

Van: 10.2.e @prorail.nl
Aan: 10.2.e @fryslan.frl
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e @provinciegroningen.nl; 10.2.e @drenthe.nl; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Bespreking sprinterdiensten Noord-Nederland
Datum: donderdag 31 mei 2018 12:09:33
Bijlagen: image001.png

10.2.e

Terechte constatering van je. Maar dit is het beeld zoals de wij dat nu kennen. Het beeld van Arriva dat Werpsterhoeke en Staphorst beide zonder extra infra geopend kunnen worden. Is niet door ons getoetst. Ik heb daar dan ook geen mening over.
 Met vriendelijke groet,

10.2.e | 10.2.e informatie en investeringen | Relatiemanagement
 088 231 30 00 | 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot B1 21, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht
 Op vrijdag niet aanwezig



Van: 10.2.e 10.2.e @fryslan.frl]

Verzonden: donderdag 31 mei 2018 11:48

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e; A.W.Buikhuizen; 10.2.e @drenthe.nl; 10.2.e @minienm.nl; 10.2.e @minienm.nl

Onderwerp: RE: Bespreking sprinterdiensten Noord-Nederland

Hoi 10.2.e

Dank voor je mail. Om latere misverstanden te voorkomen, wil ik nog even aangeven dat Arriva (ambtelijk) anders tegen de noodzakelijke infrastructuur aankijkt dan dat ProRail dat doet. Zij zeggen dat decentralisatie "morgen" ook mogelijk is. Arriva kan uit met de bestaande TEV. Jij geeft dat ook verderop in je mail ook al wat aan, maar in het basisbeeld geeft jij aan de TEV Meppel-Zwolle moet worden uitgebreid. Ook zegt Arriva zowel met de zowel in Staphorst als op Werpsterhoeke te kunnen stoppen. Dat heeft te maken met de kortere vertrekprocedure bij éénmansbediening. In het verkenning van de NS staat dat dit niet mogelijk is. Wat natuurlijk klopt voor de NS omdat ze geen éénmansbediening hebben. Mocht bovenstaande de suggestie hebben gewekt dat 10.2.g Wel vind ik het belangrijk om even de kant van Arriva aan lenW in het kort te belichten. Ik heb gisteren begrepen dat lenW in een later stadium ook de regionale vervoerders hoort. Dan kan Arriva dit zelf aangeven.

Groeten 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl]

Verzonden: donderdag 31 mei 2018 10:37

Aan: 10.2.e @minienm.nl; 10.2.e @provinciegroningen.nl; 10.2.e @drenthe.nl; 10.2.e 10.2.e @fryslan.frl>; 10.2.e @minienm.nl 10.2.e @minienm.nl

Onderwerp: RE: Bespreking sprinterdiensten Noord-Nederland

Beste mensen,

Gisteren werd in dit overleg nog gesproken over eventueel benodigde aanpassingen aan de infrastructuur bij het decentraliseren van de sprintertreindiensten. Gisteren is aangegeven dat het basisbeeld is:

1. Zwolle Spoor moet gereed zijn
2. Tractie en energievoorziening (TEV) en overwegveiligheid tussen Zwolle en Meppel moet worden aangepast

Zwolle Spoor is een aanbesteed project, voor nr 2 zoekt ProRail uit welke aanpassingen nodig zijn. Insteek om de benodigde maatregelen te realiseren voor Zwolle Spoor gereed is.

Na realisatie van 1&2 kunnen de sprinters die nu tussen Leeuwarden en Meppel rijden, doorrijden van/naar Zwolle.

Mogelijke infra gevolgen bij decentralisatie kunnen zijn:

- Opstel en behandelcapaciteit, zeker in Groningen, maar mogelijk ook in Leeuwarden
- TEV is een aandachtspunt en sterk afhankelijk van in te zetten materieel en dienstregeling

Deze aspecten zijn gisteren reeds benoemd.

Minder sterk naar voren kwam dat er met name keuzes in de sprintertreindienst Zwolle – Leeuwarden een aantal keuze mogelijkheden zijn. De sprintertreindienst Zwolle – Groningen ligt behoorlijk vast vanwege de eis van de decentrale overheden om in Groningen een overstap te realiseren tussen de sprintertreindienst Zwolle – Groningen v.v. en een aantal decentrale treindiensten. Dit is de zogenoemde tweede overstapknop Groningen. (De eerste is met de IC Zwolle e.v. – Groningen v.v.)

Voor de sprintertreindienst Zwolle – Leeuwarden v.v. staan een aantal keuzes nog open:

- Nieuwe haltes in Staphorst en Leeuwarden – Werpsterhoeke
- De keuze waar aansluitingen op andere treindiensten worden geboden; Leeuwarden of Zwolle

Het baanvak (Zwolle)- Meppel – Leeuwarden kent veel beweegbare bruggen. Dit beperkt de vrijheidsgraden.

Op verzoek van het BO Spoor heeft NS verkend welke mogelijkheden er zijn als Meppel niet wordt aangepast. Zie bijgevoegd document van het BO van 8 december 2017. Deze uitkomsten zijn afgestemd met ProRail. Belangrijk om te weten is dat hier al met snel sprintermaterieel is gerekend. Of er nog tijd/mogelijkheden te winnen zijn met een kortere halteertijd durf ik niet te zeggen. Conclusie is dat zonder aanpassingen te Meppel niet alle wensen van de treindienst vervuld kunnen worden. In sommige varianten zou ook het aantal perronsporen in Leeuwarden een beperkende factor kunnen zijn.

Dit zijn aandachtspunten bij de verdere uitwerking van de decentralisatie van de sprintertreindiensten.

