

OVERGANGSCONTRACT II

STAAT - NSR

VOOR HET HOOFDRAILNET

## Inhoud Overgangscontract II

	pag.
<b>I. ALGEMEEN</b>	
Artikel 1 - Begripsbepalingen, afkortingen en Bijlagen	6
Artikel 2 - Karakter Overgangscontract II	7
Artikel 3 - Looptijd en evaluatie	8
Artikel 4 - Afbakening van het hoofdrailnet	8
Artikel 5 - Benchmarking	10
Artikel 6 - Ontwikkeling incentive-regime	10
<b>II. SPOORWEGINFRASTRUCTUUR</b>	
Artikel 7 - Uitbreidingen Spoorweginfrastructuur	10
Artikel 8 - Capaciteit Spoorweginfrastructuur	10
Artikel 9 - Beschikbaarheid en kwaliteit van de Spoorweginfrastructuur	12
Artikel 10 - Gebruiksvergoeding Spoorweginfrastructuur	12
<b>III. KERNPRESTATIES</b>	
Artikel 11 - Groei in de Spits	13
Artikel 12 - Punctualiteit	14
Artikel 13 - Compensatieregeling vertraagde reizigers	15
<b>IV. PRODUCTREGULERING</b>	
Artikel 14 - Minimum voorzieningenniveau	16
Artikel 15 - Bediening van nieuwe stations	17
Artikel 16 - Beëindiging van de bediening van een station	18
<b>V. AANVULLENDE AFSPRAKEN</b>	
Artikel 17 - Informatie over wijzigingen in de Dienstregeling	18
Artikel 18 - Reisinformatie	18
Artikel 19 - Toegankelijkheid	19
Artikel 20 - Sociale veiligheid	19
Artikel 21 - Fietsenstallingen	20
<b>VI. TARIEVEN EN VERVOERBEWIJZEN</b>	
Artikel 22 - Prijsregulering	20
Artikel 23 - Kaartintegratie en verkrijgbaarheid	21
Artikel 24 - Chipkaart	22
<b>VII. ONTWIKKELING STADSGEWESTELIJKE NETWERKEN</b>	
Artikel 25 - Ontwikkeling stadsgewestelijke netwerken	22
Artikel 26 - Fasering van decentralisatie	23
<b>VIII. FINANCIËN EN INFORMATIE</b>	
Artikel 27 - Financieel regime	24
Artikel 28 - Informatie en transparantie	24
<b>IX. CONSUMENTEN-AANGELEGENHEDEN</b>	
Artikel 29 - Klanttevredenheidsonderzoek	25
Artikel 30 - Overige consumenten-aangelegenheden	25

## X. OVERIGE BEPALINGEN

Artikel 31 - Voorwaarden	26
Artikel 32 - Uitbesteding en/of overdracht aan derden	26
Artikel 33 - Geschillenregeling	26
Artikel 34 - Ontbinding en opzegging Overgangscontract II	26
Artikel 35 - Wijziging en beëindiging	27
Artikel 36 - Publiekrechtelijk voorbehoud van de Staat	27
Artikel 37 - Aansprakelijkheid en vrijwaring	27
Artikel 38 - Indexering	27
Artikel 39 - BTW	27
Artikel 40 - Afspraken over aanvullende dienstverlening NSR	28
Artikel 41 - Citeertitel	28

## BIJLAGEN

Bijlage A: Hoofdrailnet volgens de nota “De derde eeuw spoor”, afbeelding 2.2;	
Bijlage B: Hoofdrailnet met “spitsgroei”stations;	
Bijlage C: “Grote” stations t.a.v. het minimumvoorzieningsniveau;	
Bijlage D: Lijst van 195 hoofdrailnetstations (incl. 44 “Maximum Service Stations”)	
Bijlage E: Definities en meetsysteem groei in de spits en methodiek vaststellen bonus;	
Bijlage F: Definities punctualiteit en methodiek vaststellen malus (incl. lijst van 34 knooppunten waarop de punctualiteit wordt gemeten);	
Bijlage G: OC&C rapportage “Naar een financiële invulling van het Prestatiecontract hoofdrailnet tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en NS Reizigers”	
Bijlage H: Informatieprofiel	
Bijlage I: Besluit Railned inzake capaciteitstoedeling NSR	
Bijlage J: Klanttevredenheidsonderzoek	
Bijlage K: Definitieve afspraken assistentieverlening op de stations op het hoofdrailnet	
Bijlage L: Capaciteitsaanvraag NSR 2001-2002	
Bijlage M: “Capaciteit en belasting van het spoorwegnet”, Railned, 1996	
Bijlage N: Overzicht Trajecten en Knooppunten	

DE ONDERGETEKENDEN:

de STAAT DER NEDERLANDEN, te dezen vertegenwoordigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, gevestigd te Den Haag en hierna te noemen "de Staat"

en

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid NS REIZIGERS B.V., gevestigd te Utrecht, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door zijn statutair bestuurder NS Groep N.V., hierbij vertegenwoordigd door drs. ir. J.W. Huisinga, President-Directeur, hierna te noemen "NSR"

gezamenlijk ook aan te duiden als "Partijen" en ieder afzonderlijk als "Partij"

IN AANMERKING NEMENDE:

- a. dat de Staat en de N.V. Nederlandse Spoorwegen op 29 juni 1995 de Overeenkomst op hoofdlijnen hebben gesloten met als Bijlage X - Openbare-dienstcontract Overgangperiode Reizigersvervoer NS, met drie annexen, welke Overeenkomst nadien is verlengd en per 31 december 2000 expireert;
- b. dat Partijen een goede en voortdurende ontwikkeling van het binnenlandse openbaar personenvervoer per spoor wensen, voorzover en voor zolang uitgevoerd door NSR;
- c. dat Partijen daartoe d.d. 21 september 2000 zijn overeengekomen het Memorandum of Understanding inzake het Prestatiecontract voor het hoofdrailnet 2001-2010;
- d. dat Partijen in een nadere uitwerking van het Memorandum of Understanding dit Overgangscontract II hoofdrailnet sluiten, welk voornemen reeds kenbaar is gemaakt in de nota "De derde eeuw spoor";
- e. dat de Staat voornemens is het Overgangscontract II om te zetten in een Concessie zodra de Concessiewet personenvervoer per trein in werking is getreden en dit toelaat en overeenkomstig de bepalingen in deze wet;
- f. dat dit Overgangscontract II wordt gesloten in de wetenschap bij beide Partijen dat er Europese regelgeving op komst is die van invloed kan zijn op de overeengekomen looptijd;
- g. dat er nationale en Europeesrechtelijke regelgeving op het personenvervoer over het spoor van kracht is, onder meer op het gebied van veiligheid van spoorvervoer, vergunningverlening en toelating van spoorvervoerders, capaciteitsmanagement en gebruiksvergoeding;
- h. dat er sprake is van een openbare dienstcontract als bedoeld in artikel 14 Verordening (EEG) nr. 1191/69, zoals gewijzigd bij Verordening (EEG) Nr. 1893/91 Raad van 20 juni 1991;
- i. dat dit Overgangscontract II een opdracht is in de zin van de Richtlijn diensten Bijlage 1B;
- j. dat Railned thans, op grond van het Overgangscontract Staat-NS en de brief van de Minister van 16 juli 1999 aan Railned, op aanvraag van personen- en goederenvervoerders en de railinfrabeheerder capaciteit toewijst. Dat toewijzing van capaciteit een publiekrechtelijke grondslag zal krijgen die is neergelegd in het Interimbesluit capaciteitstoedeling spoorwegen en in de in voorbereiding zijnde Spoorwegwet;
- k. dat de Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap en de Verordening (EEG) nr. 1893/91 van de Raad van 20 juni 1991 in hoofdlijnen bepaalt dat er bij spoorwegondernemingen een, tenminste boekhoudkundige, scheiding van infrastructuur en exploitatie dient te zijn, waarbij de Lidstaten de nodige maatregelen nemen voor de ontwikkeling van een nationale spoorweginfrastructuur, en dat voorts de ontwikkeling van de Europese regelgeving in de richting gaat van een grotere onafhankelijkheid van exploitatie en infrastructuur;
- l. dat de toegangsrechten voor vervoerders bedoeld in artikel 10 van de Richtlijn 91/440/EEG gegarandeerd zijn;

- m. dat de Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en de Richtlijn 95/19/EG van de Raad van 19 juni 1995 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van gebruiksrechten voor de Spoorweginfrastructuur van toepassing zijn;
- n. dat er een gebruiksvergoeding voor personenvervoer op de spoorweginfrastructuur zal worden geheven zoals voorgesteld in het Besluit van 25 oktober 1999, houdende regels voor de vergoeding ter zake van het gebruik van spoorweginfrastructuur (Besluit gebruiksvergoeding Spoorweginfrastructuur, Stbl. 1999, 457);
- o. dat het gemeenschappelijk standpunt op 28 maart 2000 door de Raad vastgesteld met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van Spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering gevolgen kan hebben voor de regelgeving aangaande capaciteitstoe wijzing, gebruiksvergoeding en veiligheidscertificering;
- p. dat de Staat in wet- en regelgeving het beleidsmatige en juridische kader vaststelt waarbinnen de Taakorganisaties dienen te functioneren op het gebied van onder meer capaciteitsmanagement, gebruiksvergoeding, veiligheid en vergunningverlening aan spoorwegondernemers;
- q. dat de Minister op basis van de beleidsnota "De derde eeuw spoor" voornemens is over te gaan tot decentralisatie en aanbesteding van stadsgewestelijk en regionaal spoorvervoer en dat bij de decentralisatie van stadsgewestelijk en regionaal spoorvervoer de Minister voor dat vervoer regels kan vaststellen aangaande de beschikbare capaciteit voor dat vervoer;
- r. dat de bevoegdheden van de Staat met betrekking tot het MIT op geen enkele wijze worden beperkt;
- s. dat het Overgangscontract II primair voortkomt uit de doelstelling van de Staat dat NSR ambitieuze prestatie-verbeteringen realiseert, zowel ten aanzien van de reizigersgroei in de Spits in de brede Randstad als ten aanzien van de verbetering van de punctualiteit;
- t. dat een zo groot mogelijke ondernemingsvrijheid ten aanzien van het productaanbod een belangrijke voorwaarde is voor het realiseren van de vastgestelde normen en doelen en de daarvoor benodigde dynamiek in de ontwikkeling van de Dienstregeling. Immers, de commerciële en logistieke regie hiervan is de verantwoordelijkheid van NSR;
- u. dat het noodzakelijk is een duidelijke rolverdeling met gescheiden verantwoordelijkheden van Partijen te bewerkstelligen in een context waarin intensieve samenwerking noodzakelijk is, mede gezien de samenhang tussen infrastructuur en exploitatie;
- v. dat Partijen nadere afspraken wensen te maken over onder meer de verdere ontwikkeling van de prestatie-indicatoren punctualiteit en reizigersgroei in de Spits;
- w. dat NSR zich, vanuit de medeverantwoordelijkheid voor de openbaar vervoer-keten, inspant voor een optimale samenhang van de Treindiensten die onderwerp zijn van dit Overgangscontract II met de overige openbare vervoersdiensten, inclusief die Treindiensten die niet vallen onder werking van dit Overgangscontract II en uitgevoerd worden door NSR of door andere vervoerders;
- x. dat bestaande rechten van binnenlandse personenvervoerders op het hoofdrailnet door dit Overgangscontract II op geen enkele wijze worden aangetast, waarbij het streven erop gericht is om in het kader van de inwerkingtreding van de Concessiewet uitsluitend bestaande openbare dienstcontracten om te zetten in Concessies;
- y. dat de Staat het financiële kader (inkomsten van overheid, systematiek gebruiksvergoeding, financiële verhouding met de Staat) vaststelt waarbinnen de Taakorganisaties functioneren;
- z. dat NSR - binnen het wettelijk kader dat de Staat heeft vastgesteld of zal vaststellen voor het functioneren van de Taakorganisaties - afspraken kan maken met de Taakorganisaties over beschikbaarheid en kwaliteit van infrastructurele capaciteit;

- aa. dat beide Partijen het belang onderkennen van continuïteit van het spoorvervoer, ook na afloop van dit Overgangscontract II, en in redelijkheid daarvan zullen handelen gedurende de looptijd van het contract;
- bb. dat Partijen voor de tenuitvoerlegging van dit Overgangscontract II eveneens het belang erkennen van de controleerbaarheid van de gemaakte prestatie-afspraken;
- cc. dat Partijen, in verband met het monopolioïde karakter van het Overgangscontract II tevens het belang erkennen van transparantie van bedrijfseconomische en operationele kerngegevens;
- dd. dat Partijen bovendien het belang erkennen van de beschikbaarheid van bedrijfsgegevens van NSR ten behoeve van de algemene beleidsontwikkeling, -bepaling en -evaluatie.

