Bijlage D Financiële bepalingen Concessie Zutphen-Hengelo-Oldenzaal 2028-2032



provincie Gelderland

provincie Overijssel

Bijlage D Financiële bepalingen Concessie Zutphen-Hengelo-Oldenzaal 2029-2032

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten Overijssel op 15-09-2026
Vastgesteld door Gedeputeerde Staten Gelderland op 15-09-2026

Datum:	15-09-2026
Status:	Versie na publicatie

Inhoudsopgave

1. Raamwerk exploitatiesubsidie 4
..... 4
2. Exploitatiebijdrage 5
..... 5
3. Meer- en minderwerk 6
..... 6
..... 8
4. Bijdrage Gebruiksvergoeding spoor 10
..... 10
..... 10
..... 10
5. Reizigersopbrengsten 12
..... 12
..... 12
..... 13
6. Bonus-malusregeling 14
..... 14
7. Boeteregeling 15
..... 15
..... 15
..... 16
8. Overige bepalingen 17
..... 17
9. Proces jaarlijkse subsidieverlening 18
..... 18
..... 18
..... 19
..... 19
..... 20
..... 20
10. Indexering en BTW 21
..... 21
..... 21
Bijlage D1: KPI Opbrengsten 23
Bijlage D2: Boetetabellen 24
Bijlage D3: Concept format verantwoording 25
Bijlage D4: Controleprotocol concessie ZHO 2028-2032 26

1. Raamwerk exploitatiesubsidie

Artikel 1 Raamwerk Exploitatiesubsidie	
1.1	De Exploitatiesubsidie van de Concessieverlener aan de Concessiehouder wordt jaarlijks bepaald op basis van de volgende onderdelen: a. Exploitatiebijdrage, uitgewerkt in hoofdstuk 2; b. Meer-minderwerk, uitgewerkt in hoofdstuk 3; c. Bijdrage Gebruiksvergoeding spoor, uitgewerkt in hoofdstuk 4; d. Reizigersopbrengsten, uitgewerkt in hoofdstuk 5; e. Bonus-malusregeling, uitgewerkt in hoofdstuk 6; f. Boeteregeling, uitgewerkt in hoofdstuk 7; g. Niet besteed marketingbudget, uitgewerkt in hoofdstuk 8;
1.2	De Exploitatiesubsidie van de Concessieverlener aan de Concessiehouder bestaat uit de som van de onderdelen zoals geformuleerd in lid 1 sub a tot en met c, verminderd met de Reizigersopbrengsten (sub d), vermeerderd met een Bonus (sub e), en verminderd met een opgelegde Malus (sub e), opgelegde Boetes (sub f) en niet besteed marketingbudget (sub g).

2. Exploitatiebijdrage

Artikel 2 Exploitatiebijdrage	
2.1	Het budget dat de Concessieverlener beschikbaar stelt voor de Exploitatiebijdrage van de Concessie bedraagt (maximaal) € 15.700.000 per Kalenderjaar (prijspeil 2026). Het budget wordt zowel bij aanvang als einde van de Concessie neerwaarts bijgesteld na rato van het aantal dagen dat de Concessie in het betreffende Kalenderjaar operationeel is ten opzichte van 365 dagen.
2.2	De jaarlijkse Exploitatiebijdrage volgt uit de in de Inschrijving van de Concessiehouder (gunningscriterium G5) en de in dat kader bij de Inschrijving ingediende Financieel Economische Onderbouwing.
2.3	Op basis van de Financieel Economische Onderbouwing wordt een vast- en variabel tarief per Dienstregelingskilometer (Prijspeil 2026) berekend. De berekening vindt als volgt plaats:
a.	Het tarief per Dienstregelingskilometer volgt uit de kosten in het betreffende Kalenderjaar overeenkomstig de Financieel Economische Onderbouwing te delen door het totaal aantal Dienstregelingskilometers van een betreffend Kalenderjaar.
b.	Het overeenkomstig sub a berekende tarief per Dienstregelingskilometer wordt uitgesplitst in een “vast” en een “variabel” deel, waarbij: i. De vaste kosten per Dienstregelingskilometer worden berekend door, de vaste kosten voor de uitvoering van de Concessie in het betreffende Kalenderjaar overeenkomstig de Financieel Economische Onderbouwing te delen door het aantal Dienstregelingskilometers zoals dat volgt uit de Inschrijving. ii. de variabele kosten per Dienstregelingskilometer (tevens het tarief voor verrekening van Meer- en Minderwerk), worden berekend door de variabele kosten voor de uitvoering in het betreffende Kalenderjaar overeenkomstig de Financieel Economische Onderbouwing van de Inschrijving te delen door het aantal Dienstregelingskilometers zoals dat volgt uit de Inschrijving.
2.4	De Exploitatiebijdrage wordt berekend door:
a.	Het vaste tarief per Dienstregelingskilometer (dat niet wordt beïnvloed door wijzigingen in het voorzieningenniveau uitgedrukt in Dienstregelingskilometers) overeenkomstig lid 3 sub b i te vermenigvuldigen met het aantal Dienstregelings-kilometers zoals dat volgt uit de Inschrijving; en
b.	Het variabele tarief per Dienstregelingskilometer (dat wordt beïnvloed door wijzigingen in het voorzieningenniveau uitgedrukt in Dienstregelingskilometers) overeenkomstig lid 3 sub b ii te vermenigvuldigen met het aantal Dienstregelings-kilometers (DRK’s) in het betreffende Kalenderjaar.
2.5	Het risico dat de werkelijke kosten van de Concessiehouder niet (geheel) gedekt worden door de Exploitatiebijdrage ligt overeenkomstig paragraaf 6.3 Beschrijvend document volledig bij de Concessiehouder.

