

<i>opgesteld door</i>	: Herman Brühem
<i>datum opgesteld</i>	: 9 juni 2016
<i>via</i>	: Nico van Paridon
<i>aan</i>	: Dagelijks Bestuur
<i>onderwerp</i>	: Boetebeleid Streekconcessies

1. Inleiding

In de uitvoeringsovereenkomsten van de openbaar vervoersconcessies van de Stadsregio Amsterdam zit de mogelijkheid tot het opleggen van boetes. Deze boetes kunnen worden opgelegd wanneer de Concessiehouder zijn verplichtingen die uit de concessie voortvloeien niet nakomt. Bij het bepalen van de boetes wordt informatie gebruikt die de Concessiehouder op grond van bepalingen uit het Concessiebesluit aan de Concessieverlener dient te verschaffen. Daarnaast wordt informatie uit de in opdracht van de Concessieverlener gehouden onderzoeken gebruikt. De portefeuillehouder OV is door het dagelijks bestuur gevolmachtigd is om deze boetes op te leggen.

2. Algemene uitgangspunten Boetebeleid

Voor de mogelijkheden van het toepassen van boetes zijn hieronder algemene uitgangspunten opgesteld. Deze uitgangspunten van het boetebeleid worden door de Stadsregio gehanteerd om tot een effectieve, non-discriminatoire en onafhankelijke toepassing te komen. Hieronder worden deze punten behandeld.

- **Wanneer boetes toegepast?**

Boetes worden opgelegd en verbeurd als een Concessiehouder zijn afspraken en verplichtingen niet nakomt en/of als de uitvoering van de taak van de Stadsregio in het geding komt.

- **Geen doel op zich**

Het opleggen en verbeuren van boetes is geen doel op zich; het doel is de Concessiehouder te prikkelen om zodoende de kwaliteit van het openbaar vervoer zo hoog mogelijk te houden, teneinde reizigers zo goed mogelijk van dienst te zijn.

Voor een Concessiehouder moet het mogelijk zijn om de concessie boetevrij uit te voeren indien de kwaliteit van de geboden dienst ruim voldoende is. De definitie

MEMO

van 'ruim voldoende' is niet voor iedere concessie gelijk. Indien meer vrije infrastructuur beschikbaar is voor het openbaar vervoer, mag in deze concessie ook verwacht worden dat de betreffende Concessiehouder een betere en constantere kwaliteit biedt.

- **Boetes in overeenstemming met omvang concessie en prestatieverplichting**

De boetebedragen die opgenomen zijn in de uitvoeringsovereenkomsten worden (zoveel mogelijk) bepaald in verhouding tot de omvang van de concessie gemeten in termen van omzet (reizigersbijdrage en subsidie samen). Zo kunnen de boetebedragen voor bijvoorbeeld de stadconcessie Amsterdam – in absolute waarden – hoger zijn dan voor de streekconcessie Amstelland-Meerlanden. De boetebedragen voor de streekconcessie Amstelland-Meerlanden kunnen – in absolute waarden – weer hoger zijn dan de boetebedragen voor de streekconcessies Zaanstreek en Waterland.

Daarnaast wordt bij de bepaling van de boetebedragen rekening gehouden met het belang – dat op dat gegeven moment – aan het te beboeten aspect wordt gehecht. Verder wordt voor sommige boetes gewerkt met een drempel; indien de Concessiehouder beter scoort, wordt de boete kwijtgescholden.

- **Invalshoek van de reiziger**

Bij het toepassen van boetes wordt geredeneerd vanuit het principe dat de boetes een positief effect hebben voor de reiziger. Het niet nakomen van verplichtingen waarbij reizigersbelangen in het geding komen, wegen zwaarder mee bij de toepassing van boetes.

Binnen de concessies wordt een aantal zaken structureel gemonitord op basis van brondata die worden aangeleverd door de Concessiehouder aan de NDOV-beheerorganisatie. Daarnaast wordt een aantal kwaliteitsaspecten gemonitord door middel van onder andere mystery guest onderzoek dan wel ad-hoc op basis van beschikbare data.

- **Aspecten die worden beboet**

Voor alle concessies van de Stadsregio geldt een aantal aspecten die tijdens de concessieperiode van belang zijn voor een adequate uitvoering van het openbaar vervoer door de Concessiehouder. De Concessieverlener legt nadruk op deze elementen in de handhaving en toepassing van boetes om zodoende toe te zien en aan te sturen op het nakomen van de verplichtingen door de Concessiehouder.

De aspecten / evenementen zijn onderverdeeld in 7 subgroepen;

- Groep 1: Implementatie en eerste maand na aanvang van de Concessie
- Groep 2: Uitvoering dienstregeling
- Groep 3: Materieel
- Groep 4: Personeel en informatievoorziening
- Groep 5: Sociale en fysieke veiligheid
- Groep 6: Milieutechnische aspecten
- Groep 7: Overig

Groep 1: Implementatie en eerste maand na aanvang van de Concessie

Bij de overgang van de ene concessieperiode naar de andere wordt aan een nauwgezette en juiste implementatie een grote waarde gehecht. Dit betekent dat

MEMO

voor wat de betreft de implementatiefase, de nadruk wordt gelegd op de volledige uitvoering van het implementatieplan.

