Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

**Hoofddirectie Bestuurlijke & Juridische Zaken**
HBJZ
Afdeling S&W

Den Haag
Postbus 20907
2500 EX Den Haag

# beschikking

| | |
|---|---|
| Datum | 14 december 2020 |
| Nummer | IENW/BSK-2020/231927 |
| Betreft | Besluit tot wijziging van de concessie voor het hoofdrailnet (2015-2025) |

Gelet op de artikelen 20, eerste lid, 32, tweede lid, en 64, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000;

Gehoord de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (advies van 19 november 2020);

Overwegende dat N.V. Nederlandse Spoorwegen dit besluit houdende wijziging van de op 15 december 2014 verleende concessie voor het hoofdrailnet heeft aanvaard;

BESLUIT:

**Artikel I**

De concessie voor het hoofdrailnet wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt in de alfabetische volgorde een begripsbepaling ingevoegd, luidende:
**Richtlijn 2012/34/EU:** richtlijn 2012/34/EU van het Europees parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32);.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
1. Aan het eerste lid worden twee zinnen toegevoegd, luidende:
Onverminderd de vorige zin is NS ingevolge deze concessie tevens gerechtigd om de spoorvervoerdienst tussen Utrecht Centraal en Utrecht Maliebaan uit te voeren. Vanwege het bijzondere karakter van deze dienst zijn de overige artikelen van deze concessie niet van toepassing op deze dienst, tenzij dat uitdrukkelijk is bepaald.

2. In het derde lid, onderdeel a, onder i en vi, wordt ‘Arnhem’ vervangen door ‘Arnhem Centraal’, onder iv wordt ‘Leiden’ vervangen door ‘Leiden Centraal’ en onder vii wordt ‘Amersfoort’ vervangen door ‘Amersfoort Centraal’.
3. In het vierde lid wordt na de eerste zin een zin ingevoegd, luidende: De samenwerking, bedoeld in de vorige zin, resulteert niet in uitbreiding van samenloop op het hoofdrailnet of van bestaande samenlooptrajecten als bedoeld in het derde lid.

C

Artikel 4, tweede lid, onderdeel c, komt te luiden:
c. prestatiegebied duurzaamheid: het aangeboden vervoer wordt duurzaam uitgevoerd, waarbij met name aandacht is voor:
i. de reductie van de uitstoot van CO2;
ii. de reductie van het totale energieverbruik;
iii. het efficiënt gebruik van (duurzaam gewonnen) grondstoffen;
iv. verbetering van circulariteit.

D

In artikel 15, achtste lid, wordt ‘1 oktober’ vervangen door ‘15 oktober’.

E

Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:
1. Het eerste lid vervalt, onder vernummering van het tweede en derde lid tot eerste en tweede lid.
2. Aan de eerste zin van het eerste lid (nieuw) wordt toegevoegd ‘, voor zover dat voor de jaren na 2024 redelijkerwijs mogelijk is’.

F

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:
1. In het vijfde lid wordt ‘worden in 2017, 2020 en 2023 herijkt’ vervangen door ‘kunnen in 2020 en 2023 worden herijkt’.
2. De aanhef van het negende lid komt te luiden:
9. Het vervoerplan bevat een doorkijk van vier jaar, voor zover redelijkerwijs mogelijk, waarin wordt beschreven:

G

Artikel 18 wordt als volgt gewijzigd:
1. Aan het eerste lid worden twee zinnen toegevoegd, luidende:
De concessieverlener geeft in de beleidsprioriteitenbrief, bedoeld in artikel 15, tweede lid, aan welke programma’s de concessieverlener als afgerond beschouwt. NS kan de concessieverlener verzoeken een programma als afgerond te beschouwen.
2. Aan het zevende lid wordt een zin toegevoegd, luidende:
Bij de goedkeuring geeft de concessieverlener aan of, en indien dat het geval is voor welke prestatie-indicator(en), het programma aan te merken valt als een relevant programma als bedoeld in artikel 24, tweede lid, onder b.

H

Artikel 24 wordt als volgt gewijzigd:
1. In het eerste lid worden na onderdeel b onder vervanging van de punt door een puntkomma twee onderdelen toegevoegd, luidende:

c. in het geval de bodemwaarde weergegeven is in gehele getallen, er na rekenkundige afronding een negatieve afwijking bestaat van ten minste één;
d. in het geval de bodemwaarde weergegeven is in een rapportcijfer, er na rekenkundige afronding een negatieve afwijking bestaat van ten minste één-tiende.
2. Het vijfde lid komt te luiden:
5. Indien NS de streefwaarden voor 2024, met uitzondering van die voor het prestatiegebied “betrouwbaarheid”, als opgenomen in bijlage 2, niet haalt, is NS per prestatie-indicator een maximale geldsom van 1,5 miljoen euro verschuldigd behoudens het geval dat voor het niet halen van een streefwaarde naar het oordeel van de concessieverlener een rechtvaardigingsgrond bestaat. Indien NS de bedoelde waarden haalt ontvangt NS maximaal 1 miljoen euro per prestatie-indicator. Beoordeeld wordt conform het puntensysteem in navolgende tabel, waarbij een punt gelijk is aan 500.000 euro. De in dit lid genoemde bedragen worden niet geïndexeerd.

| Meeteenheid | Afwijkingen per meeteenheid | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Procenten (afronding cf. eerste lid, onder a en b) | <-1,5% | -1,5% tot -1% | -1% tot -0,5% | -0,5% tot en met 1% | >1% tot en met 2% | >2% |
| Gehele getallen (afronding cf. eerste lid, onder c) | <-25% | -25% tot -15% | -15% tot -5% | -5% tot en met 5% | >5% tot en met 15% | >15% |
| Rapportcijfer (afronding cf. eerste lid, onder d) | <-0,6 | -0,6 tot -0,4 | -0,4 tot -0,2 | -0,2 tot en met 0,2 | >0,2 tot en met 0,4 | >0,4 |
| | | | | | | |
| Score | -3 punten | -2 punten | -1 punt | 0 punten | 1 punt | 2 punten |

3. Onder vernummering van het zesde tot en met het achtste lid tot zevende tot en met negende lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:
6. Indien NS de streefwaarden voor 2024 voor het prestatiegebied “betrouwbaarheid”, als opgenomen in bijlage 2, haalt, ontvangt NS een geldsom van maximaal 1 miljoen euro per prestatie-indicator. Dit wordt beoordeeld conform het puntensysteem in navolgende tabel, waarbij een punt gelijk is aan 500.000 euro. De in dit lid genoemde bedragen worden niet geïndexeerd.

| Meeteenheid | Afwijkingen per meeteenheid | | |
|---|---|---|---|
| Procenten (afronding cf. eerste lid, onder a en b) | ≤1% | >1% tot en met 2% | >2% |
| Gehele getallen (afronding cf. eerste lid, onder c) | ≤5% | >5% tot en met 15% | >15% |
| Rapportcijfer (afronding cf. eerste lid, onder d) | ≤0,2 | >0,2 tot en met 0,4 | >0,4 |
| | | | |
| Score | 0 punten | 1 punt | 2 punten |

4. De eerste zin van het zevende lid (nieuw) komt te luiden:

7. Het bepaalde in het vijfde en zesde lid levert in 2024 maximaal een door NS te betalen geldsom van 15 miljoen euro op, dan wel maximaal een door de concessieverlener te betalen bedrag van 10 miljoen euro.

I

Artikel 25 vervalt.

J

Artikel 26 wordt als volgt gewijzigd:
1. In het derde lid wordt na 'NS gebruikt' ingevoegd 'daar waar mogelijk'.
2. In het vierde lid wordt 'in het eerste kwartaal van 2019 en van 2022' vervangen door 'in 2020 en 2023'.

K

De titel van hoofdstuk 7 komt te luiden:
**Specifieke eisen aantrekkelijk product reizigers, kwaliteit spoorsysteem en capaciteit spoorsysteem**

L

Artikel 30, vierde lid, eerste zin, komt te luiden:
4. Binnen de kaders van de door de concessieverlener op 17 mei 2019 genomen Programmabeslissing ERTMS en Railmap ERTMS versie 4.0, het Actieplan Snelheidsverhoging van 4 juli 2013 (Kamerstukken II 2012/13, 29893 nr. 151) en het tussen de concessieverlener en NS gesloten convenant ERTMS (kenmerk IENW/BSK-2019/234117), geeft NS invulling aan een verhoging van de maximum rijsnelheid naar 160 kilometer per uur.

M

Na artikel 30 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 30a: Introductie nieuw materieel**
1. NS spant zich in voor een betrouwbare introductie van nieuw materieel dat wordt ingezet voor de uitvoering van de concessie. Hiertoe voert NS een integraal proefbedrijf uit. De resultaten van het integraal proefbedrijf worden door NS vastgelegd in een ingebruikname advies dat aan de concessieverlener wordt verstrekt. Nadat de concessieverlener op het ingebruikname advies heeft gereageerd, of heeft aangegeven niet te zullen reageren, neemt NS een besluit over de introductie van het nieuwe materieel.
2. NS behoeft niet aan de tweede, derde en vierde volzin van het eerste lid te voldoen, indien zij daartoe redelijkerwijs niet in staat is.

N

De laatste zin van artikel 34, vijfde lid, vervalt.

O

Artikel 35 wordt als volgt gewijzigd:
1. Het opschrift bij artikel 35 komt te luiden:
**Artikel 35: Integraal Revisie- en aanschafprogramma**

2. Het tweede lid komt te luiden:
2. NS actualiseert het revisie- en aanschafprogramma jaarlijks op basis van de meest recente inzichten, en verschaft naast het (middel)lange termijnbeeld beknopt inzicht in de materieelsituatie op de korte termijn en bespreekt deze met de concessieverlener.
3. Het vijfde lid vervalt, onder vernummering van het zesde en zevende lid tot vijfde en zesde lid.