Met vriendelijke groet,

10.2.e | 10.2.e informatie en investeringen | Relatiemanagement
 088 231 30 00 | 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot B1 21, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht
 Op vrijdag niet aanwezig
 cid:image001.png@01D3F8CE.EFAB78E0



-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl]

Verzonden: woensdag 9 mei 2018 16:26

Aan: 10.2.e - DGB; A.WBuikhuizen; 10.2.e 10.2.e @drenthe.nl; 10.2.e ; 10.2.e - DGB; 10.2.e ; 10.2.e - DGB

Onderwerp: Bespreking sprinterdiensten Noord-Nederland

Tijd: woensdag 30 mei 2018 11:30-12:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: ProRail Zwolle (zaal 1.05)

Dag allen,

Graag wil ik een overleg inplannen om met elkaar te spreken over de sprinterdiensten op de verbinding van Zwolle richting Groningen en Leeuwarden.

Dit n a.v. de afspraken in het Regeerakkoord. Ik heb inmiddels begrepen dat er tussen de provincies onderling contact is geweest. In het BO Spoor is namelijk aangegeven dat we hierop zouden wachten.

Voorstel is om het overleg in Zwolle te laten plaatsvinden. Is dat ok?

Vanuit lenW zullen ook 10.2.e en 10.2.e aanwezig zijn. Zij werken binnen lenW aan vraagstukken over marktordening.

Groet,

10.2.e

T: 06 10.2.e
E 10.2.e @minienm.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade van welke aard ook die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

<< Disclaimer >>

Persoonsgegevens en privacy

De provincie Fryslân giet sekuer mei jo persoonsgegevens om en hannelet neffens de Algemene verordening gegevensbescherming en de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming. Lês [hier](#) ús Privacyferklearring.

Persoonsgegevens en privacy

De provincie Fryslân gaat zorgvuldig om met uw persoonsgegevens en handelt overeenkomstig de Algemene verordening gegevensbescherming en de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming. Lees [hier](#) onze Privacyverklaring.



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. de Staatssecretaris Mevrouw drs. S. van Veldhoven
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 30 januari 2019
Uw kenmerk IENW/BSK-2019/9801
Ons kenmerk VT20170018-1546735203-1426
Onderwerp Afstemming ProRail - NS

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

ProRail

Adres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
www.prorail.nl

NS

Adres
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
www.ns.nl

Op 17 januari 2019 ontvingen wij een brief van uw directeur Openbaar Vervoer en Spoor, waarin ons wordt gevraagd u te informeren over de feiten, omstandigheden en gemaakte afwegingen inzake de verkoop van gronden door NS en de aankoop door ProRail van gronden, inclusief de communicatie hierover tussen NS en ProRail. Wij informeren u hierbij als volgt

Vooraf: balans tussen kosten en toekomstig gebruik

De onroerend goed portefeuilles van NS en ProRail vragen een constante afweging tussen de jaarlijkse kosten voor het beheer en onderhoud van gronden, afgezet tegen de vraag of die in de toekomst mogelijk nodig zijn voor de ontwikkeling van het spoor. Deze afweging verandert door de tijd. Sommige gronden blijken later in de tijd wel of juist niet nodig te zijn. Omgekeerd valt het onnodig in beheer houden van gronden met hoge beheer- en onderhoudskosten niet te rijmen met de opdracht die wij beiden hebben om op een doelmatige manier om te gaan met onze middelen. Wij zien het als verantwoordelijkheid van onze organisaties om deze afweging gezamenlijk zo goed mogelijk te maken. Daarbij is een goede onderlinge samenwerking tussen onze organisaties belangrijk om alle beschikbare informatie maximaal te gebruiken bij het besluit om gronden aan te houden of te verkopen.

Uit het feitenrelaas met betrekking tot de verkoop van twee grondportefeuilles in 2010 en 2014 blijkt eens te meer dat samenwerking essentieel is. Er vindt tussen ProRail en NS over en weer op zeer regelmatige basis overleg plaats over beider grondeigendommen. Door in gezamenlijkheid met alle betrokkenen te sturen op beheer en verkoop van deze gronden kunnen wij als spoorsector regie houden en nemen op het publieke belang dat hiermee gediend is. Dat betekent bijvoorbeeld dat zowel gronden uit de betreffende portefeuilles en andere gronden die in ons bezit zijn ook weer tegen een marktconforme prijs worden verkocht als ze voor het spoor niet nodig blijken te zijn. Zowel voor NS als voor ProRail zijn aankopen en verkopen van onroerend goed verbonden met de uitvoering van de kerntaken van NS en ProRail, maar voor geen van beiden een doel op zich. Om de uitvoering van onze gezamenlijke taak verder te verbeteren, maken NS en ProRail nadere afspraken over de manier van samenwerken bij aan- en verkoop van gronden met oog voor de verantwoordelijkheden zoals die belegd zijn. NS en ProRail zijn overeengekomen dit vast te leggen in een convenant. Hierover informeren wij u via de geëigende kanalen.

