheid van het station (door een gemeente).

#### Artikel I, onderdeel J (Artikel 12: Dienstregeling)

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 I, onderdeel K (Artikel 13: Minimale bediening van stations)

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 I, onderdeel L (Artikel 14: Reisinformatie)

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 I, onderdeel M (Artikel 15: Jaarlijkse tariefwijziging)

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 abonneerders tweede klasse te beschermen tegen te grote tariefschokken zijn bovendien voor de periode 2011 tot en met 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 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 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.

Nummer

PM

#### Artikel I, onderdeel N (Artikel 16: Eenmalige tariefwijziging (LOCOV-overeenkomst))

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

#### Artikel I, onderdeel O (Artikel 18: Kaartintegratie en verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen)

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.

Nummer

PM

#### Artikel I, onderdeel P (Artikel 19: OV-chipkaart).

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.

#### Artikel I, onderdeel Q (Artikel 20: Informatie aan de concessieverlener)

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 I, onderdeel R (Artikel 21: Financiële informatie en verantwoording)

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 I, onderdeel S (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 procentpunt 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, zijde 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 in 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 VenW een of meer boetes oplegt, maken VenW en NS afspraken over de communicatie hieromtrent.

#### Artikel I, onderdeel T (Artikel 22: Benchmarks)

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 I, onderdeel U (Hoofdstuk VII: Ingroeifase)

De ingroeifase 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 I, onderdeel V (Artikel 29: Evaluatie)

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

#### Artikel I, onderdeel W (Artikel 29a: Experimenten)

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 I, onderdeel X (Artikel 30: Managementaanbesteding)

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 I, onderdeel Y (Artikel 33: Overgangsbepaling 2005)

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

Artikel I, onderdeel Z (Bijlage A)

Sinds de verlening van de concessie zijn er 24 stations aan het hoofdrailnet toegevoegd: 12 stations gelegen aan treindiensten die later aan het hoofdrailnet zijn toegevoegd en 12 nieuwe, sinds 2005 geopende stations.

Nummer

PM

Artikel I, onderdeel AA (Bijlage C)

Enkele kleine verduidelijkingen in onderdeel 1. Daarnaast zijn in dit onderdeel enkele bepalingen geschrapt over eenmalige nulmetingen die inmiddels voltooid zijn.

De onderdelen 2 en 3 zijn gewijzigd om enkele definities te verduidelijken, met name met het oog op de juiste reeksen (ten behoeve van vergelijkbaarheid) en de juiste toelichting op de cijfers.

Artikel I, onderdeel BB (Bijlage C)

Gewijzigde overzichten.

Artikel I, onderdeel CC (Bijlage C)

Gewijzigde overzichten.

Artikel I, onderdeel DD (Bijlage D)

Enkele kleine actualisaties.

Artikel I, onderdeel EE (Bijlage E)

Enkele kleine actualisaties.