P

Artikel 40, derde lid, vervalt.

Q

Artikel 42, achtste lid, eerste zin, komt te luiden:
8. NS informeert de concessieverlener over de met partijen afgestemde dienstregeling voor het komende dienstregelingjaar ten minste twee maanden voor de ingangsdatum.

R

Artikel 45, eerste lid, komt te luiden:
1. In de nacht van vrijdag op zaterdag en de nacht van zaterdag op zondag vertrekken de laatste reguliere intercitydiensten vanaf de vertrekstations, genoemd in bijlage 4, rond 01.00 uur, of zoveel later als deze volgens de dienstregeling 2014 vertrekken, conform het schema zoals opgenomen in bijlage 4. De diensten, bedoeld in de vorige zin, kunnen worden verricht door middel van een nachtnetverbinding.

S

In de artikelen 45, tweede lid, 61, eerste lid, onder a en b, 62, eerste lid, en 65, eerste lid, wordt ‘Schiphol’ vervangen door ‘Schiphol Airport’.

T

Artikel 46 wordt als volgt gewijzigd:
1. Onder vernummering van het zesde tot en met negende lid tot zevende tot en met tiende lid, wordt een artikellid ingevoegd, luidende:
6. NS spant zich in om internationaal treinvervoer te positioneren als aantrekkelijke mogelijkheid voor internationale reizen, met name richting bestemmingen die gelegen zijn binnen een radius van 700km vanaf het vertrekstation, dit doet NS door uitvoering te geven aan het zevende tot en met tiende lid.
2. Aan het negende lid (nieuw) wordt een zin toegevoegd, luidende:
Hiertoe spant NS zich in door middel van het benoemen van een eventuele overstap in bepaalde reisinformatiemiddelen op de daarvoor in aanmerking komende stations. Het gaat hierbij om de snelste verbindingen naar de belangrijkste bestemmingen vlak over de Nederlandse grens met maximaal één overstap in Nederland.

U

Artikel 47 wordt als volgt gewijzigd:
1. Het opschrift komt te luiden:
**Artikel 47: Gedecentraliseerde stoptreindiensten in provincie Limburg**
2. Het eerste lid komt te luiden:
1. Dit artikel is van toepassing op de stoptreindiensten Roermond – Maastricht Randwyck en Sittard – Heerlen.

2. Het tweede lid vervalt, onder vernummering van het derde tot en met het veertiende lid tot tweede tot en met dertiende lid.
3. In het vierde lid (nieuw) wordt ‘in het zesde lid’ vervangen door ‘in het vijfde lid’.
4. In het achtste lid (nieuw) wordt ‘Aanpassingen als voorgesteld in het vijfde tot en met achtste lid’ vervangen door ‘Aanpassingen als voorgesteld in het vierde tot en met zevende lid
5. In het negende lid (nieuw) wordt ‘in het vijfde en achtste lid’ vervangen door ‘in het vierde en zevende lid’.
6. In het tiende lid (nieuw) wordt ‘in het overleg als bedoeld in het zesde lid of het tiende lid’ vervangen door ‘in het overleg als bedoeld in het vijfde lid of het negende lid.
7. In het elfde lid (nieuw) wordt ‘de aanvullende afspraken, bedoeld in het tiende lid, en het besluit, bedoeld in het elfde lid’ vervangen door ‘de aanvullende afspraken, bedoeld in het negende lid, en het besluit, bedoeld in het tiende lid’.
8. Het vijftiende lid vervalt, onder vernummering van het zestiende lid tot veertiende lid.

V

In artikel 48, vierde lid, wordt ‘voorkeursbeslissing ERTMS’ vervangen door ‘Programmabeslissing ERTMS’.

W

Artikel 54, achtste lid, eerste zin, komt te luiden:
8. NS deelt haar jaarlijkse prijsvaststelling ten minste twee maanden vóór de ingangsdatum, voorzien van een deugdelijke motivering, aan de concessieverlener mee.

X

In artikel 58, derde lid, wordt ‘de beheerder en de overige deelnemers van het landelijk interoperabel OV-betaalsysteem’ vervangen door ‘de beheerder van het landelijk interoperabel OV-betaalsysteem en de overige deelnemers aan het landelijk interoperabel OV-betaalsysteem.

Y

Artikel 59, tweede lid, komt te luiden:

2. NS voert de maatregelen met betrekking tot het OV-chipkaartdomein uit waartoe in de OV-besluitvormingsstructuur is besloten, voor zover de verantwoordelijkheid van deze uitvoering bij NS berust.

Z

Artikel 60 wordt als volgt gewijzigd:
1. Het eerste lid, komt te luiden:
1. NS voert de diensten op de HSL-Zuid uit conform hetgeen is bepaald in dit hoofdstuk.
2. In het tweede lid wordt ‘artikel 16, tweede lid, laatste alinea’ vervangen door ‘artikel 16, eerste lid, laatste alinea.

AA

Artikel 61 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdelen a en c, vervalt ‘met ingang van het dienstregelingsjaar 2017’ en in onderdeel c wordt ‘Eindhoven’ vervangen door ‘Eindhoven Centraal’.
2. Het tweede lid vervalt, onder vernummering van het derde tot en met achtste lid tot tweede tot en met zevende lid.
3. In het tweede lid (nieuw) wordt ‘Schiphol’ vervangen door ‘Schiphol Airport’.
4. In het vierde lid (nieuw) wordt ‘het zesde lid’ vervangen door ‘het vijfde lid’.

BB

Artikel 62 komt te luiden:

**Artikel 62: Verbinding Amsterdam-Brussel**
1. NS voert een treindienst uit tussen Amsterdam Centraal, Schiphol Airport, Rotterdam Centraal, Breda, Noorderkempen, Antwerpen Centraal, Mechelen, Brussels Airport Zaventem, Brussel Centraal en Brussel Zuid. Tussen Schiphol Airport en Antwerpen Centraal maakt de treindienst gebruik van de hogesnelheidsinfrastructuur.
2. De in het eerste lid bedoelde treindienst heeft tot en met dienstregelingjaar 2021 een frequentie van twaalf treinen per richting per dag. Met ingang van dienstregelingjaar 2022 heeft de in het eerste lid bedoelde treindienst een frequentie van zestien treinen per richting per dag.
3. NS voert tot en met dienstregelingjaar 2021 een treindienst uit tussen Den Haag Hollands Spoor, Rotterdam Centraal, Breda, Noorderkempen, Antwerpen Centraal, Mechelen, Brussels Airport Zaventem, Brussel Centraal en Brussel Zuid met een frequentie van vier treinen per richting per dag. Tussen Rotterdam Centraal en Antwerpen Centraal maakt de treindienst gebruik van de hogesnelheidsinfrastructuur.
4. Op voorstel van NS kan de concessieverlener toestaan dat een beperkt aantal treinen ten noorden van Rotterdam uitwijkt naar een andere eindbestemming, waaronder Den Haag, voor zover dat vereist is vanwege de verdeling van spoorcapaciteit, de omloop van het rollend materieel of andere omstandigheden van logistieke aard.
5. De reistijd tussen Amsterdam Centraal en Brussel Zuid bedraagt naar schatting 173 minuten. NS spant zich in om deze rijtijd zoveel als redelijkerwijs mogelijk te verkorten.
6. Artikel 61, zesde en zevende lid, zijn van overeenkomstige toepassing.
7. NS brengt met ingang van dienstregelingjaar 2019 elke twee jaar verslag uit aan de concessieverlener van de gerealiseerde reizigersaantallen in de in dit artikel bedoelde treindienst. Naar aanleiding van dat verslag beziet NS deze treindienst tezamen met de concessieverlener.
8. Bij toetreding van een concurrerende spoorvervoerder op de in dit artikel genoemde verbinding, kan NS, op eigen initiatief of op verzoek van de concessieverlener, voorstellen doen tot het aanpassen van het bedieningspatroon, zo nodig in afwijking van dit artikel, met als doel om de dienstverlening aan de reizigers in de nieuw ontstane situatie te optimaliseren. Het voorstel, bedoeld in de vorige zin, dient te worden goedgekeurd door de concessieverlener.

CC

Artikel 63 wordt als volgt gewijzigd:
1. In het eerste lid wordt na ‘Amsterdam Centraal,’ ingevoegd ‘Schiphol Airport,’.
2. Het vierde lid vervalt, onder vernummering van het vijfde tot en met achtste lid tot vierde tot en met zevende lid.
3. Het zesde lid (nieuw) komt te luiden:
6. Artikel 61, zesde en zevende lid, en artikel 62, vierde lid, zijn van overeenkomstige toepassing op de in dit artikel bedoelde treindiensten.
4. In het zevende lid (nieuw) wordt ‘Schiphol’ vervangen door ‘Schiphol Airport’.

DD

In artikel 64, vijfde lid, wordt ‘in het derde lid’ vervangen door ‘in het vierde lid’.

EE

In artikel 65, eerste lid, wordt ‘artikel 61, zesde lid’ vervangen door ‘artikel 61, vijfde lid’.

FF

Artikel 66 wordt als volgt gewijzigd:
1. Onder vernummering van het vijfde tot zesde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
5. De in het eerste lid bedoelde prijs wordt verlaagd met een bijdrage van de concessieverlener aan de daadwerkelijk gemaakte kosten voor de inbouw van een schuiftrede in treinstellen van het type SLT. De hoogte van de bijdrage van de concessieverlener wordt vastgesteld overeenkomstig de overeenkomst van 15 juni 2017 tussen NS en de concessieverlener over de schuiftrede SLT (kenmerk IENM/BSK-2017/6322), waarbij de bijdrage van de concessieverlener niet hoger is dan 9,5 miljoen euro.
2. In het zesde lid (nieuw) wordt ‘op 1 december van elk jaar’ vervangen door ‘uiterlijk 15 december van elk jaar’.