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

## I. ALGEMEEN

### **Artikel 1 - Begripsbepalingen, afkortingen en Bijlagen**

1. De in dit Overgangscontract II gebruikte begrippen en afkortingen, voorzover die niet in de betreffende artikelen of daarbij behorende Bijlagen worden uitgewerkt, worden als volgt gedefinieerd:

Minister	de Minister van Verkeer en Waterstaat;
Overgangscontract II	dit contract inclusief Bijlagen;
Concessie	een Concessie voor openbaar vervoer per trein als bedoeld in de Concessiewet personenvervoer per spoor;
Overgangscontract	het Openbare dienstcontract Overgangperiode Reizigersvervoer NSR tussen de Staat der Nederlanden en de N.V. Nederlandse Spoorwegen van 29 juni 1995, zoals gewijzigd bij overeenkomsten van 20 en 21 december 1995 en de brief van NSR betreffende de technische aanpassingen van 5 maart 1996, kenmerk AJZ/112.2/088/PR en nadien verlengd bij overeenkomst van 15 december 1999, kenmerk DGP/M/u99.04.898. Dit Overgangscontract is neergelegd in bijlage X van de overeenkomst op hoofdlijnen tussen de Staat der Nederlanden en N.V. Nederlandse Spoorwegen;
Specifiek openbare-dienstcontract	een door Partijen gesloten openbare-dienstcontract, beheerst door de Raamovereenkomst, over de exploitatie van (een) Treindienst(en);
Raamovereenkomst	de Raamovereenkomst openbare-dienstcontract Treindiensten d.d. 25 november 1998;
Contractsector	de Treindiensten gecontracteerd in de Raamovereenkomst contractsector, zoals overeengekomen tussen de Staat en NSR d.d. 25 november 1998, en de daaronder ressorterende specifieke openbare-dienstcontracten, inclusief de te contracteren Treindienst Haarlem-Zandvoort;
Treinserie	treinen met een gelijkloidend reeksnummer die patroonmatig rijden tussen de in de Dienstregeling genoemde begin- en eindstations waarbij alle aan dit reeksnummer gerelateerde tussenliggende stations en haltes worden bediend zoals opgenomen in de jaarlijkse capaciteitstoewijzing door Railned voor Basisuurpatronen;
Treindienst(en)	alle Treinseries tussen twee genoemde stations;
Stoptrein	een trein die van het eerste vertrekpunt tot het eindpunt patroonmatig halteert op elk tussengelegen station;
Sneltrain/Intercity	een binnenlandse trein die geen Stoptrein is;
Ochtendspits	de periode van 07.00 uur tot 09.00 uur op iedere werkdag;
Middagspits	de periode van 16.00 uur tot 18.00 uur op iedere werkdag;

Spits	de Ochtendspits en de Middagspits tezamen;
Dienstregeling	voor een ieder kenbaar schema van NSR-reismogelijkheden
Spoorweginfrastructuur	spoorwegen en daarbij behorende spoorweginfrastructuur als bedoeld in bijlage 1, onderdeel A, van Verordening (EEG) nummer 2598/70 van de Europese Commissie van 18 december 1970 (PbEG L 278);
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, 2000 - 2004, van september 1999;
BOR	Bereikbaarheidsoffensief Randstad (kenmerk DGP/VI/U.00.01413 d.d. 19 mei 2000);
Taakorganisaties	Railned, Verkeersleiding en Railinfrabeheer;
Railned	Railned B.V.;
RIB	NS Railinfrabeheer B.V.;
Verkeersleiding	NS Verkeersleiding B.V.;
RIT	NS Railinfratrust B.V.;
Handvest	het Handvest voor de reiziger van NSR;
Locov	Landelijk overleg consumentenbelangen openbaar vervoer.
MOU	Memorandum of Understanding inzake het Prestatiecontract voor het hoofdrailnet 2001-2010, als gesloten tussen NSR en de Staat op 21-9-2000
Prestatiecontract	Het contract tussen de Staat en NSR over het reizigersvervoer op het hoofdrailnet, zoals bedoeld in het MOU

2. De volgende Bijlagen maken deel uit van dit Overgangscontract II:

- Bijlage A: Hoofdrailnet volgens de nota “De derde eeuw spoor”, afbeelding 2.2;
- Bijlage B: Hoofdrailnet met “Spitsgroei”stations;
- Bijlage C: “Grote” stations t.a.v. het minimumvoorzieningenniveau;
- Bijlage D: lijst van 195 hoofdrailnetstations (incl. 44 “Maximum Service Stations”);
- Bijlage E: Definities en meetsysteem groei in de spits en methodiek vaststellen bonus;
- Bijlage F: Definities punctualiteit en methodiek vaststellen malus (incl. lijst van 34 knooppunten waarop de punctualiteit wordt gemeten);
- Bijlage G: OC&C rapportage “Naar een financiële invulling van het Prestatiecontract hoofdrailnet tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en NS Reizigers”;
- Bijlage H: Informatieprofiel;
- Bijlage I: Besluit Railned inzake capaciteitstoedeling NSR;
- Bijlage J: Klanttevredenheidsonderzoek;
- Bijlage K: Definitieve afspraken assistentieverlening op de stations op het hoofdrailnet
- Bijlage L: Capaciteitsaanvraag NSR 2001-2002
- Bijlage M: “Capaciteit en belasting van het spoorwegnet”, Railned, 1996
- Bijlage N: Overzicht Trajecten en Knooppunten

## **Artikel 2 - Karakter Overgangscontract II**

1. Het Overgangscontract II vervangt het tussen de Staat en NS gesloten Overgangscontract. Dit Overgangscontract II heeft ten doel de in het Overgangscontract neergelegde afspraken voor het reizigersvervoer te vervangen door nieuwe afspraken omtrent het aanbieden van openbare diensten voor reizigersvervoer per trein door NSR op het hoofdrailnet, bij wijze van overgangsregime tot de omzetting in een Concessie. Indien dit niet tijdig mogelijk is, kan dit Overgangscontract II worden omgezet in een Prestatiecontract tot het moment dat de Concessie in werking is getreden.
2. Indien en voorzover op NSR berustende verbintenissen door NS Groep N.V. en/of dochtermaatschappijen van NS Groep N.V., deelnemingen of derden worden of zullen worden uitgevoerd, is NSR evenwel gehouden zorg te dragen voor de nakoming van die verbintenissen. Deze partijen zijn met name van groot belang voor de uitvoering van de ketengedachte in het openbaar vervoer. Partijen stellen vast dat de in artikel 21 genoemde verbintenissen niet de verantwoordelijkheid zijn van NSR, maar van NS Fiets B.V. NSR is evenwel gehouden ook zorg te dragen voor de nakoming van deze verbintenissen.

### **Artikel 3 - Looptijd en evaluatie**

1. Dit Overgangscontract II treedt in werking op 1 januari 2001 en heeft een looptijd tot 1 juli 2001, of zoveel eerder als artikel 1 van de Concessiewet personenvervoer per trein geheel of gedeeltelijk in werking is getreden en geleid heeft tot een Concessie. Indien dit niet tijdig mogelijk is, kan dit Overgangscontract II worden omgezet in een Prestatiecontract tot het moment dat de Concessie in werking is getreden. Partijen kunnen besluiten tot verlenging van dit Overgangscontract II voor de duur van maximaal een half jaar. Met ingang van het Overgangscontract II vervalt het MOU.  
Alle bepalingen in dit Overgangscontract II die betrekking hebben op de periode die is gelegen na het einde van de looptijd geven de intenties van dit moment tussen Partijen weer. Voor deze intentionele bepalingen geldt een tijdhorizon tot en met 31 december 2010. Hieraan kunnen Partijen geen rechten ontleen.
- 2a. Onverlet het bepaalde in het eerste lid en in de artikelen 31 en 36, zijn voor de eerste periode van 5 jaar (2001 tot en met 2005) alle afspraken in het Overgangscontract II concreet uitgewerkt.
- 2b. Onverlet het bepaalde in het eerste lid, bezien Partijen tijdig voor 1 juli 2003 of het, gelet op de stand van zaken met betrekking tot de gemaakte procesafspraken en de ontwikkelingen tot dat moment, wenselijk is in de geest van dit Overgangscontract II één of meer bepalingen in de Concessie, dan wel een eventueel Prestatiecontract, vóór 2005 niet zijnde het financiële regime, aan te passen.
- 2c. Onverlet het bepaalde in het eerste lid, hebben Partijen voor de tweede periode van 5 jaar (2006 tot en met 2010) de intentie op hoofdpunten tot een vergelijkbare invulling van de Concessie, of een eventueel Prestatiecontract te komen. Partijen kunnen op basis van overeenstemming daarover besluiten tot toevoeging van nieuwe onderwerpen aan een Concessie dan wel een eventueel Prestatiecontract, respectievelijk besluiten onderwerpen uit het Overgangscontract II te schrappen. Voor de exacte invulling van de Concessie dan wel een eventueel Prestatiecontract zoals die per 1 januari 2006 zal gelden, treden Partijen uiterlijk 1 januari 2004 met elkaar in overleg. Partijen zullen gezamenlijk de hoofdpunten van de Concessie dan wel een eventueel Prestatiecontract over de eerste periode evalueren: de prestatie-afspraken (groei in de Spits, punctualiteit en opening/ bediening nieuwe stations), product- en prijsregulering, decentralisatie van stadsgewestelijke netwerken, en financiën. Mede op basis van deze evaluatie worden concrete afspraken voor de tweede periode gemaakt.
3. Indien er op 1 januari 2005 geen overeenstemming is bereikt kunnen Partijen besluiten hun geschillen door middel van mediation te trachten te beslechten. Indien er op 1 april 2005 geen overeenstemming is, kan één der Partijen of kunnen Partijen gezamenlijk arbitrage inroepen, volgens de geldende wettelijke bepalingen, overeenkomstig het Arbitragereglement van het Nederlands Arbitrage Instituut, waarbij recht zal worden gesproken door drie arbiters. Ieder der Partijen wijst één arbiter aan. De derde arbiter wordt aangewezen door deze twee arbiters gezamenlijk. Deze derde arbiter zal tevens optreden als voorzitter van het scheidsgerecht. Gedurende de periode waarin Partijen door middel van mediation of arbitrage hun geschillen doen beslechten, zullen Partijen zoveel als redelijkerwijs van hen kan worden verlangd de Concessie dan wel een eventueel Prestatiecontract onverminderd uitvoeren.

### **Artikel 4 - Afbakening van het hoofdrailnet**

1. Het Overgangscontract II heeft uitsluitend betrekking op de openbare-dienstverlening van NSR op het hoofdrailnet. De dienstverlening omvat zowel de Treindiensten als de daaraan gerelateerde diensten die door NSR worden aangeboden (onder andere informatieverstrekking en service) ten behoeve van reizigers.
2. Het hoofdrailnet omvat alle binnenlandse Treindiensten (Intercitytreindiensten, Sneltreindiensten, Stoptreindiensten en overige Treindiensten) die door NSR worden aangeboden op het hoofdrailnet zoals gedefinieerd in de nota "De derde eeuw spoor", afbeelding 2.2, met dien verstande dat voor Maastricht gelezen moet worden Maastricht-Randwyck en met de navolgende wijzigingen, (zie Bijlagen A en B):

De volgende Treindiensten maken wel deel uit van het hoofdrailnet: alle Treindiensten op de corridors:

- Utrecht - Hilversum
- Utrecht - Leiden



- Amsterdam - Alkmaar
- Breukelen - Woerden
- Geldermalsen - Tiel
- De Westelijke en Zuidelijke takken van de ringspoorlijn Amsterdam

De binnenlandse treindienst Amsterdam - Roosendaal, deeluitmakend van de grensoverschrijdende treindienst Amsterdam - Brussel (Benelux).

De volgende Treindiensten maken, in voorkomende gevallen onverlet het voorgaande, geen deel uit van het hoofdrailnet:

- alle Treindiensten op de corridor Haarlem - Zandvoort; (de huidige Treindiensten worden per 1 januari 2001 onder de werking gebracht van de Raamovereenkomst);
  - alle bestaande en eventuele nieuwe internationale Treindiensten;
  - de binnenlandse HSL-Treindiensten over de HSL-Zuid, inclusief alle HSL-Treindiensten die gebruik maken van dezelfde Spoorweginfrastructuur als de Treindiensten op het hoofdrailnet (het traject Nieuw-Vennep - Schiphol - Amsterdam-Zuid/WTC en Amsterdam CS, het traject door Rotterdam, en het traject vanaf de HSL-Zuid naar Breda);
  - de Treindiensten die door de Minister al op 1 januari 2001 zijn gedecentraliseerd, de Treindiensten die onder de werking van de Raamovereenkomst vallen, alsmede de Treindiensten die deel gaan uitmaken van stadsgewestelijke netten, vanaf het moment van decentralisatie c.q. aankondiging.
3. Indien en voorzover (de capaciteit voor) (Stop)Treindiensten op het hoofdrailnet die vallen onder de afspraken gericht op de ontwikkeling, decentralisatie en aanbesteding van stadsgewestelijk spoorvervoer (bijvoorbeeld light rail) worden gedecentraliseerd, dan wordt de afbakening van het hoofdrailnet c.q. het Overgangscontract II aangepast. Dit kan in ieder geval ook betrekking hebben op de Treindiensten op de corridor Amsterdam - Alkmaar.
  4. Indien gedurende de periode 2001 tot en met 2005 de afbakening van het hoofdrailnet op basis van het hiervoor bepaalde wordt aangepast, dan zal dit in overleg tussen Partijen leiden tot een redelijke (kwantitatieve) aanpassing van de hoofdpunten van dit Overgangscontract II: de prestatie-afspraken groei in de Spits, punctualiteit en opening/bediening nieuwe stations, product- en prijsregulering, en financiën.
  5. Openbaar vervoerdiensten die uitgevoerd worden over Spoorweginfrastructuur waarvan de uitbreiding gereedkomt tot en met 2005 (exclusief HSL-trajecten) worden geacht deel uit te maken van het hoofdrailnet. Dit sluit niet uit dat (delen van) deze Spoorweginfrastructuur c.q. de vervoerscapaciteit daarop voor stadsgewestelijk spoorvervoer dan wel de te decentraliseren Treindiensten volgens de Raamovereenkomst kunnen worden aangewend. Met betrekking tot uitbreidingen van Spoorweginfrastructuur die gereedkomen na 2005 kunnen Partijen gedurende de evaluatie besluiten deze geheel of gedeeltelijk aan het hoofdrailnet toe te voegen.
  6. De Treindienst Haarlem - Zandvoort gaat initieel zonder financiële netto consequenties voor de Staat over naar de Contractsector.
  7. Exploitatie van de internationale Treindiensten Maastricht - Luik, Heerlen - Aken, en Venlo - Kaldenkirchen is de verantwoordelijkheid van NSR en de betrokken buitenlandse vervoerder en valt niet onder het hoofdrailnet. Fundamentele wijzigingen in de exploitatie van deze Treindiensten zullen pas plaatsvinden na overleg met de Minister.
  8. Er kunnen zich situaties voordoen waarbij internationale Treindiensten en Treindiensten vallend onder de Contractsector worden aangeboden die deels dan wel volledig worden afgewikkeld over trajecten waarop ook diensten van NSR worden geboden, conform de leden 1 en 2. NSR respecteert ook na eventuele decentralisatie een dergelijke samenloop en de bijbehorende capaciteitsverdeling volgens de geldende regels.