Groep 2: Uitvoering dienstregeling

- Dienstregeling voldoet aan eisen concessie
Algemeen uitgangspunt is dat een dienstregeling voldoet aan het vervoerplan zoals door de Concessiehouder is ingediend. Het vervoerplan dient te voldoen aan de voorgeschreven eisen, zoals deze uit het concessiebesluit voortvloeien en het meest recente beleid van de Concessieverlener. Het is de bedoeling dat een Concessiehouder een dienstregeling voert die niet afwijkt van de vooraf opgestelde eisen.
- Rituitval
Algemeen uitgangspunt bij de betrouwbaarheid van de dienstregeling, is dat geacht wordt dat een bus altijd dient te rijden, tenzij bijzondere omstandigheden zich voordoen die dit verhinderen. Dit aspect wordt gemonitord op basis van beschikbare data afkomstig van de Concessiehouder. Tevens maakt de Stadsregio gebruik van de brondata voor reisinformatie die aan CROW-NDOV worden geleverd om vast te stellen of de informatie over rituitval tijdig is doorgegeven.
- Punctualiteit
Algemeen uitgangspunt bij de betrouwbaarheid van de dienstregeling, is dat een bus altijd op tijd van een beginpunt moet kunnen vertrekken. Dan kan er nog geen sprake zijn van congestie of andere verkeersstremmingen. Dit aspect wordt voor de streekconcessies continu gemonitord op basis van de brongegevens die beschikbaar worden gesteld aan de NDOV-beheersorganisatie (voorheen GOVI). In de stadconcessie Amsterdam wordt vooralsnog gebruik gemaakt van IPAM data.
De Concessieverlener staat ervoor open om samen met de Concessiehouder op hoogfrequente lijnen de mogelijkheid te onderzoeken om niet te sturen op punctualiteit maar op regelmaat (gelijkmatige intervallen). Uitgangspunt hierbij is dat een overgang boeteneutraal uitgevoerd kan worden bij gelijkblijvende prestatie van de Concessiehouder.

Groep 3: Materieel

- Statische Bezettingsgraad
Algemeen uitgangspunt is dat reizigers op een comfortabele en aangename manier kunnen reizen in het openbaar vervoer. In een aantal concessies van de Stadsregio wordt verwacht dat reizigers op bepaalde ritten een zitplaats kunnen hebben. Echter wordt er ook rekening mee gehouden dat op bepaalde momenten mensen moeten staan. Dit aspect wordt op basis van mystery guest onderzoek gemonitord en voorafgaand aan het vaststellen van het vervoerplan getoetst door middel van bezettingscijfers.
- Kwaliteit en leeftijd van het materieel
Algemeen uitgangspunt is dat reizigers op een comfortabele en aangename manier kunnen reizen in het openbaar vervoer. Van de Concessiehouder wordt geacht dat een voldoende schoon materieel beschikbaar is, voorzien van een goed werkende klimaatbeheersing, geen reclame op plaatsen waar de reiziger hinder van ondervindt, goed toegankelijk is, over goed werkende halte displays en halte afroep beschikt, kan communiceren met de omgeving, een acceptabele leeftijd heeft en voldoet aan de geldende eisen omtrent duurzaamheid (CO2, fijnstof uitstoot, groene energie etc.). Dit aspect wordt op

MEMO

basis van mystery guest onderzoek gemonitord en voorafgaand aan de inzet gecontroleerd door de concessieverlener.

- Chipkaart
Algemeen uitgangspunt is dat de Concessiehouder ervoor dient te zorgen dat er een functionerend chipkaartsysteem is, dan wel invoert en goed werkend houdt. Hetzelfde geldt voor eventuele alternatieve betaalmogelijkheden die naast of in plaats van het chipkaartsysteem worden ingevoerd.

Groep 4: Personeel en informatievoorziening

- Klantvriendelijkheid personeel
Algemeen uitgangspunt is dat het personeel gekwalificeerd is, klantvriendelijk dient te zijn en dienstverlenend dient op te treden naar reizigers. Het personeel ziet er verzorgd en herkenbaar uit en zorgt ervoor dat reizigers veilig, comfortabel en conform de dienstregeling worden vervoerd. Dit aspect wordt op basis van mystery guest onderzoek gemonitord.
- Informatie naar de reiziger
Algemeen uitgangspunt is dat de Concessiehouder ervoor dient te zorgen dat de reizigers adequaat worden geïnformeerd. Naast het verstrekken van reisinformatie via de eigen distributiekkanalen, is het van belang dat de brongegevens die gebruikt worden door externe partijen via open data, de actuele situatie betreffende de uitvoering van de dienstregeling tijdig en juist weergeeft. Vooral bij verstoringen in de dienstregeling zoals omleidingsroutes, is dit nodig. De concessieverlener wil een substantiële verbetering bereiken in de kwaliteit van reisinformatie en verwacht deze instelling ook van de Concessiehouder. De Concessieverlener selecteert twee (2) KPI's uit het NDOV datakwaliteit dashboard als onderdeel van de boetesystematiek. Voor deze KPI's hanteert de Concessieverlener hogere normen dan de referentienorm in de "NDOV concessiebijlage". De eerste drie jaren van de Concessie Amstelland-Meerlanden 2018 worden onderstaande onderdelen gemonitord. Vervolgens worden na iedere drie jaar twee KPI's geselecteerd uit het NDOV dashboard.
 1. (4.i.) De Concessiehouder heeft niet van iedere geplande rit vanaf iedere halte ten minste één actueel (real-time) bericht verzonden aan NDOV of haar rechtsopvolger.
 2. (4.j.) De Concessiehouder heeft voor een geplande rit niet tijdig, dat wil zeggen uiterlijk voor de geplande vertrektijd van de desbetreffende rit, een eerste bericht verzonden aan NDOV of haar rechtsopvolger, zodat niet bekend is of deze rit daadwerkelijk is/wordt.De norm voor beide KPI's is de waarde die beste vervoerder in Nederland haalde in hetzelfde kwartaal een jaar eerder.