GG

Artikel 68 wordt als volgt gewijzigd:
1. Aan het eerste lid wordt een zin toegevoegd, luidende:
NS kan op grond van dit artikel uitsluitend ontheffing vragen van een voorschrift uit hoofdstuk 7, met uitzondering van artikel 28, artikel 38, artikel 39, artikel 41, artikel 42, artikel 47, artikel 48 en artikel 49 en hoofdstuk 8, met uitzondering van afdeling 2.
2. In het zevende lid vervalt de tweede zin.

HH

Na artikel 69 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 69a: Onvoorziene omstandigheden en gevolgen daarvan**
1. Indien sprake is van (voorgenomen) wijziging van wet- en regelgeving, waaronder maar niet uitsluitend de (voorgenomen) omvorming van de infrastructuurbeheerder naar een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan met eigen rechtspersoonlijkheid (zbo), en deze wijziging een effect heeft op de verplichtingen van NS in deze concessie, wordt bezien of NS tot nakoming van die verplichtingen gehouden is. Dit is slechts het geval indien nakoming mogelijk is binnen de (financiële) kaders van deze concessie en deze verplichtingen redelijkerwijs operationeel uitvoerbaar zijn. Als deze wijziging een beperking van de rechten van NS in deze concessie inhoudt of tot gevolg heeft, dan treden NS en de concessieverlener in overleg over nadere afspraken die recht doen aan de gevolgen van de wijziging van wet- en regelgeving voor NS, teneinde NS in de positie te brengen die vergelijkbaar is met de situatie voor de wijziging.
2. Indien sprake is van omstandigheden die buiten de invloedsfeer van NS liggen, waaronder (maar niet beperkt tot) infrastructurele aanpassingen, een significant hoger dan verwachte reizigersgroei, ontoereikende perronlengtes, buitendienststellingen, problemen met baanstabiliteit en werkzaamheden aan het spoor, een virusuitbraak, en deze omstandigheden effect hebben op de verplichtingen van NS in deze concessie, dan treden NS en de concessieverlener in overleg om de omstandigheden buiten de invloedsfeer van NS in redelijkheid te adresseren in relatie tot de verplichtingen die voortvloeien uit deze concessie.

II

Artikel 71, derde lid, tweede zin, komt te luiden:

Deze regeling is vastgelegd in de brieven van de concessieverlener aan NS van 13 februari 2007 (kenmerk DGP/SPO/U.06.01721), van 11 december 2014 (kenmerk IENM/BSK-2014/257014) en van 6 juni 2019 (kenmerk IENW/BSK-2019/105504).

JJ

De artikelen 73 en 74 vervallen.

KK

Bijlage 2 komt te luiden:

**Bijlage 2. Informatie- en prestatie-indicatoren**

**Prestatie-indicatoren:**

| **Prestatiegebied** | **Prestatie-indicator** | **Bodemwaarde 2021-2024** | **Streefwaarde 2024** |
|---|---|---|---|
| Algemeen | Algemeen klantoordeel | 7,3 | 7,5 |
| | Algemeen klantoordeel HSL | 7,2 | 7,4 |
| Deur-tot-deurreis | Kwaliteit van aansluitingen van NS op andere vervoerders | 94,0% | 95,6% |
| | Gebruik ketendiensten | Nader te bepalen | Nader te bepalen |
| Reisgemak | Zitplaatskans in de spits HRN | 94,3% | 95,5% |
| | Zitplaatskans in de spits HSL | 91,2% | 94,9% |
| | Aantal drukke treinen per werkweek in de spits HRN | 110 | 100 |
| Reisinformatie | Gebruiksvriendelijke reisinformatie | 65,0% | 68,5% |
| Veiligheid | Klantoordeel sociale veiligheid | 7,7 | 7,9 |
| Betrouwbaarheid | Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN | 88,9% | 91,5% |
| | Reizigerspunctualiteit 15 minuten HRN | 96,7% | 97,4% |
| | Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL | 82,1% | 84,2% |

Bij bovenstaande tabel geldt dat de voor de prestatie-indicator ‘Aantal drukke treinen per werkweek in de spits HRN’ genoemde bodem- en streefwaarden gehaald worden indien op of onder het niveau wordt gepresteerd. Voor de overige prestatie-indicatoren geldt dat genoemde bodem- en streefwaarden gehaald worden indien op of boven het niveau gepresteerd wordt.

Gelet op de potentieel hoger dan verwachte reizigersgroei in de periode t/m 2024, wordt in de concessie een correctiefactor voor de prestatie-indicatoren ‘zitplaatskans in de spits HRN’ en ‘zitplaatskans in de spits HSL’ opgenomen. De correctiefactor wordt nader uitgewerkt in overleg tussen NS en de concessieverlener en extern gevalideerd. Thans is de afspraak dat de correctiefactor van toepassing is als NS ten gevolge van hoger dan de (gemiddeld) verwachte reizigersgroei in enig jaar de bodemwaarde niet realiseert of in 2024 de streefwaarde niet haalt op de prestatie-indicatoren ‘zitplaatskans in de spits HRN’ of ‘zitplaatskans in de spits HSL’. In dat geval worden de bodem- en/of streefwaarde gecorrigeerd door middel van de correctiefactor.

**Informatie-indicatoren:**

| Prestatiegebied | Informatie-indicator |
|---|---|
| Algemeen | Klantoordeel klantvriendelijkheid personeel |
| | Klantoordeel klantenservice |
| Deur-tot-deurreis | Klantoordeel overstaptijd van ander openbaar vervoer |
| Reisgemak | Klantoordeel zitplaatskans |
| | Bezettingsgraad in de spits |
| | Klantoordeel netheid treinen |
| | Klantoordeel veiligheid stations |
| | Klantoordeel over het gebruik van de OV-chipkaart |
| | Reizigerskilometers in de spits |
| | Reizigerskilometers in het dal |
| | Zitplaatskans in het dal HRN |
| | Zitplaatskans in het dal HSL |
| Reisinformatie | Klantoordeel reisinformatie bij vertraging |
| | Leveringsgraad busvervoer bij calamiteiten in de spits |
| | Leveringsgraad busvervoer bij calamiteiten in het dal |
| Veiligheid | Aantal STS-passages HRN |
| Betrouwbaarheid | Klantoordeel op tijd rijden |
| | Aankomstpunctualiteit 3 minuten HRN |
| | Aankomstpunctualiteit 5 minuten HRN |
| | Reizigerspunctualiteit 15 minuten HSL |
| | Aankomstpunctualiteit HSL |
| | Gereden treinen HRN |
| | Gereden treinen HSL |
| | Aantal verstoringen veroorzaakt door NS |
| | Treinkilometers per kilometer infrastructuur |
| Duurzaamheid | Energie per reizigerskilometer |
| | CO2-uitstoot per reizigerskilometer |

LL

In bijlage 3 wordt aan de lijst met programma's een nieuw programma toegevoegd, luidende:

**Programma Cybersecurity**

1. NS zal samen met de infrastructuurbeheerder en de concessieverlener, ieder vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheden, een Programma Cybersecurity opstellen en dat vervolgens samen met deze partijen gaan uitvoeren. Dit Programma heeft als doel om de cyberweerbaarheid en de cyberveiligheid van het vervoer op het hoofdrailnet, zoveel als redelijkerwijs mogelijk, te verbeteren. Dit Programma zal worden vormgegeven binnen het samenspel (interface) van in ieder geval de hoofdspoorweginfrastructuur, de spoorvoertuigen, het spoorwegpersoneel en de ICT die ten behoeve van de concessie worden gebruikt.
2. NS, de infrastructuurbeheerder en de concessieverlener zullen samen de reikwijdte, de beheerprocessen en de verdere aanpak van het Programma bepalen. Voor de reikwijdte van het Programma zijn mede bepalend de vigerende dreigingsbeelden zoals het Cybersecurity Dreigingsbeeld Nederlandse Spoorsector van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Cybersecurity Beeld Nederland van het Nationaal Cybersecurity Centrum van het ministerie van Justitie en Veiligheid. Dit Programma zal vanaf maart 2020 starten en doorlopen tot het einde van de concessie.
3. De informatie die binnen het Programma wordt uitgewisseld kent een vertrouwelijk karakter. Dit betekent dat het afleggen van verantwoording door NS over dit Programma in het Vervoerplan en de (half)jaarrapportage op onderdelen vertrouwelijk zal zijn.
4. NS, zal samen met de infrastructuurbeheerder en de concessieverlener meewerken aan een nader te definiëren gremium voor cybersecurity binnen de spoorsector.

MM

Bijlage 4 komt te luiden:

| Vertrekstations | Bestemmingsstations |
|---|---|
| Rotterdam Centraal | Dordrecht, Den Haag Centraal of Den Haag Hollands Spoor, Utrecht Centraal, Eindhoven Centraal |
| Den Haag Centraal of Den Haag Hollands Spoor | Leiden Centraal*, Utrecht Centraal, Rotterdam Centraal* |
| Leiden Centraal | Amsterdam Centraal*, Haarlem, Den Haag Centraal of Den Haag Hollands Spoor |
| Utrecht Centraal | Amsterdam Centraal*, Amersfoort Centraal, Arnhem Centraal, 's-Hertogenbosch, Eindhoven Centraal |
| Amersfoort Centraal | Deventer, Zwolle |
| Amsterdam Centraal | Alkmaar, Haarlem, Amersfoort Centraal, Utrecht Centraal*, Leiden Centraal* |

* De verbinding wordt (ook) door middel van het nachtnet aangeboden.