### **Artikel 5 - Benchmarking**

1. Partijen werken samen aan het ontwikkelen van een systeem van benchmarking waarbij de prestaties van NSR worden vergeleken met soortgelijke bedrijven in Nederland en in het buitenland. De resultaten worden gebruikt om continu kwaliteitsverbetering te bevorderen, om prestatienormen te (her)ijken, en om de prestaties van NSR in internationaal perspectief te monitoren.
2. Het systeem van benchmarking wordt zoveel als mogelijk in EU-verband ontwikkeld met participatie van andere spoorwegbedrijven en overheden. De ontwikkelkosten van dit systeem zullen gelijkelijk worden verdeeld over Partijen, waarbij de regels voor aanbestedingen in acht zullen worden genomen.

### **Artikel 6 - Ontwikkeling incentive-regime**

1. Partijen onderkennen dat een adequaat incentive-regime een fundamenteel en onmisbaar onderdeel is van het marktordeningsmodel op basis van het Overgangscontract II. In dit Overgangscontract II wordt een eerste stap gezet door introductie van publicatieverplichtingen, verbeterplannen bij slechte prestaties, een financiële vergoeding voor meer dan overeengekomen reizigersgroei en een financiële malus voor een lagere dan de overeengekomen punctualiteit.
2. Partijen zullen gezamenlijk werken aan de verdere ontwikkeling en aanscherping van het incentive-regime dat voor de tweede periode van 5 jaar als element van een Concessie dan wel een eventueel Prestatiecontract is voorzien. Hiermee wordt beoogd de marktprikkels in dit Overgangscontract II stapsgewijs verder te versterken.

## II. SPOORWEGINFRASTRUCTUUR

### **Artikel 7 - Uitbreidingen Spoorweginfrastructuur**

1. Voor de prestaties op het hoofdtrainnet is uitgegaan van de uitbreidingen van de Spoorweginfrastructuur conform het MIT en de Beleidsnotitie inzake het BOR .
2. Additioneel bestaat de mogelijkheid om kleine infrastructuraanpassingen door te voeren door de aanwending van onder meer het hiervoor in het MIT gereserveerde budget. De rol van de exploitanten van spoorvervoer bij de selectie van projecten in dit kader wordt versterkt.
3. Ten behoeve van de infrastructuurbeleidsontwikkeling alsmede de planning en evaluatie van infrastructuur-uitbreidingen (met inbegrip van de zogenoemde kleine infrastructuraanpassingen) verstrekt NSR op verzoek van de Minister gegevens. In artikel 28 wordt aangegeven om welke gegevens het gaat.
4. Om te bevorderen dat die Spoorweginfrastructuur wordt ontwikkeld/gebouwd waarvan de exploitanten van spoorvervoer ook verwachten dat deze de meeste toegevoegde waarde heeft en om te bevorderen dat een doelmatig gebruik van de Spoorweginfrastructuur verzekerd is, is een actieve dialoog en intensieve samenwerking tussen de overheid (en haar adviseurs zoals Railned) en de exploitanten gewenst. Partijen zullen overleggen over de wijze waarop deze dialoog wordt gevoerd.

### **Artikel 8 - Capaciteit Spoorweginfrastructuur**

1. Partijen onderkennen, dat voor het leveren van de in dit Overgangscontract II afgesproken prestaties NSR over voldoende infrastructuurcapaciteit moet kunnen beschikken. Partijen hebben hierover de volgende afspraken gemaakt.
2. De capaciteit voor NSR-reizigerstreinen voor de dienstregelingperiode 2001/2002 wordt door Railned toegeedeeld op basis van het Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen als uitvloeisel van de NSR-aanvraag (NSR Log/RS/00/76, d.d. 31 augustus 2000, bijlage L). Indien de capaciteit niet wordt toegeedeeld

conform de aanvraag van NSR heeft dat consequenties voor de gemaakte afspraken over de punctualiteit en groei. Bij deze toedeling wordt niet verder afgeweken van de geldende normering voor treinbewegingen dan in de dienstregelingsperiode 2000/2001 (uit "Capaciteit en Belasting van het Spoornet", Railned, 1996, bijlage M). Indien Railned bij de capaciteitstoedeling verder afwijkt van de geldende normering voor treinbewegingen dan voor 2000/2001, kan NSR niet voldoen aan de afgesproken punctualiteitswaarden in artikel 12.

3. De capaciteit voor NSR-reizigerstreinen voor de dienstregelingsperiode 2003/2005 wordt door Railned toegeedeeld conform het nog op te stellen meerjarig capaciteitsbesluit NSR-reizigerstreinen 2003-2005, dat zich baseert op gegevens uit het rapport Apres van Railned (RnP/909/00/304, dd 17 november 2000) en het Overzicht Trajecten en Knooppunten, opgesteld door NS Reizigers en als bijlage gevoegd bij de brief aan V&W d.d. 30 november 2000, kenmerk 00100187/HvD/prmgt (bijlage N). Ook hier geldt, dat indien Railned bij de capaciteitstoedeling verder afwijkt van de geldende normering voor treinbewegingen dan voor 2000/2001, NSR niet kan voldoen aan de afgesproken punctualiteitswaarden in artikel 12.

Bij deze toedeling is rekening gehouden met de door de Staat extra beschikbaar gestelde middelen voor uitbreiding van de railinfracapaciteit van f 450 mln voor energievoorziening, opstelcapaciteit en perronverlengingen, bovenop de reeds geplande infrastructuur-projecten in het MIT en het RIB-werkplan/werkprogramma voor kleine infraprojecten 2001-2005 en de beleidsnotitie inzake het BOR.

Hiermee kan NSR van de in artikel 11 lid 4 opgenomen vervoergroei van cumulatief 23% voor de periode 2001 t/m 2005 17% realiseren.

- 4a. Extra vervoergroei van 2% in de periode 2001 t/m 2005 is mogelijk indien de volgende capaciteitsverruimende maatregelen worden getroffen:
  - perronverlenging station Driebergen-Zeist tot 12 rytuigen (340 m), gereed ten behoeve van de Dienstregeling 2003;
  - een aantal kleine infrastructuurprojecten, conform Overzicht Trajecten en Knooppunten, genoemd in lid 3. RIB zal hiervoor bij de invulling van het bij V&W in te dienen werkprogramma kleine infraprojecten (leenfaciliteit) overleg voeren met de vervoerder en met Railned om de voor de vervoergroei noodzakelijke infraprojecten op te nemen. Een bedrag van f 125 mln is hiervoor beschikbaar.
- 4b. Extra vervoergroei van 2,5% is mogelijk, indien het brugopeningsregime van een aantal kritische spoorwegbruggen in de spitsuren voldoende wordt aangepast, conform Overzicht Trajecten en Knooppunten (lid 3).
- 4c. Extra vervoergroei met 1 % is mogelijk indien in de capaciteitstoedeling voor de periode 2003/2005 de capaciteit voor goederentreinen wordt beperkt tot het aantal paden in de dienstregelingsperiode 2000/2001 (conform Overzicht Trajecten, lid 3), en met nog eens een 0,5% indien in de capaciteitstoedeling voor de periode 2003/2005 de capaciteit voor goederentreinen t.o.v. de dienstregelingsperiode 2000/2001 wordt beperkt op het traject Amersfoort-Duivendrecht.
- 4d. Hiermee en indien het werkprogramma van RIB (als genoemd in lid 4 sub a) wordt vastgesteld conform de wensen van NSR, kan NSR de in artikel 11 lid 4 opgenomen vervoergroei van cumulatief 23% voor de periode 2001 t/m 2005 realiseren.
- 5a. De Staat geeft uiterlijk op 1 juni 2001 uitsluitsel, of de voorwaarden opgenomen in dit artikel worden ingevuld. Indien aan deze voorwaarden niet of niet volledig wordt voldaan, zullen de prestatie-afspraken zoals genoemd in artikel 11 lid 4 en artikel 15 worden aangepast.
- 5b. Indien het voor enig jaar niet mogelijk blijkt om de voorwaarden zoals genoemd in dit artikel te realiseren, worden de prestatie-afspraken zoals genoemd in artikel 11 lid 4 en artikel 15 aangepast.
6. NSR dient jaarlijks bij Railned een gedetailleerde capaciteitsaanvraag in voor specifieke dienstregelingspaden.

## **Artikel 9 - Beschikbaarheid en kwaliteit van de Spoorweginfrastructuur**

1. De Staat, de Taakorganisaties en NSR onderkennen het belang van de relatie tussen beschikbaarheid en kwaliteit van de infrastructuur en punctualiteit van de exploitatie van het spoorvervoer. Voor het leveren van de kernprestaties die in onderhavig contract zijn overeengekomen, in het bijzonder de afspraken over de verbetering van de punctualiteit, is dan ook een aanzienlijke performanceverbetering van alle betrokken partijen noodzakelijk.
2. De Staat, de Taakorganisaties en NSR onderkennen dat bij het maken van zakelijke afspraken tussen partijen die een rol spelen in de performance van het spoorvervoer het noodzakelijk is dat de contractuele relaties en (financiële) verplichtingen tussen partijen in balans met elkaar zijn.
3. De Taakorganisaties geven invulling aan zijn deel van de performanceverbetering door een reductie van het aantal verstoringen met 35 tot 40% in het jaar 2005. Verstoringen betreft hier onregelmatigheden in het proces van rijwegen en TAO's in de infrastructuur. De reductie van 35 tot 40% is ten opzichte van de geschatte realisatie in het jaar 2000 van 10.200 verstoringen (opgebouwd uit 8700 TAO's en 1500 bedieningsfouten) bij een gelijkblijvende gemiddelde duur per TAO. De reductie zal in de periode 2001-2005 zo veel mogelijk gelijkmatig over de jaren gerealiseerd worden.
4. Wanneer de totale reductie van 35 tot 40% over de periode tot en met 2005 (lid 3) op 100 wordt gesteld, zullen de Taakorganisaties in 2001 een aandeel van 10% in de totale reductie van het aantal verstoringen realiseren (bij gelijkblijvende gemiddelde duur per TAO).
5. NSR wil de hinder die klanten ondervinden als gevolg van verstoringen van de infrastructuur minimaliseren. NSR erkent dat om de kwaliteit van de infrastructuur te verbeteren en de performanceverbetering conform lid 3 en lid 4 van dit artikel te realiseren een verhoging van het aantal treinvrije periodes (TVP's) ten opzichte van 2000 en invoering van onderhoud en onderhoudsroosters op emplacementen noodzakelijk zijn.  
De Taakorganisaties spannen zich in om het aantal TVP's dat nodig is te minimaliseren.  
Ten behoeve van de kwaliteit van de infrastructuur werkt NSR tevens mee aan de invoering van onderhoud en onderhoudsroosters op emplacementen en accepteert hierbij node klanthinder in de vorm van afwijkend spoorgebruik, een beperkte reistijdverlenging en op bepaalde dagen na 20.00 uur een beperkte uitdunning van de treindienst. NSR en de Taakorganisaties zullen een nadere uitwerking maken van de exacte mate van aanpassing van de treindienst.
6. Partijen leggen voor 31 december 2000 het streefbeeld voor de periode tot en met 2005 en de concrete afspraken voor 2001 vast in een contract tussen de Taakorganisaties en NSR.  
In dit contract zullen partijen tevens procedureafspraken opnemen over de nadere concretisering van de performanceverbetering in de jaren 2002 tot en met 2005 en de wijze waarop deze afspraken worden uitgewerkt.  
Partijen zullen - passend binnen de afspraak voor 2005 (lid 3 van dit artikel) - jaarlijks voor 31 december concrete afspraken maken over de performanceverbetering in het daarop volgende jaar en deze afspraken vastleggen in een aanvullende overeenkomst op het hierboven genoemde contract tussen de Taakorganisaties en NSR.
7. Indien het in enig jaar niet mogelijk blijkt om voor 31 december concrete afspraken te maken als genoemd in lid 6 van dit artikel, dan worden de betreffende prestatie-afspraken (groei in de spits; punctualiteit; opening/bediening nieuwe stations) en financiën voor het daaropvolgende jaar aangepast.