Opbouw tijdlijn

We hebben de terugblik op de grondtransacties als volgt opgebouwd:

1. 1995 JOI-1 Achtergrond verkoop en aankoop gronden door NS en ProRail vanaf de ontvlechting
2. 2004-2005 JOI-2
3. 2006-2010 project Balans
4. 2010 Transactie Groenportefeuille
5. 2011 Raamovereenkomst
6. 2014 GreeNS portefeuille
7. 2015 Melding en onderzoek
8. 2015 -2016 Juridische procedures
9. Begin 2017 Onderzoek ProRail
10. Medio 2017 grondeigenaren
11. Lopende verbetermaatregelen

1. 1995 JOI-1: Achtergrond verkoop en aankoop gronden door NS en ProRail vanaf de ontvlechting

Bij de ontvlechting van het toenmalige spoorbedrijf in 1995 had NS Vastgoed B.V. (NSV) ruim 12.000 ha in eigendom. Ongeveer 7.000 ha was direct toe te rekenen aan spoorinfrastructuur en is in eigendom overgedragen aan de taaksector NS RIT/ NS RIB, nu RIT/ProRail. Dit is vastgelegd in een overeenkomst tussen het toenmalige ministerie van Verkeer & Waterstaat (nu: ministerie van Infrastructuur & Waterstaat) met de toenmalige NS bedrijven. Dit had voornamelijk betrekking op de gronden gelegen binnen 7 meter vanuit het hart van het buitenste spoor. De overdracht van deze 7.000 ha infrastructuur in 1995 heeft de werkafkorting 'JOI-1' gekregen (Juridische Overdracht Infrastructuur). Het restant dat bij NS bleef betrof met name de gronden rond stations en de gronden buiten de 7 meter hart van het buitenste spoor.

2. 2004-2005 JOI-2

In de periode na de splitsing werd geconstateerd dat op grond van de splitsingsregels JOI-1 een aantal splitsingen in de praktijk operationeel niet optimaal was. Vandaar dat in de periode 2004-

2005 door ProRail ongeveer 300 ha van NS aangekocht is tegen een prijs van € 0,85 per m². Dit proces heeft de naam 'JOI-2' gekregen.

3. 2006-2010 Project Balans

In de periode 2006-2010 is NS gestart met de verkoop van vastgoed onder de projectnaam 'Balans'. ProRail heeft zowel uit de Balansportefeuille als daarbuiten met enige regelmaat vanaf 2001 gronden aangekocht van NS die nodig geacht werden voor de ontwikkeling van het spoor.

In het kader van het afstoten van niet-strategisch vastgoed is door NS in 2009 een portefeuille samengesteld van restgronden (bermen, sloten, etc.) genaamd de 'Groenportefeuille' van ongeveer 850 ha. Dergelijke gronden werden vanuit bedrijfseconomische optiek door NS als onaantrekkelijk beschouwd, aangezien zij niet van strategisch belang waren voor NS maar er wel (onderhouds)verplichtingen en daarmee gepaard gaande kosten op rustten of zouden kunnen rusten. Deze kostenpost gaat om aanzienlijke bedragen per jaar, geld dat NS liever besteedt ten behoeve van de reiziger. Met hetzelfde doel is in 2014 de 'GreeNS-portefeuille' samengesteld. De GreeNS-portefeuille is de tweede portefeuille met restgronden en bestond

uit ongeveer 715 ha. Ten aanzien van deze beide portefeuilles is ProRail door NS als eerste in de gelegenheid gesteld de door haar eventueel gewenste percelen te selecteren.

4. 2010 Transactie Groenportefeuille

In oktober 2009 is in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) een Intentieovereenkomst gesloten tussen NS en ProRail om ook in dit verband gronden in eigendom van NS te inventariseren en mogelijk door ProRail van NS te laten kopen. NS heeft ProRail bij mail van 18 november 2009 de lijst met potentiële Groenportefeuille-percelen gezonden. ProRail kon daaruit de percelen selecteren die zij van NS wilde overnemen. Na analyse van de portefeuille doet ProRail het verzoek gronden te mogen aankopen waarvan toen werd ingeschat dat die nodig waren in het kader van PHS. NS doet ProRail op 18 oktober 2010 een aanbod voor 148 ha voor € 1/m² voor de door ProRail geselecteerde gronden uit de Groenportefeuille. In december 2010 is de (resterende) Groenportefeuille (dus zonder de gronden als opgenomen in aanbod van NS Poort van 18 oktober 2010) , na een tenderprocedure overgedragen en geleverd aan een koper onder betaling door NS van € 8.750.000 ter vergoeding van toekomstige onderhoudsverplichtingen. NS heeft ProRail niet uitgenodigd voor de tenderprocedure, aangezien ProRail, na inzicht in de Groenportefeuille in 2009, te kennen had gegeven geen andere percelen te kopen uit de Groenportefeuille.

Naar aanleiding van het aanbod van NS d.d. 18 oktober 2010 wil ProRail, ten behoeve van PHS, uit de portefeuille van 148 hectare 82 ha kopen voor een prijs van € 0,901 per m². ProRail vraagt op 25 maart 2011 toestemming voor deze aankoop aan het toenmalige ministerie van Infrastructuur & Milieu (nu: Infrastructuur & Waterstaat, IenW). ProRail kocht op dat moment alleen gronden aan die direct nodig waren voor de realisatie van projecten. Een strategische aankoop van gronden was niet aan de orde omdat ProRail daarvoor geen budget toegewezen had gekregen. Op 4 mei 2011 laat het ministerie van IenW aan ProRail weten niet akkoord te gaan met de anticiperende aankoop van de 82 ha gronden voor PHS. De overweging daarbij is dat de realisatie van de PHS maatregelen pas enkele jaren later zou starten, na de planuitwerking en het doorlopen van de planologische procedures. Als de gronden zouden worden verworven, dan hadden die tot aan de realisatie van de maatregelen onderhouden moeten worden tegen een jaarlijkse kostenpost van € 328.000. De totale investeringskosten voor het aanbod kwamen daarmee op € 1,75 miljoen (aankoop plus 3 tot 4 jaar onderhoud) voor een investering in gronden die deels uiteindelijk niet nodig zullen zijn. Nadat het ministerie van IenW geen toestemming had verleend aan ProRail heeft ProRail aan NS verzocht de PHS portefeuille te reserveren. NS heeft deze gronden vervolgens zonder vergoeding gereserveerd voor ProRail en in eigendom gehouden. Sindsdien heeft NS een aantal percelen uit deze reservering aan ProRail verkocht, wanneer dat nodig was voor de aanleg van projecten.ⁿ