NN

Bijlage 5 komt te luiden:

# Bijlage 5. Lijst van stations

| | Grote stations | Overige stations | AVG* | Door NS geëxploiteerde, bewaakte, beveiligde fietsenstallingen ** |
|---|---|---|---|---|
| Abcoude | | x | | |
| Akkrum | | x | x | |
| Alkmaar | x | | x | x |
| Alkmaar Noord | | x | | x |
| Almelo | | x | x | x |
| Almelo de Riet | | x | | |
| Almere Buiten | | x | x | |
| Almere Centrum | | x | x | x |
| Almere Muziekwijk | | x | x | |
| Almere Oostvaarders | | x | | |
| Almere Parkwijk | | x | | |
| Almere Poort | | x | | |
| Alphen a/d Rijn | | x | x | x |
| Amersfoort Centraal | x | | x | x |
| Amersfoort Schothorst | | x | x | |
| Amersfoort Vathorst | | x | x | |
| Amsterdam Amstel | | x | x | x |
| Amsterdam Bijlmer ArenA | | x | x | |
| Amsterdam Centraal | x | | x | x |
| Amsterdam Holendrecht | | x | | |
| Amsterdam Lelylaan | | x | | |
| Amsterdam Muiderpoort | | x | | x |
| Amsterdam RAI | | x | x | |
| Amsterdam Science Park | | x | x | |
| Amsterdam Sloterdijk | | x | x | x |
| Amsterdam Zuid | | x | x | |
| Anna Paulowna | | x | x | |
| Apeldoorn | x | | x | x |
| Apeldoorn Osseveld | | x | | |
| Arnemuiden | | x | | |

| | Grote stations | Overige stations | AVG* | Door NS geëxploiteerde, bewaakte, beveiligde fietsenstallingen ** |
|---|---|---|---|---|
| Arnhem Centraal | x | | x | x |
| Arnhem Presikhaaf | | x | | |
| Arnhem Velperpoort | | x | | |
| Arnhem Zuid | | x | x | |
| Assen | | x | x | x |
| Baarn | | x | x | x |
| Barendrecht | | x | x | x |
| Beilen | | x | x | |
| Bergen op Zoom | | x | x | x |
| Best | | x | x | |
| Beverwijk | | x | x | x |
| Bilthoven | | x | x | x |
| Blerick | | x | | |
| Bloemendaal | | x | x | |
| Bodegraven | | x | x | |
| Borne | | x | | |
| Bovenkarspel Flora | | x | | |
| Bovenkarspel-Grootebroek | | x | | |
| Boxtel | | x | x | |
| Breda | x | | x | x |
| Breda Prinsenbeek | | x | | |
| Breukelen | | x | | |
| Brummen | | x | | |
| Bunnik | | x | | |
| Bussum Zuid | | x | | |
| Capelle Schollevaar | | x | x | |
| Castricum | | x | x | x |
| Culemborg | | x | x | x |
| Delft | | x | x | x |
| Delft Campus | | x | | |

| | Grote stations | Overige stations | AVG* | Door NS geëxploiteerde, bewaakte, beveiligde fietsenstallingen ** |
|---|---|---|---|---|
| Den Dolder | | x | | |
| Den Haag Centraal | x | | x | x |
| Den Haag HS | x | | x | x |
| Den Haag Laan van NOI | | x | | |
| Den Haag Mariahoeve | | x | | |
| Den Haag Moerwijk | | x | | |
| Den Haag Ypenburg | | x | x | |
| Den Helder | x | | x | x |
| Den Helder Zuid | | x | x | |
| Deurne | | x | x | |
| Deventer | | x | x | x |
| Deventer Colmschate | | x | x | |
| De Vink | | x | | |
| Diemen | | x | | |
| Diemen Zuid | | x | | |
| Dieren | | x | x | |
| Dordrecht | x | | x | x |
| Dordrecht Zuid | | x | | |
| Driebergen-Zeist | | x | x | |
| Driehuis | | x | | |
| Dronten | | x | x | |
| Duivendrecht | | x | x | |
| Ede-Wageningen | | x | x | x |
| Eindhoven Centraal | x | | x | x |
| Eindhoven Strijp-S | | x | | |
| Elst | | x | | |
| Enkhuizen | | x | x | |
| Enschede | x | | x | x |
| Enschede Kennispark | | x | | |
| Ermelo | | x | x | |
| Etten-Leur | | x | x | |
| Geldermalsen | | x | x | |

| | Grote stations | Overige stations | AVG* | Door NS geëxploiteerde, bewaakte, beveiligde fietsenstallingen ** |
|---|---|---|---|---|
| Geldrop | | x | x | |
| Gilze-Rijen | | x | | |
| Goes | | x | x | x |
| Gouda | | x | x | x |
| Gouda Goverwelle | | x | x | |
| Groningen | x | | x | x |
| Groningen Europapark | | x | x | |
| Grou-Jirnsum | | x | x | |
| Haarlem | x | | x | x |
| Haarlem Spaarnwoude | | x | | |
| Halfweg-Zwanenburg | | x | x | |
| 't Harde | | x | | |
| Harderwijk | | x | x | x |
| Haren | | x | | |
| Heemskerk | | x | | |
| Heemstede-Aerdenhout | | x | | x |
| Heerenveen | | x | x | x |
| Heerhugowaard | | x | x | x |
| Heerlen | x | | x | x |
| Heeze | | x | x | |
| Heiloo | | x | x | |
| Helmond | | x | x | x |
| Helmond Brandevoort | | x | | |
| Helmond Brouwhuis | | x | | |
| Helmond 't Hout | | x | | |
| Hengelo | x | | x | x |
| 's-Hertogenbosch | x | | x | x |
| 's-Hertogenbosch Oost | | x | x | |
| Hillegom | | x | x | |
| Hilversum | | x | x | x |
| Hilversum Media Park | | x | | |

| | Grote stations | Overige stations | AVG* | Door NS geëxploiteerde, bewaakte, beveiligde fietsenstallingen ** |
|---|---|---|---|---|
| Hilversum Sportpark | | x | x | |
| Hollandsche Rading | | x | | |
| Holten | | x | | |
| Hoofddorp | | x | x | |
| Hoogeveen | | x | x | x |
| Hoogkarspel | | x | | |
| Hoorn | | x | x | x |
| Hoorn Kersenboogerd | | x | x | |
| Horst-Sevenum | | x | x | |
| Houten | | x | x | |
| Houten Castellum | | x | | |
| Kampen Zuid | | x | x | |
| Kapelle-Biezelinge | | x | x | |
| Koog aan de Zaan | | x | | |
| Krabbendijke | | x | x | |
| Krommenie-Assendelft | | x | | |
| Kruiningen-Yerseke | | x | | |
| Lage Zwaluwe | | x | | |
| Lansingerland-Zoetermeer | | x | x | |
| Leeuwarden | x | | x | x |
| Leiden Centraal | x | | x | x |
| Leiden Lammenschans | | x | x | |
| Lelystad Centrum | | x | x | x |
| Maarheeze | | x | | |
| Maarn | | x | | |
| Maarssen | | x | | x |
| Maastricht | x | | x | x |
| Maastricht Randwyck | | x | | |
| Meppel | | x | x | x |
| Middelburg | | x | x | x |
| Naarden-Bussum | | x | x | x |
| Nieuw Vennep | | x | | |

| | Grote stations | Overige stations | AVG* | Door NS geëxploiteerde, bewaakte, beveiligde fietsenstallingen ** |
|---|---|---|---|---|
| Nieuwerkerk a/d IJssel | | x | | |
| Nijkerk | | x | x | |
| Nijmegen | x | | x | x |
| Nijmegen Goffert | | x | | |
| Nijmegen Dukenburg | | x | x | |
| Nijmegen Lent | | x | | |
| Nunspeet | | x | x | |
| Obdam | | x | | |
| Oisterwijk | | x | | |
| Olst | | x | x | |
| Oosterbeek | | x | | |
| Oss | | x | x | x |
| Oss West | | x | | |
| Oudenbosch | | x | | |
| Overveen | | x | | |
| Purmerend | | x | x | |
| Purmerend Overwhere | | x | | |
| Purmerend Weidevenne | | x | | |
| Putten | | x | | |
| Ravenstein | | x | x | |
| Rheden | | x | x | |
| Rhenen | | x | x | |
| Rijssen | | x | x | |
| Rijswijk | | x | x | |
| Rilland-Bath | | x | x | |
| Roermond | | x | x | x |
| Roosendaal | | x | x | x |
| Rosmalen | | x | | |
| Rotterdam Alexander | | x | x | |
| Rotterdam Blaak | | x | | |
| Rotterdam Centraal | x | | x | x |

| | Grote stations | Overige stations | AVG* | Door NS geëxploiteerde, bewaakte, beveiligde fietsenstallingen ** |
|---|---|---|---|---|
| Rotterdam Lombardijen | | x | | |
| Rotterdam Noord | | x | | |
| Rotterdam Zuid | | x | | |
| Santpoort Noord | | x | | |
| Santpoort Zuid | | x | | |
| Sassenheim | | x | | |
| Schagen | | x | x | |
| Schiedam Centrum | | x | x | x |
| Schiphol Airport | x | | x | |
| Sittard | x | | x | x |
| Soest | | x | | |
| Soest Zuid | | x | x | |
| Soestdijk | | x | | |
| Steenwijk | | x | x | x |
| Tiel | | x | x | x |
| Tiel Passewaaij | | x | | |
| Tilburg | x | | x | x |
| Tilburg Reeshof | | x | | |
| Tilburg Universiteit | | x | | |
| Twello | | x | | |
| Uitgeest | | x | x | |
| Utrecht Centraal | x | | x | x |
| Utrecht Leidsche Rijn | | x | | |
| Utrecht Lunetten | | x | | |
| Utrecht Overvecht | | x | | |
| Utrecht Terwijde | | x | | |
| Utrecht Vaartsche Rijn | | x | | |
| Utrecht Zuilen | | x | | |
| Veenendaal Centrum | | x | x | |
| Veenendaal-De Klomp | | x | x | |
| Veenendaal West | | x | x | |