## **Artikel 10 - Gebruiksvergoeding Spoorweginfrastructuur**

1. Voor NSR is een helder beeld van de te maken kosten van belang, waaronder de hoogte van de gebruiksvergoeding Spoorweginfrastructuur.
2. Voor de gebruiksvergoeding gelden op basis van het Besluit gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur van 25 oktober 1999, in de periode 2001 tot en met 2005 de volgende tarieven (prijspeil 2000; voor de prijsindex wordt de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) gehanteerd):

jaar	<u>per treinkilometer</u> Hfl.	<u>per categorie 1 station</u> Hfl. per haltering	<u>per categorie 2 station</u> Hfl. Per haltering
2000	0,3082	0,9746	0,2271
2001	0,6161	1,9492	0,4541
2002	0,9242	2,9237	0,6812
2003	1,2322	3,8983	0,9082
2004	1,6430	5,1977	1,2110
2005	2,0537	6,4972	1,5137

3. Op basis van het Besluit gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur van 25 oktober 1999 en het huidige gebruik van de Spoorweginfrastructuur (aantal treinkilometers en aantal halteringen) leiden deze tarieven tot ongeveer de volgende gebruiksvergoeding voor het hoofdrailnet voor NSR (prijspeil 2000):

gebruiksvergoeding hoofdrailnet	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Hfl. Miljoen	30	60	90	120	160	200

4. Indien de feitelijke gebruiksvergoeding wijzigt als gevolg van wijziging van de definitie van Spoorweginfrastructuur in het Besluit gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur en/of de grondslag van de heffing, dan treedt artikel 22 lid 6 in werking.

### III. KERNPRESTATIES

#### **Artikel 11 - Groei in de Spits**

- NSR heeft een prestatieverplichting ten aanzien van het realiseren van groei in de Spits. Deze groei heeft een grote maatschappelijke waarde in het kader van het verbeteren van de bereikbaarheid terwijl groei in de Spits bedrijfseconomisch veelal niet aantrekkelijk is.
- Om vervoersgroei in de Spits te realiseren zal NSR de concurrentiekracht van het aanbod in de Spits moeten vergroten en tegelijkertijd de zitplaatscapaciteit moeten uitbreiden. Hiervoor zijn in ieder geval noodzakelijk een verhoging van de bezettingsgraad van de huidige treinen, de uitbreiding van de capaciteit per trein, het aanbieden van extra Treindiensten door een betere benutting van de huidige spoorweginfrastructuurcapaciteit, en eventuele extra capaciteit op het hoofdrailnet, voorzover dat volgt uit artikel 8. Gerelateerd aan de gecontracteerde vervoersgroei in de Spits met 23%, wordt ingevolge de investeringsbeslissingen met betrekking tot materieelaanschaf voor NSR nu een uitbreiding van de zitplaatscapaciteit met 27,5% voorzien.
- De groei wordt gemeten op basis van het aantal reizigers dat in de Ochtendspits op werkdagen de cordons naar de 12 steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Leiden, Amersfoort, Dordrecht, Nijmegen, Arnhem, Eindhoven, Breda en Tilburg, en Schiphol passeert.
- De prestatieverplichting voor NSR in de periode 2001 tot en met 2005 wordt in de Ochtendspits gemeten en dient als volgt te bedragen:

Groei in de Ochtendspits	2001	2002	2003	2004	2005
Groei in % per jaar	3%	3%	4%	5%	6%
Indexcijfer (2000 = 100)	103,0	106,1	110,3	115,9	122,8

Deze afgesproken groeionormen hebben betrekking op het totaal aantal reizigers (exclusief de reizigers die gebruik maken van een OV-Studentenkaart) naar de betreffende steden en Schiphol gezamenlijk. De groeionormen gelden niet voor elke stad en Schiphol afzonderlijk. (Bijlage E geeft een nadere toelichting op de voorgestelde definities, meetmethode en wijze van betaling van de bonus zoals in lid 6 beschreven. Deze Bijlage wordt uiterlijk op 1 februari 2001 toegevoegd aan dit Overgangscontract II.)

- Met ingang van 2002, met terugwerkende kracht voor 2001, rapporteert NSR binnen zes weken na afloop van elk kwartaal aan de Minister over de geschatte gerealiseerde groei. NSR publiceert de in de Spits

gerealiseerde groei volgens een nader vast te stellen wijze. Vanwege het ontbreken in het jaar 2000 van exacte tellingen zal de mate van groei in het jaar 2001 ten opzichte van 2000 door Partijen worden vastgesteld op basis van een door de Staat te verifiëren schatting van NSR.

6. Met ingang van de groeiprestatie in het jaar 2003 wordt een bonus-regeling van kracht. NSR ontvangt een bonus als de groei boven de norm ligt. De bonus bedraagt Hfl. 1 mio per 0,1% groei boven de norm (mits het hiervoor benodigde meetsysteem kosteneffectief is) met een maximum van Hfl. 25 miljoen per jaar bij 2,5% of meer boven de norm. De bonus over het jaar 2003 is afhankelijk zowel van het bereiken van een cumulatieve groei in de jaren 2001 - 2003 van meer dan 10,3%, als van een groei in het jaar 2003 zelf van meer dan 4%. Daarna is de bonus slechts afhankelijk van de hoogte van de gemeten groei in het desbetreffende jaar ten opzichte van het voorafgaande jaar. Voorwaarde voor de start van deze bonus-regeling is de beschikbaarheid van een voldoende betrouwbaar meetsysteem als bedoeld in lid 8 en toegelicht in Bijlage E.
7. Indien de prestaties van NSR in enig jaar 3 % of meer achterblijven bij de afgesproken norm treden Partijen in overleg. Onverminderd de verplichtingen van NSR uit hoofde van dit Overgangscontract II, zal NSR ten behoeve van dit overleg een plan van aanpak opstellen, waarin naast een analyse van de oorzaken van de achterblijvende prestaties maatregelen van NSR zijn opgenomen die er toe moeten bijdragen dat de normen in de volgende jaren wel gerealiseerd zullen worden.
8. Partijen stellen gezamenlijk een voldoende betrouwbaar meetsysteem vast. De gecontroleerde uitkomst van het meetsysteem wordt gebruikt als basis voor het overeengekomen incentive-regime inclusief de bonusregeling. NSR is operationeel verantwoordelijk voor de uitvoering van de metingen, op een voor de Staat toetsbare wijze.

#### **Artikel 12 - Punctualiteit**

1. NSR heeft een prestatieverplichting ten aanzien van het verbeteren van de punctualiteit. De punctualiteit van de Treindienst - het op tijd rijden - is één van de belangrijkste productaspecten die de kwaliteit voor de klant bepalen.
2. Om de verbetering van de punctualiteit te realiseren is een aanzienlijke verbetering van het prestatieniveau noodzakelijk, zowel van NSR en de andere gebruikers van het hoofdrailnet, als van de Taakorganisaties. De verbetering van het prestatieniveau van de Taakorganisaties betreft zowel de beschikbaarheid en bedrijfszekerheid van de Spoorweginfrastructuur door RIB als de sturing en bijsturing van de treindienst door Verkeersleiding. De noodzakelijke verbetering van het prestatieniveau van de Taakorganisaties wordt geregeld conform de bepalingen in artikel 9.
3. De punctualiteit wordt gemeten op basis van de aankomstpunctualiteit op de 34 belangrijkste knooppunten (zie Bijlage F, die nadere toelichting geeft op de definitie van punctualiteit, op de te meten treindiensten en de wijze van berekenen van de malus. Deze Bijlage wordt uiterlijk op 1 februari 2001 toegevoegd aan dit Overgangscontract II.)
4. De prestatieverplichting voor NSR in de periode 2001 tot en met 2005 is als volgt:

Punctualiteit	2001	2002	2003	2004	2005
Percentage treinen op tijd	88 %	89 %	90 %	91 %	92 %

Een trein valt in de categorie "op tijd" indien de desbetreffende trein op het knooppunt een vertraging heeft van minder dan 3 minuten (met andere woorden: een trein met een vertraging van maximaal 2 minuten en 59 seconden geldt nog als op tijd). De punctualiteitsnormen gelden als landelijk gemiddelden. Er gelden geen afzonderlijke punctualiteitsnormen per knooppunt of per baanvak.

5. Met ingang van 2001 rapporteert NSR na afloop van ieder kwartaal binnen zes weken aan de Staat over de gerealiseerde punctualiteit in relatie tot de geldende normen en publiceert deze gegevens volgens een nader vast te stellen wijze. NSR rapporteert en publiceert op een gelijke wijze het percentage behaalde aansluitingen tussen Treindiensten en, onder voorbehoud van een betrouwbaar meetsysteem, het percentage uitgevallen treinen.

6. Met ingang van de punctualiteitsprestatie in het jaar 2003 wordt een malus-regeling van kracht. Indien NSR niet voldoet aan de in lid 4 bedoelde norm, betaalt NSR een malus die evenredig oploopt (met Hfl. 1 mio per 0,1%) en maximaal Hfl. 25 miljoen per jaar bedraagt bij 2,5% onder de norm. De eventuele opbrengsten van deze malus-regeling zullen door de Staat in elk geval worden aangewend ten gunste van het openbaar vervoer per spoor (bijvoorbeeld voor sociale veiligheid, voor het bekostigen van kleine infrastructurele voorzieningen, voor een tijdelijke verlaging van de tarieven of voor de chipkaart). Over bestedingen in dit kader zal de Minister advies vragen aan de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov en aan NSR. Deze malus-regeling wordt ingevoerd als gelijktijdig de bonus-regeling bij de groei (artikel 11 lid 6) wordt ingevoerd.
7. Indien de door NSR gerealiseerde prestaties in enig jaar 3 % of meer achterblijven bij de afgesproken norm, treden Partijen in overleg. NSR zal ten behoeve van dit overleg een plan van aanpak opstellen, waarin naast een analyse van de oorzaken van de achterblijvende prestaties maatregelen van NSR zijn opgenomen die er toe moeten bijdragen dat de normen in de volgende jaren wel gerealiseerd zullen worden.
8. De (geautomatiseerde) registratie van vertragingen vindt plaats onder operationele verantwoordelijkheid van Verkeersleiding. Partijen zullen met Verkeersleiding afspraken maken om te waarborgen dat deze registratie betrouwbaar, objectief en volledig is en blijft.
9. Partijen zullen gezamenlijk de ontwikkeling van een nieuwe indicator en meetsystematiek voor punctualiteit bevorderen. De nieuwe methodiek zal beter aansluiten bij de punctualiteit zoals de reiziger die ervaart, in tegenstelling tot de huidige methodiek die procesgericht is. In de methodiek zal namelijk rekening worden gehouden met het aantal reizigers per trein en het niveau van de behaalde aansluitingen. Partijen spannen zich in om uiterlijk op 31 december 2002 duidelijk te hebben, of deze nieuwe methodiek dan operationeel kan zijn.

### **Artikel 13 - Compensatieregeling vertraagde reizigers**

1. NSR introduceert uiterlijk per 1 juli 2001 een compensatieregeling voor reizigers met vertraging, als bedoeld in lid 2 van dit artikel, die zij zal opnemen in de Algemene Voorwaarden voor het vervoer van reizigers en handbagage (AVR-NS) die van toepassing zijn op de vervoerovereenkomst die NSR met de reizigers op het hoofdrailnet sluit.
2. NSR betaalt de helft van de ritprijs bij een ongeplande vertraging van 30 tot en met 59 minuten terug, en de gehele ritprijs bij een ongeplande vertraging van 60 minuten of meer. Slechts in bijzondere gevallen wordt een beroep gedaan op overmacht. Partijen voeren nader overleg over wat in dit kader onder overmacht wordt begrepen. Daarnaast handhaaft of verbetert NSR de huidige regels ten behoeve van vervangend vervoer voor vertraagde reizigers.
3. Om de regeling uitvoerbaar (vooral ten aanzien van het aantal claims) te houden, en om de uitvoeringskosten bij kleine uitkeringen te beheersen, worden claims van minder dan Hfl. 5 (per 1 januari 2002 van minder dan Euro 2) niet gehonoreerd.
4. Voorwaarde voor introductie van de compensatieregeling is dat NSR in staat wordt gesteld een evenredig deel van de kosten van de uitgekeerde compensatiebedragen en de daarmee verband houdende kosten van de uitvoering van de regeling door te belasten aan RIB en Verkeersleiding, voorzover deze verantwoordelijk zijn voor vertragingen. Partijen zullen uiterlijk voor 1 oktober 2001 afspraken maken over de hoogte van deze doorbelasting voor de jaren 2002 tot en met 2005. Voor 2001 is deze doorbelasting bepaald op 50% van de totale kosten met een maximum van in totaal Hfl. 15 miljoen.

#### IV. PRODUCTREGULERING

##### **Artikel 14 - Minimum voorzieningenniveau**

1. Teneinde de publieke belangen te waarborgen zal de door NSR te verzorgen vooraf geplande reguliere Dienstregeling voor het hoofdrailnet het in dit artikel vastgelegd minimum voorzieningenniveau bieden, waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen minimum bedrijfstijden en minimum stationsbediening.
2. De minimum bedrijfstijden zijn als volgt geregeld:

##### ’s Ochtends

- a) Ten minste 50% van de eerste treinverbindingen die vanaf hoofdrailnetstations in alle richtingen naar hoofdrailnetstations worden aangeboden, hebben vertrektijden vóór:

op weekdays	06.00 uur
op zaterdagen	07.00 uur
op zon- en feestdagen	08.00 uur

- b) Hierbij mag van geen enkele treinverbinding het vroegste vertrek later zijn dan:

op weekdays	07.00 uur
op zaterdagen	08.00 uur
op zon- en feestdagen	09.00 uur

Bij maximaal 5% van alle verbindingen mag van de tijden zoals onder b) vermeld structureel worden afgeweken. Voor elke afwijking van 0,5% boven dit maximum van 5% kan de Staat van NSR een boete vorderen van Hfl. 10.000,- per dag, onverlet vordering tot nakoming van de in dit lid overeengekomen verplichting en onverlet vordering van schadevergoeding op grond van de wet. Voorzover nakoming niet reeds blijvend onmogelijk is, ontslaat de boete NSR niet van de verplichting tot nakoming zoals in dit lid bepaald. NSR hoeft geen boete te betalen als de overschrijding te wijten is aan overmacht.