5. 2011 Raamovereenkomsten ProRail en nieuwe eigenaar gronden

Medio 2011 sluiten ProRail en de nieuwe eigenaar van de grond een raamovereenkomst voor het gebruik en aankoop van gronden door ProRail. Beide partijen beseften dat zij herhaaldelijk met elkaar in overleg zouden moeten treden over het gebruik van verschillende percelen. Om dat overleg zo veel mogelijk te beperken werden afspraken gemaakt in de raamovereenkomst, bijvoorbeeld over de manier waarop en tegen welke vergoeding ProRail de gronden ten behoeve van specifieke projecten kon huren of gebruiken. In 2014 volgt een nieuwe raamovereenkomst, vanwege het feit dat beide partijen constateerden dat de raamovereenkomst op een paar punten aanpassing behoefde. De samenwerking tussen ProRail en de nieuwe eigenaar verliep op basis van de afspraken in de raamovereenkomst tot 2015 goed, daarna verslechterde de relatie in de tijd.

6. 2014 – Transactie GreeNS portefeuille

Bij brief van 4 juli 2013 is ProRail door NS in de gelegenheid gesteld de GreeNS portefeuille te beoordelen om eventueel geheel of delen ervan over te nemen. Daarbij is vanuit NS ook aangegeven waarom deze portefeuille voor ProRail interessant zou kunnen zijn. ProRail is ook in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan de tenderprocedure. ProRail heeft uit deze portefeuille een selectie gemaakt van circa 33 ha, de zogenoemde 'Must haves'. De koopprijs daarvan bedraagt € 111.431. NS betaalt daarbij € 621.029 aan ProRail voor bodemschadelast. Per saldo ontvangt ProRail van NS een bedrag van € 509.598. Deze transactie vond plaats op 10 december 2014. Op 10 december 2014 zijn de resterende percelen uit de GreeNS portefeuille na een tenderprocedure verkocht en geleverd aan een koper onder betaling door NS van € 6.750.000 ter vergoeding van toekomstig onderhoud en saneringsverplichtingen, tegen vergelijkbare condities met de overdracht van de 33 ha grond aan ProRail. Ook met deze nieuwe eigenaar wordt door ProRail in 2014 een raamovereenkomst gesloten. Ook daarin worden afspraken gemaakt over de manier waarop en tegen welke vergoeding ProRail de gronden ten behoeve van specifieke projecten kon kopen en gebruiken. Deze raamovereenkomst werkt goed tot het najaar van 2017.

7. 2015 Melding en onderzoek NS

In februari 2015 meldde de koper van de Groenportefeuille uit 2010 bij NS dat er mogelijk onregelmatigheden hadden plaatsgevonden bij de verkoop van die portefeuille. NS heeft hierop bedrijfsvertrouwelijk onderzoek laten uitvoeren en advies ingewonnen. Hieruit is niet gebleken dat zich bij het afstoten van de twee grondportefeuilles omstandigheden hebben voorgedaan die in strijd zouden zijn met binnen NS geldende procedures en/of wet- en regelgeving. Wel bleek op basis van de interne NS-gedragscodes van een niet tijdige melding van een mogelijke belangentegenstelling. Tevens is een aantal verbeterpunten genoemd ten aanzien van risicobeheersing (zie verder onder verbetermaatregelen).

8. 2015-2016 Juridische procedures

In de loop der tijd verslechterde de relatie tussen ProRail en de grondeigenaar van de Groenportefeuille, onder meer omdat ProRail een aantal keren ten behoeve van spoorse werkzaamheden op gronden kwam zonder overleg met de grondeigenaar. De grondeigenaar stelde dat ProRail illegaal gebruik maakte van zijn gronden. Dit heeft geleid tot diverse juridische procedures en rechtszaken tussen beide partijen. Er zijn meerdere pogingen ondernomen, onder meer door het voeren van gesprekken, om deze relatie te verbeteren, zodat ProRail weer gebruik kon maken van de betreffende gronden. Dat leidde niet tot een verbetering van de relatie. Het juridisch geschil dat ontstond bracht de voortgang van belangrijke projecten in gevaar. Bijvoorbeeld spoorzone Groningen en het verbeteren van de Maaslijn. In het najaar van 2016 meldde ook de eigenaar van de gronden van GreeNS dat ProRail zijn gronden gebruikte zonder goedkeuring. Dit resulteerde voor projecten in Rotterdam (aanleg van railinzetplaats voor groot onderhoud aan perrons) op het laatste moment in een ruiling van gronden met toebetaling door ProRail.

9. Begin 2017 Onderzoek ProRail naar verloop aankoop gronden

De juridische procedures en de mede daardoor ontstane vertraging bij ProRail om over de benodigde gronden te kunnen beschikken ten behoeve van projecten, leidden ertoe dat ProRail in overweging nam de gronden waarover discussie was met de grondeigenaar te kopen. De grondeigenaar stelde echter de voorwaarde dat ProRail dan alle gronden uit de Groenportefeuille van ongeveer 700 ha moest aankopen. Begin 2017 heeft ProRail een onderzoek laten uitvoeren naar de geschiedenis van deze gronden ten behoeve van de besluitvorming over de aankoop van deze circa 700 ha grond. Het onderzoek gaf geen aanwijzingen om van de koop af te zien. Na het onderzoek heeft ProRail een business case

gemaakt over de aankoop van de portefeuille, waarna is besloten tot koop over te gaan. In juni 2017 is de koopovereenkomst gesloten tussen ProRail en de grondeigenaar. De afgelopen periode, december 2018 en januari 2019, is een vervolg gegeven aan dit onderzoek met als doel de tijdlijn over de aan- en verkopen van de gronden te actualiseren.