3. Meer- en minderwerk

Artikel 3 Regulier Meer- en Minderwerk	
3.1	De Concessiehouder voert door de Concessieverlener opgedragen Meer- of Minderwerk uit.
3.2	Er is sprake van Meer- of Minderwerk indien de Concessieverlener opdracht geeft tot het uitbreiden respectievelijk verminderen van het voorzieningenniveau met een bepaald aantal Dienstregelingskilometers. Een aanwijzing omtrent de frequentie, het bedieningstijdvak en/of de exploitatieperiode kan deel uitmaken van deze opdracht. Op basis hiervan maakt de Concessiehouder een voorstel voor invulling van dit Meerwerk respectievelijk Minderwerk en de omvang ervan in Dienstregelings-kilometers en benoemt hij daarbij de gevolgen voor de verwachte (extra of verminderde) Reizigersopbrengsten. De Concessiehouder legt dit voorstel voor aan de Concessieverlener.
3.3	De Concessiehouder hanteert bij een vermindering of vermeerdering van het aantal Dienstregelingskilometers ten opzichte van het in de Inschrijving aangeboden voorzieningenniveau, uitgedrukt in Dienstregelingskilometers, de volgende uitgangpunten:
a.	Wijziging Ritten: Een opdracht tot Meer of Minderwerk vereist te allen tijde schriftelijke instemming van de Concessiehouder. De Concessiehouder verwerkt na schriftelijke toestemming of op schriftelijk verzoek van de Concessieverlener het aantal Dienstregelingskilometers als gevolg van toename of afname van Ritten in het Vervoerplan (artikel 16 lid 1) en bijbehorende opgaven. Wijzigingen van het aantal Dienstregelingskilometers worden – na vaststelling van het Vervoerplan overeenkomstig lid 4 tot en met lid 7 verrekend in de Exploitatiebijdrage..;
b.	Kalendereffecten: het aantal Dienstregelingskilometers wijzigt als gevolg van kalendereffecten. De Dienstregelingskilometers in de opgave bij het Vervoerplan (artikel 16 lid 1) zijn door de Concessiehouder berekend op basis van de kalender van het betreffende Dienstregelingsjaar. De Dienstregelingskilometers in de opgave bij de verantwoording (artikel 19 lid 3) zijn op basis van de kalender van het betreffende Kalenderjaar. Kalendereffecten worden overeenkomstig lid 4 verrekend in de Exploitatiebijdrage van de Concessie en komen voor rekening van de Concessieverlener;
c.	Extra bakinzet: Extra Treincapaciteit/bakinzet (4.1.3 en 4.1.4 van het Programma van Eisen) wordt verwerkt in het Vervoerplan (artikel 16 lid 1) en de verantwoording (artikel 19 lid 3) en telt mee in het vervoeraanbod. Extra Treincapaciteit/bakinzet wordt, met uitzondering van het bepaalde in lid 6, niet verrekend in de Exploitatiebijdrage en komt voor rekening van de Concessiehouder;
d.	Treinvervangend vervoer: Indien de Concessiehouder op grond van 4.3 van het Programma van Eisen Treinvervangend Vervoer inzet of laat uitvoeren, gelden de volgende uitgangspunten: i Eventuele meerkosten van dit Treinvervangend Vervoer zijn voor rekening en risico van de Concessiehouder, behoudens het bepaalde bij sub g. ii De Concessiehouder brengt Reizigers voor het gebruik van Treinvervangend Vervoer geen hogere reiskosten in rekening dan de normale ritprijs die zij voor het gebruik van de Treindienst verschuldigd zouden zijn. iii Verhaalt de Concessiehouder de kosten van Treinvervangend Vervoer waar mogelijk en aantoonbaar op ProRail in geval van voorziene of onvoorziene Treinuitval die ontstaat als gevolg van geplande of ongeplande niet beschikbaarheid van de Railinfrastructuur. iv Uitsluitend voor het bepalen van de Exploitatiebijdrage geldt Rituitval waarvoor de Concessiehouder Treinvervangend Vervoer heeft aangeboden

	als niet-uitgevallen, mits dit Treinvervangend Vervoer aantoonbaar voldoet aan de daaraan in het Programma van Eisen gestelde eisen en de betreffende kosten aantoonbaar niet op ProRail kunnen worden verhaald. v het bepaalde onder iv laat de toepassing van een eventuele boete wegens Rituitval onverlet.
f.	Niet gereden Dienstregelingskilometers: De Concessieverlener vergoedt de Dienstregelingskilometers van uitgevallen Ritten niet (4.3 Programma van Eisen) en beschouwt deze als ongepland Minderwerk. Deze uitgevallen Dienstregelings-kilometers tellen niet mee in het vervoeraanbod en worden verrekend op grond van het bepaalde in lid 5. Uitgezonderd van deze verrekening zijn de Dienstregelingskilometers van : i geheel of gedeeltelijk uitgevallen Ritten, waarvoor Treinvervangend Vervoer is uitgevoerd dat voldoet aan sub d,. ii ongeplande verstoringen die tot Rituitval leiden, met oorzaken die niet te wijten zijn aan de Concessiehouder en die excessief in omvang zijn, zijnde de door ProRail gecategoriseerde rode en zwarte dagen. iii de gereden Dienstregelingskilometers van gedeeltelijk uitgevallen Ritten, uitsluitend de niet gereden Dienstregelingskilometers worden als niet gerealiseerd vervoeraanbod aangemerkt. De niet gereden Dienstregelingskilometers worden afzonderlijk verantwoord overeenkomstig artikel 20, lid 3
g.	Treinvervangend vervoer bij elektrificatie Zutphen-Hengelo: indien de Concessiehouder als gevolg van buitendienststellingen voor bouwwerkzaamheden in verband met de voorgenomen elektrificatie geen treinen kan inzetten op het (deel)traject Zutphen-Oldenzaal, geldt het volgende bijzondere regime: i ProRail is verantwoordelijk voor de organisatie en bekostiging van dit Trein vervangende vervoer; of ii De Concessiehouder biedt de optie aan het Treinvervangend vervoer te organiseren en de Concessieverlener heeft schriftelijk bevestigd van deze optie gebruik te maken. Voor beide opties geldt: - Niet-gereden Ritten worden niet vergoed en worden verrekend op basis van lid 5. Indien het aantal niet-gereden Dienstregelingskilometers als gevolg van buitendienststellingen of Treinvervangend Vervoer in een contractjaar (of vergelijkbare periode) uitkomt boven 5% van het geplande aantal Dienstregelingskilometers van dat jaar (of die vergelijkbare periode), kan de Concessiehouder voor het meerdere een businesscase indienen (artikel 4). In deze businesscase worden, bovenop de variabele kosten zoals deze blijken uit de Financieel-Economische Onderbouwing, tevens de directe personeelskosten betrokken, voor zover de Concessiehouder aantoont dat: o deze kosten rechtstreeks samenhangen met de niet-gereden treinritten; o deze kosten in redelijkheid niet konden worden vermeden of gemitigeerd; en o de Concessiehouder zich aantoonbaar heeft ingespannen om deze kosten te beperken, waaronder mede wordt verstaan herinzet binnen de eigen organisatie of, waar redelijkerwijs mogelijk, in samenhang met omliggende concessiegebieden. De businesscase wordt naar oordeel van de Concessieverlener beoordeeld op redelijkheid, onderbouwing en herleidbaarheid. - De vaste kosten van niet-gereden Ritten worden door de Concessieverlener vergoed, mits de Concessiehouder aantoont (i) dat hij deze kosten