##### ’s Avonds

- c) Ten minste 50% van de laatste treinverbindingen die naar hoofdrailnetstations vanaf andere hoofdrailnetstations vanuit alle richtingen worden aangeboden, hebben aankomsttijden ná:

op weekdays	00.30 uur
op zaterdagen	00.30 uur
op zon- en feestdagen	00.30 uur

- d) Hierbij mag van geen enkele treinverbinding de laatste aankomst vroeger zijn dan:

op weekdays	23.30 uur
op zaterdagen	23.30 uur
op zon- en feestdagen	23.30 uur

Bij maximaal 5% van alle verbindingen mag van de tijden zoals onder d) vermeld, structureel worden afgeweken. Voor elke afwijking van 0,5% boven dit maximum van 5% kan de Staat van NSR een boete vorderen van Hfl. 10.000,- per dag, onverlet vordering tot nakoming van de in dit lid overeengekomen verplichting en onverlet vordering van schadevergoeding door de Staat op grond van de wet. Voorzover nakoming niet reeds blijvend onmogelijk is, ontslaat de boete NSR niet van de verplichting tot nakoming zoals in dit lid bepaald. NSR hoeft geen boete te betalen als de overschrijding te wijten is aan overmacht.

NSR heeft het recht op oud- en nieuwjaarsdag van de bepalingen sub a tot en met sub d af te wijken: het is toegestaan dat er jaarlijks op 31 december vanaf 20.00 uur en op 1 januari tot 10.00 uur geen treinen rijden.



Overigens mag voor de erkende feestdagen of in geval van bijzondere dagen slechts in overleg met de Staat van de bepalingen a) tot en met d) worden afgeweken.

3. De minimum stationsbediening is als volgt:
  - a) elk station zal gedurende de vastgestelde bedrijfstijden minimaal éénmaal per uur per richting worden bediend, indien en voorzover dat ook het geval was in de Dienstregeling 2000-2001;
  - b) de "grote" stations (zoals aangegeven in Bijlage C) worden gedurende de vastgestelde bedrijfstijden minimaal tweemaal per uur per richting bediend door in principe Intercity- en/of Snelreindiensten, indien en voorzover dat ook het geval was in de Dienstregeling 2000-2001;
  - c) tijdens de Spits zal elk station minimaal twee maal per uur per richting worden bediend, indien en voorzover dat ook het geval was in de Dienstregeling 2000-2001.

Het in lid 3a, 3b en 3c gehanteerde begrip uur kan in principe elk willekeurig interval van 60 minuten omvatten, waarbij in incidentele gevallen dit interval kan uitlopen tot een maximum van 65 minuten. Dit zal geen gevolgen hebben voor het minimum voorzieningenniveau.

Van de minimum stationsbediening zoals geformuleerd in dit lid sub a t/m c kan alleen worden afgeweken in overleg met de Staat, na advies van de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov, indien NSR overtuigend aantoont dat dit per saldo in het belang is van de reiziger en na instemming van de Staat.

Onverlet de mogelijkheid tot het vorderen van nakoming van het in dit lid sub a t/m c bepaalde en onverlet schadevergoeding die de Staat op grond van de wet kan vorderen, kan de Staat van NSR een boete vorderen van Hfl. 5.000,- per uur, per station waarop NSR de overeengekomen minimum stationsbediening niet realiseert, voor zover geen sprake is van overmacht. Voorzover nakoming niet reeds blijvend onmogelijk is, ontslaat de boete NSR niet van de verplichting tot nakoming.

4. Indien afspraken met RIB en Verkeersleiding omtrent de omvang en duur van toekomstige buitendienststellingen, en met Railned over de toe te wijzen capaciteit, structureel de nakoming van de in dit artikel neergelegde regeling aantoonbaar verhinderen, treedt NSR hierover onverwijld in overleg met de Staat. De Staat zal naar aanleiding van dit overleg ontheffing verlenen ten aanzien van het overeengekomen minimum voorzieningenniveau mits NSR het voorgaande aangetoond heeft.

### **Artikel 15 - Bediening van nieuwe stations**

1. Maximaal 10 nieuwe stations die in de periode 2001 tot en met 2005 kunnen worden geopend, te weten Arnhem-Zuid, Haarlem-Zuid, Helmond Brandevoort, Nijmegen Waalsprong, Ypenburg, Dordrecht Amstelveen, Tilburg Reeshof, Amersfoort Vathorst, Leidsche Rijn West en Amsterdam Watergraafsmeer zullen door NSR minimaal worden bediend conform de afspraken in artikel 14 lid 2 en lid 3 sub a en/of sub c. De vervoerskundige, operationele en financiële effecten hiervan worden verondersteld te zijn meegenomen in de afspraken in het Overgangscontract II. Indien het niet mogelijk blijkt om de in artikel 8 lid 4 genoemde voorwaarden te realiseren, worden de afspraken voor de 4 laatstgenoemde stations aangepast.
2. De Staat zal waarborgen dat NSR als exploitant van het hoofdrailnet een adequate positie krijgt in de besluitvormingsprocedure voor aanleg en opening van nieuwe stations, aanvullend op de stations genoemd in lid 1. De finale besluitvorming is de verantwoordelijkheid van de Minister. In de beoordelingsprocedure van potentiële nieuwe stations worden in ieder geval de volgende toetsingscriteria gehanteerd:
  - effecten op de reizigers: per saldo minimaal 1000 nieuwe reizigers en acceptabele verslechtingen van de kwaliteit voor de huidige reizigers; en
  - operationele uitvoerbaarheid: toetsing op beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit en op de effecten voor de punctualiteit; en
  - rentabiliteit: bediening van een nieuw station moet aan reële bedrijfseconomische randvoorwaarden voldoen. Indien er sprake is van een negatief financieel resultaat zal NSR niet meer bijdragen dan ten hoogste Hfl. 500.000,- per jaar;

- de samenhang met het regionale ruimtelijk beleid en verkeers- en vervoerbeleid.
3. Indien de Staat besluit tot de aanleg en opening van nieuwe stations in de periode 2001 tot en met 2005, aanvullend op de stations genoemd in lid 1, en passend binnen de voorwaarden van lid 2, dan zal NSR deze nieuwe stations minimaal bedienen conform de afspraken in artikel 14 lid 2 en lid 3 sub a en/of sub c.

#### **Artikel 16 - Beëindiging van de bediening van een station**

1. Een besluit tot beëindiging van de bediening van een station moet worden beschouwd als een wijziging van dit Overgangscontract II of te zijner tijd van de Concessie. NSR kan bij de Staat onderbouwde voorstellen indienen om de bediening van een station te beëindigen, indien aan ten minste één van de volgende criteria is voldaan:
- a) het aantal reizigers per uur per richting is, gemiddeld over een periode van een jaar, tijdens de Ochtend- en Middagspits op weekdays lager dan 25 en voor de overige periodes lager dan 10;
  - b) naast de bediening van een station per trein er tevens sprake is, of zal zijn, van de bediening van het betreffende station met een alternatieve vervoerstechniek, waarbij een vergelijkbaar voorzieningenniveau wordt geboden;
  - c) een station verplaatst wordt over een afstand van maximaal 5 kilometer gericht op een betere situering van het station ten behoeve van een betere ontsluiting;
  - d) de sluiting van een station noodzakelijk is ten behoeve van de overeengekomen prestatieverbeteringen (groei in de Spits, punctualiteit en/of bediening nieuwe stations), een en ander gegeven de schaarste aan spoorweginfrastructuurcapaciteit op vrijwel het gehele hoofdrailnet. In dit geval zal NSR de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov om advies vragen.
2. De Staat zal een besluit nemen op een voorstel van NSR tot beëindiging van de bediening van een station minimaal drie maanden na het indienen van het verzoek. Als aan ten minste één van de criteria voor sluiting onder lid 1a) tot en met 1d) wordt voldaan en de Staat besluit het station desondanks open te houden, dan zal de Staat NSR compenseren voor de eventuele financiële nadelen.

#### V. AANVULLENDE AFSPRAKEN

#### **Artikel 17 - Informatie over wijzigingen in de Dienstregeling**

Zodra informatie over wijzigingen op jaarbasis in de Dienstregeling beschikbaar is, zal NSR deze aan alle betrokken openbaar vervoerders bekend maken. Er gelden termijnen van 7 maanden voorafgaand aan de nieuwe Dienstregeling voor het “basisuurpatroon” (de grote lijnen van een voorgenomen dienstregelingsaanpassing) en minimaal 2 maanden voorafgaand aan de nieuwe Dienstregeling voor de gedetailleerde uitwerking. In de periode tussen 7 en 2 maanden voor de ingang van een nieuwe Dienstregeling kunnen de overige vervoerders actuele informatie over de stand van zaken van de uitwerking van de Dienstregeling bij Railed inwinnen.

#### **Artikel 18 - Reisinformatie**

1. NSR verstrekt overeenkomstig of krachtens de Wet personenvervoer 2000, tijdig, tegen marktconforme voorwaarden en op basis van technisch gangbare specificaties, gegevens omtrent het door NSR te verrichten vervoer aan een ieder die hierom verzoekt ten behoeve van het voeden en actualiseren van een reisinformatiesysteem over het openbaar vervoer. De gegevens hebben ten minste betrekking op:
- a) de door NSR gehanteerde Dienstregeling met de geldigheidsduur daarvan;
  - b) geplande overstapmogelijkheden binnen de Dienstregeling;

- c) wijzigingen van de Dienstregeling als gevolg van voorziene en geplande werkzaamheden ten behoeve van aanleg van en onderhoud aan de door vervoerder benodigde Spoorweginfrastructuur voorzover deze reeds 2 weken vooraf bekend zijn;
  - d) de door NSR gehanteerde tarieven en de daarbij behorende zone-indeling (indien relevant).
2. NSR verleent medewerking om reisinformatie van andere vervoerders die openbaar vervoer per trein verrichten op de stations bekend te maken. Het betreft hier informatie via de spoorvertrekstaten en andere middelen waarover NSR beschikt. Opname geschiedt conform de specificaties van NSR en tegen een redelijke marktconforme vergoeding.
  3. Indien Verkeersleiding het NSR-personeel in de treinen informeert over ernstige vertragingen of calamiteiten bij andere vervoerders, dan zal NSR in de treinen met reizigers van wie in redelijkheid verondersteld mag worden dat ze de gevolgen van die calamiteit zullen ondervinden, de reizigers hierover informeren.

### **Artikel 19 - Toegankelijkheid**

1. Partijen zullen gezamenlijk met de betreffende consumentenorganisaties, verenigd in het "Platform Toegankelijk Openbaar Vervoer", overleg voeren over de verbetering van de toegankelijkheid van het spoorvervoer. Als lange termijn streefbeeld geldt hierbij het niveau van toegankelijkheid zoals uitgewerkt in het EU Rapport (COST 335).
2. Partijen streven er naar om in het kader van het in lid 1 genoemd Platform uiterlijk per 1 juli 2001 een convenant te sluiten waarin concrete afspraken gericht op verbetering van de toegankelijkheid worden vastgelegd. Partijen nemen daarbij elk een inspanningsverplichting op zich om die afspraken in de praktijk tot uitvoering te brengen. Hierbij zal rekening worden gehouden met de bedrijfseconomische consequenties (hogere investeringen en exploitatiekosten) in verhouding tot het effect van de maatregelen op de verbetering van de toegankelijkheid.
3. NSR zal totdat dit convenant is overeengekomen de specifieke voorzieningen die bepalend zijn voor de toegankelijkheid voor diegenen met een functiebeperking, indien en voorzover die voorzieningen per 1 januari 2000 door NSR werden aangeboden, per saldo handhaven. Optimalisatie is toegestaan indien dat voordelig is zowel voor de klant als voor de bedrijfsvoering van NSR. Daarnaast is NSR gerechtigd de uitvoering van activiteiten door andere ondernemingen, onder zijn verantwoordelijkheid, te laten verrichten.
4. Tussen 1 januari 2001 en 31 december 2003 zal NSR geleidelijk aan op de 44 "maximum service stations" op het hoofdrailnet (zie Bijlage D) tijdens de gehele bedrijfstijd assistentieverlening gaan bieden aan reizigers met een functiebeperking. Deze uitbreiding van de assistentieverlening zal NSR echter niet kunnen realiseren op enkele "maximum service stations" die niet voldoen aan de toegankelijkheidseisen zoals die momenteel reeds gelden voor nieuwbouwstations. Uiterlijk op 1 juli 2001 komt NSR met nadere voorstellen over assistentieverlening op de overige stations op het hoofdrailnet. Definitieve afspraken worden op dat moment als Bijlage K toegevoegd aan dit Overgangscontract II.