10. Medio 2017 Overeenkomsten grondeigenaren

ProRail en de grondeigenaar van de Groenportefeuille komen op 5 juli 2017 overeen dat ProRail gronden van circa 700 ha afneemt tegen een marktconforme prijs (€ 2,45/m²). De grond wordt aangekocht voor € 18,2 miljoen. Het ministerie van I&W laat weten begrip te hebben voor deze aankoop. De eigenaar van de GreeNS portefeuille biedt ProRail zijn portefeuille onder dezelfde voorwaarden aan als de verkoper van de Groenportefeuille. Na inventarisatie van de voorwaarden en de portefeuille vindt in juni 2018 juridische levering plaats en wordt ProRail eigenaar van de portefeuille. Het betreft ruim 600 ha voor een koopsom van € 15 miljoen.

In 2015 constateerde NS dat per abuis 7 (deel)percelen geleverd waren aan de koper van de GreeNS portefeuille welke percelen beoogd waren NS-eigendom te blijven. Na het stranden van een poging om de percelen in der minne terug geleverd te krijgen, is NS juridische procedures gestart tegen de koper van de GreeNS portefeuille. Deze procedure was nog niet afgerond toen ProRail overging tot aankoop van de gehele GreeNS portefeuille. ProRail is vervolgens met NS overeengekomen dat 5 van de 7 percelen door NS gekocht konden worden voor een bedrag van € 61.440 (€ 2,45 per m²). Hiermee kon de foutieve levering hersteld worden. De andere 2 percelen blijven in overleg in eigendom bij ProRail.

11. Lopende verbetermaatregelen

Voortschrijdend inzicht na de splitsing van de gronden in 1995 en ervaringen met betrekking tot beheer en verkoop van hebben geleid tot aanpassingen ten aanzien van beheer en verkoop van gronden in de samenwerking tussen NS en ProRail en binnen de afzonderlijke organisaties. Beide organisaties willen leren en verbeteren, anticiperen op nieuw beleid en regelgeving om zo doelmatig mogelijk met middelen om te gaan en voor de reiziger een aantrekkelijk product te creëren.

Samenwerking NS en ProRail

NS en ProRail zijn doorlopend met elkaar in gesprek om de samenwerking verder te verbeteren. NS stemt de jaarlijkse verkooplijsten van gronden periodiek af met ProRail, hetgeen ProRail structureel als eerste in de gelegenheid stelt de door NS te verkopen gronden te kopen. Daarnaast is het al jaren de praktijk tussen ProRail en NS dat de prijs van te kopen en verkopen percelen gebaseerd wordt op (een) taxatie(s). Voor kleinere transacties wordt gezamenlijk één taxateur geselecteerd en committeren beide partijen zich aan de uitkomst. Bij grotere transacties kiezen zowel ProRail als NS een eigen taxateur. NS en ProRail zijn overeengekomen deze werkwijze vast te leggen in een convenant.

NS

NS heeft een aantal verbeterpunten benoemd met interne aanbevelingen en maatregelen op het gebied van risicobeheersing waaronder:

- Vollediger vastleggen van de wijze van verkoop van onder andere de manier van in de markt zetten, het selecteren van partijen en de gunningscriteria.
- Omwille van de transparantie gedurende het proces het vier ogen principe volledig toepassen op alle officiële documenten.

- Bij complexe verkoopprojecten niet alleen de standaard checks & balances toepassen, maar waar nodig aanvullende adequate risicomitigerende maatregelen bepalen.

Dit is binnen de NS organisatie een voortdurend proces van leren en verbeteren. Deze aanbevelingen, procedures en verbetermaatregelen zijn doorgevoerd, hetgeen is bevestigd in een interne audit.

ProRail

ProRail heeft de interne processen bij een aanbod van grond aangepast:

- Naar aanleiding van deze casuïstiek is door ProRail geconstateerd dat een meer integrale afweging gemaakt kon worden bij mogelijke grondaankopen. Waar in 2009 door ProRail bij het aanbod door NS vooral werd gekeken naar de planning van projecten in het kader van PHS, wordt er nu ook gekeken naar andere projecten en wordt tevens beoordeeld of de grond mogelijk nodig is voor onderhoud of werkzaamheden aan het spoor. Ook waar nog onzekerheid bestaat over mogelijk gebruik van de grond kan ProRail nu besluiten om gronden toch aan te kopen. Daarbij geldt dat als gronden niet nodig blijken te zijn, ze weer worden verkocht. Dit verkoopproces vindt plaats na een interne afweging met betrokken partijen als Assetmanagement, de directie Projecten en ook Facilitaire zaken. Daarbij wordt per perceel bekeken wat nodig is voor een goede bedrijfsvoering. Vervolgens worden de gronden rekening houdend met het voorkeursrecht van NS volgens een vastgesteld proces aangeboden bij partijen waaronder Gemeenten en Waterschappen etc. die belangstelling zouden kunnen hebben voor deze gronden. Ook kan het zo zijn dat bedrijven en particulieren verzoeken om het mogen aankopen van stukken grond. Hiervoor wordt eenzelfde proces doorlopen. Steeds wordt op basis van business cases, waarin de kosten voor o.a. onderhoud worden meegenomen, besloten al dan niet tot koop over te gaan.
- Het uitgangspunt, zoals gedeeld met het ministerie van IenW, dat grondaankoop strategisch zou moeten zijn, blijft daarbij leidend.