Groep 5: Sociale en fysieke veiligheid

- Sociale veiligheid
Ieder jaar dient een Actieplan Sociale Veiligheid te worden ingeleverd. Van de Concessiehouder wordt verwacht dat maatregelen uit het Actieplan Sociale Veiligheid voldoende worden uitgevoerd.

Groep 6: Milieutechnische aspecten

- CO2-reductieplan / duurzaamheidsplan
De Concessiehouder wordt geacht de voorgestelde maatregelen uit zijn duurzaamheidsplan, waaronder de euronormen van het in te zetten Materieel en de

MEMO

beperking van de CO₂-uitstoot, uit te voeren zoals bij de inschrijving toegezegd door de Concessiehouder.

Groep 7: Overig

- Verstrekken van informatie

De Concessiehouder wordt geacht de juiste informatie aan te leveren met betrekking tot de uitvoering van de concessie. Per aspect wordt bekeken of de geleverde informatie voldoet aan de eisen zoals deze in de concessie zijn gesteld.

Specifieke aspecten van een concessie

Naast bovengenoemde aspecten die voor alle concessies gelden, is er een beperkt aantal aspecten die gelden voor specifieke concessies. De insteek van de Stadsregio bij het boetebeleid is om dit aantal beperkt te houden.

Mogelijkheid tot maken van maatwerkafspraken

De Stadsregio kan er voor kiezen om in eerste instantie een Boete niet direct op te leggen maar om, in geval van het niet nakomen van verplichtingen, maatwerkafspraken met de Concessiehouder te maken inhoudende dat de Concessiehouder zich verbindt tot het opstellen en uitvoeren van een Verbeterplan. In dat geval zal de Stadsregio geen of een lagere Boete opleggen als blijkt dat de Concessiehouder de afspraken uit het Verbeterplan nakomt. De Stadsregio is echter niet verplicht om – alvorens een boete wordt opgelegd – maatwerkafspraken (inhoudende het opstellen en uitvoeren van een Verbeterplan) met de Concessiehouder te maken. De Concessieverlener kan er derhalve altijd voor kiezen om direct een Boete op te leggen.

- **Bonus/ Malus**

Naast boetes wordt ook een vorm van Bonus/ Malus toegepast in de concessies. Uitgangspunt hiervoor is de klantenwaardering van de CROW-KpVV klantenbarometer onderzoek of een soortgelijk onderzoek. De Bonus / Malusregeling is gebaseerd op de algehele score van het concessiegebied. Hierbij worden hoge of verbeterde klantenwaarderingen beloond met Bonus en lage(re) klantenwaarderingen gesanctioneerd met een Malus.

Daarnaast is er een bonus/malussysteem voor punctualiteit van de metro als gehele mobiliteit, sociale veiligheid en zwartrijden in de stadconcessie Amsterdam.

- **Omstandigheden en verwijtbaarheid aan Concessiehouder**

Binnen de streekconcessies krijgt de Concessiehouder de mogelijkheid om te reageren op bevindingen die volgen uit gehouden onderzoeken of informatie uit aangeleverde rapportages. Waar mogelijk wordt gekeken naar verwijtbaarheid en niet verwijtbaarheid van het niet nakomen van verplichtingen van het concessiebesluit. Wanneer door de Concessiehouder aannemelijk wordt gemaakt dat (bijzondere) omstandigheden zich hebben voorgedaan, kan de Concessieverlener ontheffingen verlenen voor verplichtingen uit het Concessiebesluit, conform de bepalingen hierover in het Concessiebesluit. Zolang geen ontheffing is verleend, wordt uitgegaan van de verwijtbaarheid van de Concessiehouder.

MEMO

Binnen de stadconcessie Amsterdam wordt op basis van de geleverde data een boete opgelegd en heeft de Concessiehouder geen mogelijkheid om te reageren.

- **Maatwerk en opleggen verbeterplannen**

Verder kunnen in geval van het niet nakomen van verplichtingen maatwerkafspraken worden gemaakt waarbij de Concessiehouder, toezegt om verbeterplannen op te stellen en uit te voeren. Hierbij kan overeengekomen worden om een boete niet direct op te leggen, maar dit afhankelijk te stellen van het uitvoeren van de maatregelen uit het verbeterplan. Voldoet een Concessiehouder aan de gestelde maatwerkafspraken, dan gelden geen boetes of een lagere boete. Wanneer blijkt dat de Concessiehouder vervolgens wederom zijn verplichtingen niet nakomt, dan wordt de conditionele boete opgelegd en is er de mogelijkheid van het laten toenemen van de controle of meer onderzoek. Indien bij controle of onderzoek blijkt dat niet wordt voldaan aan maatwerkafspraken kan wederom een boete worden opgelegd.

Overigens mogen de maatwerkafspraken nooit leiden tot willekeur of een verschillende aanpak per concessie. Maatwerkafspraken zullen daarom altijd tussen verschillende concessiebeheerders en het management van de Stadsregio worden afgestemd en ter goedkeuring aan de portefeuillehouder OV worden voorgelegd.

- **Besluitvorming**

Boetes die opgenomen zijn in de Uitvoeringsovereenkomst zijn privaatrechtelijk van aard. Een besluit tot het opleggen van een boete staat daarom niet open voor bezwaar en beroep. Het verrichten van privaatrechtelijke rechtshandelingen behoort sinds 1 januari 2015 tot de bevoegdheden van het Dagelijks Bestuur De Portefeuillehouder OV zal zijn uiteindelijke besluit over toepassing van een boete ter informatie sturen naar het Dagelijks Bestuur.