	daadwerkelijk heeft gemaakt; en (ii) hij zich heeft ingespannen om deze kosten te voorkomen dan wel te beperken. - Voor zover de buitendienststellingen zijn verwerkt in de Dienstregeling tellen de uitgevallen Ritten niet mee in Boeteregeling (bijlage D2) voor het onderdeel Rituitval.
3.4	De Concessieverlener verrekent Meerwerk, als gevolg van situaties zoals benoemd onder lid 3 sub a t/m b, waarvoor geen aanschaf van extra Materieel is vereist, tegen de variabele kosten per Dienstregelingskilometer (artikel 2 lid 4 sub b) vermenigvuldigd met de wijzigingen van het aanbodvolume (uitgedrukt in Dienstregelingskilometer).
3.5	De Concessieverlener verrekent Minderwerk, als gevolg van situaties zoals benoemd onder lid 3 sub a t/m b, tegen de variabele kosten per Dienstregelingskilometer (artikel 2 lid 4 sub b) vermenigvuldigd met de wijziging van het aanbodvolume (uitgedrukt in Dienstregelingskilometers).
3.6	Indien en voor zover het voor het uitvoeren van Meerwerk, als gevolg van situaties zoals benoemd onder lid 3 sub a en c, noodzakelijk is om bovenop het in de Inschrijving aangeboden Treincapaciteit extra Materieel aan te schaffen en de Concessiehouder dit heeft gemeld in zijn voorstel voor invulling van dit Meerwerk, verrekend de Concessieverlener de hierdoor veroorzaakte stijging van de vaste kosten (artikel 2 lid 4 sub a) op basis van een aparte, op basis van een business case Meerwerk (artikel 4) tussen de Concessieverlener en de Concessiehouder overeen te komen extra vergoeding. De variabele kosten van dit Meerwerk worden verrekend tegen de variabele kosten per Dienstregelingskilometer (artikel 2 lid 4 sub b) vermenigvuldigd met de wijzigingen van het aanbodvolume (uitgedrukt in Dienstregelingskilometers).
3.7	Indien sprake is van zodanig Minderwerk dat de Concessiehouder minder Treinstellen nodig heeft om de Dienstregeling uit te voeren en de Concessiehouder dit heeft gemeld in zijn voorstel voor invulling van het Minderwerk, verrekent de Concessieverlener de gevolgen hiervan voor de vaste kosten op basis van een aparte business case Minderwerk (artikel 4). De variabele kosten van dit Minderwerk worden verrekend tegen de variabele kosten per Dienstregelingskilometer (artikel 2 lid 4 sub b) vermenigvuldigd met de wijzigingen van het aanbodvolume (uitgedrukt in Dienstregelingskilometers).

Artikel 4 Business case Meer- en Minderwerk	
4.1	De Concessiehouder kan, al dan niet op verzoek van de Concessieverlener met voorstellen komen om, anders dan bedoeld of in aanvulling op hetgeen zoals beschreven in artikel 3 lid 3, diensten uit voeren gerelateerd aan de Concessie of producten en diensten realiseren in aanvulling op de Concessie of ter vervanging van onderdelen van de Concessie [zie kader 1].
4.2	Voor de onder lid 1 genoemde producten en/of diensten maakt de Concessiehouder op eigen initiatief of op verzoek van de Concessieverlener een financieel onderbouwde business case. De business case beschrijft en specificeert ten minste:
a.	de gevolgen voor Reizigers;
b.	de verantwoordelijkheden van de betrokken partijen;
c.	de (technische) uitvoerbaarheid / haalbaarheid van de business case;
d.	het te leveren eindresultaat en meetbaarheid;
e.	de gemoeide kosten, baten en dekking; en
f.	de mogelijke risico's.

4.3	De Concessieverlener kan de door de Concessiehouder ingediende business case laten toetsen door een onafhankelijke (financieel) specialist. De kosten van de onafhankelijke toets komen voor rekening van de Concessieverlener.
4.4	Voor het bepalen van de uiteindelijke financiële vergoeding (subsidievaststelling van de business case) hanteert de Concessieverlener de werkelijke gemaakte kosten verminderd met gerealiseerde baten als uitgangspunt. Hierop kan door de Concessieverlener een marktconforme winstmarge worden toegestaan, onder de voorwaarde dat de Concessieverlener voorafgaand aan het opstellen van de business case hiervoor toestemming heeft verleend.
4.5	Afhankelijk van de (financiële) omvang van de business case moet de Concessiehouder de werkelijke kosten en de baten verantwoorden op basis van facturen, betaalbewijzen ofwel met een controleverklaring van een onafhankelijke accountant.
4.6	Een business case wordt in uitvoering genomen door de Concessiehouder nadat dit schriftelijk is bevestigd door de Concessieverlener.
4.7	Als uitgangspunt geldt dat nieuwe OV-concepten in de exploitatie, bijvoorbeeld gerekend per reizigerskilometer, niet duurder mogen zijn dan voorzieningen die de Concessiehouder heeft aangeboden in zijn Inschrijving.
4.8	De Concessiehouder baseert de business cases indien relevant op de Financieel Economische Onderbouwing (standaardformulier 14) die de Concessiehouder heeft verstrekt bij zijn Inschrijving en indien dit niet mogelijk is waarom hiervan afgeweken wordt. De Concessieverlener behoud zich het recht voor bij Concessiehouder een nadere onderbouwing op te vragen van kosten die de Concessiehouder heeft opgevoerd in de Financieel Economische Onderbouwing en/of (de onderbouwing van) deze kosten te laten controleren door een onafhankelijke deskundige.

De aanleiding tot het opstellen van een business case kan bijvoorbeeld gelegen zijn in de wens in te spelen op veranderende omstandigheden en/of het extra prikkelen van de Concessiehouder tot een bepaalde inspanning, bijvoorbeeld: het realiseren van reizigersgroei, verdere verduurzaming van het Openbaar Vervoer door inzet van andere technieken of een gelet op gewijzigd beleid gewenste kwaliteitsverbetering on de Concessie.

Kader 1: Aanleiding tot het opstellen van een business case

4. Bijdrage Gebruiksvergoeding spoor

Artikel 5 De Bijdrage Gebruiksvergoeding spoor	
5.1	ProRail berekent op basis van de netverklaring de kosten van het gebruik van het spoor door aan de Concessiehouder. De Gebruiksvergoeding spoor bestaat uit de vergoeding voor het minimum toegangspakket, prijsprikkels en markups.
5.2	Van de vergoeding voor het minimum toegangspakket vergoedt de Concessieverlener aan de Concessiehouder de kosten die worden gemaakt in het kader van de Dienstregeling voor de verleende Concessie, voor zover deze betrekking hebben op:
a.	Treinpad: het tarief per Dienstregelingskilometer voor het gebruik van treinpaden;
b.	Opstelterreinen: het tarief per meter spoor voor het beslag op opstelsporen van het Materieel dat toebehoord aan de Concessie;
c.	Transfer: het tarief per haltering voor het gebruik van reizigersperrons en transferruimte met bijbehorende voorzieningen;
d.	Tractie-energievoorziening: het tarief per kilowattuur voor het gebruik van de tractie-energievoorziening. Alle energiekosten zijn voor rekening van de Concessiehouder;
e.	Transport van elektrische tractie-energie: het tarief per kilowattuur voor het transport van de tractie-energie; en
5.3	Ten aanzien van alle overige posten (zoals vergoedingen, heffingen, sancties en beloningen) anders dan de vergoeding minimum toegangspakket zoals opgenomen in lid 2 geldt dat deze voor rekening van de Concessiehouder komen.
5.4	Door ProRail in rekening gebrachte Gebruiksvergoeding spoor vanwege Mat-ritten (o.a. rangeerritten worden door Concessieverlener beschouwd als Mat-ritten) komt geheel voor rekening van Concessiehouder.
5.5	Concessieverlener kan dit artikel actualiseren, maar is hiertoe nimmer verplicht, indien ProRail de bekostigingssystematiek van de Gebruiksvergoeding spoor wijzigt. Voordat Concessieverlener hierover een besluit nemen treden zij in overleg met Concessiehouder.