Tot slot

Wij hebben er vertrouwen in dat we met deze verbetermaatregelen beter in staat zijn om percelen die nu of in de toekomst nodig kunnen zijn voor spoorse doeleinden te behouden. Daarbij zullen wij blijvend een gedegen afweging maken tussen de kosten van grondbeheer en het belang van de betreffende percelen.

Wij gaan ervan uit u op deze wijze een goed inzicht te hebben gegeven van het feitelijk verloop, wijze van besluitvorming en verbetermaatregelen die we als ProRail en NS hebben genomen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Roger van Boxtel
President Directeur NS

10.2.e

Piër Eringa
Voorzitter Raad van Bestuur ProRail



Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Contactpersoon

10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Datum

25 maart 2019

Bijlage(n)

bijlage 1: presentatie

verslag

Betreft	Klankbordgroep onderzoek naar de effecten, kansen en bedreigingen van open toegang
Vergaderdatum en -tijd	22 maart 2019 11:45
Vergaderplaats	Rijnstraat 8, Den Haag
Deelnemers	10.2.e (IenW), 10.2.e (FMN), 10.2.e (FMN), 10.2.e 10.2.e (NS), 10.2.e (ProRail), 10.2.e (ACM), 10.2.e (AT Osborne), 10.2.e (AT Osborne), 10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW), 10.2.e (DOVA), 10.2.e (AllRail/Flix Mobility), Hans-Willem Vroon (Railgood) .

- **Opening**
 - 10.2.e , 10.2.e OVS bij het ministerie van Infrastructuur, opent de vergadering en heet de bezoekers welkom.
 - De bezoekers stellen zich kort voor.
- **Aanleiding**
 - De aanleiding van het onderzoek is het de opening van de Europese binnenlandse markt door het Europese Vierde Spoorwegpakket. Doel van het onderzoek is om meer te weten te komen over de ervaringen, kansen en bedreigingen van open toegang in de Nederlandse context.
 - Een beter beeld van open toegang is nodig, gelet op het (bredere) ordeningsbesluit voor het Nederlandse spoor.
 - IenW is opdrachtgever van dit onderzoek als stelselverantwoordelijke van het gehele Nederlandse spoor.
 - Het onderzoek moet inzichtelijk maken hoe open toegang werkt en wat er verwacht kan worden van open toegang.
 - 10.2.e vraagt of er reacties zijn op deze aanleiding.
 - 10.2.e vraagt zich af waarom er niet gekozen wordt voor een 'gelaagdheid' tussen internationaal vervoer, intercity vervoer en sprinters in de tijdelijke uitzonderingsgrond voor het HRN.

- o **10.2.e** legt uit dat de uitzonderingsgrond in de PSO spreekt van een 'concessie zonder subsidie' wat van toepassing is op het HRN. Op dit moment bestrijkt het HRN een verzameling van winstgevend en verlieslatende lijnen. De uitzondering kan alleen gelden voor een hele concessie.
- o Hans-Willem Vroon stelt dat het internationaal reizigersvervoer in het onderzoek ook nog bekeken moet worden. Het internationaal goederenvervoer is een gezonde markt, en geen staatsbedrijf. Gezonde marktwerking, andere markt dan regionaal vervoer.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Datum

25 maart 2019

Presentatie AT Osborne

- **10.2.e** geeft aan dat deze klankbordgroep voor AT Osborne een kans is om de gemaakte analyses goed te toetsen.
- Opvallend was dat niet alle respondenten al helemaal bekend leken te zijn met het concept van open toegang.
- **10.2.e** vraagt naar de conclusie uit de powerpoint dat: *Vanuit interviews en literatuur zijn er aanwijzingen dat een combinatie van beide systemen kan wringen.* Hij vraagt zich af wat de bron is hiervan. Hij vraagt of het mogelijk is om de quick scan naar open toegang al eerder te delen. **10.2.e** geeft hierop aan dat er gekeken zal worden of dit inderdaad mogelijk is.
- **10.2.e** stelt dat het in andere mobiliteiten al gangbaar is en dat luchtvaart niet zo succesvol is als het daar ook niet zou kunnen.
- **10.2.e** : vertrekpunt van het onderzoek is de huidige ordening.
 - o **10.2.e** laat aantekenen **10.2.g** Hij vindt dat **10.2.g**. Hij pleit ervoor in ieder geval het scenario mee te nemen waarin intercity's van sprinters worden gescheiden in een HRN.
 - o Hans Willem Vroon zegt dat hij het onderzoekstechnisch begrijpelijk vindt dat er maar voor de huidige optie is gekozen omdat de scope anders te groot wordt.
 - o **10.2.e** zegt dat het principe van concessies blijft, en dat de keuze voor de huidige ordening als vertrekpunt in dat licht gezien moet worden.
 - o **10.2.e** vraagt of het onderzoek aanleiding kan geven tot veranderingen in het huidige stelstel. Hij is van mening dan **10.2.g**
 - o **10.2.e** zegt dat het onderzoek op geen enkele manier voorsorteert op het bredere marktordeningsbesluit.
 - o **10.2.e** brengt in dat een ander vertrekpunt zou betekenen dat er heel veel scenario's meegenomen zouden moeten worden, omdat er ook buiten een splitsing in de HRN-concessie nog veel alternatieven zijn.
 - o **10.2.e** geeft aan dat hij zijn punt verder zal onderbouwen per brief.