- **Cumulatie van handhavingsbevoegdheden**

Hoewel alle boetes privaatrechtelijk van aard zijn, vinden zij hun grondslag in het publiekrecht, te weten artikel 32 lid 5 Wp2000 dat bepaalt:

"Aan een concessie kan het voorschrift worden verbonden dat de Concessiehouder, indien hij tekortschiet in het verrichten van bepaalde prestaties, gehouden is een geldsom te voldoen aan de concessieverlener."

Normaliter heeft de Concessieverlener ingevolge artikel 15 Gemeenschappelijke regeling Stadsregio Amsterdam de bevoegdheid om bestuursdwang toe te passen. Ingevolge artikel 5:32 Awb heeft de Concessieverlener tevens de bevoegdheid om – in plaats daarvan – een last onder dwangsom op te leggen.

Omdat de uitvoeringsovereenkomst echter voorziet in boetebepalingen, is de Concessieverlener – ingevolge artikel 32 lid 6 Wp2000 – niet langer bevoegd (ten aanzien van het verrichten van prestaties van de Concessiehouder) aan de Concessiehouder een last onder dwangsom op te leggen.

Dit laat onverlet dat de Concessieverlener nog steeds bevoegd is om – in voorkomende gevallen – bestuursdwang toe te passen.

3. Standaard Boete Bepalingen Uitvoeringsovereenkomst

In de uitvoeringsovereenkomsten worden standaardbepalingen opgenomen die betrekking hebben op de rechten en verplichtingen van de Concessieverlener en Concessiehouder.

Boetes

1. Naast de middelen die de Concessieverlener in geval van niet-nakoming door de Concessiehouder ter beschikking staan ingevolge de wet en/of het overigens in deze Uitvoeringsovereenkomst bepaalde - waaronder mede te verstaan het recht op nakoming en/of schadevergoeding - zal de Concessieverlener, in geval van niet-nakoming door de Concessiehouder van verplichtingen uit deze Uitvoeringsovereenkomst, de Boetes kunnen opleggen zoals die zijn beschreven in Bijlage [x].
2. Partijen komen overeen en aanvaarden dat de in Bijlage [x] opgenomen Boetes niet openstaan voor rechterlijke matiging. Echter, indien en voor zover terzake van een evenement ten gevolge waarvan Boetes werden opgelegd, door de Concessieverlener tevens schadevergoeding wordt gevorderd, zal de hoogte van de schadevergoeding worden verminderd met de Boetes zoals in verband met dat evenement zijn voldaan door de Concessiehouder, met dien verstande dat de schadevergoeding geen negatief bedrag kan zijn. De samenloop van Boetes als bedoeld in Bijlage [x] is onbeperkt.
3. Bij het bepalen van de Boetes zal gebruik gemaakt worden van (i) de informatie die de Concessiehouder op grond van het Concessiebesluit aan de Concessieverlener dient te verschaffen (tenzij de Concessieverlener de onjuistheid van die informatie aannemelijk maakt) en (ii) de informatie die de Concessieverlener aan door hem, of in opdracht van hem, gehouden onderzoeken ontleent (tenzij de Concessiehouder de onjuistheid van die informatie aannemelijk maakt).
4. Aan de in lid 3 bedoelde onderzoeken zal de Concessiehouder steeds medewerking verlenen en zal hij, indien de Concessieverlener daarom verzoekt, eventuele bronbestanden van management rapportages ter beschikking stellen.
5. Als uit door, of in opdracht van, de Concessieverlener (al dan niet steekproefsgewijs) gehouden onderzoeken blijkt dat de Concessiehouder in mindere mate heeft voldaan aan de eisen uit het Concessiebesluit dan voorgesteld in rapportages e.d. van de Concessiehouder zélf, dan zal bij het opleggen van de Malus en het berekenen van de Subsidie, worden uitgegaan van de aanname dat de gebeurtenissen, zoals geconstateerd in het betreffende onderzoek van de Concessieverlener, zich gedurende de daaraan voorafgaande periode van 365 dagen consequent hebben voorgedaan.
6. De Boetes zijn exclusief verschuldigde BTW. In het geval de inspecteur van de belastingdienst, die bevoegd is voor de heffing van de omzetbelasting ten aanzien van de Concessieverlener, bindend heeft besloten dat over de verbeurde Boetes, omzetbelasting verschuldigd is, worden de Boetes vermeerderd met die omzetbelasting.

Verrekening

1. De Concessieverlener zal steeds bevoegd zijn om al hetgeen hij opeisbaar te vorderen heeft van Concessiehouder - waaronder mede te verstaan Boetes - te verrekenen met al hetgeen de Concessiehouder van de Concessieverlener te vorderen heeft. Onder hetgeen de Concessiehouder van Concessieverlener te vorderen heeft, wordt mede verstaan hetgeen de Concessieverlener op

Boetebeleid

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

grond van het Concessiebesluit en/of de Subsidiebeschikking (danwel toekomstige subsidiebeschikkingen) aan de Concessiehouder, al dan niet bij wijze van voorschot, behoort te voldoen.

4. Uitwerkingen per concessie

In iedere concessie zitten op dit moment verschillende en specifieke bepalingen opgenomen ten aanzien van de mogelijkheden van het toepassen van boetes. Deze verschillen zijn gebaseerd op de verschillen in contractvorm (Productniveau-contract en of Opbrengstencontract), nieuwe ontwikkelingen (bijvoorbeeld op het gebied van telematica en duurzaamheid) en nieuwe ervaringen in toepasbaarheid van de boetes. In de toekomst zullen dergelijke bepalingen ook noodzakelijk blijven, echter dienen zoveel mogelijk voorkomen te worden.