### **Artikel 20 - Sociale veiligheid**

1. Partijen onderkennen het belang van verbetering van de sociale veiligheid in de treinen en op de stations. Daarbij wordt het volgende onderscheid gemaakt in verantwoordelijkheden. De verantwoordelijkheid voor de sociale veiligheid van de reizigers en het personeel in de treinen ligt primair bij NSR. De verantwoordelijkheid voor de sociale veiligheid van de reiziger in de transferruimtes op de stations ligt primair bij de Staat (via RIB). Voor de overige gedeelten van de stations erkennen Partijen elk hun eigen verantwoordelijkheid.
2. Partijen zullen zich inspannen voor verbetering van de objectieve (de feitelijke incidenten) en de subjectieve (de gevoelens) sociale veiligheid voor zowel reizigers als personeel. Ten behoeve van een structurele en kosteneffectieve aanpak gebeurt dit op basis van periodiek uit te voeren, objectief vergelijkbaar onderzoek, waaruit prestatie-indicatoren kunnen worden afgeleid. De Staat verzamelt gegevens over de reiziger via de brede OV-monitor en NSR neemt het aspect sociale veiligheid ook mee in

het klanttevredenheidsonderzoek als bedoeld in artikel 29. De gegevensverzameling over het personeel ligt primair bij NSR.

3. Ten behoeve van de vergelijkbaarheid op landelijk niveau worden, ook met andere vervoerbedrijven en de decentrale overheden, afspraken gemaakt over een uniforme wijze van gegevensverzameling en verspreiding. Eens in de drie jaar worden de tot landelijk niveau te aggregeren cijfers over het personeel met die van de reizigers geconfronteerd om afwijkingen in trends te signaleren en op waarde te schatten.
4. Partijen overleggen minimaal eenmaal per jaar bilateraal en integraal over de ontwikkelingen in de objectieve en subjectieve veiligheid voor zowel personeel als reizigers, de effectiviteit en uitvoerbaarheid van maatregelen en de mogelijkheden voor nieuwe maatregelen.
5. Partijen zoeken nadrukkelijk naar mogelijke verbeteringen in de samenwerking met andere ter zake betrokken actoren zoals politie, Openbaar Ministerie, decentrale overheden, andere openbaar vervoerbedrijven en reizigersorganisaties. Dit gebeurt onder ander door participatie in het landelijke Platform Sociale Veiligheid OV.

### **Artikel 21 - Fietsenstallingen**

1. Partijen streven ernaar om alle door NS Stations B.V. beheerde, bewaakte/beveiligde fietsenstallingen toegankelijk te maken voor reizigers vanaf minstens een kwartier voor het begin tot minstens een kwartier na het einde van de Dienstregeling (c.q. na de feitelijke aankomst van de laatste trein).
2. Voorzover het in lid 1 gestelde streven nog niet gerealiseerd is, wordt dit afhankelijk gesteld van de invoering van het tussen de Staat en NS Stations B.V. overeen te komen plan om de fietsenstallingen geleidelijk aan te automatiseren, waarbij toegankelijkheid tijdens de bedieningsuren van het station, zoals in lid 1 beschreven, een uitgangspunt vormt.
3. NSR is verplicht om de openingstijden van de bewaakte fietsenstallingen niet te verslechteren ten opzichte van de situatie per 1 juli 2000 indien en voorzover het stallingen betreft waar NS Fiets B.V. zeggenschap over heeft (in casu exclusief stallingen van gemeenten of andere derden), waarbij het volgende in acht wordt genomen:
  - a. Sluiting na 19.00 uur is geoorloofd indien het aantal reizigers dan onder een nog te bepalen norm daalt, en mits een acceptabel alternatief wordt geboden. In geen geval zal sluiting vóór 19.00 uur plaatsvinden.
  - b. Bovenstaande laat onverlet dat voor nieuwe en gerenoveerde stallingen verdergaande afspraken mogelijk zijn.
  - c. Tevens kan in de openings- en sluitingstijden worden geschoven, mits het aantal uren dat een stalling per week open is per saldo gelijk blijft.
4. De bepalingen in dit artikel gaan uit van het in lid 2 genoemde plan, dat in de periode tot 2005 uitgevoerd wordt. In het geval dit plan aanzienlijke vertraging oploopt, dan wel niet wordt uitgevoerd, zullen Partijen in overleg treden.

## VI. TARIEVEN EN VERVOERBEWIJZEN

### **Artikel 22 - Prijsregulering**

1. NSR heeft volledige tariefvrijheid, behoudens de (beperkende) reguleringsafspraken die in dit artikel zijn vastgelegd. De reguleringsafspraken zijn in het bijzonder gericht op de bescherming van de reizigers zonder alternatief ("captive reizigers").
2. a) Dit artikel heeft uitsluitend betrekking op het volgende pakket van gepubliceerde volle tarieven en kaartsoorten ("de beschermde kaartsoorten") die vooral van belang zijn voor de captive reizigers:
  - enkele reis, retour en 5-retourkaart, (uitsluitend 2e klas, vol tarief);

- maandabonnement, jeugdmaandabonnement, (uitsluitend 2e klas);
  - jaartrajectabonnementen en jaar kaarten (NS-Jaarkaart, NS-deel van de OV-Jaarkaart), (uitsluitend 2e klas);
- b) NSR behoudt een vastrechtkaart voor senioren met een substantieel kortingspercentage voor de daluren; aan deze vastrechtkaart is een aantal vrije reisdagen ("keuzedagen") verbonden.
3. Met ingang van 1 januari 2001 zal NSR per kalenderjaar van alle in lid 2a genoemde kaartsoorten tezamen de gemiddelde wijziging van de tarieven, gewogen aan de hand van de omzet per afstandsklasse, zodanig vaststellen, dat deze stijging in enig jaar maximaal de stijging bedraagt van de Consumentenprijsindex (CPI) van het betreffende jaar verhoogd met 2%. NSR zal de voorgenomen tariefstijging motiveren. NSR zal de voorgenomen tariefstijging, voorzover deze boven CPI ligt, voor advies voorleggen aan de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov (zie ook artikel 30 lid 3c).
  4. Voor differentiatie van de onder lid 3 bedoelde wijziging geldt dat de gemiddelde tariefwijziging per kaartsoort gewogen over alle afstandsklassen maximaal 2% boven de tariefwijziging als bepaald in lid 3 kan uitgaan. De in enig jaar niet gebruikte differentiatieruimte van maximaal 2% extra kan worden benut in volgende jaren, en met ingang van het jaar 2003 mag de differentiatieruimte van maximaal 3 jaren vooruit worden benut. Indien NSR voornemens is van (één van) deze mogelijkheden gebruik te maken, zal zij dit expliciet ter advisering voorleggen aan de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov (zie ook artikel 30 lid 3c).
  5. Partijen overleggen voor introductie van nieuwe Treindiensten en/of -producten met een hoger kwaliteitsniveau over een daarbij passende marktconforme prijsstelling. Hierbij zal NSR het advies van de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov inwinnen. Bij de introductie van nieuwe Treinseries en/of producten met een hoger kwaliteitsniveau met een daarbij passende marktconforme prijsstelling draagt NSR zorg voor het behoud van het minimum bedieningsniveau met Treindiensten van het prijsniveau zoals in het Overgangscontract II overeengekomen.
  6. Indien de gebruiksvergoeding in enig jaar hoger wordt dan nu in het invoeringstraject wordt voorzien mag NSR deze extra stijging van de gebruiksvergoeding doorberekenen in de reizigerstarieven bovenop de overeengekomen tariefontwikkeling. Indien de wijziging in de gebruiksvergoeding substantieel is, leidt dit tot proportionele aanpassing van de relevante prestatie-afspraken (zie artikel 10).
  7. In geval van een verhoging van de over de prijs van een vervoerbewijs berekende omzetbelasting (BTW), is NSR gerechtigd deze verhoging volledig door te berekenen in de reizigerstarieven, bovenop de overeengekomen tariefontwikkeling. In geval van een verlaging van de over de prijs van een vervoerbewijs berekende omzetbelasting (BTW), zal NSR deze verlaging volledig doorberekenen in de reizigerstarieven.
  8. NSR mag de vervoervoorwaarden en geldigheid van de beschermde kaartsoorten niet in strijd met de hierboven gemaakte afspraken wijzigen. NSR zal voorgenomen wijzigingen van de vervoervoorwaarden vooraf voor advies voorleggen aan de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov.
  9. NSR informeert de Minister uiterlijk drie maanden voor de beoogde ingangsdatum van de nieuwe tarieven over de voorgenomen wijzigingen van tarieven, kaartassortiment en vervoervoorwaarden.

### **Artikel 23 - Kaartintegratie en verkrijgbaarheid**

1. Partijen onderkennen het belang voor de reizigers van kaartintegratie in het openbaar vervoer en voor het spoorvervoer in Nederland in het bijzonder. Partijen hebben naar elkaar toe een inspanningsverplichting om de kaartintegratie en verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen zoals die per 1 januari 2000 bestond (de vervoersgebieden van Syntus, Oostnet en Noordned, alsmede de gebieden waar het Nationaal Tariefsysteem (NTS) geldig is op de trein) in stand te houden en waar mogelijk verder te verbeteren.
2. NSR verleent medewerking aan kaartintegratie voor de in artikel 22 lid 2 genoemde kaartsoorten tussen spoorvervoer op het hoofdrailnet en het regionale spoorvervoer mits de regionale treinvervoerders aan de door NSR gestelde eisen met betrekking tot kaartsoorten, tarieven en vervoervoorwaarden voldoen.

3. Voor de verdeling van de opbrengsten uit (minimaal) de beschermde kaartsoorten sluit NSR tegen marktconforme condities overeenkomsten met de betrokken decentrale overheden.
4. NSR garandeert dat op elk station van het hoofdrailnet de in artikel 22 lid 2 genoemde enkele reis, retour en 5-retourkaarten verkrijgbaar zijn. Deze garantie heeft geen betrekking op die kaartsoorten die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik in het regionale treinvervoer.
5. NSR verkoopt op elk hoofdrailnetstation waar zij abonnementen verkoopt naar stations op het hoofdrailnet, abonnementen naar stations die bediend worden door andere regionale treinvervoerders, mits deze vervoerders de NSR abonnementen, tarieven en vervoersvoorwaarden accepteren.
6. Indien de regionale treinvervoerders, respectievelijk de verantwoordelijke decentrale overheden, op de door hun bediende stations vervoerbewijzen naar alle stations in Nederland willen verkopen dan zal NSR hieraan medewerking verlenen door het op marktconforme condities leveren van kaartautomaten, indien en voorzover deze kaartautomaten tijdig bij NSR zijn besteld.

#### **Artikel 24 - Chipkaart**

1. Partijen onderkennen het belang voor de reizigers, voor de vervoerbedrijven en voor de betrokken overheden van de introductie van een chipkaart die geldig is in het gehele openbaar vervoer in Nederland. Door de introductie van een chipkaart zijn een kwaliteitssprong en substantiële verbetering van de concurrentiepositie mogelijk: de toegankelijk voor de reizigers verbetert, omdat iedere reiziger straks op eenvoudige wijze altijd in het bezit kan zijn van een kaart voor het openbaar vervoer, terwijl de vervoerbedrijven meer mogelijkheden krijgen voor inzet van het prijsinstrument, en de voordelen van kaartintegratie voor de reiziger behouden blijven.
2. NSR streeft er actief naar om in samenwerking met de andere bedrijven en organisaties in de openbaar vervoersector te komen tot de introductie van een chipkaart, voor 2005 of zoveel eerder als mogelijk.
3. Indien NSR de chipkaart introduceert dan sluit NSR zich aan bij een open standaard van de bedrijfstak waarbij ieder bedrijf zich kan aansluiten.
4. Indien de introductie van de chipkaart voor het hoofdrailnet volledig voor eigen rekening en risico van NSR zal plaatsvinden, dan is een positieve business case rekening houdend met de strategische waarde van de chipkaart een randvoorwaarde.
5. Partijen zullen elk half jaar overleg voeren over de voortgang van de activiteiten gericht op introductie van de chipkaart.
6. Indien in de periode 2001 tot en met 2005 wordt besloten tot invoering van een chipkaart, dan kan een wijziging van de tariefstructuur en het kaartassortiment nodig zijn. Partijen zullen in die situatie overleg voeren over aanpassingen van de afspraken zoals vastgelegd in artikelen 22 en 23.

### VII. ONTWIKKELING STADSGEWESTELIJKE NETWERKEN

#### **Artikel 25 - Ontwikkeling stadsgewestelijke netwerken**

1. Naast de prestatieafspraken over het hoofdrailnet zoals vastgelegd in dit Overgangscontract II is het uit oogpunt van het regionale verkeers- en vervoersbeleid wenselijk dat, waar mogelijk, de ontwikkeling van hoogwaardige stadsgewestelijke OV-netwerken rond in het bijzonder de steden Amsterdam, Utrecht, Rotterdam/Den Haag, Arnhem/Nijmegen, Groningen en Eindhoven gedurende de looptijd van een Concessie of Prestatiecontract met kracht wordt voortgezet.
2. Deze beoogde ontwikkeling van de stadsgewestelijke OV-netwerken zal voor wat betreft het spoorvervoer dienen plaats te vinden door een stapsgewijze transformatie van het huidige netwerk van landelijke stoptreindiensten tussen Intercitystations naar een aantal separate netwerken van hoogfrequente

stadsgewestelijke Treindiensten die grotendeels binnen één stadsgewest blijven, waarbij sprake kan zijn van gemeenschappelijk gebruik van Spoorweginfrastructuur. Bij decentralisatie van stadsgewestelijk spoorvervoer kunnen de afspraken in dit contract aangaande reizigersgroei, punctualiteit, en financiën worden herzien.