Artikel 6 Voorlopige bepaling van de Bijdrage Gebruiksvergoeding spoor	
6.1	Voorafgaand aan elk Kalenderjaar doet de Concessiehouder – op basis van de Netverklaring van ProRail en het in artikel 5 bepaalde – bij zijn Vervoerplan (3.4 Programma van Eisen) een onderbouwde schatting (artikel 16 lid 1 sub d) van de totale Gebruiksvergoeding spoor voor het betreffende Kalenderjaar binnen de Concessie.
6.2	Deze onderbouwing vormt de basis voor het verlenen van de (voorlopige) Bijdrage Gebruiksvergoeding spoor aan de Concessiehouder.

Artikel 7 Vaststelling van de Bijdrage Gebruiksvergoeding spoor	
7.1	Na afloop van elk Kalenderjaar toont de Concessiehouder in haar verantwoording (artikel 19 lid 3 sub c) aan, met in achtneming van het in artikel 5 bepaalde, hoe hoog de totale Gebruiksvergoeding spoor, in het betreffende Kalenderjaar daadwerkelijk is geweest. De Concessiehouder onderscheidt daarbij de in artikel 5 genoemde kostensoorten.
7.2	Deze onderbouwing vormt de basis voor de vaststelling van de (definitieve) Bijdrage Gebruiksvergoeding spoor.

7.3	De Bijdrage Gebruiksvergoeding spoor zal nimmer hoger zijn dan het bedrag dat door ProRail voor de Treindienst in rekening is gebracht bij Concessiehouder (exclusief de kosten voor Mat-ritten).
7.4	Indien de Concessiehouder van ProRail een vergoeding krijgt als onderdeel van de prestatieregeling (KPI Treinpad) en de Concessiehouder kan onderbouwen dat hij deze vergoeding gebruikt voor het verzorgen van alternatief vervoer bij verstoringen, mag Concessiehouder deze bijdrage houden.

5. Reizigersopbrengsten

Artikel 8 Opbrengstverantwoordelijkheid	
8.1	Het risico op meer of minder Reizigersopbrengsten komt vanaf de start van de Concessie toe aan de Concessieverlener. De in het kader van de Concessie gerealiseerde Reizigersopbrengsten inclusief Studentenreisrecht (SOV) komen volledig toe aan de Concessieverlener.
8.2	De Concessiehouder is gedurende de gehele looptijd van de Concessie verantwoordelijk voor het innen van de Reizigersopbrengsten (inclusief SOV) en behartigt de belangen van de Concessieverlener bij bijvoorbeeld TLS, SVOV resp. VRS, althans de met verdeling van opbrengsten belaste organisatie(s), bij de toedeling van deze opbrengsten aan de Concessie. De Concessiehouder verstrekt de Concessieverlener vóór de start van de Concessie een afschrift van alle op dat moment geldende afspraken over de verdeling van de SOV-gelden, en nadien van elke wijziging van die afspraken. De Concessiehouder consulteert de Concessieverlener vooraf over voorstellen tot wijziging van genoemde afspraken.
8.3	Alle kosten die worden gemaakt voor/ten behoeve van het innen, distribueren en verdelen van de Reizigersopbrengsten inclusief de investerings- en beheerskosten van nieuwe betaalsystemen zijn voor rekening van de Concessiehouder.
8.4	Inhoudingen van het instaptarief ingeval Reizigers niet uitchecken met hun OVPay of andere Productdrager (de zogeheten 'incomplete transacties') en andere bijzondere inkomsten worden tevens tot de Reizigersopbrengsten gerekend.
8.5	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de afhandeling van restitutieaanvragen in verband met de OVPay of andere Productdragers. Toekenningen van restitutieaanvragen kunnen door de Concessiehouder worden verrekend met de incomplete transacties.
8.6	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het tegengaan van zwartrijden. De inkomsten van opgelegde boetes komen voor 100% toe aan de Concessiehouder. Onder boete wordt in dit lid verstaan het geldbedrag bovenop de geldende ritprijs. De geldende ritprijs zelf behoort tot de Reizigersopbrengsten. Indien de Concessiehouder een boete oplegt, dient hij altijd tevens de geldende ritprijs in rekening te brengen en te innen.

Artikel 9 Opgave van de begrote Reizigersopbrengsten	
9.1	De Concessiehouder verstrekt als bijlage bij het Vervoerplan een opgave van de begrote Reizigersopbrengsten in het kader van de jaarlijkse subsidieverlening (artikel 16 lid 1 sub c).
a.	Voor het 1e jaar van de Concessie maken de Concessiehouder en de Concessieverlener tijdens de implementatie van de Concessie afspraken over het Vervoerplan en de daarbij te verwachten Reizigersopbrengsten.
b.	Vanaf het 2e jaar van de Concessie bevat de opgave van de begrote Reizigersopbrengsten een analyse die het verschil van de begrote Reizigersopbrengsten ten opzichte van het voorgaande jaar onderbouwt.
9.2	De Concessiehouder rapporteert maandelijks, uiterlijk op de 15e dag van de maand volgend op de maand waarop de rapportage betrekking heeft, over de gerealiseerde Reizigersopbrengsten en de nog te verwachten Reizigersopbrengsten overeenkomstig het format "KPI Opbrengsten" in bijlage D1.

9.3.	De Concessiehouder geeft op eerste verzoek van de Concessieverlener, binnen dertig (30) werkdagen na ontvangst van een dergelijk verzoek, het gevraagde inzicht in:
a.	Reizigersopbrengsten (tot op ritniveau, per uur, rijrichting en Propositie),
b.	Reizigerskilometers (tot op ritniveau, per uur, rijrichting en Propositie),
c.	Het gebruik van OVPay of diens opvolger(s),
d.	Het functioneren van OVPay of diens opvolger(s), en/of
e.	Alle brongegevens van OVPay of diens opvolger(s), voor zover mogelijk binnen de wettelijke kaders, alsmede specifieke databestanden en/of analyses vanuit die brongegevens.
9.4	De Concessiehouder geeft de Concessieverlener toegang tot alle gegevens uit OVPay of diens opvolger(s), waaronder ten minste begrepen per (OVPay)transactie: dag, tijdstip en locatie van zowel de check-in als de check-out, kaartsoort, Propositie en ritprijs.

