

Vergaderjaar 2009–2010

**31 987**

## **Evaluatie spoorwetgeving**

**Nr. 8**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 juni 2010

Op 21 juni 2010 heb ik het besluit genomen tot wijziging van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Deze wijziging houdt verband met de evaluatie van de spoorwetgeving (waaronder de concessie) en het kabinetsstandpunt daarover. Op 12 oktober 2009 is daarover met uw Kamer gedebatteerd.

Ik heb dit wijzigingsbesluit uiteraard pas genomen nadat ik mijn voornemen voor advies heb voorgelegd aan de consumentenorganisaties verenigd in het LOCOV en aan de beheerder van de hoofdspoorwegen ProRail. De ontvangen adviezen heb ik meegenomen in mijn uiteindelijke besluit. NS heeft de wijzigingen in de vervoerconcessie aanvaard, zodat deze wijzigingen inmiddels met terugwerkende kracht zijn ingegaan.

Voor uw informatie licht ik kort toe wat de belangrijkste inhoudelijke wijzigingen zijn.

- Outputsturing op de jaarlijkse prestatie-afspraken uit het vervoerplan is inmiddels een feit. De artikelen over de ingroefase naar outputsturing zijn dus niet meer nodig en worden geschrapt.
- De ervaring met het huidige bestuursrechtelijk handavingsinstrumentarium heeft geleerd dat dit niet goed toepasbaar is in combinatie met jaarlijkse prestatie-afspraken voor outputsturing. Daarom wordt per 2010 specifiek voor outputsturing een boete geïntroduceerd.
- Gegeven de financiële situatie en vooruitzichten van NS in 2004, de wenselijke beperking van de tariefontwikkeling en de gewenste kwaliteitstijging van het vervoerproduct is de hoogte van de concessieprijs voor de jaren 2005 t/m 2008 indertijd op nul vastgesteld. Conform de concessie is deze afspraak geëvalueerd. Dit heeft geleid tot een geleidelijk oplopende jaarlijkse concessieprijs voor de jaren 2009 t/m 2014.
- Over reisinformatie zijn aanvullende verplichtingen opgenomen in de concessie, mede gelet op het Actieplan Multimodale Reisinformatie.
- Met het oog op de OV-Chipkaart is het tariefartikel aangepast. De jaarlijks toegestane tariefstijging voor de beschermde kaartsoorten

blijft gebaseerd op de doorberekening van de inflatie (op basis van de Consumenten Prijs Index), de gebruiksvergoeding en eventuele BTW-stijgingen. Zoals bekend wordt het retourtarief per 2011 gelijk aan het tarief van twee enkeltjes. Vandaar dat de enkele reis voortaan als anker wordt genomen voor de bescherming van de reiziger tegen overmatige tariefstijgingen. Daarnaast zal als gevolg van de introductie van de OV-Chipkaart het trajectabonnement zoals we dat nu kennen op termijn verdwijnen. In nauw overleg met consumentenorganisaties en mijn ministerie bekijkt NS de komende tijd de mogelijkheden voor een nieuwe abonnementstructuur.

Het formele wijzigingsbesluit is bijgevoegd.<sup>1</sup> Ter informatie is ook de naar aanleiding van dit wijzigingsbesluit aangepaste versie van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet bijgevoegd.<sup>1</sup>

De wijziging van de huidige concessie staat los van de discussie over de controversieel verklaarde nieuwe concessie per 2015. De looptijd van deze gewijzigde concessie is ten opzichte van de oorspronkelijke concessie ongewijzigd gebleven en vervalt derhalve nog steeds met ingang van 1 januari 2015.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.