Het gebruiken van voornoemde 'Standaard Boete Bepalingen' maakt daar een belangrijk onderdeel van uit.

5. Toekomstige ontwikkelingen

Uniformeren van toepassing en handhaving

Het is gewenst om de boetes en handhaving zoveel mogelijk gelijk te krijgen voor iedere concessie. Waar op dit moment nog sprake is van verschillende uitvoeringsovereenkomsten per concessie, is het de bedoeling om deze zoveel mogelijk met elkaar in overeenstemming te laten komen. Het is daarom wenselijk om in elke toekomstige uitvoeringsovereenkomst de onder 3 weergegeven 'Standaard Boete Bepalingen Uitvoeringsovereenkomst' op te nemen. Daarbij bestaat nog wel de mogelijkheid om deze af te stemmen op concessie specifieke elementen en nieuwe ontwikkelingen, indien de omstandigheden van het geval daar om vragen.

6. Evaluatie

Deze beleidsregels omtrent het boetebeleid worden indien nodig iedere 2 jaar geëvalueerd en herzien.

MEMO

Bijlage [x] Boetes¹

Als zich een Tekortkoming als omschreven in de linkerkolom van onderstaande tabel voordoet, verbeurt de Concessiehouder aan de Concessieverlener een Boete met een hoogte als vermeld in de rechterkolom. Alle bedragen, genoemd in de rechterkolom worden jaarlijks geïndexeerd op dezelfde wijze als de Subsidie.

De Tekortkomingen zijn onderverdeeld in 7 groepen;

- Groep 1: Implementatie en eerste maand na aanvang van de Concessie
- Groep 2: Uitvoering dienstregeling
- Groep 3: Materieel
- Groep 4: Personeel en informatievoorziening
- Groep 5: Sociale en fysieke veiligheid
- Groep 6: Milieutechnische aspecten
- Groep 7: Overig

Groep 1: Implementatie en eerste maand na aanvang van de Concessie

Tekortkoming	Boete
(1.a.) De Concessiehouder heeft niet ten genoeg van de Concessieverlener voor [datum] alle in Artikel [x] (Implementatie algemeen), lid [x] van de Uitvoeringsovereenkomst, onder [x] t/m [x] genoemde maatregelen genomen.	€ [x]
(1.b.) In de periode van [datum] tot en met [datum] is (i) meer dan 1% van de Ritten uitgevallen en (ii) bij meer dan 25% van de Ritten zijn Bussen of Auto's te vroeg of meer dan 2 minuten te laat vertrokken van het Beginpunt van de Rit.	€ [x]
(1.c.) De Concessiehouder beschikt op [datum] niet over een adequaat functionerend systeem voor de OV-Chipkaart overeenkomstig het bepaalde in Artikel [x] (OV-Chipkaartsysteem), Artikel [x] (Bijzondere Vervoerbewijzen), Artikel [x] (Tarieven) en Artikel [x] (Distributie) van het Concessiebesluit.	€ [x]
(1.d.) De Concessiehouder vangt de in Artikel [x] (Implementatie algemeen), lid [x] van de	€ [x]

¹ Deze lijst van evenementen dient gebruikt te worden als voorbeeld en als format bij het opstellen van de lijst van beboetbare evenementen bij een nieuwe Concessie-overeenkomst. Deze lijst is niet limitatief en kan aangepast worden aan de specifieke elementen en omstandigheden van een bepaalde concessie.

Boetebeleid

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

MEMO

Uitvoeringsovereenkomst bedoelde proeven niet (tijdig) aan.	
(1.e.) De Concessiehouder levert per [datum] geen gegevens aan de NDOV-loketten overeenkomstig De Concessiehouder voldoet op [datum] niet aan de bepalingen zoals opgenomen in de Concessiebijlage NDOV&DRIS.	€ [x]
(1.f.) De Concessiehouder verstrekt de rapportage als bedoeld in Artikel [x] (Implementatie algemeen), lid [x] van de Uitvoeringsovereenkomst niet of niet tijdig.	€ [x] per Werkdag waarmee de termijn wordt overschreden waar het betreft de eerste vijf Werkdagen van overschrijding; € [x] per Werkdag van overschrijding waarmee juist bedoelde periode van vijf Werkdagen wordt overschreden.
(1.g.) De rapportage als bedoeld in Artikel [x] (Implementatie algemeen), lid [x] van de Uitvoeringsovereenkomst, voldoet niet aan de daaraan in de Uitvoeringsovereenkomst gestelde eisen.	€ [x] per rapportage die niet voldoet aan de daaraan in de Uitvoeringsovereenkomst gestelde eisen.
(1.h.) De aanwijzing van de Concessieverlener als bedoeld in Artikel [x] (Implementatie algemeen), lid [x] van de Uitvoeringsovereenkomst, wordt niet (tijdig) of onvolledig opgevolgd.	€ [x] per Werkdag waarop de aanwijzing naar het oordeel van de Concessieverlener niet wordt opgevolgd
(1.i.) De Concessiehouder heeft het eerste Meerjarenplan Sociale Veiligheid en/of het eerste Actieplan Sociale Veiligheid niet (geheel) overeenkomstig het bepaalde in Artikel [x] (Implementatie Sociale Veiligheid) van de Uitvoeringsovereenkomst voor [datum] opgeleverd.	€ [x] per Werkdag waarmee de termijn wordt overschreden waar het betreft de eerste tien Werkdagen van overschrijding; € [x] per Werkdag van overschrijding waarmee juist bedoelde periode van tien Werkdagen wordt overschreden