Artikel 10 Verantwoording van de gerealiseerde Reizigersopbrengsten	
10.1	De Concessiehouder toont in de verantwoording over de subsidie (artikel 19 lid 3 sub b) aan hoe hoog de totale Reizigersopbrengsten in het betreffende Kalenderjaar daadwerkelijk zijn geweest overeenkomstig het daarvoor door de Concessieverlener verstrekte format.
10.2	De Concessiehouder verstrekt – conform artikel 19 lid 3 sub b - een schriftelijke opgave van Reizigersopbrengsten inclusief een goedkeurende controleverklaring aan de Concessieverlener. De Concessiehouder stelt de accountant in staat de getrouwe weergave van de financiële verantwoording en rechtmatigheid van de door de Concessiehouder verstrekte gegevens met betrekking tot de Reizigersopbrengsten te controleren. De Concessiehouder zal in opdracht van de accountant informatie opvragen bij TLS, althans de met verdeling van opbrengsten belaste organisatie(s), en zal ook anderszins zijn medewerking verlenen aan de accountant om de accountant in staat te stellen de door de Concessiehouder verstrekte gegevens te controleren op juistheid en volledigheid.
10.3	De Concessieverlener is gerechtigd een audit te laten uitvoeren naar de juistheid van de opgaven van de Concessiehouder en/of het functioneren van OVPay of diens opvolger(s) en/of de documenten die ten grondslag liggen aan verdeling van Reizigersopbrengsten (zoals, maar niet uitsluitend, de verdeling van de vergoeding in verband met de Studenten OV kaart) en contracten met derden.

6. Bonus-malusregeling

Artikel 11 Bonus-/malusregeling	
~~11.1~~	~~De Concessieverlener hanteert een bonus- malus omzetgroei (zie kader 2 voor rekenvoorbeeld):~~
~~a.~~	~~Indien de Reizigersopbrengsten (exclusief SOV) van de Concessie vanaf het tweede Kalenderjaar hoger zijn dan een direct voorgaand Kalenderjaar, dan ontvangt de Concessiehouder van de Concessieverlener een bonus van 50% van de hogere Reizigersopbrengsten (exclusief SOV).~~
~~b.~~	~~Indien de Reizigersopbrengsten (exclusief SOV) van de Concessie vanaf het tweede Kalenderjaar lager zijn dan een direct voorgaand Kalenderjaar, dan legt de Concessieverlener de Concessiehouder een malus op van 50% van de lagere Reizigersopbrengsten (exclusief SOV).~~
~~c.~~	~~De gerealiseerde Reizigersopbrengsten (exclusief SOV) van het voorafgaande Kalenderjaar wordt bij toepassing van sub a tot en met b gecorrigeerd met de vanaf dat jaar gehanteerde landelijke tarievenindex (LTI) en eventuele wijzigingen in de Dienstregeling uitgedrukt in Dienstregelingskilometers.~~
11.2	De Concessieverlener hanteert een bonus- malus klanttevredenheid gebaseerd op het algemeen kwaliteitsoordeel in de OV klantenbarometer voor de Concessie:
a.	Indien de score over het eerste volledige Kalenderjaar minimaal 7,5 bedraagt ontvangt de Concessiehouder van de Concessieverlener een Bonus van € 125.000,-.
b.	Indien de score over het tweede volledige Kalenderjaar minimaal 0,1 punten (op een schaal van 1 tot 10) hoger is dan de score in het direct voorafgaande Kalenderjaar en hoger dan de tot dan toe hoogste score gedurende de Concessie en hoger is dan minimaal 7,5, dan ontvangt de Concessiehouder van de Concessieverlener een Bonus van € 125.000,-.
c.	Indien de score in een Kalenderjaar (vanaf het eerste volledige Kalenderjaar): • lager is dan 7,5 punten (op een schaal van 1 tot 10) dan legt de Concessieverlener de Concessiehouder een Malus op van € 125.000,- of; • lager is dan 7,3 punten (op een schaal van 1 tot 10) dan bedraagt de Malus € 250.000,- ~~Daarnaast heeft de Concessiehouder geen recht op een eventuele bonus zoals benoemd in lid 1 bonus omzetgroei.~~
d.	De Concessieverlener behoudt zich het recht voor om het te behalen kwaliteitsoordeel voor de Bonus/Malus zoals vermeld in voorgaande sub a en b aan te passen indien de Klantenbarometer qua systematiek of vragenlijst wijzigt.

~~*Stel de gerealiseerde Reizigersopbrengsten (excl. SOV) bedragen € 6,0 mln. in 2030 en € 6,5 mln. in 2031. De LTI voor 2031 is 2% en het aantal dienstregelingskilometers is in 2031 3% hoger dan in 2030. De bonus/malus berekening is dan:*~~

~~*€ 6,5 mln. -/- (€ 6,0 mln. x 1,02 x 1,03) = 0,196 mln. x 50% = 0,098 mln. Bonus*~~

~~*Stel de gerealiseerde Reizigersopbrengsten (excl. SOV) bedragen € 6 mln. in 2030 en € 6,2 mln. in 2031. De LTI voor 2031 is 2% en het aantal dienstregelingskilometers is in 2031 3% hoger dan in 2030. De bonus/malus berekening is dan:*~~

~~*€ 6,2 mln. -/- (€ 6,0 mln. x 1,02 x 1,03) = 0,104 mln. x 50% = 0,052 mln. Malus*~~

~~**Kader 2:** Rekenvoorbeeld bonus- malus omzetgroei~~

7. Boeteregeling

Artikel 12 Boeteregeling	
12.1	De Concessieverlener ziet toe op de naleving van de aan de Concessie verbonden en hieruit voortvloeiende verplichtingen en voorwaarden zoals opgenomen in de Concessiebeschikking, het Programma van Eisen, Nota van Inlichtingen en de ontvangen Inschrijving en de bij deze documenten bijbehorende formulieren en bijlagen.
12.2	De Concessieverlener kan bij het in lid 1 bedoelde toezicht gebruikmaken van door derden en door de Concessiehouder aangeleverde gegevens en informatie, alsmede van statistische technieken.
12.3	Gelet op het bepaalde in artikel 32, lid 5, van de Wet personenvervoer 2000, is de Concessieverlener bevoegd een boete op te leggen indien de Concessiehouder de verplichtingen en voorwaarden die voortvloeien uit de Concessie niet, niet juist of niet volledig naleeft.
12.4	De Concessieverlener hanteert een boeteregeling op grond waarvan een boetebepaling volgens een boetetabel (bijlage D2) en/of een Discretionaire boete aan de Concessiehouder kan worden opgelegd, waarbij de hoogte van de boete in beginsel:
a.	hoger is dan de kosten die de Concessiehouder zou hebben gemaakt om de boete te voorkomen,
b.	proportioneel is in relatie tot de geconstateerde overtreding.
12.5	De som van de boetes bedraagt in een Kalenderjaar nooit meer dan 5% van de voor de Concessie op basis van het Vervoerplan verleende Exploitatiebijdrage (artikel 2).
12.6	De verrekening van opgelegde (onherroepelijke) boetes kan door de Concessieverlener verrekend worden met de jaarlijkse subsidievaststelling (artikel 19).