| | Grote stations | Overige stations | AVG* | Door NS geëxploiteerde, bewaakte, beveiligde fietsenstallingen ** |
|---|---|---|---|---|
| Velp | | x | | |
| Venlo | | x | x | x |
| Vleuten | | x | | |
| Vlissingen | | x | x | x |
| Vlissingen Souburg | | x | | |
| Voorburg | | x | | x |
| Voorhout | | x | | |
| Voorschoten | | x | | |
| Vught | | x | | |
| Weert | | x | x | |
| Weesp | | x | x | x |
| Wezep | | x | | |
| Wierden | | x | | |
| Wijchen | | x | | |
| Wijhe | | x | | |
| Woerden | | x | x | x |
| Wolfheze | | x | | |
| Wolvega | | x | x | |
| Wormerveer | | x | x | x |
| Zaandam | | x | x | x |
| Zaandam Kogerveld | | x | | |
| Zaandijk Zaanse Schans | | x | x | |
| Zaltbommel | | x | | x |
| Zandvoort aan Zee | | x | x | |
| Zevenbergen | | x | x | |
| Zoetermeer | | x | x | |
| Zoetermeer Oost | | x | | |
| Zutphen | | x | x | x |
| Zwolle | x | | x | x |
| Zwijndrecht | | x | x | x |

** AVG=Assistentieverlening Gehandicapten*

*** Niet zijnde stallingen die in opdracht van decentrale overheden of gemeenten worden geëxploiteerd*

**Artikel II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2021.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - van der Meer

**Mededeling**

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunnen belanghebbenden een bezwaarschrift indienen tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, ter attentie van Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, afdeling Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, postbus 20901, 2500 EX Den Haag.
Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste 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;
e. zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt.
Het niet voldoen aan deze eisen kan leiden tot niet-ontvankelijkheid van het bezwaarschrift.

Een bezwaarschrift kan uitsluitend per gewone post en niet per e-mail worden ingediend. Machtigt u iemand om namens u bezwaar te maken? Stuur dan ook een kopie van de machtiging mee. Bij indiening van een bezwaarschrift namens een rechtspersoon, dient u documenten mee te sturen (origineel uittreksel uit het handelsregister en/of een kopie van de statuten van de rechtspersoon) waaruit blijkt dat u bevoegd bent namens de rechtspersoon op te treden.

## TOELICHTING

### Algemeen

De concessie voor het hoofdrailnet is door het onderhavige besluit gewijzigd. De aanleiding voor deze wijziging van de concessie is de uitgevoerde Midterm review, op grond van artikel 25 van de concessie, zoals dat luidde voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit.

### Artikelsgewijs

**Artikel I, onderdeel A (Artikel 1: Definities)**
In de concessie wordt enkele keren (met name in artikel 54: Jaarlijkse tariefwijziging) naar richtlijn 2012/34/EU verwezen zonder dat in de concessie de volledige titel van de richtlijn is genoemd. Met de onderhavige wijziging is ervoor gekozen om in artikel 1 een definitie van de richtlijn, inhoudende de volledige titel van de richtlijn, op te nemen in de concessie.

**Artikel I, onderdeel B (Artikel 2: Reikwijdte)**
Het eerste lid van artikel 2 is gewijzigd om duidelijk te maken dat NS ingevolge de concessie bevoegd is om de treindienst tussen Utrecht Centraal en Utrecht Maliebaan (halte Spoorwegmuseum) uit te voeren. Deze (korte) lijn is niet in het Besluit hoofdrailnet opgenomen. Om duidelijk te maken dat voor deze treindienst wordt voldaan aan de concessieplicht op grond van de Wet personenvervoer 2000, is een zin over deze lijn aan het eerste lid toegevoegd. Deze toevoeging beoogt geen wijziging aan te brengen aan de reeds bestaande feitelijke situatie van de betreffende treindienst. Vanwege het bijzondere karakter van deze lijn, bovenal bedoeld voor vervoer van bezoekers van het Spoorwegmuseum, wordt het niet nodig geacht om de overige artikelen van de concessie voor deze lijn te laten gelden.

Het derde lid is aangepast omdat de stations Arnhem, Leiden en Amersfoort inmiddels met ‘Centraal’ worden aangeduid.

Het vierde lid van artikel 2 is bedoeld ter bevordering van de ontwikkeling van integrale vervoerdiensten. Zoals in de toelichting op dit artikel in de concessie is opgenomen kan hierbij gedacht worden aan treindiensten die beginnen in het ene concessiegebied en eindigen in het andere. De formele concessiegrenzen worden hiertoe niet aangepast, maar vervoerders werken achter de schermen samen om reizigers een doorgaande reis aan te bieden. Om te verduidelijken dat eventuele samenwerking van NS met andere vervoerders en decentrale overheden op grond van dat vierde lid niet leidt tot nieuwe samenloop(-trajecten), is door het onderhavige besluit een zin aan het vierde lid toegevoegd.

**Artikel I, onderdeel C (Artikel 4, tweede lid, onderdeel c: Prestatiegebieden)**
NS streeft er in het kader van haar duurzame ambities naar om een voortrekkersrol te blijven vervullen op het gebied van duurzaam vervoersaanbod.
Om de aansluiting tussen de concessie en de Lange Termijn Spooragenda (hierna: LTSA) op het gebied van duurzaamheid te verbeteren, is een nadere uitwerking van het prestatiegebied duurzaamheid in de concessie opgenomen. Vier aspecten zijn opgenomen waar in ieder geval aandacht voor is bij het duurzaam uitvoeren van het onder de concessie aangeboden vervoer.

Het treinvervoer wordt door NS op dit moment gerealiseerd met aandacht voor reductie van CO2-uitstoot. De treinen van NS rijden op jaarbasis 100% op groene stroom. NS zoekt nog verdere verbetering op dit vlak door het verhogen van het groene stroom percentage op ‘hourly

matching', ofwel de op uurbasis opgewekte energie in relatie tot het werkelijke verbruik, in plaats van het gemiddelde op jaarbasis. NS spant zich in om dit 'hourly matching' percentage gedurende de tweede helft van de concessieperiode te verhogen (ten opzichte van het einde van de eerste helft van de concessieperiode). Verder is NS op het gebied van CO2-reductie bezig met het opzetten van een pilot voor het opwekken van duurzame stroom op een P+R-terrein. NS voert deze pilot uit om ervaring op te doen met het opwekken van stroom op P+R-terreinen.

Het vervoer over het spoor gaat gepaard met een groot energieverbruik. Hiervoor gebruikt NS groene energie, maar groene energie is in Nederland een schaars goed. Reductie in het energieverbruik zorgt ervoor dat deze schaarse energie elders gebruikt kan worden. Door efficiënter met energie om te gaan wordt daarmee indirect een CO2-reductie gerealiseerd. Door het aspect 'efficiënt gebruik van grondstoffen' wordt NS gestimuleerd om het grondstofgebruik te beperken, het hergebruik van materialen te stimuleren en afval op een verantwoorde manier te verwerken.

**Artikel I, onderdeel D (artikel 15: Procedure totstandkoming vervoerplan en Beleidsprioriteitenbrief)**
In het achtste lid van artikel 15, zoals dat luidde voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit, was geregeld dat NS jaarlijks uiterlijk 1 oktober het ontwerpvervoerplan aan de concessieverlener voorlegt. De afgelopen jaren is gebleken dat de datum van 1 oktober voor NS lastig haalbaar is. Met de onderhavige wijziging van dat achtste lid is die datum voor de voorlegging van het ontwerpvervoerplan vastgesteld op 15 oktober.

**Artikel I, onderdeel E (Artikel 16: Inhoud vervoerplan: invulling prestatiegebieden)**
In het eerste lid van artikel 16 stond dat het vervoerplan, onverminderd het bepaalde in artikel 15, in elk geval voldoet aan het bepaalde in artikel 16. Dat artikellid is geschrapt omdat dat artikellid overbodig is bevonden naast hetgeen al in artikel 15 en de overige leden van artikel 16 is geregeld.
Door het onderhavige besluit is de eerste zin van het tweede lid (het nieuwe eerste lid) gewijzigd. Daarin was geregeld dat het vervoerplan een beschrijving moet bevatten van de wijze waarop NS invulling geeft aan de prestatiegebieden voor zowel het jaar waarop het vervoerplan betrekking heeft als voor de vier daarop volgende jaren. Vanwege het aflopen van de onderhavige concessie per 2025 zal het voor NS niet altijd mogelijk zijn inzicht te geven in de wijze waarop NS invulling gaat geven aan de prestatiegebieden voor het jaar 2025 en de daarop volgende jaren. Met het onderhavige besluit is het tweede lid zodanig aangepast dat NS dat daarom alleen hoeft te doen voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is. Ten behoeve van de waarborging van de continuïteit van het openbaar vervoer per trein zal NS daar waar mogelijk in het vervoerplan wel inzicht geven in de wijze waarop NS invulling geeft aan de prestatiegebieden in de jaren na 2024.