3. Deze uitdagende ontwikkeling van het aanbod van Treindiensten dient gerealiseerd te worden op een spoorweginfrastructuur die in de brede Randstad en op de hoofdcorridors in 2000 volgens de huidige Dienstregeling zeer intensief benut wordt, terwijl de schaarste-problematiek door zowel uitbreidingsplannen vanuit het reizigersvervoer als vanuit het goederenvervoer de komende jaren verder toeneemt.

### **Artikel 26 - Fasering van decentralisatie**

1. Om het hiervoor geschetste proces beheerst te kunnen realiseren onderscheiden Partijen de volgende, gefaseerde, aanpak:
  - fase 1, vanaf 2001: versterking van de betrokkenheid en invloed van de regionale en lokale (decentrale) overheden op de ontwikkeling van de prestaties en het vervoersaanbod op het hoofdrailnet;
  - fase 2: decentralisatie van (delen van) stadsgewestelijke Treindiensten als onderdeel van een stadsgewestelijk netwerk;
  - fase 3: openbare aanbesteding van (delen van) stadsgewestelijke Treindiensten als onderdeel van een stadsgewestelijk netwerk.

Partijen onderkennen dat de fasen 2 en 3 kunnen samenvallen.

2. In fase 1 zullen Partijen het overleg over de ontwikkeling van stadsgewestelijk spoorvervoer als onderdeel van de exploitatie van het hoofdrailnet institutionaliseren. Voor elk stadsgewest zullen Partijen periodiek, in ieder geval tweemaal per jaar, overleggen met de betrokken decentrale overheden. In dit overleg komen de specifieke prestatie- en productwensen van de decentrale overheden aan de orde, alsmede de fasering in de mogelijke realisatie van deze wensen. In deze fase wordt informatie uitgewisseld tussen Partijen en de betrokken decentrale overheden ten behoeve van de voorbereiding van de volgende fasen.
3. In fase 2 wordt de verantwoordelijkheid voor de stadsgewestelijke Treindiensten overgedragen van de Staat aan de decentrale overheid. Treindiensten zullen eerst dan overgaan naar fase 2 indien in de planprocedures is geborgd dat de betrokken decentrale overheden en de Staat hun respectievelijke prestatie- en productwensen hebben afgestemd, een en ander met behoud van de bestuurlijke autonomie van de betrokken overheden.
4. De Staat kondigt een besluit tot decentralisatie van stadsgewestelijk spoorvervoer minimaal 2 jaar voorafgaande aan de daadwerkelijke decentralisatie aan.
5. In fase 3 worden (delen van) een stadsgewestelijk netwerk door de decentrale overheden openbaar aanbesteed. De decentrale overheid respectievelijk de Staat (indien de betreffende Treindiensten nog niet gedecentraliseerd zijn) besluit over de aanwijzing van Treindiensten die hiervoor in aanmerking komen. Voordat wordt besloten tot openbare aanbesteding van stadsgewestelijk spoorvervoer zal in opdracht van Partijen een onafhankelijke audit worden uitgevoerd om vast te stellen of er voldoende commerciële en logistieke dienstregelingsregie voor de vervoerders aanwezig is voor het zelfstandig exploiteren van zowel het stadsgewestelijke netwerk als het hoofdrailnet. Bij deze audit wordt beoordeeld of de commerciële en logistieke dienstregelingsregie niet bij een ander dan de vervoerder komt te liggen en worden de mogelijkheden van de infrastructurele ontwikkelingen inclusief de technologische ontwikkelingen betrokken.
6. De Staat kondigt een besluit tot openbare aanbesteding aan minimaal 3 jaar voorafgaande aan de daadwerkelijke start van de exploitatie van het aanbestede vervoer. Gelijktijdig met de aankondiging van dit besluit wordt een dan geldende Concessie of een Prestatiecontract tussen Partijen aangepast, in die zin

dat de betreffende Treindiensten uit het hoofdrailnet worden gelicht en de prestatie-afspraken evenredig worden aangepast. Vanaf de aankondiging geldt dat het voorzieningenniveau van de betreffende Treindiensten niet wordt verminderd ("stand still" afspraak).

7. Partijen zullen vanaf 2001 in één concrete casus leer- en praktijkervaring opdoen met de (voorbereiding van) decentralisatie van het opdrachtgeverschap voor de stadsgewestelijke Treindiensten. Hiervoor zal in samenspraak met de betrokken decentrale overheden één stadsgewest worden geselecteerd. In deze casus zal tevens worden bezien of de nieuwe mogelijkheden die ontstaan door de implementatie van het Bereikbaarheids-offensief Randstad perspectief bieden op de realisatie van extra prestatie- en productwensen respectievelijk op een versnelde doorloop van de verschillende ontwikkelingsfasen. Beoogd wordt met deze casus uiterlijk in 2004 leerervaringen op te doen met de volgende punten:
  - organisatorische verbijzondering binnen NSR realiseren;
  - separaat capaciteit kunnen aanvragen;
  - betrokkenheid decentrale overheid vergroten.
8. Vooruitlopend op de decentralisatie en/of openbare aanbesteding van stadsgewestelijke Treindiensten in de tweede periode van een dan geldende Concessie of een Prestatiecontract tussen Partijen, zal NSR in de eerste periode actief meewerken aan het treffen van zodanige maatregelen op het gebied van onder andere informatieverstrekking en transparantie dat vanaf 2006 begonnen kan worden met genoemde decentralisatie en/of aanbesteding.

## VIII. FINANCIËN EN INFORMATIE

### **Artikel 27 - Financieel regime**

1. Bij de vaststelling van het financieel regime voor de periode 2001 - 2005 zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:
  - a. een meerjarig normrendement van 10% return on investment (ROI);
  - b. een financiële prikkel voor NSR om te blijven streven naar resultaatsverbetering;
  - c. transparantie.
2. Partijen hebben onafhankelijk onderzoek laten verrichten naar de financiële consequenties van de exploitatie van het hoofdrailnet gedurende de periode 2001 - 2005 (zie Bijlage G). Dit onderzoek heeft gegeven de onderzoekskaders en de modelmatige doorrekening opgeleverd dat door NSR in de periode 2001-2005 geen rendementen zullen worden behaald van 10% ROI of meer.
3. Voor de verplichtingen van NSR uit hoofde van dit Overgangscontract II in de periode 2001 - 2005 is de Staat een vergoeding van Hfl 0,- verschuldigd aan NSR.
4. Voor de periode 2001 - 2005 is NSR een vergoeding van Hfl 0,- verschuldigd aan de Staat uit hoofde van dit Overgangscontract II.
5. Uiterlijk in 2004 start een evaluatie gericht op vaststelling van het financieel regime voor de periode 2006 - 2010.

### **Artikel 28 - Informatie en transparantie**

1. NSR verstrekt de Staat periodiek de informatie die nodig is ten behoeve van:
  - a) de controleerbaarheid van de gemaakte prestatie-afspraken;
  - b) transparantie van bedrijfseconomische en operationele kerngegevens, dit met het oog op het monopolioïde karakter van dit Overgangscontract II;
  - c) de algemene beleidsontwikkeling, -bepaling en -evaluatie.



2. Partijen bepalen gezamenlijk vóór 1 februari 2001 welke informatie, zoals bedoeld in lid 1, noodzakelijk is en maken daarbij afspraken over de betrouwbaarheid en controleerbaarheid ervan. Dit informatieprofiel wordt op die datum als Bijlage H van dit Overgangcontract II opgenomen.
3. Verder wordt informatie door NSR ter beschikking gesteld zoals beschreven in artikel 6 ten behoeve van de ontwikkeling van de Spoorweginfrastructuur, en in artikel 25 lid 2 ten behoeve van de ontwikkeling van de stadsgewestelijke netwerken.
4. In het kader van lid 1 a, b en c, kan het wenselijk zijn dat ook derden onderzoek verrichten in de treinen in opdracht van de Staat. Dit zal slechts plaatsvinden na overleg met en instemming van NSR, waarbij NSR de voorwaarde zal betrekken van het vermijden van klanthinder.
5. NSR verstrekt ten behoeve van het financiële regime informatie over de financiële resultaten van het hoofdrailnet en, voorzover van toepassing, de te decentraliseren stadsgewestelijke netwerken. Tevens verstrekt NSR informatie over de ontwikkeling van de zitplaatscapaciteit.
6. De Staat zal de door NSR verstrekte informatie van vertrouwelijke aard geheim houden. De Staat heeft evenwel het recht de Tweede Kamer desgevraagd te informeren over (de hoofdlijnen van) deze informatie, waarbij de Minister de Tweede Kamer zal verzoeken deze informatie vertrouwelijk te behandelen.

## IX. CONSUMENTEN-AANGELEGENHEDEN

### **Artikel 29 - Klanttevredenheidsonderzoek**

Partijen zullen in samenwerking met consumentenorganisaties de tevredenheid onderzoeken van de reizigers over de Treindiensten van NSR en de omstandigheden waaronder van deze Treindiensten gebruik kan worden gemaakt. Nadere bepalingen omtrent dit klanttevredenheidsonderzoek staan in Bijlage J.

### **Artikel 30 - Overige consumenten-aangelegenheden**

1. Advisering door consumentenorganisaties vindt plaats conform de Wet personenvervoer 2000 en laat onverlet de reeds gemaakte afspraken tussen NSR en de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov.
2. NSR is verplicht advies in te winnen bij de in het Locov vertegenwoordigde consumentenorganisaties over voorgenomen maatregelen of wijziging daarvan ten aanzien van de volgende onderwerpen:
  - a. wijziging, openbaarmaking, datum van ingang, geldigheidsduur en uitvoering van de Dienstregeling;
  - b. de vervoervoorwaarden waartegen het openbaar vervoer wordt verricht;
  - c. wijziging en openbaarmaking van de tarieven en kaartsoorten;
  - d. de modellen van de vervoerbewijzen die NSR uitgeeft;
  - e. de wijze waarop en de mate waarin vervoerbewijzen verkrijgbaar zijn gesteld;
  - f. de wijze waarop reizigers het tarief voor het vervoerbewijs kunnen voldoen;
  - g. de voorzieningen die NSR treft ten aanzien van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor diegenen met een functiebeperking en ouderen;
  - h. de procedure voor de behandeling van klachten van de reiziger en de wijze waarop NSR deze procedure aan de reiziger bekend maakt;
  - i. de wijze waarop NSR voorziet in een geschillencommissie;
  - j. het handvest;
  - k. reisinformatie;
  - l. beëindiging van de bediening van een station voorzover artikel 16 lid 1d) van toepassing is;
  - m. prijsstelling van nieuwe Treindiensten of -producten met een hogere kwaliteit;
  - n. de voorzieningen die NSR treft ten behoeve van het waarborgen van een verantwoorde mate van veiligheid van reizigers en van het voor haar werkzame personeel.

- 3 NSR voert ieder kwartaal in het Locov overleg met de consumentenorganisaties over de in lid 2 genoemde onderwerpen.
4. Informatieverstrekking aan consumentenorganisaties door NSR vindt ten minste plaats over punctualiteit, reinheid voertuigen, aansluiting op stations, sociale veiligheid, aantal zitplaatsen en reisinformatie.

## X. OVERIGE BEPALINGEN

### **Artikel 31 - Voorwaarden**

Dit Overgangscontract II wordt aangegaan onder de ontbindende voorwaarde van instemming van de Tweede Kamer der Staten-Generaal en van de Raad van Commissarissen van N.V. Nederlandse Spoorwegen. De ondernemingsraad van NSR en/of van de N.V. Nederlandse Spoorwegen zal om advies, voorzover vereist, worden gevraagd.

### **Artikel 32 - Uitbesteding en/of overdracht aan derden**

1. Het is NSR niet toegestaan om de voor NSR uit dit Overgangscontract II (Concessie) voortvloeiende verplichting tot het verrichten van openbaar vervoer per trein geheel of gedeeltelijk door derden anders dan bedoeld in artikel 2 lid 3 te doen uitvoeren (uitbesteding) en/of aan zulke derden over te dragen, behoudens treinvervangend busvervoer in geval van calamiteiten of geplande buitendienststellingen ten behoeve van infrastructuuronderhoud. Bij zulk vervangend vervoer zal de uitvoering daarvan steeds geschieden overeenkomstig de bepalingen uit dit Overgangscontract II.
2. Bij uitbesteding en/of overdracht om welke reden ook, is naast deze derden NSR steeds hoofdelijk aansprakelijk voor de uitvoering van dit Overgangscontract II.

### **Artikel 33 - Geschillenregeling**

1. Op dit Overgangscontract II is Nederlands recht van toepassing.
2. Bij een geschil kunnen Partijen met elkaar in overleg treden omtrent de mogelijke oplossingen van het geschil. Met instemming van beide Partijen kan ten behoeve van het oplossen van het geschil een onafhankelijke deskundige worden ingeschakeld. De deskundige zal daarbij bemiddelen en geeft een niet bindend advies.
3. Indien de in lid 2 genoemde stappen niet worden gevolgd of niet leiden tot een oplossing, dan zal elk geschil, betreffende de uitleg of uitvoering van het Overgangscontract II, alsmede elk ander geschil ter zake van of in verband met de uitvoering van dit contract, hetzij juridisch, hetzij feitelijk, geen uitzonderd, ter beslechting aan de bevoegde rechter worden voorgelegd te 's Gravenhage, tenzij alsdan besloten wordt tot arbitrage.