Artikel 13 Boetebepaling volgens boetetabel	
13.1	Indien Concessieverlener op basis van de gegevens zoals bedoeld in artikel 12 lid 2 een boete oplegt overeenkomstig de boetetabel, kan Concessieverlener dit doen zonder voorafgaande schriftelijke kennisgeving aan de Concessiehouder.
13.2	Boetes over een bepaald Kalenderjaar worden bij voorkeur na afloop van ieder kwartaal - indien de Concessieverlener tijdig beschikt over de benodigde gegevens – bepaald, maar worden uiterlijk bij de jaarlijkse subsidie-vaststelling vastgesteld en gecommuniceerd met de Concessiehouder.
13.3	De bevoegdheid om boetes op te leggen laat de overige aan de Concessieverlener toekomende rechten onverlet, zoals het recht op schadevergoeding en/of nakoming, alsmede op intrekking van de Concessie conform artikel 43 van de Wet personenvervoer 2000.
13.4	Met in achtneming van het in artikel 12 lid 4 sub a en b bepaalde kan Concessieverlener vanaf het derde jaar van de Concessie, na consultatie van Concessiehouder, besluiten de boetetabellen te wijzigen.
13.5	De onmogelijkheid om prestaties vast te stellen als gevolg van gebrekkige gegevensaanlevering door de Concessiehouder, alsmede iedere onzekerheid die daardoor ontstaat, kunnen door de Concessiehouder nimmer aan de Concessieverlener worden tegengeworpen ter afwering van een boete, financiële correctie of andere sanctie.

Artikel 14 Discretionaire boete	
14.1	Indien de Concessieverlener voornemens is een Discretionaire boete als bedoeld in artikel 12, lid 4 op te leggen, zullen zij de Concessiehouder allereerst een schriftelijke kennisgeving sturen, waarin ten minste is beschreven welk(e) voorschrift(en) is (zijn) overtreden en op welk moment en/of in welke mate, alsmede welke boete zij voornemens zijn op te leggen.
14.2	In de schriftelijke kennisgeving, als bedoeld in lid 1, kan de Concessieverlener de Concessiehouder een termijn opleggen waarbinnen de geconstateerde problemen verholpen dienen te zijn.
14.3	Bij het bepalen van de hoogte van de Discretionaire boete neemt de Concessieverlener het bepaalde in artikel 12 lid 4 sub a en b in acht en daarnaast:
a.	het soort voorschrift dat en/of toezegging die niet wordt nagekomen,
b.	de hinder die Reizigers ondervinden van het niet nakomen van het betreffende voorschrift en/of de toezegging,
c.	de eventuele financiële voordelen voor de Concessiehouder die het gevolg zijn van het niet nakomen van het voorschrift en/of de toezegging,
d.	de frequentie waarmee de Concessiehouder de concessievoorschriften en/of de toezeggingen overtreedt en/of heeft overtreden,
e.	imagoschade voor het Openbaar Vervoer en/of de Concessieverlener,
f.	de door Concessiehouder verstrekte informatie als bedoeld in lid 4.
14.4	Na ontvangst van de in lid 1 bedoelde kennisgeving dient de Concessiehouder binnen 15 werkdagen na dagtekening schriftelijk te reageren. Hierbij dient de Concessiehouder in te gaan op:
a.	de geconstateerde overtreding(en), de oorzaken hiervan, de maatregelen die de Concessiehouder in het verleden heeft getroffen om de overtredingen te voorkomen,
b.	de maatregelen die de Concessiehouder treft om de overtreding(en) op te heffen, en herhaling te voorkomen, en
c.	de termijn waarbinnen de geconstateerde overtreding(en) is (zijn) verholpen.
14.5	Op basis van de reactie van de Concessiehouder, of indien de Concessiehouder binnen de daartoe gestelde termijn niet heeft gereageerd, neemt de Concessieverlener een besluit inzake het opleggen van een Discretionaire boete. De Concessiehouder wordt hiervan zo spoedig mogelijk in kennis gesteld.
14.6	Onverminderd het in lid 1 van dit artikel bepaalde kan, indien en voor zover ter zake van een tekortkoming ten gevolge waarvan een boete werd opgelegd, de Concessiehouder tevens gehouden worden tot nakoming en is de Concessiehouder gehouden door enige tekortkoming van Concessiehouder ontstane schade te vergoeden aan de Concessieverlener.
14.7	Bij herhaling van overtredingen waarvoor Concessieverlener reeds eerder een schriftelijke kennisgeving heeft gestuurd, kan de Concessieverlener direct nieuwe Discretionaire boetes opleggen, zonder eerst een nieuwe schriftelijke kennisgeving te versturen.

8. Overige bepalingen

Artikel 15 Verrekening niet besteed marketingbudget	
15.1	Het marketingbudget wordt bekostigd door de Concessiehouder. De hoogte van dit budget is overeenkomstig het bedrag dat de Concessiehouder hiervoor heeft opgenomen in de Financieel Economische Onderbouwing (F.06). In het Marketingplan wordt het marketingbudget jaarlijks gealloceerd aan concrete marketingacties (paragraaf 8.4 van het Programma van Eisen).
15.2	De Concessieverlener past een aftrek toe voor niet besteed (en/of niet conform artikel 19 sub d verantwoord) marketingbudget. De aftrek wordt bepaald door de verantwoorde marketinguitgaven in mindering te brengen op het marketingbudget overeenkomstig lid 1, indien de verantwoorde marketinguitgaven over enig Kalenderjaar lager zijn dan het marketingbudget overeenkomstig lid1.

9. Proces jaarlijkse subsidieverlening

Artikel 16 Aanlevering onderbouwing subsidieverlening	
16.1	Voor de jaarlijkse subsidieverlening doet de Concessiehouder aan de Concessieverlener, als bijlage bij het Vervoerplan (3.4.2 van het Programma van Eisen):
a.	een opgave van het aantal geplande Dienstregelingskilometers rekening houdend met het bepaalde in artikel 3. Deze jaarlijkse opgave is van gelijke opzet als de opgave (standaardformulier 16) zoals deze bij de Inschrijving is verstrekt;
b.	bij deze jaarlijkse opgaven van Dienstregelingskilometers verstrekt de Concessiehouder een analyse, waarin de verschillen tussen Dienstregelingsjaren inzichtelijk worden gemaakt en verklaard;
c.	een opgave van de begrote Reizigersopbrengsten (artikel 9) voor het betreffende Kalenderjaar. De Concessiehouder onderbouwt deze opgave op grond van voortschrijdend inzicht per lijn (historische opbrengstgegevens, voorlopige opbrengstgegevens jaar x-1, indexeringseffect(en) en mutaties als gevolg van wijzigingen in de dienstregeling);
d.	een onderbouwde schatting van de kosten Gebruiksvergoeding spoor voor het betreffende Kalenderjaar (artikel 6); en
e.	een opgave van de begrote kosten voor marketingactiviteiten (paragraaf 8.4 van het Programma van Eisen).
16.2	De Concessiehouder dient de opgaven, zoals beschreven in dit artikel, jaarlijks vóór 1 augustus voorafgaand aan het betreffende Dienstregelingsjaar in bij de Concessieverlener.