Voorlopige beelden

- **10.2.e** geeft aan dat er op het Nederlandse spoor weinig tot geen capaciteit is voor open toegang vervoer als er geen sprake kan zijn van verdringing.
- **10.2.e** geeft aan dat open toegang een risico in kan houden voor de heelheid van het netwerk omdat iedere vervoerder volgens de eigen ratio gaat optimaliseren.
- **10.2.e** geeft aan dat er ook een risico is op cherrypicking

- Tenslotte betekent een hoger aantal vervoerders dat de be- en bijsturing complexer wordt. Hans- Willem Vroon geeft aan dat 10.2.g
Hij geeft aan dat de realiteit van meerdere vervoerders op de Betuweroute al bestaat. 10.2.g
Ten slotte geeft Hans-Willem Vroon aan dat het goed is dat spoorvervoerders gestimuleerd worden te denken op netwerk niveau, maar dat het plaatje bedrijfseconomisch dan wel moet kloppen.
- 10.2.e geeft als voorbeeld dat bijvoorbeeld de afstemming van de dienstregeling complexer wordt waarin aan wensen tegemoet gekomen moet worden door met aanvragen te schuiven. Heelheid ipv individueel. → moet wel geborgd worden.
- Hans-Willem Vroon vraagt wat er precies bedoeld wordt met de optimalisatie op netwerkniveau en geeft aan dat dit verduidelijkt moet worden omdat het helder moet zijn waar precies op gestuurd wordt.
- 10.2.e brengt in dat er nu binnen een regio gekozen wordt voor een optimum. Open Toegang houdt in dat die structuur verandert.
- 10.2.e vraagt aan onderzoekers of er ook naar opstel terreinen en dergelijke wordt gekeken.
- 10.2.e stelt dat AllRail Nederland niet zo zeer als een op zichzelf staand netwerk ziet. Optimalisatie zou meer op Europees niveau moeten.
- Er wordt gesproken over de toepasbaarheid van de nationale wetgeving. 10.2.e geeft aan dat minimaal de TSI van toepassing is. Hans-Willem Vroon geeft aan dat het met name draait om het versterken van de instituten. Hij vindt dat 10.2.g
- 10.2.e vraagt wat de in de uitwerking van de huidige situatie de drempels voor toetreding zullen zijn. Zijn dit zaken die al voor die de toekomst zijn georganiseerd als PHS en OV-toekomstbeeld? Er wordt gezegd dat deze vooral gezien moeten worden als beleidsknoppen waaraan gedraaid kan worden en die voor alle deelnemers consequenties kan hebben.
- 10.2.e geeft aan dat 10.2.g
Dit wordt beaamd door 10.2.e 10.2.g
- Er wordt gesproken over de betaalmarkt. Vraag is allereerst of je open toegang vervoerders kan verplichten mee te doen aan TLS, anderzijds ook of je hen toegang kan garanderen als zij dit willen. Belangrijk punt is de berekening van het aandeel dat een open toegang vervoerder heeft gehad, dat is lastig uit te rekenen door privacyregels.
 - 10.2.e brengt in dat overheid niet het middel moet willen voorschrijven, maar de randvoorwaarden.
 - 10.2.e stelt alternatief voor waarbij NS haar systeem tegen betaling beschikbaar stelt aan de open toegang vervoerders. Zo voorkom je ook dat het oude staatsbedrijf haar dominante positie op de ticketingmarkt kan behouden.
 - 10.2.e brengt in dat hier inderdaad discussie over is in Zweden, maar dat situatie toch wat anders ligt omdat ticketingsysteem in Nederland in hand is van de vervoersbedrijven samen en niet van NS.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Datum

25 maart 2019

Opzet rapport:

- **10.2.e** geeft aan in dit gesprek de discussie over de kansen die open toegang biedt gemist te hebben. Er wordt gezegd dat deze wel in de quick scan ervaringen met open toegang zitten. **10.2.e** vraagt welke voorbeelden worden gebruikt voor het rapport. **10.2.e** geeft aan dat het goed zou zijn om Italië ook te gebruiken als voorbeeld.
- **10.2.e** vraagt meer aandacht voor het internationale component en stelt voor om lessen te trekken uit andere modaliteiten. **10.2.e** zegt toe nog een gesprek in te plannen met **10.2.e**

Nieuwe klankbordgroep

- **10.2.e** zegt toe dat er een datumprikker verstuurd zal worden voor de volgende klankbordgroep. Deze zal waarschijnlijk begin mei zijn.
- **10.2.e** bedankt IenW voor de open benadering.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Datum

25 maart 2019

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e @knv.nl; info@railgood.nl; 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @ns.nl;
 10.2.e @acm.nl; 10.2.e @atosborne.nl; 10.2.e @atosborne.nl; 10.2.e
 - BSK; 10.2.e - HBIZ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e @prorail.nl
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: 20190321 Presentatie klankbordgroep open toegang 10.2.e.pptx
Datum: dinsdag 26 maart 2019 13:40:59
Bijlagen: 20190321 Presentatie klankbordgroep open toegang 10.2.e.pptx

Hallo allen,

Dank voor uw deelname aan de klankbordgroep van afgelopen vrijdag.
 Bijgevoegd is de presentatie.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

10.2.e @minienm.nl

+316 10.2.e

Rijnstraat 8 | Den Haag

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @knv.nl; info@railgood.nl;
 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @NS.NL;
 10.2.e @acm.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @atosborne.nl;
 10.2.e @atosborne.nl; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e
 - HBJZ
Cc: 10.2.e ; Weele, Bas van; LAGEIRSE, Manu; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: RE: Uitnodiging Klankbordgroep onderzoek effecten van Open Toegang + Lunch
Datum: maandag 1 april 2019 15:19:52
Bijlagen: [Conceptverslag Klankbordgroep 10.2.e_DEF.docx](#)

Ls,

Bijgevoegd vindt u het verslag van de klankbordgroep van vrijdag 22 maart.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