**Artikel I, onderdeel F (Artikel 17: Inhoud vervoerplan: prestatie-indicatoren en programma's)**
Door de aanpassing van het vijfde lid wordt dat artikellid zodanig aangepast dat de prestatie-indicatoren kunnen worden aangepast en niet dat dat per se nodig is.

De wijziging van het negende lid heeft dezelfde reden als de wijziging van de eerste zin van het eerste lid (nieuw) van artikel 16 (zie de toelichting bij artikel I, onderdeel E).

**Artikel I, onderdeel G (Artikel 18: Programma's)**
De afgelopen jaren is enigszins onduidelijk geweest hoe programma's afgerond kunnen worden. Met toevoeging van deze zinnen aan artikel 18, eerste lid, is het aan de concessieverlener om in de beleidsprioriteitenbrief aan te geven welke programma's hij als afgerond beschouwt. NS kan

op ieder moment gedurende het jaar een verzoek hiertoe indienen en de concessieverlener kan daar op ieder moment een reactie op geven. Bij de beleidsprioriteitenbrief zal hij een overzicht geven welke programma's zijn afgerond ten opzichte van de vorige beleidsprioriteitenbrief en welke programma's in het komende kalenderjaar zullen worden uitgevoerd.

In het tweede lid, onder b, van artikel 24 is bepaald dat NS geen geldsom hoeft te voldoen voor het niet realiseren van één of meer bodemwaarden indien naar het oordeel van de concessieverlener een relevant programma wordt uitgevoerd ten aanzien van een prestatie-indicator waarop NS tekortschiet. In de concessie was verder niet beschreven wat onder een relevant programma wordt verstaan. Om onduidelijkheden te voorkomen is met een toegevoegde zin aan het zevende lid van artikel 18 geregeld dat de concessieverlener bij zijn goedkeuring voor het programma aangeeft of het programma een relevant programma is in de zin van artikel 24, tweede lid, onder b, en als dat het geval is voor welke prestatie-indicator(en) het programma relevant is.

**Artikel I, onderdeel H (Artikel 24: Sanctioneren)**
Aan het eerste lid zijn twee onderdelen toegevoegd, om daarmee te voorzien in de situatie dat prestatie-indicatoren kunnen worden uitgedrukt in gehele getallen en rapportcijfers. Tot dusverre was alleen geregeld dat prestatie-indicatoren kunnen worden uitgedrukt in percentages.

In het (ongewijzigde) tweede lid is vastgelegd dat NS is gehouden een geldsom te voldoen indien NS in enig kalenderjaar tekortschiet in het realiseren van een of meer bodemwaarden, behoudens wanneer voor het tekortschieten een rechtvaardigingsgrond bestaat. In het tussen de concessieverlener en NS gesloten convenant ERTMS (kenmerk IENW/BSK-2019/234117) is vastgelegd dat de invoering van ERTMS (tijdelijke) gevolgen kan hebben voor de door NS geleverde prestaties. Indien het aantoonbaar is dat NS door de invoering van ERTMS één of meer bodemwaarden niet haalt, zal dit door de concessieverlener worden aangemerkt als rechtvaardigingsgrond. De concessieverlener behoudt zich het recht voor om dit onafhankelijk te laten toetsen. Een oordeel over de rechtvaardigingsgrond ligt bij de concessieverlener. Het voorgaande geldt ook voor het beantwoorden van de vraag of NS de streefwaarden genoemd in het vijfde en zesde lid (nieuw), heeft gehaald.

Overeenkomstig de wijziging van het eerste lid, is in het vijfde lid geregeld dat prestatie-indicatoren kunnen worden uitgedrukt in gehele getallen en rapportcijfers. Voor deze prestatie-indicatoren is, net als voor prestatie-indicatoren die worden uitgedrukt in een percentage reeds het geval was, een puntensysteem opgesteld op basis waarvan wordt bepaald in hoeverre NS aan de streefwaarden voor 2024 heeft voldaan.

In het zesde lid (nieuw) is geregeld dat voor de prestatie-indicatoren die onder het prestatiegebied "betrouwbaarheid" vallen, een ander puntensysteem wordt gehanteerd dan voor de prestatie-indicatoren bedoeld in het vijfde lid. Voor de prestatie-indicatoren in het prestatiegebied betrouwbaarheid geldt een systematiek waarbij niet langer een boete kan worden opgelegd indien NS onder de streefwaarde presteert. Dit is reeds toegelicht in de brief van de minister van Milieu en Wonen aan de Tweede Kamer van 28 februari 2020 (Kamerstukken II 2019/2020, 29 984, nr. 888).

Als gevolg van het nieuwe zesde lid is in het zevende lid (nieuw) tevens een aanpassing doorgevoerd van de maximaal door NS te betalen geldsom ten aanzien van de streefwaarden voor 2024. De maximaal door de concessieverlener te betalen geldsom is ongewijzigd gebleven.

**Artikel I, onderdeel I (Artikel 25: Midterm review 2019)**
Omdat de Midterm review inmiddels is uitgevoerd, is dit artikel komen te vervallen.

**Artikel I, onderdeel J (Artikel 26: Benchmarks)**
In het eerste lid van artikel 26 staat dat NS op basis van samenwerking met andere ondernemingen eens per drie jaar een benchmark uitvoert, waarin een vergelijking wordt gemaakt met ten minste vier vergelijkbare ondernemingen, over bepaalde onderwerpen.
In het derde lid stond dat NS de resultaten van die benchmark gebruikt om haar prestaties te monitoren en prestatieverbetering te bevorderen. Met de onderhavige wijziging is aan het derde lid toegevoegd dat NS dat alleen hoeft te doen voor zover dat mogelijk is. In het vierde lid zijn de jaartallen aangepast om deze synchroon te laten lopen met de gewijzigde planning zonder in te boeten op het aantal benchmarks.

**Artikel I, onderdeel K (Titel hoofdstuk 7)**
Met deze wijziging is een tikfout weggenomen.

**Artikel I, onderdeel L (Artikel 30: Reistijden en rijsnelheid), artikel I, onderdeel T (artikel 48, vierde lid: Aanleg en bediening nieuwe infrastructuur)**
Rondom de invoering van ERTMS zijn belangrijke stappen gezet door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en NS. Het dossier blijft van groot belang de komende jaren. Met de wijzigingen van artikel 30, vierde lid, artikel 48, vierde lid, en bijlage 3 (verwijdering van het programma Railmap ERTMS) is de concessie in lijn gebracht met de actuele situatie in het ERTMS-dossier. De afspraak in het vierde lid van artikel 30 over de maximum rijsnelheid van 160 kilometer per uur laat het bepaalde in artikel 61, vijfde lid (nieuw), over de rijsnelheid (van ten minste 200 kilometer per uur) van rollend materieel ten behoeve van het binnenlandse bedieningspatroon over de HSL-Zuid, onverlet.

**Artikel I, onderdeel M (artikel 30a: Introductie nieuw materieel)**
Met de inwerkingtreding van de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket op 16 juni 2019 (Stb. 2019, 204) in onder meer de Spoorwegwet, is nieuwe wet- en regelgeving van kracht geworden met betrekking tot de toelating van nieuw materieel. De in dit artikel genoemde procedure is aanvullend daarop en beoogt verdere zekerheid te geven over de betrouwbaarheid van de introductie van nieuw materieel, zodat de in de concessie vermelde prestaties kunnen worden gerealiseerd. De ervaring leert dat de introductie van nieuw materieel gepaard kan gaan met tijdelijk lagere prestaties. Om dit zoveel mogelijk te voorkomen voert NS een integraal proefbedrijf uit. Deze procedure is gebaseerd op aanbeveling 5 van de Parlementaire Enquête Fyra (Kamerstukken II 2015/16, 33 678, nr. 11). De in het eerste lid genoemde introductie van nieuw materieel kan ook grensoverschrijdende treindiensten betreffen die onder de concessie vallen.

Het tweede lid betreft bijvoorbeeld de situatie waarin nieuw materieel wordt geïntroduceerd in samenwerking met een andere spoorwegonderneming. Dit kan het geval zijn indien een treindienst vanuit het buitenland wordt doorgetrokken naar Nederland, waarbij de buitenlandse spoorwegonderneming voor (een deel van) het materieel verantwoordelijk is. Indien deze spoorwegonderneming de voor het eerste lid noodzakelijke medewerking weigert of slechts onder onredelijke voorwaarden wil verlenen, kan NS zich beroepen op het tweede lid. Een andere situatie kan zijn dat er onvoldoende of niet tijdig capaciteit op de spoorweginfrastructuur beschikbaar is om de benodigde testen uit te voeren.

**Artikel I, onderdeel N (Artikel 34: Additionele voorzieningen ten behoeve van reisgemak)**
In artikel 34, vijfde lid, staat dat in het nieuwe materieel dat de diensten op de HSL-Zuid gaat uitvoeren, gratis draadloos internet aanwezig zal zijn.

In de laatste zin van dat vijfde lid staat dat NS voor de tussenliggende fase in de eerste helft van 2015 onderzoekt wat de mogelijkheden zijn en rapporteert deze aan de concessieverlener. Deze zin is inmiddels achterhaald.

**Artikel I, onderdeel O (Artikel 35: Integraal Revisie en aanschafprogramma)**
Het opschrift bij artikel 35 is zodanig aangepast dat duidelijk wordt dat dat artikel ook over de aanschaf van materieel gaat.
In het tweede lid stond dat NS uiterlijk in 2015 een revisie- en aanschafprogramma opstelt. Met de onderhavige wijziging van het tweede lid is vastgelegd dat NS dat programma jaarlijks actualiseert op basis van de meest recente inzichten.
In het vijfde lid stond dat NS op basis van het integrale revisieprogramma een kostenopgave voor de inbouw van stopcontacten in de tweede klasse bij renovatie van bestaand materieel geeft. Daar is inmiddels aan voldaan, per brief van NS aan de concessieverlener d.d. september 2015 (Kenmerk NS: C&S/SCO/TB2015-001; Kenmerk IenW: IENM/BSK-2015/178678).