Artikel 17 Verlening voorlopige subsidie en uitbetaling voorschot	
17.1	De Concessieverlener verleent jaarlijks voor de start van het nieuwe Kalenderjaar bij beschikking aan de Concessiehouder een (voorlopige) Exploitatiesubsidie. Deze voorlopige Exploitatiesubsidie bestaat uit de elementen zoals opgenomen in artikel 1. De subsidieverlening vindt plaats op basis van Kalenderjaar (1/1 tot en met 31/12) en is gebaseerd op de geplande Dienstregeling (artikel 16 lid 1).
17.2	Bij de berekening van de voorlopige Exploitatiesubsidie zoals bedoeld in het voorgaande lid worden de relevante elementen verhoogd met de voorlopige indexeringen overeenkomstig artikel 22.
17.3	De Concessiehouder ontvangt van de Concessieverlener maandelijks een voorschot op de verleende voorlopige Exploitatiesubsidie. Het voorschot per maand bedraagt 1/12 van de verleende voorlopige Exploitatiesubsidie op jaarbasis. De uitbetaling van het voorschot vindt omstreeks de 15e van iedere maand plaats.
17.4	De laatste (twee) termijnen in het laatste Kalenderjaar worden niet als voorschot uitbetaald, maar worden verrekend met de vaststelling van de Exploitatiesubsidie, zoals bedoeld in artikel 20.

Artikel 18 Tussentijdse bijstelling van de voorlopige subsidie en het voorschot	
18.1	De Concessieverlener kan bij beschikking de voorlopige Exploitatiesubsidie en de daaraan gekoppelde bevoorschotting in de loop van het Kalenderjaar of daarna aanpassen, bijvoorbeeld indien er wijzingen optreden in de Dienstregeling, Reizigersopbrengsten en/of LBI of indien gedurende het Kalenderjaar een boete isopgelegd.

Artikel 19 Verzoek tot subsidievaststelling en indienen van de verantwoording	
19.1	De Concessiehouder voert een afzonderlijke boekhouding voor de Concessie zoals bedoeld in artikel 32, lid 2, onder e van de Wp2000 waarmee het kan voldoen aan de informatieplicht die voortvloeien uit het Beschrijvend Document opgenomen behorende bij de Concessie.
19.2	De Concessiehouder dient jaarlijks binnen 10 maanden na afloop van het Kalenderjaar bij de Concessieverlener een aanvraag tot het vaststellen van de Exploitatiesubsidie in.
19.3	De Concessiehouder voorziet de aanvraag tot vaststelling van de Exploitatiesubsidie van een financiële verantwoording die is opgesteld conform een door de Concessieverlener voorgeschreven format (bijlage D3), waarbij de Concessiehouder een door een onafhankelijke registeraccountant opgestelde controleverklaring en/of assurance rapport verstrekt. Hierbij legt de Concessiehouder ten minste verantwoording af over:
a.	werkelijk gereden Dienstregelingskilometers (DRK): de totale hoeveelheid DRK's in een Kalenderjaar, rekening houdend met de bepalingen uit artikel 3, op basis van de Dienstregeling (incl. wijzigingen) waarmee de Concessieverlener hebben ingestemd.
b.	gerealiseerde Reizigersopbrengsten: de voor het Kalenderjaar vastgestelde Reizigersopbrengsten (artikel 10);
c.	werkelijke kosten Gebruiksvergoeding spoor: de voor het Kalenderjaar aan ProRail te betalen werkelijke kosten Gebruiksvergoeding spoor verbijzonderd naar de verschillende kostencategorieën zoals beschreven in (artikel 7);
d.	Besteding marketingbudget: de in het Kalenderjaar vastgestelde werkelijke kosten van de door de Concessieverlener goedgekeurde marketingactiviteiten (artikel 15);
e.	werkelijke Rituitval: per maand het aantal in het Kalenderjaar uitgevallen ritten en Dienstregelingskilometers (4.3.2 van het Programma van Eisen en artikel 3 lid 3);
f.	werkelijke punctualiteit: per maand het aantal ritten in het Kalenderjaar dat te vroeg of te laat is vertrokken volgens de definities van aankomst- en vertrekpunctualiteit (4.2.1 van het Programma van Eisen);
g.	Sociale veiligheid : De Full Time Equivalenten (fte's) en totale loonkosten[1] van medewerkers die zijn aangesteld als Coördinator Sociale Veiligheid, Toezichthouder en Servicemedewerker voor de concessie ZHO;
h.	inspanningswaarde SROI[2]: de waarde van de SROI-maatregelen berekent aan de hand van de bouwblokkenmethode (paragraaf 9.3 Programma van Eisen).
19.4	De Concessieverlener verstrekt de Concessiehouder een controleprotocol voor de verantwoording van de Exploitatiesubsidie en Reizigersopbrengsten (bijlage D4). Dit protocol bepaalt waar de door Concessieverlener voorgeschreven controleverklaring en het assurance rapport aan moeten voldoen. De Concessieverlener behoudt zich het recht voor om gedurende de looptijd van de Concessie nadere eisen aan de financiële

[1] Loonkosten (salaris, vakantietoeslag, pensioenafdracht, toelagen en onkostenvergoedingen overeenkomstig cao) rekening houdend met de verplichte premies en bijdragen (loonbelasting, premie volksverzekeringen en werknemersverzekeringen).

[2] Hier volstaat een uitdraai van de SROI zoals deze zijn afgestemd met het Expertisepunt Social Return (ESR) en vastgelegd in het registratiesysteem WIZZR.

	verantwoording (bijlage D3) en de daarbij behorende controleverklaring en/of assurance rapport te stellen.
19.5	De Concessiehouder verstrekt op verzoek van de Concessieverlener een specificatie van de werkelijk gereden Dienstregelingskilometers over een bepaalde periode. Deze opgave is van gelijke opzet als de opgave (standaardformulier 16).
19.6	De Concessiehouder verstrekt bij deze jaarlijkse opgave een analyse, waarin de verschillen tussen de geplande Dienstregelingskilometers (verlening) en de werkelijk gereden Dienstregelingskilometers (vaststelling) inzichtelijk worden gemaakt en verklaard.