Groep 2: Uitvoering dienstregeling

Tekortkoming	Boete
(2.a.) De Geldende Dienstregeling voldoet niet aan de eisen, zoals die uit het Concessiebesluit voortvloeien.	Te rekenen vanaf het eerste moment waarop de Concessiehouder ingevolge het Concessiebesluit, dan wel op verzoek/met toestemming van de Concessieverlener, de Dienstregeling mag wijzigen: - € [x] per Dienstregelinguur dat Materieel wel zou zijn ingezet, als de Dienstregeling wél zou hebben voldaan aan het Concessiebesluit; - € [x] per keer dat wél Aansluiting zou zijn geboden als de Dienstregeling wel zou hebben voldaan aan de eisen van het Concessiebesluit; en - € [x] per keer dat wél een Halte zou zijn aangedaan als de Dienstregeling wél zou hebben voldaan aan de eisen van het Concessiebesluit. De hierboven genoemde Boetes worden verdubbeld vanaf het moment dat een periode van twintig Werkdagen is verstreken sinds de Concessiehouder de Dienstregeling ingevolge de Concessie, dan wel op verzoek/met toestemming van de Concessieverlener mocht wijzigen.
(2.b.) Een Rit valt uit en het percentage uitgevallen Ritten in het kwartaal voorafgaand aan deze uitgevallen Rit is meer dan [x] % van het aantal Ritten dat ingevolge het Concessiebesluit in die periode behoorde te worden uitgevoerd.	€ [x] per niet uitgevoerd Dienstregelingsuur.
(2.c.) Een Halte wordt niet aangedaan en/of er wordt geen (Gegarandeerde) Aansluiting geboden daar waar de Geldende Dienstregeling dat voorschrijft.	€ [x] per Tekortkoming.
(2.d.) Een Bus of Auto vertrekt ten opzichte van de zoals in Artikel [x] Concessiebesluit Voorgeschreven Vertrektijd te vroeg dan wel meer dan 120 seconden te laat van een Beginpunt, Knooppunt of Aansluitpunt; of	€ [x] per vol procent punt onder de referentienorm.

MEMO

De tijd tussen twee opeenvolgende Ritten valt niet binnen de marges zoals genoemd in het Concessiebesluit; of (in geval van vraagafhankelijk vervoer) Een Rit vertrekt meer dan [x] minuten voor of na het met de betreffende Reiziger(s) afgesproken vertrekmoment..	
---	--

MEMO

Groep 3: Materieel

Tekortkoming	Boete
(3.a.) In enig kwartaal bedraagt de Statische Bezettingsgraad meer dan [x], met uitzondering van de Spitsperiode, Nacht en Scholierenlijnen.	€ [x] per kwartaal waarin de Statische Bezettingsgraad [x] tot [x] bedraagt; € [x] per kwartaal waarin de Statische Bezettingsgraad [x] of meer bedraagt.
(3.b.) Reizigers tijdens de Spitsperiode en de Nacht en Reizigers op Scholierenlijnen moeten langer dan [x] minuten staan. Deze Tekortkoming zal geacht worden zich niet te hebben voorgedaan, voor zover het is veroorzaakt door eerder gedurende dezelfde Rit optredende niet te voorziene extra vraag mits de Concessiehouder alles heeft gedaan wat redelijkerwijs van hem gevergd kan worden om de Tekortkoming te voorkomen	€ [x] per Rit waarop de in de linkerkolom genoemd situatie zich voordoet.
(3.c.) Reizigers op een Halte worden wegens plaatsgebrek niet tot een Bus of Auto toegelaten en de eerstvolgende door de Concessiehouder geboden reismogelijkheid vanaf de desbetreffende Halte, zoals bedoeld in Artikel [x] (Vervoerplicht), lid [x] van het Concessiebesluit, laat meer dan [x] minuten op zich wachten.	€ [x] per minuut waarmee de norm van [x] minuten wordt overschreden.
(3.d.) Een Bus of Auto die wordt ingezet voor de uitvoering van het Concessiebesluit is onvoldoende schoon en/of het systeem voor Klimaatbeheersing (waaronder mede te verstaan Airconditioning, ventilatie en verwarming) in de Bus of Auto voldoet niet aan de eisen zoals aangeboden in de Inschrijving en/of die uit het Concessiebesluit voortvloeien.	€ [x] per (Wagen)Omloop waarbij de Tekortkoming zich voordoet.
(3.e.) Er bevindt zich Reclame op de ruiten en/of op de uniforme routeaanduiding zoals bedoeld in lid [x] sub [x] van Artikel [x] (Uiterlijk van het Materieel) van het Concessiebesluit van een Auto en/of Bus die wordt ingezet bij de uitvoering van het Concessiebesluit.	€ [x] per (Wagen)Omloop waarbij de Tekortkoming zich voordoet.
(3.f.) Het Groot Materieel dat ter uitvoering van R-netlijnen wordt ingezet is niet uitgevoerd conform de specificaties in Bijlage	€ [x] per (Wagen)Omloop op MRA-lijnen waarvoor Groot Materieel wordt ingezet dat niet is uitgevoerd conform de specificaties in