**Artikel I, onderdeel P (Artikel 40: Betrouwbaarheid)**
In het derde lid van artikel 40 stond dat NS samen met de infrastructuurbeheerder het programma Winterweer zoals opgenomen in bijlage 3 uitvoert. Dat programma is inmiddels afgerond (Kamerstukken II 2016/17, 29 984, nr. 729, Evaluatie winterweerprogramma en jaarrapportage verstoringen). Vandaar dat het derde lid is komen te vervallen.

**Artikel I, onderdeel Q (Artikel 42: Proces vaststellen dienstregeling)**
De eerste zin van het achtste lid van artikel 42, zoals dat luidde voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit, bepaalde dat NS de met partijen afgestemde dienstregeling voor het komende dienstregelingjaar ten minste twee maanden voor de ingangsdatum aan de concessieverlener verzendt. Er is inmiddels geen sprake meer van een fysieke dienstregeling die NS aan de concessieverlener stuurt. Het woord ‘informeert’ sluit derhalve beter aan bij de staande praktijk, waarbij ook digitale aanlevering tot de mogelijkheden behoort.

**Artikel I, onderdeel R (Artikel 45: Laatste treinen en nachtnet)**
De wijziging van artikel 45, eerste lid, is nodig om te verduidelijken dat de opsomming van stations in het eerste lid, zoals dat luidde voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit, niet betekent dat vanaf ál die stations rond 01:00 treinen moeten vertrekken richting alle stations zoals aangegeven in bijlage 4, maar slechts richting de volgens de dienstregeling bediende eerstvolgende stations (de bestemmingsstations uit het schema in bijlage 4). De wijziging in bijlage 4 (laatste treinen) (artikel I, onderdeel NN) van dit besluit draagt bij aan de helderheid hieromtrent.

Tevens wordt hierbij verduidelijkt dat met het behoud van het bestaande nachtnet het voor NS wel mogelijk is om de precieze reistijd in het nachtnet aan te passen, bijvoorbeeld door een verandering in het stoppatroon.

**Artikel I, onderdeel S (Artikelen 45, tweede lid, 61, eerste lid, onder a en b, 62, eerste lid, en 65, eerste lid)**
Inmiddels wordt station Schiphol aangeduid als Schiphol Airport. Vandaar dat dit in verschillende artikelen van de concessie is aangepast.

**Artikel I, onderdeel T (Artikel 46: Grensoverschrijdend vervoer)**
In het (ongewijzigde) derde lid, onderdeel b, is vastgelegd dat NS de grensoverschrijdende verbinding met Aken door middel van een intercityverbinding verbetert, zodra de infrastructuur daarvoor gereed is. Deze intercityverbinding wordt vermoedelijk niet meer binnen de looptijd van de huidige concessie gerealiseerd. Op 21 november 2019 is de Tweede Kamer op

hoofdlijnen geïnformeerd over de randvoorwaarden, financiële gevolgen en omstandigheden van de verbinding van de randstad, via Heerlen, naar Aken (Kamerstukken II 2019/2020, 35 300-A, nr. 57). Zoals in die brief is toegelicht wordt door de concessieverlener, samen met de betrokken partijen, waaronder de provincie Limburg en de Duitse verkeersverbond NVR, bekeken hoe de kwaliteit van de internationale verbinding naar Aken aantrekkelijker gemaakt kan worden. Huidige inzichten zijn dat op de korte termijn tot een verbetering kan worden gekomen met de realisatie van een tweede regionale trein per uur op de verbinding Maastricht–Heerlen–Aken. Voor de langere termijn wordt een mogelijke rechtstreekse intercityverbinding naar Aken onderzocht. De verbetering van de regionale treindienst valt overigens buiten de scope van de onderhavige concessie. Om de voorgestelde verbetering werkelijk tot stand te brengen zal Arriva, in opdracht van de provincie Limburg als concessieverlener van de regionale treindienst, de frequentie van de regionale treindienst moeten verdubbelen.

Door uitvoering te geven aan de ambities op het gebied van internationaal vervoer zoals neergelegd in deze concessie is het de bedoeling van de concessieverlener om NS als aanbieder van (internationaal) point-to-point vervoer voor (internationale) reizigers en als volwaardig alternatief voor auto-, bus- en vliegreizen neer te zetten. Deze ambitie is vastgelegd in het zesde lid (nieuw). Het doel is om een praktisch, comfortabel en betaalbaar alternatief voor onder andere internationale vliegreizen te creëren. In plaats van alleen een rol te nemen in het faciliteren van reizen van en naar vliegvelden (een nationale schakel binnen de internationale reis), is het vooral de bedoeling dat NS een plaats inneemt als volwaardige aanbieder van internationale reizen. De eerste stap in deze positionering richt zich op internationale bestemmingen die binnen een radius van 700km vanaf het vertrekstation liggen.
De aan het negende lid (nieuw) toegevoegde zin geeft een nadere invulling aan het verbeteren van de reisinformatie. Bij de belangrijkste bestemmingen vlak over de Nederlandse grens kan bijvoorbeeld gedacht worden aan Luik en Aken. De extra overstapinformatie zal met name aangeboden worden op de stations waar verwacht mag worden dat instappende reizigers naar deze bestemmingen reizen. Deze overstapinformatie op sommige stations is daarmee een aanvulling op de al bestaande digitale informatiemiddelen (NS-website en app) waar de reiziger deze informatie al kan vinden. Overigens levert, voor zover mogelijk en wenselijk, NS via deze digitale informatiemiddelen ook adequate reisinformatie voor internationale bestemmingen die verder dan vlak over de Nederlandse grens liggen. Dit gebeurt mede in het licht van het nieuwe zesde lid, waarmee NS zich inspant om internationaal treinvervoer te positioneren als aantrekkelijke mogelijkheid voor internationale reizen

NS verwezenlijkt haar ambities op het gebied van internationaal vervoer onder andere door zich in te spannen om verbeteringen te blijven realiseren op het te boeken assortiment in het boekingssysteem van NS en door te trachten alle bereikbare stations binnen een radius van 700 km vanaf een vertrekstation als bestemming aan te kunnen bieden. Verder zet NS zich in om te blijven innoveren op reisondersteuning, bijvoorbeeld door de mogelijkheid te onderzoeken van het proactief en automatisch digitaal toezenden van (internationale) treintickets in het geval dat een overstap dreigt te worden gemist. NS spant zich daarnaast in om verder door te ontwikkelen op de NS App (of alternatieve apps zoals WhatsApp) om reizigers te voorzien van gepersonaliseerde informatie over hun specifieke treinreis (denk aan: duidelijke plattegronden en/of routebeschrijvingen bij overstaplocaties).
Bij de verwezenlijking van de internationale ambities zoals in dit artikel omschreven is NS mede afhankelijk van partnervervoerders, buitenlandse concessieverlenende overheden of regionale overheden.

**Artikel I, onderdeel U (Artikel 47: Gedecentraliseerde stoptreindiensten in provincie Limburg)**
Artikel 47 heeft betrekking op de gedecentraliseerde stoptreindiensten Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen. Ten tijde van de verlening van de concessie waren die

treindiensten nog niet gedecentraliseerd. Inmiddels is dat wel het geval en om die reden is met de onderhavige wijziging het opschrift bij het artikel gewijzigd en is het tweede lid komen te vervallen. In dat tweede lid werd gesproken over de voorgenomen decentralisatie.

Vanwege het komen te vervallen van artikel 25 (Midterm review 2019) is het vijftiende lid ook komen te vervallen omdat de evaluatie van de gedecentraliseerde stoptreindiensten in Limburg onderdeel uitmaakt van de inmiddels afgeronde Midterm review.

**Artikel I, onderdeel V (Artikel 48: Aanleg en bediening nieuwe infrastructuur)**
Deze wijziging van het vierde lid is reeds toegelicht bij artikel I, onderdeel L.

**Artikel I, onderdeel W (Artikel 54: Jaarlijkse tariefwijziging)**
In het achtste lid van artikel 54 was tot aan de inwerkingtreding van het onderhavige besluit geregeld dat NS haar jaarlijkse prijsvaststelling ten minste drie maanden vóór de ingangsdatum aan de concessieverlener meedeelt.
NS is voor het bepalen van de tariefruimte afhankelijk van het geprognosticeerde inflatiecijfer uit de Macro Economische Verkenning (MEV), die gepubliceerd wordt op de derde dinsdag van september. Omdat het door NS exact vaststellen van de tariefstijging van de beschermde reisrechten na het bepalen van de tariefruimte enige tijd vergt, blijkt de meldingstermijn van drie maanden in de praktijk lastig te halen te zijn. De termijn is derhalve aangepast naar twee maanden vóór de ingangsdatum van die prijsvaststelling.

**Artikel I, onderdeel X (Artikel 58: OV-betaalsysteem)**
Met deze wijziging is verduidelijkt dat het in het derde lid over het OV-betaalsysteem gaat over de beheerder van dat systeem en niet over de beheerder van de infrastructuur.