### **Artikel 34 - Ontbinding en opzegging**

1. Indien NSR tekort schiet in de nakoming van uit dit Overgangscontract II voortvloeiende verplichtingen, zal de Staat haar per aangetekende brief en onder opgave van redenen in gebreke stellen waarbij de Staat NSR een (redelijke) termijn voor de nakoming stelt. Indien NSR niet binnen die termijn nakomt, heeft de Staat het recht dit Overgangscontract II geheel of gedeeltelijk zonder rechterlijke tussenkomst per aangetekende brief te ontbinden.
2. De Staat kan dit contract zonder rechterlijke tussenkomst per aangetekende brief opzeggen, indien:
  - \* NSR faillissement aanvraagt, dan wel het faillissement van NSR is uitgesproken en geen verzet of hoger beroep is ingesteld tegen deze uitspraak;

- \* NSR surséance van betaling aanvraagt, dan wel aan NSR voorlopig of definitief surséance van betaling is verleend;
- \* de wettelijk vereiste vergunning tot het verrichten van openbaar vervoer van NSR wordt ingetrokken;
- \* NSR geheel of gedeeltelijk niet aan wettelijke voorschriften voldoet waardoor een voortzetting van dit Overgangscontract II niet kan worden verlangd;
- \* dwingend recht daartoe noopt.

### **Artikel 35 - Wijziging en beëindiging**

1. Partijen treden in overleg over wijziging van dit Overgangscontract II in geval van onvoorziene omstandigheden welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van een der Partijen of Partijen gezamenlijk van dit Overgangscontract II niet mag worden verwacht.
2. Wijzigingen van dit contract zijn slechts geldig indien deze wijzigingen schriftelijk zijn overeengekomen.
3. Partijen kunnen dit Overgangscontract II met wederzijds goedvinden wijzigen of beëindigen. Deze wijziging of beëindiging wordt door Partijen schriftelijk vastgelegd.

### **Artikel 36 - Publiekrechtelijk voorbehoud van de Staat**

1. Dit Overgangscontract II beperkt de Staat op geen enkele wijze in haar bevoegdheid om langs publiekrechtelijke weg regels te geven, welke verband houden met een publiek belang, die in dit Overgangscontract II geregelde onderwerpen raken of die in dit contract aangegane rechten of verplichtingen geheel of gedeeltelijk ter zijde stellen.
2. Indien de Staat overeenkomstig het gestelde in het eerste lid gebruik maakt van haar bevoegdheid en dit gebruik directe gevolgen heeft voor de rechten en verplichtingen uit hoofde van dit Overgangscontract II, treden de Staat en NSR in overleg over de gevolgen hiervan.

### **Artikel 37 - Aansprakelijkheid en vrijwaring**

1. NSR verricht haar verplichtingen uit dit Overgangscontract II voor eigen rekening en risico.
2. De Staat is niet aansprakelijk voor schade die NSR, zijn werknemers, hulppersonen of werknemers van hulppersonen lijden ten gevolge van de verwezenlijking van een aan de uitvoering van het Overgangscontract II gebonden gevaar, ten gevolge van de uitvoering door NSR van haar verplichtingen uit dit Overgangscontract II.
3. NSR vrijwaart de Staat voor alle aanspraken van derden - werknemers van NSR, hulppersonen en werknemers van hulppersonen daaronder begrepen - terzake van schade en/of eventuele inbreuk op enig (eigendoms-)recht, dat direct of indirect verband houdt met de uitvoering van dit Overgangscontract II door NSR.
4. NSR is overeenkomstig de toepasselijke wettelijke bepalingen en de door NSR te hanteren algemene voorwaarden aansprakelijk voor schade veroorzaakt door dood of letsel van de reiziger of schade veroorzaakt door geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging van handbagage ten gevolge van een ongeval dat de reiziger in verband met of tijdens het vervoer van is overkomen.

### **Artikel 38 - Indexering**

De bedragen in dit Overgangscontract II die niet elders geregeld zijn worden geïndexeerd volgens de CPI.

### **Artikel 39 - BTW**

Alle door Partijen te betalen bedragen op grond van dit Overgangscontract II zijn exclusief BTW. Eventueel verschuldigde BTW wordt nog in rekening gebracht.

#### **Artikel 40 - Afspraken over aanvullende dienstverlening NSR**

Partijen kunnen aanvullende afspraken maken over de dienstverlening door NSR op het hoofdrailnet. In dat geval zal NSR een transparante en controleerbare voorcalculatie maken van de te verwachten kosten en opbrengsten van deze dienstverlening. Bij eventuele afspraken over aanvullende dienstverlening zal de Staat daarvoor niet meer dan een marktconform tarief betalen.

#### **Artikel 41 - Citeertitel**

Dit Overgangscontract II kan worden aangehaald als “Overgangscontract II Staat-NSR voor het hoofdrailnet”.

ALDUS OVEREENGEKOMEN EN IN DRIEVOUD OPGEMAAKT EN GETEKEND TE 's GRAVENHAGE

12 december 2000

De Staat der Nederlanden

NS REIZIGERS B.V.

T. Netelenbos

drs. ir. J.W. Huisinga

BIJLAGE A: Hoofdrailnet volgens de nota “De derde eeuw spoor”, afbeelding 2.2

BIJLAGE B: Hoofdrailnet met “spitsgroei”stations

BIJLAGE C: “Grote” stations t.a.v. het minimumvoorzieningsniveau



Bijlage D: Lijst van 195 hoofdrailnetstations (incl. 44 “maximum service stations”)

Abcoude	Den Haag Laan van NOI	<b><u>Hilversum</u></b>	<b><u>Rotterdam Alexander</u></b>
Akkrum	Den Haag Mariahoeve	Hilversum Noord	Rotterdam Blaak
<b><u>Alkmaar</u></b>	Den Haag Moerwijk	Hilversum Sportpark	<b><u>Rotterdam Centraal</u></b>
Almelo	Deurne	Hoensbroek	Rotterdam Lombardijen
Almelo de Riet	<b><u>Deventer</u></b>	Hollandsche Rading	Rotterdam Noord
Alphen a/d Rijn	Deventer Colmschate	Holten	Rotterdam Zuid
<b><u>Amersfoort</u></b>	Diemen	Hoofddorp	Schiedam Centrum
Amersfoort Schothorst	Diemen Zuid	Hoogeveen	Schinnen
<b><u>Amsterdam Amstel</u></b>	Dieren	Horst-Sevenum	<b><u>Schiphol</u></b>
Amsterdam Bijlmer	<b><u>Dordrecht</u></b>	Houten	<b><u>Sittard</u></b>
<b><u>Amsterdam Centraal</u></b>	Dordrecht Zuid	Kapelle-Biezeling	Spaubeek
Amsterdam Lelylaan	Driebergen-Zeist	Koog-Zaandijk	Steenwijk
Amsterdam Muiderpoort	<b><u>Duivendrecht</u></b>	Koog Bloemwijk	Susteren
Amsterdam RAI	Echt	Krabbendijke	Tiel
<b><u>Amsterdam Sloterdijk</u></b>	<b><u>Ede-Wageningen</u></b>	Krommenie-Assendelft	<b><u>Tilburg</u></b>
<b><u>Amsterdam Zuid WTC</u></b>	<b><u>Eindhoven</u></b>	Kruiningen-Yerseke	Tilburg West
<b><u>Apeldoorn</u></b>	Eindhoven Beukenlaan	Lage Zwaluwe	Uitgeest
Arnhemuiden	Elst	<b><u>Leeuwarden</u></b>	<b><u>Utrecht Centraal</u></b>
<b><u>Arnhem</u></b>	<b><u>Enschede</u></b>	<b><u>Leiden Centraal</u></b>	Utrecht Lunetten
Arnhem Presikhaaf	Enschede Drienerlo	Leiden Lammenschans	Utrecht Overvecht
Arnhem Velperpoort	Ermelo	Maarn	Veenendaal- de Klomp
<b><u>Assen</u></b>	Etten-Leur	Maarsse	Velp
Baarn	Geldermalsen	<b><u>Maastricht</u></b>	<b><u>Venlo</u></b>
Barendrecht	Geldrop	Maastricht Randwyck	Vleuten
Beek-Elsloo	Geleen-Lutterade	Meppel	Vlissingen
Beilen	Geleen Oost	<b><u>Middelburg</u></b>	Vlissingen-Souburg
Bergen op Zoom	Gilze-Rijen	Naarden-Bussum	Voorburg
Best	Goes	Nieuw Vennep	Voorhout
Bilthoven	<b><u>Gouda</u></b>	Nieuwerkerk a/d IJssel	Voorschoten
Blerick	Gouda Goverwelle	Nijkerk	Vught
Bodegraven	<b><u>Groningen</u></b>	<b><u>Nijmegen</u></b>	Weert
Borne	Grou-Jirnsom	Nijmegen Dukenburg	<b><u>Weesp</u></b>
Boxtel	<b><u>Haarlem</u></b>	Nunspeet	Wezep
<b><u>Breda</u></b>	Haarlem Spaarnwoude	Nuth	Wierden
Breda Prinsenbeek	Harde 't	Oisterwijk	Wijchen
Breukelen	Harderwijk	Olst	Wijhe
Brummen	Haren	Oosterbeek	<b><u>Woerden</u></b>
Bunde	Heemstede-Aerdenhout	Oss	Wolfheze
Bunnik	Heerenveen	Oss West	Wolvega
Bussum Zuid	Heerlen	Oudenbosch	Wormerveer
Capelle Schollebaar	Heeze	Putten	<b><u>Zaandam</u></b>
Castricum	Heiloo	Ravenstein	Zaltbommel
Culemborg	Helmond	Rheden	Zevenbergen
De Vink	Helmond Brouwhuis	Rijssen	Zoetermeer
<b><u>Delft</u></b>	Helmond 't Hout	Rijswijk	Zoetermeer Oost
Delft Zuid	<b><u>Hengelo</u></b>	Rilland-Bath	<b><u>Zutphen</u></b>
Den Dolder	<b><u>Hertogenbosch 's</u></b>	<b><u>Roermond</u></b>	Zwijndrecht
<b><u>Den Haag Centraal</u></b>	Hertogenbosch 's Oost	<b><u>Roosendaal</u></b>	<b><u>Zwolle</u></b>
<b><u>Den Haag HS</u></b>	Hillegom	Rosmalen	

Vetgedrukte stations zijn **maximum service stations**.

BIJLAGE E: Definities punctualiteit en methodiek vaststellen malus (incl. lijst van 34 knooppunten waarop de punctualiteit wordt gemeten);

BIJLAGE F: Definities punctualiteit en methodiek vaststellen malus

BIJLAGE G: OC&C rapportage “Naar een financiële invulling van het Prestatiecontract hoofdrailnet tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en NS Reizigers”;

## BIJLAGE H: Informatieprofiel

BIJLAGE I: Besluit Railned inzake capaciteitstoedeling NSR

## BIJLAGE J: Klanttevredenheidsonderzoek

### ***Aard en omvang van het klanttevredenheidsonderzoek***

1. Partijen werken samen met vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties aan het meten en publiceren van de objectieve en subjectieve kwaliteit van de door NSR aangeboden diensten en producten. De inhoud en betrouwbaarheid van dit onderzoek worden gewaarborgd door een begeleidingscommissie waarin Partijen en consumentenorganisaties zitting hebben.
2. Naast feitelijke metingen van bepaalde kwaliteitsfactoren geeft het onderzoek inzicht in de beleving van de reiziger ten aanzien van zaken als punctualiteit, informatievoorziening, reinheid, service, comfort, zitplaatskans en sociale veiligheid.
3. Het onderzoek wordt ieder kwartaal gehouden; de resultaten worden gedurende het volgende kwartaal gepubliceerd. Daarnaast kan onderzoek worden gedaan naar een of meer specifieke thema's.

### ***Rol van de Begeleidingscommissie***

4. De begeleidingscommissie zorgt dat de uitkomsten van het onderzoek een voor alle partijen acceptabele reikwijdte, nauwkeurigheid en betrouwbaarheid hebben. De begeleidingscommissie dient daartoe de opzet van het onderzoek te accorderen.
5. De begeleidingscommissie bestaat uit twee vertegenwoordigers van de Minister (waarvan er één de commissie voorzigt), twee vertegenwoordigers van NSR en twee vertegenwoordigers van consumentenorganisaties, alsmede een secretaris.
6. De begeleidingscommissie stelt zijn eigen besluitvormingprocedure vast.
7. De jaarlijkse thema's van het onderzoek worden bepaald door de begeleidingscommissie.
8. De begeleidingscommissie heeft de bevoegdheid om de uitvoerder van het onderzoek aanwijzingen te geven over de opzet en/of uitvoering van het onderzoek.

### ***Uitvoering van het onderzoek***

9. Het onderzoek wordt uitgevoerd in opdracht van NSR. Aanvullende onderzoeken kunnen desgewenst, en in overleg, door consumentenorganisaties worden uitgevoerd. NSR dient als uitvoerder van het onderzoek elk kwartaal verantwoording af te leggen aan de begeleidingscommissie over de aanpak, betrouwbaarheid en resultaten.

### ***Publicatie van de uitkomsten van het onderzoek***

10. Na instemming door de begeleidingscommissie worden de onderzoeksresultaten openbaar gemaakt.
11. De begeleidingscommissie adviseert Minister en NSR over wat, hoe, waar en wanneer er gepubliceerd wordt.

BIJLAGE K: Definitieve afspraken assistentieverlening op de stations op het hoofdrailnet

Nog toe te voegen aan dit Overgangscontract II