Boetebeleid

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

MEMO

[x] (Specifieke eisen aan R-net) bij het Concessiebesluit.	Bijlage [x] (Specifieke eisen aan R-net) bij het Concessiebesluit.
(3.g.) De gemiddelde leeftijd van Groot Materieel dat ter uitvoering van Concessie wordt ingezet bedraagt meer dan [x] jaar.	€ [x] per kwartaal voor ieder Jaar waarmee de gemiddelde leeftijd de [x] Jaren overschrijdt.
(3.h.) De leeftijd van Groot Materieel dat ter uitvoering van Concessie wordt ingezet bedraagt meer dan [x] jaar.	€ [x] per (Wagen)Omloop waarvoor Groot Materieel wordt ingezet waarvan de leeftijd meer dan [x] jaar bedraagt.
(3.i.) De leeftijd van Klein Materieel, niet zijnde een Auto of Buurtbus, dat ter uitvoering van de Concessie wordt ingezet bedraagt meer dan [x] jaar.	€ [x] per (Wagen)Omloop waarvoor Klein Materieel wordt ingezet waarvan de leeftijd meer dan [x] jaar bedraagt.
(3.j.) De leeftijd van enige Auto en/of Buurtbus die ter uitvoering van het Concessiebesluit wordt ingezet bedraagt meer dan [x] jaar.	€ [x] per Kwartaal per Auto en/of Buurtbus voor ieder jaar waarmee de leeftijd van [x] jaar wordt overschreden.
(3.k.) Ten behoeve van het Openbaar Vervoer wordt Materieel ingezet dat niet voldoet aan de eisen in Artikel [x] (Toegankelijkheid) van het Concessiebesluit.	€ [x] per (Wagen)Omloop waarvoor Materieel wordt ingezet dat niet voldoet aan de eisen in Artikel [x] (Toegankelijkheid) van het Concessiebesluit.
(3.l.) Het Materieel halteert over de gehele lengte maximaal [x] cm vanaf de perronrand zoals opgenomen in artikel [x] (Toegankelijkheid) van het Concessiebesluit.	€ [x] per haltering waarbij de Tekortkoming zich voordoet.
(3.m.) Een Buurtbus is niet beschikbaar volgens de eisen van het Concessiebesluit.	€ [x] per minuut dat die Buurtbus niet beschikbaar is.
(3.n.) Eén of meerdere Display(s) in een Bus functioneren niet of niet volledig.	€ [x] per (Wagen)Omloop dat de Display(s) niet of niet volledig functioneert (functioneren).
(3.o.) Op één of meerdere Display(s) in een Bus wordt Reclame getoond, anders dan reclame-uitingen ter promotie van het Openbaar Vervoer in het Concessiegebied, of wordt (worden) binnen een periode van [x] seconden langer dan [x] seconden een reclame-uiting (reclame-uitingen) ter promotie van het Openbaar Vervoer in het Concessiegebied getoond, zoals bedoeld in lid [x] van Artikel [x] (Informatie in en op het Materieel) van het Concessiebesluit	€ [x] per (Wagen)Omloop gedurende welke de Tekortkoming zich voordoet.

MEMO

(3.p.) Materieel voldoet niet aan een eis volgend uit het Concessiebesluit, anders dan de eisen bedoeld in deze tabel, sub [x] t/m [x] .	€ [x] per (Wagen)Omloop gedurende welke de tekortkoming zich voordoet.
---	---

MEMO

Groep 4: Personeel en informatievoorziening

Tekortkoming	Boete
(4.a.) Personeel voldoet niet aan de eisen gesteld in Artikel [x] (Eisen aan het Personeel) van het Concessiebesluit.	€ [x] per personeelslid, respectievelijk per Rit gedurende welke de Tekortkoming zich voordoet
(4.b.) De in lid [x] van Artikel [x] (Consumentenbescherming) van het Concessiebesluit bedoelde klachtenlijn is niet bereikbaar en/of buiten dienst op enige dag in de periode van 9.00 uur 's ochtends tot 19.00 's avonds.	€ [x] per uur van niet-bereikbaarheid/buitendienst.
(4.c.) De Concessiehouder voldoet overigens niet aan de eisen in lid [x] van Artikel [x] (Consumentenbescherming) van het Concessiebesluit.	€ [x] per Werkdag per niet volgens deze eisen afgehandelde klacht.
(4.d.) De Dienstregeling wordt niet bekend gemaakt volgens het bepaalde in lid [x] van Artikel [x] (Informatie over Aanpassing Dienstregeling) van het Concessiebesluit.	€ [x] per Werkdag waarmee de termijn wordt overschreden waar het betreft de eerste [x] Werkdagen van overschrijding; € [x] per Werkdag van overschrijding waarmee juist bedoelde periode van [x] Werkdagen wordt overschreden.
(4.e.) Eén of meer van de in lid [x] van Artikel [x] (Schriftelijke Reisinformatie) van het Concessiebesluit bedoelde Lijnfolders en/of de in lid [x] van Artikel [x] (Schriftelijke Reisinformatie) van het Concessiebesluit bedoelde Lijnennetkaart zijn niet kosteloos verkrijgbaar bij het Informatie- en verkooploket.	€ [x] per Werkdag waarop de Tekortkoming zich voordoet.
(4.f.) Informatie op een Halte voldoet niet aan het bepaalde in Artikel [x] (Informatie op Haltes) van het Concessiebesluit.	€ [x] per Werkdag dat de informatie op een Halte niet voldoet aan de daaraan gestelde eisen.
(4.g.) De Concessiehouder levert gegevens ten behoeve van Reizigersinformatie in andere concessies of op Knooppunten niet, niet tijdig of op onjuiste wijze aan, aan de betreffende Concessiehouder(s) of Wegbeheerders.	€ [x] per Werkdag waarmee de termijn wordt overschreden waar het betreft de eerste 10 Werkdagen van overschrijding; € [x] per Werkdag van overschrijding waarmee juist bedoelde periode van [x] Werkdagen wordt overschreden.

MEMO

(4.h.) De Concessiehouder verwerkt reizigersinformatie die is aangeleverd door (een) Concessiehouder(s) van (een) andere concessie(s) niet, niet tijdig of op onjuiste wijze als gevolg waarvan de betreffende reizigersinformatie niet of niet volledig wordt weergegeven op een Halte.	€ [x] per Werkdag waarmee de termijn wordt overschreden waar het betreft de eerste [x] Werkdagen van overschrijding; € [x] per Werkdag van overschrijding waarmee juist bedoelde periode van [x] Werkdagen wordt overschreden.
(4.j.) De Concessiehouder heeft niet van iedere geplande rit vanaf iedere halte ten minste één actueel (real-time) bericht verzonden aan NDOV of haar rechtsopvolger. De norm is de waarde die beste vervoerder in Nederland haalde in hetzelfde kwartaal een jaar eerder, over minstens [x] voertuigen deze berichten moet versturen.	€ [x] per kwartaal waarin per vol procentpunt lager wordt gescoord ten opzichte van de best presterende vervoerder in hetzelfde kwartaal een jaar eerder.
(4.k.) De Concessiehouder heeft voor een geplande rit niet tijdig, dat wil zeggen uiterlijk voor de geplande vertrektijd van de desbetreffende rit, een eerste bericht verzonden aan NDOV of haar rechtsopvolger, zodat niet bekend is of deze rit daadwerkelijk is/wordt uitgevoerd. De norm is de waarde die beste vervoerder in Nederland haalde in hetzelfde kwartaal een jaar eerder, over minstens [x] voertuigen deze berichten moet versturen.	€ [x] per vol procentpunt voor de ritten waarin geen initialisatie is verzonden.

MEMO

Groep 5: Sociale en fysieke veiligheid

Tekortkoming	Boete
(5.a.) De Concessiehouder heeft niet ten genoegen van de Concessieverlener alle in het Actieplan Sociale Veiligheid genoemde maatregelen genomen.	€ [x] per niet genomen maatregel
(5.b.) De Concessiehouder heeft niet ten genoegen van de Concessieverlener alle in het Veiligheidsplan genoemde maatregelen genomen.	€ [x] per niet genomen maatregel

MEMO

Groep 6: Milieutechnische aspecten

Tekortkoming	Boete
(6.a.) De Concessiehouder heeft niet ten genoegen van de Concessieverlener alle in het CO2-reductieplan zoals dat deel uitmaakt van zijn Inschrijving genoemde maatregelen genomen.	€ [x] per niet genomen maatregel
(6.b.) De Concessiehouder heeft niet ten genoegen van de Concessieverlener alle in zijn plan met overige duurzaamheidsmaatregelen zoals dat deel uitmaakt van zijn Inschrijving genoemde maatregelen genomen.	€ [x] per niet genomen maatregel
(6.c.) De Concessiehouder overschrijdt in enig Dienstregelingjaar de in de Inschrijving toegezegde maximale CO2-uitstoot per Materieelkilometer in dat Dienstregelingjaar.	€ [x] per procent waarmee de in de Inschrijving toegezegde maximale CO2- uitstoot per Materieelkilometer wordt overschreden waar het betreft de eerste tien procent van overschrijding; € [x] per procent van overschrijding waarmee juist bedoelde norm van tien procent wordt overschreden.
(6.d.) Materieel dat ter uitvoering van de Concessie wordt ingezet voldoet niet aan datgene opgegeven op het Standaardformulier [x] (Euronormen materieel).	€ [x] per (Wagen)Omloop waarvoor Materieel wordt ingezet dat niet ten minste aan de opgave op het Standaardformulier U (Euronormen materieel) voldoet.

MEMO

MEMO

Groep 7: Overig

Tekortkoming	Boete
(7.a.) De financiële en/of de projectadministratie van de Concessiehouder is niet toegankelijk voor leden van het Bureau Bibob en allen die hen hierin vergezellen.	€ [x] per Tekortkoming
(7.b.) De Concessiehouder meldt de verandering in zeggenschapsverhouding niet aan bij de Concessieverlener.	€ [x] per Tekortkoming
(7.c.) De Concessiehouder heeft niet ten genoegen van de Concessieverlener alle in een Verbeterplan genoemde maatregelen genomen.	€ [x] per niet genomen maatregel
(7.d.) De financiële verantwoording als bedoeld in Artikel [x] (Financiële verantwoording) van het Concessiebesluit wordt niet aan de Concessieverlener binnen de in het Concessiebesluit voorgeschreven termijn verstrekt.	€ [x] per Werkdag waarmee de termijn wordt overschreden, waar het betreft de eerste tien Werkdagen van overschrijding; € [x] per Werkdag van overschrijding, waarmee juist bedoelde periode van tien Werkdagen wordt overschreden.
(7.e.) Enig document dat de Concessiehouder ingevolge het Concessiebesluit aan de Concessieverlener dient te verstrekken wordt niet aan de Concessieverlener verstrekt binnen de in het Concessiebesluit voorgeschreven termijn.	€ [x] per Werkdag waarmee de termijn wordt overschreden waar het betreft de eerste tien Werkdagen van overschrijding; € [x] per Werkdag van overschrijding waarmee juist bedoelde periode van tien Werkdagen wordt overschreden.
(7.f.) De Concessiehouder voldoet niet aan een eis volgend uit het Concessiebesluit en/of de Uitvoeringsovereenkomst, anders dan de eisen bedoeld in deze tabel.	€ [x] per Tekortkoming