Artikel 20 Vaststelling van de Exploitatiesubsidie en financiële afrekening	
20.1	De Concessieverlener stelt jaarlijks de Exploitatiesubsidie over het voorgaande Kalenderjaar vast nadat de Concessiehouder de aanvraag tot het vaststellen van de Exploitatiesubsidie (artikel 19) heeft ingediend. De subsidievaststelling bestaat uit de elementen zoals opgenomen in artikel 1. De subsidievaststelling vindt plaats per Kalenderjaar (1/1 tot en met 31/12) en is gebaseerd op de ingediende verantwoording (artikel 19 lid 3).
20.2	Bij de berekening van de subsidievaststelling zoals bedoeld in het voorgaande lid worden de relevante elementen verhoogd met de definitieve indexeringen overeenkomstig artikel 22.
20.3	Vaststelling van de Exploitatiesubsidie door de Concessieverlener gebeurt uiterlijk 26 weken na indiening van de aanvraag door de Concessiehouder, mits de aanvraag volledig is en voldoet aan alle door de Concessieverlener gestelde eisen.
20.4	Indien op grond van de subsidievaststelling voor een Concessieverlener geldt dat:
a.	de vastgestelde Exploitatiesubsidie hoger is dan de reeds betaalde voorschotten, keert de Concessieverlener binnen één (1) maand na subsidievaststelling het aanvullende subsidiebedrag uit;
b.	de vastgestelde Exploitatiesubsidie lager is dan de reeds betaalde voorschotten, dan stort de Concessiehouder binnen één (1) maand na subsidievaststelling het te veel ontvangen subsidiebedrag terug naar de Concessieverlener;
c.	bij te late betaling van de bedragen zoals bedoeld onder sub a en b kan de ontvangende partij eisen dat het verschuldigde bedrag wordt verhoogd met de wettelijke rente.

Artikel 21 Terugvordering van Exploitatiesubsidie	
21.1	Indien en zodra op enig moment komt vast te staan dat (een deel van) de op grond van de Concessie verleende Exploitatiesubsidie moet worden aangemerkt als onrechtmatige staatssteun, zal de Concessieverlener dat deel van de Exploitatiesubsidie terugvorderen.
21.2	Indien blijkt dat de Concessiehouder onjuiste gegevens heeft aangeleverd met als gevolg dat er teveel Exploitatiesubsidie is uitbetaald, zal de Concessieverlener het meerdere terugvorderen.
21.3	De Concessieverlener kan de in lid 1 en 2 genoemde terug te vorderen Exploitatiesubsidie, alsmede het in artikel 20 lid 4, sub b en c bedoelde te veel betaalde Exploitatiesubsidie, verrekenen met nog uit te keren voorschotten/subsidies.

10. Indexering en BTW

Artikel 22 Indexering	
22.1	Alle in de Concessiebeschikking, het Beschrijvend document, het Programma van Eisen, de Financiële bepalingen en de Inschrijving genoemde bedragen zijn gesteld in euro's en zijn gebaseerd op prijspeil 2026 en worden niet geïndexeerd, tenzij uitdrukkelijk anders is vermeld.
22.2	Vanaf de start van de Concessie worden de vaste kosten[1] en de variabele kosten per Dienstregelingskilometer ter bepaling van de Exploitatiebijdrage (artikel 2) jaarlijks geïndexeerd conform de systematiek van de Landelijke Bijdrage Index (LBI) trein diesel. De vaste kosten en de variabele kosten per Dienstregelingskilometer ter bepaling van de Exploitatiebijdrage worden voor het eerst geïndexeerd met de LBI bij de start van de Concessie waarmee het prijspeil 2026 op prijspeil 2028 wordt gebracht[2].
22.3	Het marketingbudget (artikel 15 lid 1) wordt jaarlijks geïndexeerd conform de component 'overig' uit de systematiek van de LBI. Het marketingbudget wordt voor het eerst geïndexeerd met de LBI bij de start van de Concessie waarmee het prijspeil 2026 op prijspeil 2028 wordt gebracht.
22.4	Indien de LBI en/of LTI gedurende de looptijd van de Concessie ophoudt te bestaan, treden de Concessieverlener en de Concessiehouder met elkaar in overleg teneinde overeenstemming te bereiken over een indexeringsmethode die zoveel mogelijk aansluit bij de uitgangspunten van de LBI respectievelijk LTI.

Artikel 23 BTW	
23.1	Alle in de Concessiebeschikking, het Beschrijvend document, het Programma van Eisen, de Financiële bepalingen en de Inschrijving genoemde bedragen zijn zonder BTW.
23.2	De Concessiehouder zal over de van de Concessieverlener te ontvangen financiële bijdrage(n) geen omzetbelasting in rekening brengen bij de Concessieverlener en de Concessieverlener zal over eventuele boetes geen omzetbelasting in rekening brengen bij de Concessiehouder.
23.3	Ingeval de inspecteur van de Rijksbelastingdienst, die bevoegd is voor de heffing van de omzetbelasting ten aanzien van de Concessiehouder, bindend (zodat daar na een procedure in hoogste instantie geen rechtsmiddel meer tegen openstaat) heeft besloten dat, over de op basis van de Concessie te ontvangen financiële bijdrage(n) op enig moment gedurende de looptijd van de Concessie, omzetbelasting verschuldigd is/zal zijn, vermeerdert de Concessieverlener de aan de Concessiehouder uit te keren financiële bijdrage(n) met het door de Concessiehouder verschuldigde bedrag aan omzetbelasting, doch slechts indien:
a.	de Concessiehouder ten genoegen van de Concessieverlener heeft aangetoond dat ingevolge een bindend oordeel van de bevoegde inspecteur omzetbelasting

[1] Een uitzondering hierop vormen de vaste kosten (categorieën B.01 tot en met B.03, F.02 tot en met F.03) uit de Financieel Economische Onderbouwing, deze kosten worden gedurende de looptijd van de Concessie niet geïndexeerd.

[2] Ter verduidelijking: De verrekening in het eerste en laatste concessiejaar, conform het ROVB-besluit van 25-01-2018, wordt door de Concessieverlener beschouwd als onderdeel van de LBI-systematiek.

	verschuldigd is/zal zijn (waarbij de Concessiehouder ook de hoogte van het verschuldigde bedrag aan omzetbelasting dient aan te tonen), én
b.	de Concessieverlener voor de vergoeding van omzetbelasting aan de Concessiehouder extra middelen ontvangt van derden, bijvoorbeeld in de vorm van een verhoging van het provinciefonds en/of een bijdrage uit het BTW-compensatiefonds, met dien verstande dat de vergoeding die de Concessieverlener aan de Concessiehouder zal betalen, nooit hoger zal zijn dan het bedrag aan extra middelen dat de Concessieverlener voor dat doel van derden ontvangt.
23.4	Indien op enig moment gedurende de looptijd van de Concessie omzetbelasting wordt geheven over de aan de Concessiehouder op grond van de Concessie uit te keren financiële bijdragen, en deze omzetbelasting niet (volledig) door de Concessieverlener wordt vergoed, treden de Concessiehouder en de Concessieverlener met elkaar in overleg; dit overleg kan leiden tot een aanpassing van de Concessie.

Bij het Beschrijvend document is in Standaardformulier 14 (Financieel economische onderbouwing) een rekenvoorbeeld opgenomen van de jaarlijkse subsidieverlening op basis van fictieve cijfers.

Kader 3: Verwijzing naar het rekenvoorbeeld voor de jaarlijkse subsidieverlening

Bijlage D1: KPI Opbrengsten

Zie afzonderlijk document.

Bijlage D2: Boetetabellen

Dit document volgt bij publicatie van NVI-1.

Bijlage D3: Concept format verantwoording

Zie afzonderlijk document.

Bijlage D4: Controleprotocol concessie ZHO 2028-2032

Zie afzonderlijk document.