**Artikel I, onderdeel Y (Artikel 59: OV-besluitvormingsstructuur)**
Sinds de aanvang van de concessie wordt het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) aangemerkt als de OV-besluitvormingsstructuur, bedoeld in artikel 59 van de concessie. In het NOVB is besloten dat ook onderwerpen die niet tot het OV-chipkaartdomein behoren onderdeel uit kunnen maken van het NOVB. Gedacht kan worden aan onderwerpen die samenhangen met toegankelijkheid en sociale veiligheid. In het tweede lid van artikel 59, zoals dat luidde voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit, stond dat NS de maatregelen uitvoert waartoe in de OV-besluitvormingsstructuur is besloten, voor zover de verantwoordelijkheid van deze uitvoering bij NS berust. Door de onderhavige wijziging van artikel 59, tweede lid, is bepaald dat de verplichting op grond van het tweede lid enkel geldt voor de maatregelen met betrekking tot het OV-chipkaartdomein. Onder het OV-chipkaartdomein wordt ook het onderwerp “OV-betalen” begrepen. Voor de onderwerpen die niet behoren tot het OV-chipkaartdomein en waarover het NOVB tot maatregelen heeft besloten, geldt dat de afspraken in het NOVB leidend zijn.

**Artikel I, onderdeel Z (Artikel 60: Ingroei verbindingen)**
In artikel 60, eerste lid, werd verwezen naar het programma ‘Uitvoering en betrouwbaarheid HSL-Zuid diensten’, opgenomen in bijlage 3. Dit programma is inmiddels afgerond

**Artikel I, onderdeel AA (Artikel 61: Binnenlandse verbindingen)**
De aanpassingen van het eerste en vierde lid van artikel 61 en de schrapping van het tweede lid betreffen enkel actualisaties.

**Artikel I, onderdeel BB (Artikel 62: Verbinding Amsterdam-Brussel)**
Vanaf 9 april 2018 rijdt NS de treindienst naar Brussel in een bedieningspatroon van 12 treinen per richting per dag tussen Amsterdam Centraal en Brussel en 4 treinen per richting per dag tussen Den Haag Hollands Spoor en Brussel. De staatssecretaris van Infrastructuur en

Waterstaat heeft de Tweede Kamer hier (onder andere) op 13 oktober 2016 over geïnformeerd (Kamerstukken II 2016-2017, 22 026, nr. 488). Het genoemde bedieningspatroon vervangt het eerdere bedieningspatroon tussen Amsterdam Centraal en Brussel (via Roosendaal), zoals dat was vastgelegd in artikel 62, eerste en tweede lid, van de concessie zoals die luidde voordat het onderhavige besluit van kracht werd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Tweede Kamer op 1 september 2020 geïnformeerd over een nadere aanpassing van het bedieningspatroon van de treindienst naar Brussel (Kamerstukken II 2019-2020, 32 404, nr. 100). Met ingang van dienstregelingjaar 2022 rijdt NS met een frequentie van zestien treinen per richting per dag tussen Amsterdam Centraal en Brussel en wordt niet langer een treindienst tussen Den Haag Hollands Spoor en Brussel uitgevoerd.
Het bovenstaande is vastgelegd in het eerste, tweede en derde lid van artikel 62.

In het vierde lid van artikel 62 is artikel 62, derde lid, zoals dat luidde voordat het onderhavige besluit van kracht werd, opgenomen.

In het vijfde lid is de geschatte reistijd tussen Amsterdam Centraal en Brussel Zuid vastgesteld op 173 minuten. Deze reistijd sluit aan bij de reistijd die NS in dienstregeling 2019 realiseert.

Door het zesde lid van artikel 62 zijn het zesde lid (nieuw) en zevende (nieuw) lid van artikel 61 van de concessie van overeenkomstige toepassing op de treindienst van en naar Brussel. In verband met de verbouwing van Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid zullen aanpassingen aan de HSL-Zuid diensten rond Amsterdam nodig zijn. Op grond van artikel 61, zesde lid (nieuw), kan NS voor de binnenlandse HSL-Zuid diensten een ander station in Amsterdam bedienen. Vanwege de verwijzing in het zesde lid van artikel 62 naar het zesde lid van artikel 61 geldt deze optie ook voor de HSL-Zuid diensten van en naar Brussel.

Het zevende lid van artikel 62 betreft een actualisatie van het jaartal in het zesde lid van artikel 62, zoals dat luidde voordat het onderhavige besluit van kracht werd.

In het achtste lid van artikel 62 is artikel 62, zevende lid, zoals dat luidde voordat het onderhavige besluit van kracht werd, opgenomen.

**Artikel I, onderdeel CC (Artikel 63: Verbindingen via Brussel)**
Door deze aanpassing van artikel 63 zijn twee omissies hersteld die door de wijziging van de concessie van 26 november 2019 (Kamerstukken II 2019/2020, 29 984, nr. 871) zijn ontstaan. In het eerste lid inzake de verbinding richting Parijs is station Schiphol ten onrechte als stop weggevallen. Met de onderhavige wijziging van het eerste lid is Schiphol Airport weer toegevoegd aan het eerste lid.

De verbinding naar Londen is door de wijziging van 26 november 2019 in het derde lid van artikel 63 geregeld. Het vierde lid waarin ook de verbinding naar London is geregeld, had daarom met dat besluit van 26 november 2019 moeten worden geschrapt. Dat is met het besluit van 26 november 2019 ten onrechte niet gebeurd. Met het onderhavige besluit is dat alsnog gebeurd.

Het zesde lid (nieuw) van artikel 63 is gelijk aan het zevende lid van dat artikel, zoals dat luidde voordat het onderhavige besluit van kracht werd, met dien verstande dat vanwege de vernummeringen door het onderhavige besluit in de artikelen 61 en 62 naar andere artikelleden wordt verwezen.

**Artikel I, onderdeel DD (Artikel 64: Aanvraag van capaciteit en internationale samenwerking)**
Met de wijziging van het vijfde lid van dit artikel is een verkeerde verwijzing naar het derde lid aangepast. In het derde lid wordt het begrip 'spoorvervoerder' niet gebruikt.

**Artikel I, onderdeel FF (Artikel 66: Concessieprijs)**
De concessieverlener en NS hebben op 15 juni 2017 in een bestuursovereenkomst (kenmerk IENM/BSK-2017/6322) vastgelegd dat de concessieverlener een financiële bijdrage levert aan de inbouw van een schuiftrede (een uitschuifbaar element bij een treindeur dat dient als rolstoelingang, waarmee de afstand tussen trein en perron wordt verkleind) in de 131 treinstellen van het type SLT. De financiële bijdrage wordt geregeld in de vorm van een nominale vermindering van de concessieprijs en derhalve vastgelegd in de concessie. De bijdrage van de concessieverlener zal op grond van de bestuursovereenkomst gefaseerd worden verrekend en niet hoger zijn dan 9,5 miljoen euro in totaal.

In het zesde lid (nieuw) is het tijdstip waarop de betaling van de concessieprijs geschiedt, aangepast. Het is voor NS beter uitvoerbaar dat de jaarlijkse concessieprijs op uiterlijk 15 december wordt betaald in plaats van op 1 december.

**Artikel I, onderdeel GG (Artikel 68: Experimenten)**
Op grond van artikel 68 is het voor NS mogelijk ontheffing aan de concessieverlener te vragen van bepaalde artikelen van de concessie. Die artikelen stonden aan het slot van het zevende lid van artikel 68 genoemd. Vanwege de duidelijkheid is ervoor gekozen om de artikelen waarvoor ontheffing vanwege een experiment kan worden gevraagd, in het eerste lid te noemen.

**Artikel I, onderdeel HH (Artikel 69a: Onvoorziene omstandigheden en gevolgen daarvan)**
Gedurende de looptijd van de concessie kunnen externe ontwikkelingen plaatsvinden die effect kunnen hebben op (de uitvoerbaarheid van) de verplichtingen van NS die onder de concessie vallen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij (voorgenomen) wijzigingen van wet- en regelgeving of omstandigheden die buiten de invloedssfeer van NS liggen, zoals COVID-19. Met het nieuwe artikel 69a wordt geregeld dat de concessieverlener en NS in overleg treden als deze wijzigingen of omstandigheden effect hebben op de verplichtingen die NS op grond van deze concessie heeft. In het tweede lid wordt gedoeld op omstandigheden die ofwel niet voorzienbaar zijn of waren of waarvan de gevolgen groter zijn dan redelijkerwijs verwacht mocht worden.

**Artikel I, onderdeel JJ (Artikelen 73 en 74)**
Deze artikelen zijn komen te vervallen. In artikel 73 was geregeld dat enkele artikelen van de vorige concessie voor het hoofdrailnet (2005-2015) blijven gelden gedurende de looptijd van de huidige concessie. Het van kracht zijn van die bepalingen uit de vorige concessie is inmiddels niet meer nodig.
Artikel 74 regelde de intrekking van de separate Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet. Vanwege deze intrekking kan deze bepaling komt te vervallen.

**Artikel I, onderdeel LL (Bijlage 3: Programma's)**
Het ministerie van Justitie en Veiligheid is verantwoordelijk voor de centrale regelgeving en het beleid op het gebied van nationale veiligheid en (cyber)security. Het ministerie van IenW is daarbinnen stelselverantwoordelijk voor de veiligheid en (cyber)security van haar eigen sectoren. Vraagstukken inzake (Cyber)security vergen een integrale benadering van de spoorsector en dreigingen kennen vaak een internationaal karakter. Daarom is het belangrijk om gezamenlijk op te trekken met alle betrokken partijen binnen spoorsector. IenW stimuleert daartoe de samenwerking in de spoorsector op zowel nationaal als internationaal vlak. Dit

programma verankert de inspanning en samenwerking van NS met de infrastructuurbeheerder en concessieverlener op het gebied van cybersecurity.

ProRail heeft op grond van de Beheerconcessie en naar verwachting vanaf 1 juli 2021 op grond van de Wet Publiekrechtelijke omvorming ProRail, een zorgplicht voor cybersecurity.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer