



NIET-VERTROUWELIJKE VERSIE VOOR DERDEN

REFERENTIEAANBOD NS 2026

14 oktober 2025



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Referentieaanbod	5
3. Toelichting	8
3.1. Het NSRP 2026 voldoet aan de MaaS-waardige Bestekseisen, zoals bedoeld in artikel 44, eerste lid, van de HRNC 2025-2033	9
3.2. Het NSRP stelt derden in staat eigen reisproducten te ontwikkelen in de zin van artikel 44, tweede lid, van de HRNC 2025-2033	12
3.3. Het NSRP 2026 is transparant, non-discriminatoir en concurrerend in de zin van artikel 44, derde lid, van de HRNC 2025-2033	13
3.4. Het NSRP 2026 biedt toegang tot aanvullende faciliteiten in de zin van artikel 44, vierde lid, van de HRNC 2025-2033	15
3.5. Het NSRP 2026 bevat afzonderlijke reselltarieven in de zin van artikel 44, vijfde lid, onder b, van de HRNC 2025-2033	17
3.5.1. Periodekorting	18
3.5.2. DKC	24
3.6. Het NSRP 2026 bevat bijzondere reisproducten die worden aangeboden als "bouwblokken"	26
3.7. Het NSRP 2026 draagt bij aan de in artikel 44, vijfde lid, onder e, genoemde doelen.....	29
4. Conclusie	30



1. INLEIDING

1. NS Reizigers B.V. (“NS”) is op grond van artikel 44 van de HRN-concessie 2025-2033 (“**HRNC 2025-2033**”) verplicht een referentieaanbod voor te stellen op basis waarvan derden eigen reisproducten kunnen ontwikkelen en verkopen. Dit document bevat het referentieaanbod van NS voor 2026 (het “**NSRP 2026**”) en de toelichting daarop. NS wijst erop dat dit een niet-vertrouwelijke versie voor derden is.
2. Het NSRP 2026 is gebaseerd op de door de Concessieverlener op 2 oktober 2025 verstrekte en daarna op 10 oktober vastgestelde versie van een nieuw artikel 44 van de HRNC 2025-2033, waarin verschillende (nieuwe) verplichtingen voor NS staan. De Concessieverlener moest het huidige artikel 44 wijzigen naar aanleiding van een tussenuitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven van 30 juni 2025.¹
3. Eerdere versies van het NSRP 2026 zijn op 29 augustus en 25 september 2025 door de Concessieverlener voorgelegd ter consultatie aan derden. Mede naar aanleiding van de ontvangen opmerkingen is deze definitieve versie opgesteld, en de bijbehorende toelichting.
4. NS moet, gelet op de op haar rustende verplichtingen in de HRNC 2025-2033, een referentieaanbod aanbieden waarmee derden bij NS afgenomen treinreizen kunnen ‘herverpakken’ tot eigen producten, zoals nieuwe abonnementsvormen, functionaliteiten of een gebundeld aanbod met andere vervoersmodaliteiten. Daarbij moet het referentieaanbod van NS transparant, non-discriminatoire en concurrerend zijn zodat een gelijk speelveld bestaat tussen NS en derden voor de (weder)verkoop van treinreizen als onderdeel van MaaS-dienstverlening. Het NSRP 2026 voldoet aan deze eisen.
5. NS wordt in artikel 44 van de HRNC 2025-2033 verplicht tot het geven van kortingen op de ritprijs² wanneer derden treinreizen inkopen bij NS. De korting die NS moet geven bestaat uit twee elementen. Enerzijds betreft het een percentage gerelateerd aan de door NS vermeden kosten wanneer een derde treinreizen verkoopt (de “**distributiekostencompensatie**” of “**DKC**”). Anderzijds moet de inkoopkorting die NS geeft, gelet op de door de Concessieverlener vastgestelde formule, gebaseerd zijn op de gemiddelde kortingen die NS in het consumenten- of het zakelijke segment heeft geboden in het kalenderjaar voorafgaand aan het voorstel, in de spits, de doordeweekse daluren en het weekend (de “**Periodekorting**”). De hoogte van de Periodekorting is dus afhankelijk van het tijdstip van de reis en het type afnemer. NS begrijpt dat de Concessieverlener met deze opzet borgt dat derden het retailaanbod van NS, in zowel het consumenten- als het zakelijke

¹ Tussenuitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven van 30 juni 2025 (ECLI:NL:CBB:2025:351).

² Dit betreft de prijs op basis van de “van-naar”-route met bijbehorende tariefeenheidsprijs, zoals deze door NS is bekendgemaakt. NS hanteert in het NSRP 2026 de term ritprijs voor uitdrukking van de korting op het voltarief zoals bedoeld in artikel 44, vijfde lid, onder b, van de HRNC 2025-2033. De reden hiervoor is om verwarring met het voltarief zoals bedoeld in Bijlage 13 van de HRNC 2025-2055 te voorkomen.



segment, kunnen “matchen”.

6. Nadat de Concessieverlener een besluit heeft genomen over het NSRP 2026, zal NS waar nodig overeenkomsten met derden wijzigen. Omdat deze wijzigingen gevolgen kunnen hebben voor derden die reeds actief zijn als wederverkoper van NS treinreizen, is NS bereid voor bepaalde onderdelen een overgangsregeling aan te bieden.
7. NS is graag bereid het NSRP 2026 nader toe te lichten.³

³ Volledigheidshalve merkt NS op dat het onderhavige NSRP 2026 nog kan wijzigen als gevolg van de toetsing door de onafhankelijke derde als bedoeld in artikel 44, zesde lid, van de HRNC 2025-2033.



2. REFERENTIEAANBOD

8. Het referentieaanbod van NS houdt in dat NS treinreizen aan derden verkoopt met korting, waarbij het aan derden is om nieuwe en aantrekkelijke reisproducten voor klanten te ontwikkelen.⁴ De korting die NS geeft bestaat uit twee elementen. Enerzijds betreft het een percentage gebaseerd op de door NS vermeden kosten wanneer een derde treinreizen verkoopt (de DKC). Anderzijds is de inkoopkorting gebaseerd op de kortingen die NS zelf gemiddeld in het consumenten- of het zakelijke segment heeft geboden in het kalenderjaar voorafgaand aan het voorstel, in de spits, de doordeweekse daluren en het weekend (de Periodekorting). De hoogte van de Periodekorting is dus afhankelijk van het tijdstip van de reis en het type afnemer.
9. De contracten waarmee uitvoering zal worden gegeven aan het NSRP 2026 zullen voorwaarden over diverse onderwerpen bevatten, waaronder voorwaarden voor de door NS aangeboden aanvullende faciliteiten en bouwblokken.⁵
10. Onder het NSRP 2026 zal NS de volgende DKC aanbieden:

	Consumenten	Zakelijk
DKC	3,3%	4,1%

Tabel 1: DKC in het NSRP 2026

11. Onder het NSRP 2026 zullen de volgende kortingspercentages gelden voor de Periodekorting:

	Consumenten	Zakelijk
Spits	3,6%	0%
Doordeweekse daluren	17,4%	1,8%
Weekend	23,6%	2,3%

Tabel 2: Periodekortingen in het NSRP 2026

12. Derden hebben onder het NSRP 2026 voorts toegang tot verschillende aanvullende faciliteiten.⁶ Het betreft:

⁴ Voor de volledigheid merkt NS op dat dit betekent dat NS haar eigen producten, zoals abonnementen, niet aan derden verkoopt onder het referentieaanbod. Dat zou neigen naar een agentuurmodel. Dat is niet waar in NOVB-verband voor gekozen is. Zie hiervoor ook nader de toelichting op het nieuwe artikel 44 van de HRNC 2025-2033, meer specifiek de reactie van de Concessieverlener op de consultatiereactie van het Locov.

⁵ Deze voorwaarden voor de OV-chipkaart en de e-tickets komen in overwegende mate overeen met de contracten voor het NSRP 2025, behalve als door het gewijzigde artikel 44 van de HRNC 2025-2033 aanpassingen noodzakelijk zijn.

⁶ Dit laat onverlet dat derden in het verleden reeds gebruik konden maken van (een deel van de) aanvullende faciliteiten.



- i. Klassewissel op perron, bijvoorbeeld via een app;⁷
 - ii. Corrigeren van een bepaald aantal vergeten check-outs;
 - iii. Parkeren op P+R locaties bij NS stations;
 - iv. Huren van een OV-fiets;
 - v. Stallen op rekening van fietsen (inclusief de eerste 24 uur gratis);
 - vi. Fietskluis huren.
13. Faciliteiten (i) en (ii) worden aangeboden door NS. De overige faciliteiten worden aangeboden door NS Stations B.V. (“**NS Stations**”)⁸, voor zover bij NS bekend, onder dezelfde voorwaarden als NS toegang heeft tot de betreffende faciliteit.
14. Als onderdeel van het NSRP 2026 krijgen derden tot slot toegang tot verschillende bijzondere reisproducten in de vorm van een “bouwblok”. De volgende bouwblokken zijn beschikbaar op de OV-chipkaart en (na invoering en eventueel op termijn) de OV-pas:

Bijzondere reisproducten voor OV-chipkaart en OV-pas in het NSRP 2026			
<i>Product</i>	<i>Prijs⁹</i>	<i>DKC consumenten</i>	<i>DKC zakelijk</i>
Dagkaart kind 4 t/m 11 jaar	€ 2,50	3,3%	n.v.t.
Fietskaart dal	€ 8,50	n.v.t.	n.v.t.
Dagkaart hond	€ 3,70	n.v.t.	n.v.t.
Toeslag Intercity direct	€ 3,20	n.v.t.	n.v.t.

Tabel 3: Bijzondere reisproducten die worden aangeboden als ‘bouwblok’ op OV-chipkaart en OV-pas

⁷ Deze faciliteit is beschikbaar voor klanten die gebruik maken van ‘Reizen op Rekening’ (zowel voor klanten van NS als van derden).

⁸ Hieronder worden voor het NSRP 2026 ook verstaan dochtermaatschappijen van NS Stations, zoals OV-Fiets B.V.

⁹ De prijzen zijn, voor zover relevant, inclusief btw.



15. De volgende bijzondere reisproducten zijn als bouwblok beschikbaar op een e-ticket:

Bijzondere reisproducten voor e-tickets in het NSRP 2026			
<i>Product</i>	<i>Prijs¹⁰</i>	<i>DKC consumenten</i>	<i>DKC zakelijk</i>
Dagkaart kind 4 t/m 11 jaar	€ 2,50	3,3%	n.v.t
Fietskaart dal	€ 8,50	3,3%	4,1%
Dagkaart hond	€ 3,70	3,3%	4,1%
Toeslag ICE ¹¹	€ 3,20	3,3%	4,1%
Toeslag Intercity direct	€ 3,20	3,3%	4,1%
PrijsTijd Deal (via addendum ¹²), inclusief de variant voor jongeren ¹³	Variabel (zie toelichting)	3,3%	n.v.t.

Tabel 4: Bijzondere reisproducten die worden aangeboden als 'bouwblok' op e-ticket

¹⁰ De prijzen zijn, voor zover relevant, inclusief btw.

¹¹ Deze toeslag is niet opgenomen bij de bijzondere reisproducten voor OV-chipkaart en OV-pas omdat klanten die met een OV-chipkaart of OV-pas van een derde reizen geen toeslag nodig hebben om met de ICE te kunnen reizen.

¹² Met 'addendum' bedoelt NS het contract dat voor de PrijsTijd Deal wordt gehanteerd.

¹³ De PrijsTijd Deals worden door NS alleen als e-tickets aangeboden. Het is technisch onmogelijk om deze op de OV-chipkaart of de OV-pas aan te bieden, omdat de PrijsTijd Deals zien op reizen die minimaal een dag van tevoren worden gekocht in een app. Om voorgaande redenen worden de PrijsTijd Deals niet als bijzonder reisproduct aangeboden op de OV-chipkaart en de OV-pas.



3. TOELICHTING

16. NS licht hierna toe dat het NSRP 2026 voldoet aan de (nieuwe) eisen in artikel 44 eerste, tweede, derde, vierde en vijfde lid, van de HRNC 2025-2033:
- i. **Het NSRP 2026 voldoet aan de in artikel 44, eerste lid, van de genoemde ‘MaaS-waardige Bestekseisen’ (paragraaf 3.1).** NS licht in deze paragraaf toe hoe het NSRP 2026 voldoet aan de MaaS-waardige Bestekseisen (versie 4.1 van 1 juli 2024).
 - ii. **Het NSRP stelt derden in staat eigen reisproducten te ontwikkelen in de zin van artikel 44, tweede lid, van de HRNC 2025-2033 (paragraaf 3.2).** NS licht in deze paragraaf toe hoe het NSRP 2026 derden in staat stelt eigen reisproducten te ontwikkelen, zoals nieuwe abonnementsvormen.
 - iii. **Het NSRP is transparant, non-discriminatoir en concurrerend in de zin van artikel 44, derde lid, van de HRNC 2025-2033 (paragraaf 3.3).** NS licht in deze paragraaf toe dat het NSRP aan deze normen voldoet, mede gelet op de hoogte van de DKC en de Periodekorting.
 - iv. **Het NSRP 2026 biedt toegang tot aanvullende faciliteiten in de zin van artikel 44, vierde lid, van de HRNC 2025-2033 (paragraaf 3.4).** NS licht in deze paragraaf toe welke faciliteiten onder welke voorwaarden worden aangeboden aan derden (of hun klanten).
 - v. **Het NSRP 2026 bevat afzonderlijke reselltarieven in de zin van artikel 44, vijfde lid, onder b, van de HRNC 2025-2033 (paragraaf 3.5).** NS licht in deze paragraaf toe dat het HRNC 2025-2033 voorschrijft dat NS verschillende inkoopkortingen moet geven op de ritprijs. Deze kortingen zijn bepaald op basis van de formules uit Bijlage 13 van de HRNC 2025-2033. Deze kortingen zijn bepaald op basis van de formules in Bijlage 13 van de HRNC 2025-2033.
 - vi. **Het NSRP 2026 bevat bijzondere reisproducten die als “bouwblokken” worden aangeboden aan derden, in de zin van artikel 44, vijfde lid, onder c, van de HRNC 2025-2033 (paragraaf 3.6).** NS licht in deze paragraaf toe welke “bouwblokken” onder welke voorwaarden worden aangeboden als onderdeel van het NSRP 2026.
 - vii. **Het NSRP 2026 draagt bij aan de in artikel 44, vijfde lid, onder e, genoemde doelen (paragraaf 3.7).** NS licht in deze paragraaf toe hoe het NSRP 2026 past binnen de doelen die worden genoemd in artikel 44, vijfde lid, onder e, van de HRNC 2025-2033.



- 3.1. Het NSRP 2026 voldoet aan de MaaS-waardige Bestekseisen, zoals bedoeld in artikel 44, eerste lid, van de HRNC 2025-2033
17. Het NSRP 2026 voldoet aan versie 4.1. van de MaaS-waardige Bestekseisen (de “Bestekseisen”). Hieronder laat NS dat zien aan de hand van de verschillende eisen in de Bestekseisen.

“ 1. De Concessiehouder werkt mee aan de verkoop en betaling via Derden, zoals MaaS-dienstverleners, waarbij de Concessiehouder bij deze Derden ten hoogste de prijs in rekening brengt die Reizigers betalen wanneer zij de betreffende reis bij de Concessiehouder aanschaffen. De concessiehouder maakt daarbij geen ongeoorloofd onderscheid tussen Derden. Om de prijs voor de betreffende reis te bepalen kan de Concessieverlener een Reselltarief vaststellen. In dat geval berekent de Concessieverlener het Reselltarief (of de reselltarieven), waarbij de Concessieverlener in overleg met de Concessiehouder de variabelen vaststelt.

”

18. NS voldoet aan eis 1 van de Bestekseisen door verkoop en betaling van treinreizen via derden te faciliteren met het NSRP 2026. Zo biedt NS derden de mogelijkheid treinreizen op het Hoofdrailnet te verkopen als onderdeel van hun mobiliteitsproposities.
19. Het NSRP 2026 biedt derden de mogelijkheid treinreizen aan te bieden op drie verschillende dragers: de OV-chipkaart, het e-ticket en, in de toekomst, de OV-pas. De technische werking van deze dragers is verschillend. De hoogte van de kortingen waar derden aanspraak op kunnen maken zijn echter gelijk. NS merkt op dat de OV-pas nog in ontwikkeling is en dat ten aanzien van de werking daarvan nog wijzigingen kunnen optreden. De huidige planning is dat de OV-chipkaart vanaf het najaar van 2025 geleidelijk wordt vervangen door de OV-pas. Derden zullen de OV-pas kunnen hanteren op basis van een overeenkomst met Trans Link Systems (“TLS”) en op basis daarvan kunnen zij de benodigde diensten afnemen, waarmee zij hun klanten op rekening kunnen laten reizen.¹⁴
20. NS geeft derden in het NSRP 2026 kortingen op de ritprijs (zie nader paragraaf 3.5). NS is op basis van artikel 44, tweede lid, van de HRNC 2025-2033 verplicht jaarlijks de kortingen voor te stellen. NS stelt voor de hoogte van de kortingen in beginsel voor een periode van twee jaar (rollend) voor te stellen. Derden hebben geen verplichting tot een minimumafname.

¹⁴ Voor de OV-chipkaart geldt dat partijen die geregistreerd staan bij TLS OV-chipkaarten kunnen uitgeven met het product Reizen op Saldo, hetgeen ook de situatie is onder het NSRP 2025. Voor e-tickets heeft NS kwaliteitscriteria opgesteld die voor elke partij gelijk zijn. Iedere geïnteresseerde partij die voldoet aan deze kwaliteitscriteria kan een NSRP e-ticket-overeenkomst afsluiten met de bijbehorende inkoopcondities.



“ 2. De Concessiehouder accepteert als vervoersbewijs van Derden, zoals MaaS-dienstverleners, alle token- en gerelateerde betaalvormen zoals de Concessiehouder die zelf ook accepteert. Daarmee is de acceptatie van vervoerbewijzen non-discriminatoire. Ook in de toepassing van de acceptatievoorwaarden maakt de Concessiehouder geen onderscheid tussen token- en betaalvormen van Derden. De Concessiehouder biedt, waar nodig, met goedkeuring van de Concessieverlener een klantvriendelijke workaroundsoplossing aan totdat zijn OVbetaalapparatuur, waaronder Toegangspoorten en Kaartlezers, compatibel zijn met deze Vervoerbewijzen ”

21. Door alle token- en gerelateerde betaalvormen te accepteren als vervoersbewijs van derden, in dit geval OV-chipkaarten, e-tickets, en in de toekomst waarschijnlijk ook OV-passen, voldoet NS aan eis 2 van de Bestekseisen. Hiermee is de acceptatie van vervoersbewijzen non-discriminatoire.
22. NS kijkt verder serieus naar innovatieve ontwikkelingen op het gebied van betalen. Tegelijkertijd is de realiteit dat niet alle functionaliteiten gelijktijdig (technisch) ontwikkeld kunnen worden of realiseerbaar zijn. Voor de nabije toekomst ligt de focus van NS (net zoals bij veel andere vervoerders) op OVpay. Dit maakt dat op dit moment niet wordt voorzien dat andere betaalvormen worden geïntroduceerd.

“ 3. De Concessiehouder biedt tegen een aansluittarief van ten hoogste €2.000,- per jaar voor alle concessies van deze OV-vervoerder een API om gegevens uit te wisselen die de verkoop en betaling door Derden, zoals MaaS-dienstverleners, mogelijk maken. Daarbij geldt dat de datauitwisseling is gebaseerd op een open standaard, die publiekelijk beschikbaar is. Onder andere de TOMP-API voldoet aan dit criterium. ”

23. NS voldoet op volgende wijze aan eis 3 van de Bestekseisen. Voor derden geldt dat de techniek voor verkoop en betaling van treinreizen via een OV-chipkaart, en in de toekomst waarschijnlijk ook voor de OV-pas, grotendeels via TLS verloopt. NS rekent hier dan ook geen kosten voor. Voor e-tickets geldt dat NS een eigen API-koppeling heeft ontwikkeld.¹⁵ De API-koppeling is toegankelijk middels een “key”, die nodig is om de juiste ritinformatie voor de betreffende derde beschikbaar te maken. Op deze manier wordt ook het door de derde aangeleverde logo en huisstijl op de e-tickets geplaatst. Overeenkomstig eis 3 van de Bestekseisen is het aansluittarief hiervoor jaarlijks €2.000,-.

¹⁵ Deze API is niet hetzelfde als de TOMP-API, die ontwikkeld is door MaaS-dienstverleners, vervoersaanbieders en het ministerie van IenW, en die wordt genoemd in eis 3 van de Bestekseisen. NS hanteert voor de e-tickets API een Europese standaard om mogelijk te maken dat ook niet-Nederlandse partijen kunnen worden aangesloten. De TOMP-API is een Nederlandse standaard, die voor internationale bedrijven niet of minder geschikt is.



“
4. *De Concessiehouder publiceert op de eigen website, alsmede via overige door de Concessieverlener aangewezen kanalen 1) de methode waarmee de prijs van de 'OV-reis' voor verkoop via Derden wordt bepaald, 2) transparante voorwaarden voor het gebruik van de API door Derden. In geval van toepassing van de TOMP-API volstaat de verwijzing (op de eigen website en mogelijk aangewezen kanalen) naar de overeengekomen voorwaarden van de TOMP-API.*
”

24. In lijn met eis 4 van de Bestekseisen publiceert NS het NSRP 2026 uiterlijk op 31 oktober 2025.¹⁶ Het NSRP 2026 is daardoor beschikbaar voor derden. De Concessieverlener heeft geen andere kanalen aangewezen. De methode op basis waarvan de prijs voor verkoop via derden wordt bepaald (hier: de inkoopkorting die NS moet bieden op de ritprijs) volgt uit Bijlage 13 van de HRNC 2025-2033. Het NSRP 2026 bevat voorts, overeenkomstig artikel 44, negende lid, van de HRNC 2025-2033, informatie over de faciliteiten die derden bij NS kunnen afnemen, en tegen welke voorwaarden deze faciliteiten kunnen worden afgenomen (zie nader paragraaf 3.4).

“
5. *Het is de Concessiehouder toegestaan om het gebruik door een Derde van de API en/of gegevens over de dienstverlening van de Concessiehouder (tijdelijk) te beëindigen, op het moment dat de betreffende Derde bij herhaling:*
a) gegevens niet tijdig, volledig en/of transparant weergeeft; en/of
b) gegevens over de planning en/of verkoop van diensten van de Concessiehouder niet (in een afgesproken format en zonder additionele kosten) aan de Concessiehouder en/of de Concessieverlener beschikbaar stelt; en/of
c) klachten en verzoeken tot annulering van een reis of restitutie van reiskosten betreffende de dienstverlening van de Concessiehouder die bij de Derde zijn ingediend, niet of niet tijdig en/of volledig aan de Concessiehouder doorgeeft; En/of
d) klachten en/of verzoeken tot restitutie van reiskosten betreffende zijn dienstverlening die bij de Concessiehouder zijn ingediend, niet tijdig en op correcte wijze afhandelt; en/of
e) niet voldoet aan de voorwaarden voor het gebruik van de API door Derden zoals bedoeld in eis 4. De Concessiehouder informeert de Concessieverlener direct over een (tijdelijke) beëindiging.
”

25. NS zal in de contracten met derden - die de uitwerking van het NSRP 2026 vormen - beëindigingsmogelijkheden opnemen voor het gebruik van de eerdergenoemde API voor e-tickets, bijvoorbeeld wegens tekortkomingen van derden of faillissement. Dit is in lijn met eis 5 van de Bestekseisen.

¹⁶ Deze wijze van publicatie is in lijn met artikel 44, negende lid, van de HRNC 2025-2033. De daadwerkelijke publicatiedatum is onder voorbehoud van de datum van de definitieve vaststelling van artikel 44 van de HRNC 2025-2033 en de daaropvolgende besluitvorming door de Concessieverlener over het NSRP 2026.



”

6. De Concessiehouder handelt klachten van Reizigers die betrekking hebben op zijn dienstverlening af in overeenstemming met zijn Algemene Voorwaarden en de aan de Concessie verbonden voorwaarden, zonder daarbij onderscheid te maken tussen klachten die bij hemzelf worden ingediend en klachten die via Derden, waaronder MaaS-dienstverleners, bij hem terecht komen.

”

26. De klachtafhandelingprocedure van NS voldoet op de hiernavolgende wijze aan eis 6 van de Bestekseisen. NS handelt klachten van klanten af die betrekking hebben op de dienstverlening van NS, zoals vertraging van een treinreis. NS handelt daarbij ook klachten af van klanten die een NS-reis bij een derde inkopen. NS maakt geen onderscheid tussen klanten die een reis rechtstreeks bij NS hebben aangeschaft of bij een derde. Voorbeelden van vragen die betrekking hebben op de dienstverlening van NS zijn (i) (afwijkingen van) de dienstregeling, (ii) incidenten op het spoor, (iii) geld terug bij vertraging¹⁷, (iv) verloren of gevonden voorwerpen en (v) ondersteuning bij reizen voor mensen met een beperking (reisassistentie).

“

7. Indien de Concessiehouder zelf multimodale ketenreizen aanbiedt aan Reizigers, geeft hij klachten die Reizigers bij hem indienen over een onderdeel van een door hem gedistribueerde ketenreis dat niet onder zijn verantwoordelijkheid valt, tijdig door aan de Derde die verantwoordelijk is voor het betreffende onderdeel van deze ketenreis en meldt hij aan de betreffende Reiziger naar welke partij hij de klacht heeft doorgezet, onder vermelding van de contactgegevens van deze partij.

”

27. Overeenkomstig eis 7 van de Bestekseisen heeft NS met haar ketendienstpartners afspraken gemaakt over klantenservice. Deze afspraken borgen onder meer het tijdig doorgeven van klachten en het geven van terugkoppeling aan de betreffende klant. Ook zien de afspraken op aspecten als bereikbaarheid, minimum aantal contactkanalen, taal, responstijd en het bijhouden van een klachtenadministratie.

3.2. Het NSRP stelt derden in staat eigen reisproducten te ontwikkelen in de zin van artikel 44, tweede lid, van de HRNC 2025-2033

28. In het NSRP 2026 geeft NS een korting op de ritprijs (zie nader paragraaf 3.5). Daarnaast stelt NS toegang tot aanvullende faciliteiten beschikbaar en kunnen derden gebruikmaken van verschillende bijzondere reisproducten als "bouwblokken". Op basis hiervan zijn derden in staat eigen (innovatieve) proposities te ontwikkelen voor vervoer op het spoor, in combinatie met aanvullende dienstverlening en andere vervoersmodaliteiten. Derden hebben daarbij als

¹⁷ Net als klanten van NS kunnen klanten van derden op de NS-website geld terugvragen bij vertraging. Zakelijke klanten van derden kunnen dit via "Mijn NS" en zakelijke klanten van NS bij "Mijn NS Zakelijk". De wijze van terugvragen verschilt niet. De klant kan via het persoonlijk reisoverzicht de reis met vertraging aanklikken en aangeven hoeveel de trein vertraagd was. De klant geeft vervolgens aan op welke rekening NS de vergoeding kan uitkeren. De ACM was eerder van oordeel dat klanten van NS en van derden gelijkwaardige mogelijkheden hebben om geld terug te vragen bij vertraging (ACM, 'Onderzoek gelijk speelveld voor BKAs' (2023), randnummers 77-79). Dit is ook onder het NSRP 2026 het geval.



verkoper vrijheid ten aanzien van prijzen. Derden kunnen deze producten aanbieden aan consumenten en zakelijke afnemers, maar kunnen ook op basis van het NSRP 2026 een eigen, gericht aanbod ontwikkelen dat beperkt is tot bepaalde type afnemers.

29. NS merkt volledigheidshalve op dat zij ook proposities aanbiedt als bouwblok die technisch niet anders aangeboden kunnen worden. NS doet dit ook bij bijzondere reisproducten die, als zij in de Periodekortingen zouden worden meegenomen, niet of zeer lastig door derden kunnen worden aangeboden aan hun eigen klanten omdat het specifieke producten met hoge kortingen betreft. Derden kunnen deze bijzondere producten op gelijke voet met NS aanbieden wanneer zij als bouwblok ter beschikking worden gesteld. NS meent dat dit ook in lijn is met de keuze in NOVB-verband voor het resellmodel, en niet een agentuurmodel. Bovendien kunnen derden, zoals hiervoor toegelicht, op grond van de Periodekortingen en de DKC in het resellmodel eigen proposities ontwikkelen waarmee zij in staat zijn het portfolio van NS te matchen. NS begrijpt dat het bevorderen van de ontwikkeling van nieuwe producten door derden ook in lijn is met de MaaS-beleidsdoelstellingen van de Concessieverlener.

3.3. Het NSRP 2026 is transparant, non-discriminatoir en concurrerend in de zin van artikel 44, derde lid, van de HRNC 2025-2033

30. Het NSRP 2026 is transparant, non-discriminatoir en concurrerend in de zin van artikel 44, derde lid, van de NSRP 2026:

- i. Transparantie. Uit artikel 44, derde lid, van de HRNC 2025-2033 en de toelichting daarop volgt dat de totstandkoming van het referentieaanbod navolgbaar moet zijn. De toelichting op artikel 44 van de HRNC 2025-2033 geeft aan wat onder ‘navolgbaar’ verstaan moet worden. Allereerst moet het referentieaanbod worden gepubliceerd. NS publiceert in lijn met artikel 44, negende lid, van de HRNC 2025-2033 het referentieaanbod uiterlijk op 31 oktober 2025. Voorts moet de methode voor de berekening van de reselltarieven gepubliceerd worden, evenals de aanvullende faciliteiten waartoe derden toegang kunnen krijgen, alsook de voorwaarden waaronder die toegang wordt aangeboden. Het NSRP 2026 voldoet aan deze norm. De gebruikte rekenmethode van de kortingspercentages volgt uit Bijlage 13 van de HRNC 2025-2033. De daadwerkelijke berekening wordt vanwege bedrijfsvertrouwelijkheid daarvan niet gepubliceerd.

De contracten voor het NSRP 2026 zullen voorwaarden over, onder andere, de volgende onderwerpen gaan bevatten: (i) welke producten (inclusief bouwblokken) ter beschikking worden gesteld; (ii) aan wie een product mag worden verkocht/ter beschikking mag worden gesteld (zakelijke klant/consument), (iii) hoe dit kan worden gecontroleerd (audit) en hoe de kosten daarvoor worden verdeeld; (iv) onder welke voorwaarden recht op korting bestaat, hoe deze kortingen worden berekend en – bij de OV-chipkaart en OV-pas – wanneer deze worden uitgekeerd; (v) het bestellen en



gebruik van producten; (vi) het laden/koppelen en beëindigen van producten (alleen relevant voor OV-chipkaart en OV-pas); (vii) welke voorwaarden gelden voor het reizen met de producten (bijvoorbeeld ten aanzien van in- en uitchecken of leeftijd); (viii) de kwaliteitscriteria waar een wederverkoper aan moet voldoen (alleen voor e-tickets); (ix) het afronden van een ketentest voordat de e-tickets verkocht mogen worden (alleen voor e-tickets); (x) het betalen van jaarlijkse aansluitkosten (alleen voor e-tickets); (xi) het betalen van een waarborgsom (alleen voor e-tickets en afhankelijk van de gekozen betaaltermijn en/of een kredietcheck); (xii) het ter beschikking stellen van de API's (alleen bij e-tickets); (xiii) prijsvrijheid van de wederverkoper en eventuele beperkingen; (xiv) meldingen van evenementen en bepaalde prijsacties in verband met mogelijke capaciteitsproblemen; (xv) misbruik en fraude; (xvi) klachtenafhandeling en de (financiële) verantwoordelijkheid daarvoor; (xvii) interoperabiliteit; (xviii) inzet van tussenpersonen (zoals agenten of wederverkopers); (xix) wijzigingsbevoegdheden van NS ten aanzien van de prijzen, kortingen en de overige bepalingen van de overeenkomsten (bijvoorbeeld bij concessiewijzigingen); (xx) duur en beëindiging van de overeenkomsten en de gevolgen daarvan; en (xxi) (andere) onderwerpen die doorgaans in (verkoop)contracten te vinden zijn, zoals inzake persoonsgegevens, aansprakelijkheid, geheimhouding, overmacht, toepasselijk recht en de bevoegde rechter.

- ii. Non-discriminatoir. Uit de toelichting op artikel 44 van de HRNC 2025-2033 volgt dat non-discriminatoir betekent dat NS derden en haar eigen MaaS-diensten gelijk moet behandelen, tenzij sprake is van een objectieve rechtvaardiging. Dat is het geval. NS behandelt alle derden en haar eigen MaaS-diensten gelijk, tenzij sprake is van een objectieve rechtvaardiging. Alle derden kunnen gebruik maken van het NSRP 2026 onder dezelfde voorwaarden. Ook de voorgestelde overgangsregeling die NS zal aanbieden zal voor alle derden gelden, ook voor derden die geen gebruik hebben gemaakt van het NSRP 2025. Op punten maakt NS wel onderscheid naar verschillende dragers (bijvoorbeeld OV-chipkaart of e-tickets), onder meer vanwege de technologische verschillen daartussen. Daar waar NS zich in dit referentieaanbod beroept op een objectieve rechtvaardigingsgrond, is dat nader toegelicht.

Vanwege de voorgenomen wijziging van artikel 44 van de HRNC 2025-2033 moeten onder het NSRP 2026 verschillende kortingspercentages worden gehanteerd voor zakelijke afnemers en consumenten voor de spits, de doordeweekse daluren en in het weekend. Die kortingspercentages stellen derden in staat het retailaanbod van NS in enerzijds het zakelijke segment en anderzijds het consumentensegment te “matchen”. Het *resell*-beleid van NS is daarenboven zo ingericht dat NS zichzelf geen voordeel geeft, onder meer doordat (klanten van) derden toegang hebben tot aanvullende faciliteiten (zoals parkeren bij NS stations) en derden ook bijzondere reisproducten van NS als “bouwblok” kunnen aanbieden. Voor zover een verschil bestaat tussen de behandeling van derden en de eigen MaaS-diensten van NS, licht NS



in dit referentieaanbod toe dat zij daarvoor een objectieve rechtvaardiging heeft. Die rechtvaardiging kan gelegen zijn in een technische onmogelijkheid, veiligheidsomstandigheden, dwingende wettelijke voorschriften, of omstandigheden die de werking van de HRNC 2025-2033 in gevaar brengen.¹⁸

- iii. Concurrerend. Uit artikel 44 van de HRNC 2025-2033 volgt dat het referentieaanbod van NS concurrerend is, wanneer de reselltarieven van NS niet hoger zijn dan de ritprijs minus de Periodekorting en de DKC, en NS met de concessie niet meer verdient dan een redelijk rendement. Dit referentieaanbod voldoet aan die eisen en stelt derden in staat effectief te concurreren met NS. De gehanteerde kortingspercentages volgen direct uit de formules uit Bijlage 13 van de HRNC 2025-2033. De formules zijn vastgesteld door de Concessieverlener en zijn onafhankelijk (economisch) getoetst. Ook de kortingspercentages die uit deze formules volgen zijn onafhankelijk getoetst. Dat NS niet meer dan een redelijk rendement behaalt wordt gegarandeerd door artikel 75a van de HRNC 2025-2033.

3.4. Het NSRP 2026 biedt toegang tot aanvullende faciliteiten in de zin van artikel 44, vierde lid, van de HRNC 2025-2033

31. Artikel 44, vierde lid, van de HRNC 2025-2033 verplicht NS bepaalde aanvullende faciliteiten ter beschikking te stellen onder transparante, non-discriminatoire en concurrerende voorwaarden, tenzij een objectieve rechtvaardiging bestaat om die toegang niet te verlenen. Uit de toelichting op artikel 44 van de HRNC 2025-2033 volgt dat faciliteiten diensten zijn die klanten ontvangen in aanvulling op het NS-treinvervoer. NS biedt bestaande faciliteiten aan waarvoor derden geen redelijk alternatief kunnen ontwikkelen. NS mag een redelijke vergoeding vragen voor de toegang tot aanvullende faciliteiten.
32. Onder de faciliteiten die NS ter beschikking stelt aan derden (of direct aan hun klanten) vallen (i) wissel van klasse op het perron na inchecken via bijvoorbeeld een app (zowel van tweede naar eerste klas als van eerste naar tweede klas) en (ii) corrigeren van een bepaald aantal vergeten check-outs per kalenderjaar. Daarnaast kunnen de derden via NS Stations aan hun klanten toegang bieden tot (iii) parkeren op P+R locaties op de NS stations, (iv) de OV-fiets, (v) stallen op rekening van fietsen en (vi) fietskluis huren. NS biedt toegang tot deze faciliteiten voor zover haar eigen klanten ook toegang hebben tot die faciliteiten.¹⁹ Hieronder licht NS dit per faciliteit nader toe.
 - i. Klassewissel op perron bijvoorbeeld via een app. Deze faciliteit is voor klanten toegankelijk voor zover zij gebruik maken van Reizen op Rekening (“RoR”). Wanneer klanten gebruik maken van betalingsmethode Reizen op Saldo (“RoS”), is het niet

¹⁸ Dit volgt uit de toelichting op artikel 44 van de HRNC 2025-2033.

¹⁹ NS verwijst terug naar haar toelichting bij eis 6 van de Bestekseisen, waarin is toegelicht dat klanten van derden op non-discriminatoire wijze de mogelijkheid wordt geboden geld terug te vragen van NS, als vervoerder, bij vertraging.



mogelijk om na het inchecken nog van klasse te wisselen (enkel voorafgaand aan het inchecken). De reden daarvoor is dat bij RoS voorafgaand aan het inchecken saldo op de kaart moet zijn geladen en een vervoersklasse moet zijn gekozen. In technische zin is het bij RoS dus niet mogelijk van vervoersklasse te wisselen na het inchecken. Dit geldt ook voor vooraf gekochte losse tickets. Dit is in lijn met het oordeel van de ACM.²⁰ Met de OV-pas, die gebruikt maakt van RoR, is de klassewissel op het perron in beginsel mogelijk. De OV-pas kan in de toekomst ook door derden worden gebruikt voor de wederverkoop van NS-treinreizen.²¹

- ii. Corrigeren van een bepaald aantal vergeten check-outs. Klanten die een vervoersbewijs hebben gekocht bij een wederverkoper kunnen net als klanten die een vervoersbewijs bij NS hebben gekocht drie keer per kalenderjaar een vergeten check-out corrigeren. NS keert, in haar hoedanigheid als vervoerder, de restitutie vervolgens uit. Er bestaat dus geen verschil tussen de behandeling van klanten die een treinrit bij een wederverkoper kopen of bij NS.
- iii. Parkeren op P+R locaties bij NS stations. Klanten van NS en van derden kunnen bij P+R locaties bij NS stations betalen met een mobiliteitskaart. Het parkeren bij stations (de P+R dienst) wordt aangeboden door NS Stations. NS en verschillende derden hebben, ieder separaat, overeenkomsten gesloten met NS Stations voor het gebruik van de betreffende parkeerterreinen. De ACM heeft geconstateerd dat er in 2023 technische problemen zijn geweest die waren gekoppeld aan bepaalde betaaltechnieken. Volgens de ACM had dit niet tot gevolg dat NS en derden niet effectief met elkaar konden concurreren.²² Deze problemen zijn thans verholpen.
- iv. OV-fiets. Dit wordt aangeboden door NS Stations. NS Stations biedt derden de mogelijkheid om deze dienst aan te bieden als agent.²³ De voorwaarden die NS Stations daarvoor hanteert zijn gelijk voor alle partijen, waaronder NS. Als gevolg daarvan is het voor derden mogelijk de OV-fiets aan te bieden onder dezelfde voorwaarden als NS dat kan.
- v. Stallen op rekening van fietsen (inclusief de eerste 24 uur gratis). Dit wordt aangeboden door NS Stations. NS Stations biedt derden de mogelijkheid om deze dienst aan te bieden als agent. De voorwaarden die NS Stations daarvoor hanteert zijn

²⁰ ACM, 'Onderzoek gelijk speelveld voor BKAs' (2023), randnummers 72-73.

²¹ Zie de toelichting van NS bij eis 2 van de Bestekseisen.

²² ACM, 'Onderzoek gelijk speelveld voor BKAs' (2023), randnummers 74-76.

²³ Bij een agentuurovereenkomst verkoopt de agent namens de opdrachtgever (ook wel: de principaal) producten of diensten aan klanten. De agent sluit de overeenkomst in naam en voor rekening van de principaal en ontvangt daarvoor een commissie. Voor de in deze paragraaf genoemde gevallen (zie (iv), (v) en (vi)) zijn derden en NS agent van NS Stations, waardoor derden en NS dus in naam van en voor rekening van NS Stations de genoemde faciliteiten verkopen aan klanten. Derden en NS ontvangen daarvoor een commissie van NS Stations. Voor de volledigheid merkt NS op dat dit andere overeenkomsten zijn dan de overeenkomsten die ter uitwerking van het NSRP 2026 zullen worden opgesteld.



gelijk voor alle partijen, waaronder NS. Als gevolg daarvan is het voor derden mogelijk stallingen op rekening van fietsen aan te bieden onder dezelfde voorwaarden als NS dat kan.

- vi. Fietskluis huren. Dit wordt, als het technisch mogelijk is, aangeboden door NS Stations. NS Stations biedt derden dan de mogelijkheid om deze dienst aan te bieden als agent. De voorwaarden die NS Stations daarvoor hanteert zullen gelijk zijn voor alle partijen, waaronder NS. Als gevolg daarvan is het voor derden mogelijk de verhuur van fietskluizen aan te bieden onder dezelfde voorwaarden als NS dat kan.
33. Artikel 44, vijfde lid, onder d, van de HRNC 2025-2033 verplicht NS te rapporteren over verzoeken in de zin van dit artikel. NS heeft onder het nieuwe kader van artikel 44, vierde lid, van de HRNC 2025-2033 dergelijke verzoeken niet ontvangen, nu dit artikel nog niet is vastgesteld.
 34. NS is voorts niet bekend met dergelijke verzoeken in het afgelopen kalenderjaar. NS merkt wel op derden in het kader van het ACM-onderzoek uit 2023 hebben genoemd dat zij toegang nodig hebben tot een aantal faciliteiten voor een gelijk speelveld. De ACM heeft daar vervolgens onderzoek naar gedaan en is met aanbevelingen gekomen.²⁴ NS biedt alle faciliteiten die door de ACM in het onderzoek uit 2023 zijn geïdentificeerd aan in lijn met de beoordeling van de ACM.²⁵ Daarnaast bevat het referentieaanbod faciliteiten die niet bij de ACM aan bod zijn gekomen, namelijk het huren van OV-fietsen, het stallingen van fietsen op rekening (inclusief de eerste 24 uur gratis) en het huren van een fietskluis. Op deze punten bestaat dus ook een gelijk speelveld.
- 3.5. Het NSRP 2026 bevat afzonderlijke reselltarieven in de zin van artikel 44, vijfde lid, onder b, van de HRNC 2025-2033**
35. NS moet op grond van de HRNC 2025-2033 derden de mogelijkheid bieden treinreizen op het Hoofdrailnet in te kopen met een inkoopkorting ten opzichte de ritprijs, waarbij de inkoopkorting is gebaseerd op het tijdstip van de reis en het type afnemer (paragraaf 3.5.1). In aanvulling daarop moet NS derden een distributiekostencompensatie bieden, die hen compenseert voor kosten die NS vermijdt bij verkoop door derden (paragraaf 3.5.2). De opbouw van de specifieke kortingspercentages volgt uit artikel 44, vijfde lid, onder b, van de HRNC 2025-2033. Deze percentages zijn berekend op grond van Bijlage 13 van de HRNC 2025-

²⁴ In het onderzoek van de ACM heeft de ACM van de derden een uitgebreide lijst van aanvullende faciliteiten ontvangen. In haar rapport is de ACM enkel ingegaan op de Klassewissel op perron, Parkeren op P+R locaties bij NS Stations en Geld terug bij vertraging. In het NSRP 2026 biedt NS de aanvullende faciliteiten in lijn met onderzoek van de ACM aan.

²⁵ Voor de volledigheid licht NS hier specifiek de mogelijkheid om geld terug te vragen bij vertraging uit. Dit is een verplichting die geldt voor NS als vervoerder. Klanten kunnen bij NS bij vertraging geld terugvragen. Klanten van derden kunnen dit ook, bijvoorbeeld via een formulier op de website. Zoals de ACM heeft vastgesteld, hebben klanten van NS en van derden dezelfde mogelijkheden om geld terug te vragen bij vertraging. NS behandelt dus alle klanten gelijk.



2033. Onder het NSRP 2026 bestaat geen minimumafnameverplichting.

36. NS is op basis van artikel 44, tweede lid, van de HRNC 2025-2033 verplicht jaarlijks de kortingen op de ritprijs voor te stellen aan de Concessieverlener. NS zal daarom de kortingen vaststellen in lijn met het besluit van de Concessieverlener over het referentieaanbod. Om derden zekerheid te geven voor de langere termijn, stelt NS voor om de hoogte van de kortingen in beginsel voor een periode van twee jaar (rollend) vast te stellen. In beginsel kunnen de kortingen in die “vastgeklikte” periode enkel worden verhoogd (in het voordeel van derden). In een beperkt aantal gevallen kan NS de kortingen naar beneden bijstellen of laten vervallen, bijvoorbeeld in het geval van een concessiewijziging.²⁶
37. NS moet, gelet op de (nieuwe) eisen onder de HRNC 2025-2033, onder het NSRP 2026 een onderscheid maken in de inkoopkortingen voor derden afhankelijk van of zij treinreizen verkopen aan zakelijke afnemers of consumenten. NS zal – in lijn met de HRNC – met derden afspraken maken om ervoor te zorgen dat derden de juiste kortingen ontvangen. NS zal daar onder het NSRP 2026 invulling aan geven door een auditmogelijkheid op te nemen in de contracten met derden. In een audit kan bijvoorbeeld worden gecontroleerd of reizen waarvoor een derde inkoopkortingspercentages ontvangt voor consumenten ook daadwerkelijk aan consumenten zijn verkocht conform Bijlage 13, onder 1.4, van de HRNC 2025-2033, en niet aan zakelijke afnemers. De opzet van de audit zal borgen dat NS geen toegang krijgt tot concurrentiegevoelige informatie van derden. De audit zal daarom worden uitgevoerd door een onafhankelijke externe auditor.

3.5.1. Periodekorting

38. NS moet onder het nieuwe artikel 44 in het NSRP 2026 een Periodekorting geven. De hoogte van de Periodekorting verschilt naargelang sprake is van doorverkoop door derden aan zakelijke klanten of consumenten, voor de spits, de doordeweekse daluren en het weekend. Hierbij is het incheckmoment bepalend voor de toewijzing van reizen aan de relevante reisperiode, behalve voor reizen gemaakt met e-tickets²⁷ en contactless tickets.²⁸
39. De voorstellen voor de Periodekorting(en) zijn berekend op basis van de formules uit Bijlage

²⁶ Deze gevallen worden opgenomen in de NSRP-overeenkomsten die NS met derden sluit. Dit is ook het geval in het NSRP 2025. Het betreft de volgende gevallen: (i) indien NS verplicht wordt tot het aanpassen van de kortingspercentages door de Concessieverlener, (ii) indien de HRNC 2025-2033 wordt gewijzigd, vernietigd of anderszins ongeldig wordt verklaard, en dit noopt tot aanpassing van de kortingspercentages, (iii) indien een nieuwe versie van de MaaS-waardige Bestekseisen noopt tot de aanpassing van de kortingspercentages, en (iv) indien zich op basis van de HRNC 2025-2033 andere omstandigheden voordoen, die nopen tot aanpassing van de kortingspercentages. Wat betreft geval (iv) denkt NS onder meer aan de situatie dat de Concessieverlener conform artikel 30, zesentwintigste lid, van de HRNC 2025-2033 een nieuw reisproduct invoert, of een nieuw, gedifferentieerd tariefstelsel als bedoeld in artikel 30, negentiende lid, van de HRNC 2025-2033 wordt ingevoerd.

²⁷ Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat voor het bepalen van de Periodekortingen voor e-tickets het moment geldt waarop de specifieke reis is verkocht.

²⁸ Contactless tickets (“CT”) (ook wel: eenmalige chipkaarten) zijn de eenmalig te gebruiken papieren gele vervoersbewijzen met een chip die uit een kaartverkoopautomaat komen, en waarvoor een CT-toeslag wordt betaald door de reiziger. NS neemt de opbrengsten hiervan mee in de berekening van de Periodekortingen.



13 van de HRNC 2025-2033:

- i. Periodekorting daluren doordeweeks consumenten = $((\text{Yield voltarief dal doordeweeks consumenten NS} - (\text{Yield dal doordeweeks consumenten NS} * \text{Correctiefactor gemiddelde reisafstand})) / \text{Yield voltarief dal doordeweeks consumenten NS}) * 100\%$.
 - ii. Periodekorting daluren doordeweeks zakelijk = $((\text{Yield voltarief dal doordeweeks zakelijk NS} - (\text{Yield dal doordeweeks zakelijk NS} * \text{Correctiefactor gemiddelde reisafstand})) / \text{Yield voltarief dal doordeweeks zakelijk NS}) * 100\%$
 - iii. Periodekorting weekend consumenten = $((\text{Yield voltarief weekend consumenten NS} - (\text{Yield weekend consumenten NS} * \text{Correctiefactor gemiddelde reisafstand})) / \text{Yield voltarief weekend consumenten NS}) * 100\%$
 - iv. Periodekorting weekend zakelijk = $((\text{Yield voltarief weekend zakelijk NS} - (\text{Yield weekend zakelijk NS} * \text{Correctiefactor gemiddelde reisafstand})) / \text{Yield voltarief weekend zakelijk NS}) * 100\%$
 - v. Periodekorting spits consumenten = $((\text{Yield voltarief spits consumenten NS} - (\text{Yield spits consumenten NS} * \text{Correctiefactor gemiddelde reisafstand})) / \text{Yield voltarief spits consumenten NS}) * 100\%$
 - vi. Periodekorting spits zakelijk = $((\text{Yield voltarief spits zakelijk NS} - (\text{Yield spits zakelijk NS} * \text{Correctiefactor gemiddelde reisafstand})) / \text{Yield voltarief spits zakelijk NS}) * 100\%$
40. NS begrijpt dat deze formules zo door de Concessieverlener zijn vormgegeven dat de Periodekorting is gebaseerd op de kortingen die NS gemiddeld heeft verleend in haar eigen retailaanbod in het zakelijke segment en het consumentensegment in het kalenderjaar voorafgaand aan het voorstel. Zo borgt de Concessieverlener dat derden, in lijn met de tussenuitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven, in staat worden gesteld het retailaanbod van NS in zowel het consumenten- als het zakelijke segment te kunnen “matchen”.
41. In lijn met artikel 44 van de HRNC 2025-2033 en (de toelichting op) Bijlage 13 zijn de Periodekortingen berekend op basis van het reguliere portfolio van NS. NS berekent voor elk van de zes Periodekortingen de opbrengsten voor die periode door het betreffende segment klanten uit de reisproducten zonder korting (enkele reis en retour¹⁴), en de opbrengsten voor die periode door het betreffende segment klanten uit alle reisproducten (met uitzondering van de omzet uit Tabel 5). Uit deze berekeningen volgen verschillende yields (€ per reizigerskilometer). Binnen elk segment corrigeert NS vervolgens voor verschillen in de gemiddelde reisafstand tussen reisproducten zonder korting en alle reisproducten (omdat dergelijke verschillen van invloed kunnen zijn op het gemiddelde tarief).



42. NS neemt in lijn met Bijlage 13 bij de berekening bepaalde omzet en bijbehorende reizigerskilometers uit reisproducten niet mee, indien daarvoor een objectieve rechtvaardiging bestaat. Die objectieve rechtvaardiging kan gelegen zijn in het gegeven dat een bijzonder reisproduct al op andere wijze beschikbaar wordt gesteld, vanwege de aard van het product en/of de samenhang met de maatschappelijke rol van NS. Ook omzet die NS behaalt uit andere activiteiten dan de verkoop van reisproducten wordt uitgesloten, zoals volgt uit de omschrijving van de variabelen voor de berekening van de yields in Bijlage 13.
43. De volgende categorieën omzet worden om voornoemde redenen niet meegenomen in de berekening van de Periodekorting(en):

Omzetcategorieën uitgezonderd van berekening Periodekorting	
Omzetcategorie	Reden voor uitzondering
Omzet uit bijzondere reisproducten die als “bouwblok” beschikbaar worden gesteld (zie nader paragraaf 3.6)	Dit betreft omzet uit bijzondere reisproducten die al op andere wijze beschikbaar worden gesteld aan derden. De kortingen die NS geeft op deze bijzondere reisproducten komt derden daarom op die wijze al toe.
Omzet uit maatschappelijke proposities en omzet uit het studenten OV-contract	<p>NS neemt de volgende maatschappelijke proposities niet mee: (i) Kidsvrij, (ii) Keuzedagen, (iii) proposities voor begeleiders van mensen met een beperking, (iv) Studenten. NS licht de rechtvaardiging voor het niet meenemen per maatschappelijke propositie uitgebreid toe (zie Tabel 6).</p> <p>Samengevat betreft dit omzet uit bijzondere proposities die NS aanbiedt vanuit haar publieke taak als maatschappelijke dienstverlener op het spoor, in plaats van uit een commerciële overweging. Dat het een publieke taak betreft komt (mede) tot uitdrukking in de prijsbepaling, voorwaarden en (zeer) specifieke doelgroepen die hiermee worden bediend. Op deze producten biedt NS in de regel hoge kortingen, die niet (of zeer beperkt) commercieel rationeel zijn. Dit komt tot uitdrukking in de prijsbepaling, voorwaarden en (zeer) specifieke doelgroepen die hiermee worden bediend. De Periodekortingen zijn gebaseerd op kortingen voor de reguliere reisproducten die aan brede klantsegmenten worden verleend, namelijk “zakelijk” en “consument”, zodat derden het retailportfolio van NS in deze segmenten kunnen “matchen”.</p>
Omzet uit specifieke (kortlopende) acties	Dit betreft opbrengsten van acties die beperkt zijn in tijd. NS biedt een aantal kortlopende acties aan die specifiek gericht zijn op het verhogen van de bezettingsgraad in de trein, in veel gevallen op specifieke trajecten en in bepaalde rustige perioden



NIET-VERTROUWELIJKE VERSIE VOOR DERDEN

	<p>(zoals de schoolvakanties). Een voorbeeld uit het verleden is de “Weg is Weg”-actieweken in de zomerperiode. Deze acties worden veelal kortcyclisch ingezet en daarmee over een (veel) kortere termijn dan gehanteerd voor de berekening van de Periodekorting. Het meewegen van deze acties in de Periodekorting, die derden over reizen in het gehele jaar ontvangen, zou het gelijk speelveld tussen NS en derden ondermijnen, omdat derden geen enkele prikkel of verplichting hebben om deze (hoge) korting enkel in te zetten op specifiek rustige periodes. Daardoor zou het voor NS ook moeilijker worden om KPI-sturing te realiseren en zo te voldoen aan de beleidsdoelen van de Concessieverlener. NS merkt overigens op dat zij de PrijsTijd Deals, die wel het hele jaar ingezet kunnen worden, wel als bouwblok aanbiedt (zie hierna in paragraaf 3.6).</p>
Omzet uit een vervoerdersproduct, bijvoorbeeld boetes in de trein	<p>Dit betreft omzet die NS genereert vanuit haar rol als vervoerder. Om die reden kan deze omzet niet worden gezien als omzet uit reisproducten. Deze omzet kan overigens ook niet door derden worden “gematcht”, omdat deze omzet voortkomt uit de vervoerdersrol. Het meenemen van deze omzet zou dus ook tot een onwenselijke vertekening leiden.</p>
Omzet uit vervoer voor NS-personeel	<p>Dit betreft omzet die NS genereert vanuit haar rol als vervoerder. Om die reden kan deze omzet niet worden gezien als omzet uit reisproducten.</p>
Omzet uit resellactiviteiten aan derden	<p>Dit betreft omzet die NS behaalt uit haar resellactiviteiten. Het zou een cirkelredenering opleveren als deze omzet moet worden meegenomen in de berekening van de kortingspercentages voor de resellactiviteiten.</p>
Omzet uit internationaal treinvervoer	<p>Het referentieaanbod ziet op binnenlands vervoer en niet op internationaal treinvervoer. Op die basis wordt deze omzet niet meegenomen in de berekening van de kortingspercentages. De opbrengsten die gegenereerd worden door NS International vallen in beginsel buiten de opbrengsten, ook omdat een deel van deze activiteiten in open toegang worden geëxploiteerd. Opbrengsten die gegenereerd worden door NS op het binnenlandse gebruik van internationale treinen, worden in beginsel wel meegenomen.</p>
Omzet uit andere activiteiten dan treinvervoer ²⁹	<p>Dit betreft omzet die op grond van de definities van de variabelen niet hoeft te worden meegenomen, nu dit geen omzet uit reisproducten betreft. Dit zou overigens ook niet mogelijk</p>

²⁹ Hierbij kan gedacht worden aan de commissies die NS ontvangt door als agent op te treden voor deelvervoeraanbieders, zoals OV-fiets en Greenwheels, en de opbrengsten uit het niet-treinvervoer gedeelte van de combinatiedeals van trein + uitje.



	<p>zijn, omdat voor de berekening van de Periodekorting de opbrengsten worden afgezet tegen reizigerskilometers. Als NS opbrengsten uit andere activiteiten dan treinvervoer zou meenemen, zonder dat daar reizigerskilometers tegenover staan, is het niet mogelijk om een zuivere yield per km (per reisperiode) te maken.</p>
--	--

Tabel 5: Categorieën omzet die zijn uitgezonderd van de berekening van de Periodekortingen

44. Zoals hierboven in Tabel 5 aangegeven, geeft NS hieronder voor de verschillende maatschappelijke proposities en het studenten OV-contract waarvan omzet en reiskilometers worden uitgesloten een nadere toelichting.

Rechtvaardiging uitzondering per maatschappelijke propositie	
Kidsvrij abonnement	<p>NS moet op basis van artikel 30 van de HRNC 2025-2033 een productportfolio aanhouden dat aansluit bij de wensen van diverse groepen NS-reizigers. NS moet op basis van het tweede lid van artikel 30 voor kinderen onder de 12 jaar een propositie met een gereduceerd tarief behouden. NS biedt hier op dit moment onder meer het KidsVrij abonnement voor aan. Dit is een gratis abonnement voor kinderen tot 12 jaar, waarbij ze gratis mogen reizen onder begeleiding van een meereizend persoon. Het KidsVrij abonnement is gekoppeld aan een abonnement van een volwassene. Met het KidsVrij abonnement wordt het maatschappelijk doel van het gebruik van de trein gestimuleerd: kinderen raken bekend met de trein zodat zij deze later eerder zullen gebruiken. De verplichting tot het aanbieden van (in dit geval) het KidsVrij abonnement rust niet op derden en als gevolg daarvan is het gerechtvaardigd om de bijbehorende omzet en reizigerskilometers uit te zonderen van de berekeningen.</p>
Keuzedagen	<p>NS moet op basis van artikel 30 van de HRNC 2025-2033 een productportfolio aanhouden dat aansluit bij de wensen van diverse groepen NS-reizigers. NS moet op basis van het tweede lid van artikel 30 voor senioren een propositie met ten minste een substantiële kortingsregeling voor reizen buiten de spits behouden. NS biedt op dit moment senioren een substantiële korting in de vorm van Keuzedagen. Senioren kunnen voor een sterk gereduceerd tarief Keuzedagen aanschaffen. Dit kunnen zij doen wanneer ze een Dal Voordeel abonnement hebben. De omzet van het abonnement wordt meegenomen met de Periodekortingen berekeningen. De verplichting tot het aanbieden van (in dit geval) de Keuzedagen rust niet op derden</p>



	en als gevolg daarvan is het gerechtvaardigd om de bijbehorende omzet en reizigerskilometers uit te zonderen van de berekeningen.
Begeleiders van mensen met een beperking	NS dient conform artikel 16 van de HRNC 2025-2033 begeleiders van NS-reizigers die in het bezit zijn van een legitimatiebewijs voor gehandicapten als bedoeld in artikel 45, eerste lid, onder b, van het Besluit personenvervoer 2000 te vervoeren. Het verbod om gebruik te maken van het openbaar vervoer zonder geldig vervoerbewijs, als bedoeld in artikel 70, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000, is niet van toepassing op deze begeleiders. De verplichting tot het accepteren van de begeleiders rust niet op derden en als gevolg daarvan is het gerechtvaardigd om de bijbehorende omzet en reizigerskilometers uit te zonderen van de berekeningen.
Studenten	In de Wet studiefinanciering 2000, in het bijzonder artikelen 3.7 en 3.24, is bepaald dat studenten een reisvoorziening verkrijgen gedurende een bepaald deel van de week waarvoor de student geen bedrag of een lager bedrag verschuldigd is aan de vervoersbedrijven. Dit artikel bepaalt de facto de propositie die NS als vervoerder (en andere bij het bijbehorende contract van OCW aangesloten vervoersbedrijven) moet accepteren. Daarmee betreft dit omzet uit producten die NS vanuit haar (wettelijk verplichte) maatschappelijke rol moet accepteren. Deze verplichting rust niet op derden en als gevolg daarvan is het gerechtvaardigd om de bijbehorende omzet en reizigerskilometers uit te zonderen van de berekeningen.

Tabel 6: Nadere toelichting per maatschappelijke proposities op uitzondering van berekening van de Periodekortingen

45. Uit de berekening in Bijlage 13 volgen deze Periodekorting(en):

	Consumenten	Zakelijk
Spits	3,6%	0% ³⁰
Doordeweekse daluren	17,4%	1,8%
Weekend	23,6%	2,3%

Tabel 7: Periodekortingen in het NSRP 2026

46. NS heeft RBB Economics, als onafhankelijk economisch bureau, laten beoordelen of de

³⁰ Op basis van de formules uit Bijlage 13 van de HRNC 2025-2033 zou eigenlijk volgen dat NS aan derden een negatief kortingspercentage moet geven voor wederverkoop aan het zakelijk segment in de spits. Op basis van eis 1 van de Bestekseisen is de korting echter op 0% gezet, hetgeen dus in het voordeel is van derden.



percentages in Tabel 7 volgen uit de formules van Bijlage 13 van de HRNC 2025-2033.

47. NS onderkent dat bovenstaande percentages wat betreft de daluren in de zakelijke retailmarkt lager zijn dan de uniforme inkoopkorting voor de daluren (inclusief het weekend) die NS hanteerde onder het NSRP 2025. Zoals ook al uit eerdere onafhankelijke onderzoeken bleek, was de uniforme inkoopkorting op de zakelijke markt de afgelopen jaren hoger dan de gemiddelde korting die NS haar eigen zakelijke klanten gaf ten opzichte van het voltarief.³¹ Omdat de wijziging van de dalurenkorting in het zakelijke segment gevolgen kan hebben voor derden die reeds actief zijn als wederverkoper van NS-treinreizen, is NS bereid voor bepaalde onderdelen een overgangsregeling aan te bieden. NS biedt de overgangsregeling separaat aan de derden aan.

3.5.2. DKC

48. In aanvulling op de Periodekorting, biedt NS derden ook een compensatie voor door NS vermeden distributiekosten (de DKC).³² Artikel 44, vijfde lid, onder b, van de HRNC 2025-2033 verplicht NS een aparte DKC te hanteren voor consumenten en voor zakelijk. De DKC reflecteert de distributiekosten die NS vermijdt wanneer een treinreis niet door NS wordt verkocht maar door een derde. Omdat NS een aparte DKC moet hanteren voor consumenten en zakelijk, is uitgewerkt welke kosten voor welke categorie klanten als vermeden moeten worden beschouwd. Op grond van Bijlage 13 van de HRNC 2025-2033 wordt de DKC berekend op basis van de volgende formules:

$$DKC^{\text{consumenten}} = \left(\frac{\text{vermijdbare kosten consumenten}}{\text{retailomzet consumenten}} - \frac{\text{meerkosten consumenten}}{\text{resellomzet consumenten}} \right) * 100\%$$

$$DKC^{\text{zakelijk}} = \left(\frac{\text{vermijdbare kosten zakelijk}}{\text{retailomzet zakelijk}} - \frac{\text{meerkosten zakelijk}}{\text{resellomzet zakelijk}} \right) * 100\%$$

49. Het doel van de DKC is niet de daadwerkelijke kosten van derden te vergoeden. Die kosten zullen immers verschillen per derde, al naar gelang van hoe efficiënt zij zijn. In plaats daarvan is de DKC zo opgebouwd dat de kosten die NS vermijdt als een derde een treinreis koopt, worden vergoed aan de derde. Om te zorgen dat zij worden gecompenseerd voor de kosten die NS daadwerkelijk vermijdt, wordt de hoogte van de DKC periodiek vastgesteld. De DKC wordt jaarlijks vastgesteld en op dat moment aangepast wanneer blijkt dat de voor NS

³¹ Zie bijvoorbeeld ACM, 'Onderzoek gelijk speelveld voor BKAs' (2023), randnummer 33.

³² Zoals ook uit de toelichting op van de Bijlage 13 HRNC 2025-2033 blijkt, kunnen de vermeden kosten niet direct uit de boekhouding van NS worden gehaald, aangezien die kosten vermeden zijn. Vermeden kosten worden daarom afgeleid uit de vermijdbare kosten van NS. Overeenkomstig de toelichting op Bijlage 13 van de HRNC 2025-2033 betreft het de voor NS vermijdbare kosten bij een beperkte toename van het marktaandeel van derden op de korte termijn.



vermijdbare kosten zijn veranderd.³³

50. Voor het bepalen van de vermijdbare kosten heeft NS eerst beoordeeld welke bedrijfsonderdelen zich niet met de distributie van treintickets in Nederland bezighouden. De kosten van die bedrijfsonderdelen zijn geen distributiekosten die meegenomen worden in de berekening van de DKC. Voor de bedrijfsonderdelen waarvan de kosten wel meebewegen met de retailomzet van NS heeft NS alle kosten op detailniveau geanalyseerd om te beoordelen in welke mate de kosten vermijdbaar zijn.
51. NS heeft RBB Economics als onafhankelijk economisch bureau ook laten beoordelen welke kosten voor NS vermijdbaar zijn aan de hand van bovenstaande methode.³⁴ Het gaat om bepaalde kosten die in de onderstaande kostencategorieën vallen (de kosten in deze kostencategorieën zijn dus niet volledig maar slechts gedeeltelijk vermijdbaar). NS heeft de onderliggende kosten ook gedeeld met de Concessieverlener ter onafhankelijke verificatie.

Categorieën waarin vermijdbare kosten vallen, die NS niet maakt als derden een treinreis verkopen	Categorieën waarin meerkosten vallen, die NS maakt door dienstverlening aan derden
Verkoopkosten ³⁵	Personeelskosten
Afschrijvingskosten	IT-kosten
Marketingkosten	
IT-kosten	
Financieringskosten	
Kosten klantenservice	
Advieskosten	
Kostenplaats	
Personeelskosten	
Vermogenskosten	

Tabel 8: Kostencategorieën waarin kosten vallen die worden meegenomen in de DKC-

³³ Bijlage 13 van de HRNC 2025-2033 omschrijft vermeden kosten als distributiekosten die meebewegen met de retailomzet, zonder hierbij te verwijzen naar indirecte kosten zoals HR, IT en Finance (voor Finance afgezien van debiteurenkosten en vermogenskosten). Het is denkbaar dat op termijn bepaalde, maar niet alle, HR, IT en Finance kosten als vermeden kosten moet gaan beschouwen. Op dit moment zijn het echter geen daadwerkelijk vermeden kosten en worden deze niet meegenomen. De jaarlijkse vaststelling van de DKC waarborgt dat als hier een verandering in optreedt deze kosten alsnog worden meegenomen.

³⁴ RBB Economics heeft de door NS gevolgde benadering beoordeeld zonder een accountantscontrole op de kosten en de vermijdbaarheid van deze kosten uit te voeren.

³⁵ De ACM heeft in het 'Onderzoek gelijk speelveld voor BKAs' (2023) opgemerkt dat een specifieke distributiekorting voor de zakelijke markt zou borgen dat derden die NS-treinvervoer wederverkopen in het zakelijke segment (zoals bedrijfskaartaanbieders) voor hun eigen kaartkosten worden gecompenseerd. Zie randnummer 64 van het ACM-onderzoek: "Om te borgen dat BKAs het retail aanbod van NS kunnen matchen, zou NS specifiek voor BKAs moeten borgen dat zij de kaartkosten kunnen terugverdienen. Dat zou bijvoorbeeld kunnen via een specifieke distributiekorting voor BKAs. Gelet op het voorgaande borgt het beleid van NS niet voldoende dat de verkoopkosten van even efficiënte BKAs worden gedekt door de distributiekorting." Het NSRP 2026 bevat, in lijn met Bijlage 13 van de HRNC 2025-2033, een separate DKC voor het zakelijke segment waarin kaartkosten als vermijdbaar zijn opgenomen onder "verkoopkosten".



berekening

52. De DKC wordt uitgedrukt in een percentage van de retailomzet van NS. Bij het bepalen van de retailomzet worden de opbrengsten meegenomen van producten die ook kunnen worden geleverd door derden (dat wil zeggen: de omzet die NS maakt op vervoersbewijzen die NS op de retailmarkt heeft verkocht aan retailreizigers). Dit betekent dat de volgende categorieën omzet daarvan zijn uitgezonderd, overeenkomstig de toelichting van Bijlage 13 van de HRNC 2025-2033:

Omzetcategorieën uitgezonderd van berekening retailomzet voor DKC
Omzet uit maatschappelijke proposities en omzet uit het studenten OV-contract
Omzet uit specifieke (kortlopende) acties
Omzet uit een vervoerdersproduct, bijvoorbeeld boetes in de trein
Omzet uit vervoer voor NS-personeel
Omzet uit resellactiviteiten aan derden
Omzet uit internationaal treinvervoer
Omzet uit andere activiteiten dan treinvervoer

Tabel 9: Categorieën omzet die zijn uitgezonderd van de DKC-berekening

53. Uit de berekening op basis van de formules uit Bijlage 13 volgen de volgende percentages:

	Consumenten	Zakelijk
DKC	3,3%	4,1%

Tabel 10: DKC in het NSRP 2026

3.6. Het NSRP 2026 bevat bijzondere reisproducten die worden aangeboden als "bouwblokken"

54. Het uitgangspunt is dat derden op basis van de Periodekortingen kunnen concurreren met NS. Voor specifieke gevallen heeft NS een bouwblok ontwikkeld, om zo een gelijk speelveld te creëren op diensten die anders niet of zeer lastig door derden kunnen worden aangeboden. Als onderdeel van het NSRP 2026 krijgen derden toegang tot verschillende bijzondere reisproducten in de vorm van een "bouwblok". De hieronder genoemde voorwaarden zijn in aanvulling op de voorwaarden genoemd onder 30.
55. NS bood deze bijzondere reisproducten ook als bouwblok aan onder het NSRP 2025.³⁶ Derden kunnen deze proposities aanbieden aan hun eigen klanten. Welke bijzondere reisproducten als bouwblokken toegankelijk zijn, hangt af van de drager. De voorwaarden die gelden voor

³⁶ NS bood derden onder het NSRP 2025 ook de Dagkaart 12 t/m 18 jaar dal aan. Dit product wordt door NS zelf niet meer aangeboden. Als gevolg daarvan is de Dagkaart 12 t/m 18 jaar dal ook geen onderdeel van het NSRP 2026.



bouwblokken zijn afhankelijk van het type drager en/of het type bouwblok. Dit heeft te maken met de technologische verschillen tussen de verschillende dragers en de specifieke kenmerken van de bouwblokken.

56. De volgende bouwblokken zijn beschikbaar op de OV-chipkaart en (na invoering en eventueel op termijn) de OV-pas:

Bijzondere reisproducten voor OV-chipkaart en OV-pas in het NSRP 2026			
<i>Product</i>	<i>Prijs^{37 38}</i>	<i>DKC consumenten</i>	<i>DKC zakelijk</i>
Dagkaart kind 4 t/m 11 jaar	€ 2,50	3,3%	n.v.t.
Fietskaart dal	€ 8,50	n.v.t.	n.v.t.
Dagkaart hond	€ 3,70	n.v.t.	n.v.t.
Toeslag Intercity direct	€ 3,20	n.v.t.	n.v.t.

Tabel 11: Bijzondere reisproducten die worden aangeboden als ‘bouwblok’ op OV-chipkaart en OV-pas³⁹

57. Voor de bouwblokken die beschikbaar zijn op de OV-chipkaart (Tabel 11) geldt het volgende:
- i. Dagkaart kind 4 t/m 11 jaar: Dit bouwblok is door NS voor derden ontwikkeld als gelijkwaardig alternatief voor het NS Railrunner product, dat als een maatschappelijke propositie door NS wordt aangeboden. In de NSRP overeenkomst voor de OV-chipkaart wordt dit bouwblok het ‘RoS Kortingsproduct Kind’ genoemd. Het kan via een door NS aan derden ter beschikking gestelde bestelfaciliteit op de OV-chipkaart worden geladen. In dat geval wordt de totaalprijs waarvoor met de betreffende OV-chipkaart op een dag wordt gereisd gemaximeerd op de prijs van de Dagkaart kind 4 t/m 11 jaar. De hoogte van de korting die wordt verleend is derhalve afhankelijk van de gemaakte reizen op een dag. Voor 2026 is de prijs van de Dagkaart 4 t/m 11 jaar gelijk aan de prijs van een NS-Railrunner-kaartje. De voorwaarden voor het reizen bij NS met het bouwblok Dagkaart kind 4 t/m 11 jaar en de NS Railrunner zijn op onderdelen tekstueel verschillend, maar komen inhoudelijk op hetzelfde

³⁷ Ook voor de bouwblokken geldt dat het in bepaalde gevallen mogelijk moet zijn om de prijs en/of DKC van een bouwblok gedurende het kalenderjaar 2026 aan te passen. Deze gevallen worden opgenomen in de NSRP-overeenkomsten die NS met derden sluit. Het betreft de volgende gevallen: (i) indien NS door de Concessieverlener verplicht wordt tot het aanpassen van de prijzen en/of DKC, (ii) indien de HRNC 2025-2033 wordt gewijzigd, vernietigd of anderszins ongeldig wordt verklaard, en dit noopt tot aanpassing van de prijzen en/of DKC, (iii) indien een nieuwe versie van de MaaS-waardige Bestekseisen noopt tot de aanpassing van de prijzen en/of DKC, of (iv) indien zich op basis van de HRNC 2025-2033 andere omstandigheden voordoen, die nopen tot aanpassing van de prijzen en/of DKC.

³⁸ De prijzen zijn, voor zover relevant, inclusief btw.

³⁹ NS merkt op dat de Toeslag ICE niet beschikbaar is voor derden die gebruik maken van OV-chipkaart, omdat klanten met een OV-chipkaart van een derde zonder toeslag met de ICE kunnen reizen. Ook de PrijsTijd Deal is niet beschikbaar op de OV-chipkaart. Deze propositie richt zich op trajecten en tijdvakken met een lage bezettingsgraad om deze bezettingsgraad, middels kortingen vooraf, te verhogen. De hoogte van de korting wordt bepaald door de verwachte bezettingsgraad en hoe veel dagen voor vertrek het ticket wordt aangeschaft.



neer.⁴⁰

- ii. Fietskaart Dal, Dagkaart Hond, Toeslag Intercity direct: Deze bouwblokken kunnen bij een NS-kaartautomaat of bij een NS-service balie worden gekocht en op een OV-chipkaart worden geladen. De Toeslag Intercity direct kan ook bij de toelagzuil worden gekocht. De prijs en voorwaarden zijn gelijk aan de prijs en de voorwaarden die NS bij rechtstreekse verkoop aan reizigers hanteert. Omdat de kaartverkoop via de reguliere NS verkoopkanalen plaatsvindt, is de DKC niet van toepassing op deze bouwblokken.

58. De volgende bijzondere reisproducten zijn als bouwblok beschikbaar op een e-ticket:

Bijzondere reisproducten voor e-tickets in het NSRP 2026			
<i>Product</i>	<i>Prijs⁴¹</i>	<i>DKC consumenten</i>	<i>DKC zakelijk</i>
Dagkaart kind 4 t/m 11 jaar	€ 2,50	3,3%	n.v.t
Fietskaart dal	€ 8,50	3,3%	4,1%
Dagkaart hond	€ 3,70	3,3%	4,1%
Toeslag ICE ⁴²	€ 3,20	3,3%	4,1%
Toeslag Intercity direct	€ 3,20	3,3%	4,1%
PrijsTijd Deal (via addendum ⁴³), inclusief de variant voor jongeren ⁴⁴	Variabel (zie toelichting)	3,3%	n.v.t.

Tabel 12: Bijzondere reisproducten die worden aangeboden als 'bouwblok' op e-ticket

59. Alle bijzondere reisproducten die worden aangeboden als 'bouwblok' op een e-ticket (Tabel 12) worden door NS via een API ter beschikking gesteld aan derden.

- i. Dagkaart kind 4 t/m 11 jaar: Net als bij de OV-chipkaart biedt dit bouwblok een gelijkwaardig alternatief voor het NS Railrunner product. Voor 2026 is de prijs van het bouwblok gelijk aan de prijs voor het NS Railrunner product en de voorwaarden

⁴⁰ Dagkaart kind 4 t/m 11 jaar voor de OV-chipkaart is alleen geldig bij NS en niet bij andere vervoerders. NS biedt Dagkaart kind 4 t/m 11 jaar zelf niet aan op de OV-chipkaart.

⁴¹ Zie opmerking bij voetnoot 34.

⁴² Deze toeslag is niet opgenomen bij de bijzondere reisproducten voor OV-chipkaart en OV-pas omdat klanten die met een OV-chipkaart of OV-pas van een derde reizen geen toeslag nodig hebben om met de ICE te kunnen reizen.

⁴³ Met 'addendum' bedoelt NS het contract dat voor de PrijsTijd Deal wordt gehanteerd.

⁴⁴ De PrijsTijd Deals worden door NS alleen als e-tickets aangeboden. Het is technisch onmogelijk om deze op de OV-chipkaart of de OV-pas aan te bieden, omdat de PrijsTijd Deals zien op reizen die minimaal een dag van tevoren worden gekocht in een app. Om voorgaande redenen worden de PrijsTijd Deals niet als bijzonder reisproduct aangeboden op de OV-chipkaart en de OV-pas.



voor het reizen komen inhoudelijk op hetzelfde neer.

- ii. Fietskaart Dal, Dagkaart Hond, Toeslag ICE, Toeslag Intercity direct en PrijsTijd Deal: NS heeft deze bouwblokken ontwikkeld als alternatief voor de gelijknamige NS producten die NS aan haar rechtstreekse klanten aanbiedt. De prijzen voor deze e-tickets zijn in 2026 gelijk aan de prijzen voor de gelijknamige NS producten. Ook hier geldt dat de voorwaarden voor het reizen met deze e-tickets weliswaar tekstueel afwijken van de gelijknamige producten die NS aan haar klanten aanbiedt, maar dat zij inhoudelijk op hetzelfde neerkomen.
 - iii. PrijsTijd Deal addendum: Voor het PrijsTijd Deal e-ticket geldt een addendum op de NSRP e-ticket overeenkomst, omdat de bepalingen van de NSRP E-ticket overeenkomst deels niet van toepassing zijn op de PrijsTijd Deal e-tickets. Dit hangt samen met het doel van de NS PrijsTijd Deal e-tickets, namelijk dat NS door het verlenen van extra kortingen de keuze voor een rustige trein wenst te stimuleren. Om dit doel te kunnen bereiken, geldt voor een PrijsTijd Deal e-ticket bijvoorbeeld een variabele korting ten opzichte van de reguliere ritprijs. De hoogte van de korting is bijvoorbeeld afhankelijk van hoe lang van tevoren het e-ticket wordt gekocht en van de door NS verwachte drukte wanneer de reis wordt gemaakt. De variabele korting is echter altijd gelijk aan de variabele korting die NS op exact hetzelfde moment aan haar rechtstreekse klanten biedt. Om de keuze voor een rustige trein te stimuleren geldt voor de PrijsTijd Deal e-tickets verder bijvoorbeeld een maximum wederverkoopprijs en worden ook de boekingskosten die bij een klant in rekening mogen worden gebracht gemaximeerd.
60. Derden ontvangen over bouwblokken die beschikbaar zijn op een e-ticket korting in de vorm van de DKC (Tabel 12). Wanneer de OV-chipkaart in de toekomst wordt vervangen door de OV-pas, zal NS ook korting in de vorm van de DKC aanbieden over bouwblokken die op de OV-pas beschikbaar zijn (Tabel 11).⁴⁵ De gehanteerde DKC is gelijk aan de DKC voor treinreizen (zie onder paragraaf 3.5.2.).

3.7. Het NSRP 2026 draagt bij aan de in artikel 44, vijfde lid, onder e, genoemde doelen

61. Het NSRP 2026 draagt bij aan de in artikel 44, vijfde lid, onder e, genoemde doelen. Deze doelen zijn onderdeel van het tweede overkoepelende hoofddoel van de HRNC 2025-2033, dat gericht is op “*het faciliteren dat reizigers zo optimaal en drempelloos mogelijk van deur-tot-deur kunnen reizen*”. Op de volgende wijze levert het NSRP 2026 daar een bijdrage aan:
- i. Het NSRP 2026 draagt bij aan het beleidsdoel ‘Deur-Tot-Deurreis’. Dit doel beoogt te komen tot een “zo drempelloos mogelijke deur-tot-deurreis, waarbij de reiziger zo

⁴⁵ NS biedt, overeenkomstig Bijlage 13 van de HRNC 2025-2033 geen DKC aan voor de “bouwblokken” die klanten van derden direct afnemen bij NS. Dit betreft de bouwblokken die worden aangeboden aan klanten van derden die treinreizen via de OV-chipkaart verkopen.



optimaal en makkelijk mogelijk gebruik kan maken van de verschillende modaliteiten in combinatie met elkaar”.⁴⁶ NSRP 2026 maakt het voor derden mogelijk treinvervoer te combineren met andere vervoersmodaliteiten. Hiermee worden drempels weggenomen en wordt het voor reizigers eenvoudiger om een deur-tot-deurreis te plannen, boeken en betalen.

- ii. Het NSRP 2026 draagt bij aan de ontwikkeling van duurzame mobiliteit. Het NSRP 2026 (en haar voorgangers) stellen derden bijvoorbeeld in staat met behulp van de kortingen uit het NSRP innovatieve proposities te ontwikkelen om nieuwe doelgroepen te overtuigen om met de trein te reizen, in plaats van met de auto. Dit sluit aan bij de ‘ontwikkeling van duurzame mobiliteit’. Met deze bredere verkrijgbaarheid van treintickets draagt het NSRP 2026 bij aan de verduurzaming van mobiliteit in Nederland.
- iii. Het NSRP 2026 draagt bij aan het verhogen van de bezettingsgraad van het OV. De Concessieverlener heeft bij het vormgeven van artikel 44 en Bijlage 13 van de HRNC 2025-2033 gekozen zich te richten op het verhogen van de bezetting tijdens de doordeweekse daluren en in het weekend, nu met name op die tijdstippen sprake is van onbenutte capaciteit. Dit sluit aan bij het verhogen van de bezettingsgraad van het OV. Het NSRP 2026 draagt hieraan bij door, onder meer, de Periodekorting(en) en de PrijsTijd Deals.

4. CONCLUSIE

62. Het NSRP 2026 is zo opgesteld dat het voldoet aan de eisen van de op 2 oktober 2025 verstrekte en daarna op 10 oktober vastgestelde versie van artikel 44 van de HRNC 2025-2033. NS verzoekt de Concessieverlener te besluiten dat het NSRP 2026 voldoet aan artikel 44, eerste tot en met vijfde lid, van de HRNC 2025-2035.

⁴⁶ HRNC 2025-2033, pagina 6 en 124.