10.2.e @minienm.nl

+316 10.2.e

Rijnstraat 8 | Den Haag

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>

Verzonden: donderdag 14 februari 2019 15:37

Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @knv.nl; info@railgood.nl;

10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @NS.NL;

10.2.e @acm.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @atosborne.nl;

10.2.e @atosborne.nl; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK;

10.2.e - DGB; 10.2.e - HBJZ

CC: 10.2.e ; Weele, Bas van; LAGEIRSE, Manu; 10.2.e ; 10.2.e

Onderwerp: Uitnodiging Klankbordgroep onderzoek effecten van Open Toegang + Lunch

Tijd: vrijdag 22 maart 2019 11:45-13:15 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: MinlenW-Rijnstraat 8 te Den Haag zaal X.407

Ls,

Graag verzoek ik u om aan te geven of u **wel of niet** komt naar de Klankbordgroep Onderzoek Effecten van Open Toegang.

Velen van u hebben al geaccepteerd. Mijn verzoek is aan de genodigden die nog **niet hebben gereageerd**.

Dit i.v.m. de bestelling van de lunch.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

M:06-10.2.e

E 10.2.e @minienm.nl

E postbusmasovs@minienm.nl

10.2.e OV en Stations

.....
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Directoraat General Mobiliteit
 Openbaar Vervoer en Spoor
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

Etage 12 Beuk D

.....
Bij bezoek aan ons kantoor, dient u zich te kunnen legitimeren!

Ls,

Een bijgewerkte versie van de uitnodiging. Met een nieuwe datum: 22 maart 2019.
Op 7 maart waren niet alle genodigden beschikbaar.

Gezien de planning van het onderzoek is helaas maar 1 datum mogelijk.
 Wanneer u niet beschikbaar bent, kunt u contact opnemen met de projectsecretaris 10.2.e
 (10.2.e) @minienw.nl of telefoon: 06-10.2.e) voor het aanleveren van u
 zienswijze.

Namens 10.2.e en 10.2.e ,

Met vriendelijke groet,

10.2.e

M: 06-10.2.e

E 10.2.e @minienm.nl

E postbusmasovs@minienm.nl

10.2.e OV en Stations

.....
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Directoraat General Mobiliteit
 Openbaar Vervoer en Spoor
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
 Etage 12 Beuk D

.....
Bij bezoek aan ons kantoor, dient u zich te kunnen legitimeren!

Ls,

Namens 10.2.e nodig ik u uit voor een bijeenkomst.
 Betreft: Klankbordgroep onderzoek effecten van Open Toegang.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

M: 06-10.2.e

E 10.2.e @minienm.nl

E postbusmasovs@minienm.nl

10.2.e OV en Stations

.....
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Directoraat General Mobiliteit
 Openbaar Vervoer en Spoor
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
 Etage 12 Beuk D

.....
Bij bezoek aan ons kantoor, dient u zich te kunnen legitimeren!

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl;
 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @keolis.nl;
 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @arriva.nl;
 10.2.e @hermesgroep.nl; 10.2.e @connexxion.nl; 10.2.e @transdev.nl; 10.2.e @qbuzz.nl;
 10.2.e @qbuzz.nl; 10.2.e @qbuzz.nl; 10.2.e @qbuzz.nl; 10.2.e @qbuzz.nl;
 10.2.e @ebs-ov.nl; 10.2.e @rover.nl; 10.2.e @rover.nl; 10.2.e @mploeg.net; 10.2.e @treeler.nl;
 10.2.e @gmail.com; 10.2.e @tridee.eu; 10.2.e @home.nl; 10.2.e @upcmail.nl;
 10.2.e @ommen-hardenberg.nl; 10.2.e @planet.nl; 10.2.e @t-mobilethuis.nl;
 10.2.e @dordrecht.nl; 10.2.e @breda.nl; 10.2.e @acm.nl; 10.2.e ; 10.2.e ;
 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl; Buikhuizen A.W.;
 10.2.e ; 10.2.e @tryslan.fr"; 10.2.e @ gelderland.nl; 10.2.e @drenthe.nl";
 10.2.e @overijssel.nl"; 10.2.e ; 10.2.e ;
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e ; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK;
 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: plan van aanpak kwantitatieve analyse mogelijke decentralisatie sprinterdiensten
Datum: vrijdag 12 april 2019 09:42:54
Bijlagen: [Plan van aanpak analyse OV-chipkaartdata decentralisatie.pdf](#)

Beste lezer,

In het kader van de opgave uit het regeerakkoord m.b.t. de mogelijke decentralisaties van sprinterdiensten bent u eerder uitgenodigd voor een stakeholdersessie op 24 oktober 2018. Ook bent u per e-mail geïnformeerd over de brief die in november 2018 naar de Tweede Kamer is gestuurd. Met deze mail wil ik u als stakeholder graag informeren over het volgende. De quickscan was een eerste stap in de uitwerking van afspraken in het regeerakkoord. Samen met de betrokken provincies zijn inmiddels afspraken gemaakt over de vervolgstappen die we willen zetten om begin 2020 tot een principe-afspraken te komen over het al dan niet decentraliseren van de sprinterdiensten. We zijn gestart met een gezamenlijk onderzoek of met de decentralisaties een beter regionaal geïntegreerd aanbod voor de reiziger kan worden gerealiseerd. De eerder uitgevoerde quickscan wordt hiertoe uitgebreid met een analyse gebaseerd op reizigersdata. De aanvraag hiervoor aan de informatiehuishouding van het NOVB is inmiddels goedgekeurd en de analyses door een extern bureau zullen binnenkort starten. In de bijlage van deze mail vindt u ter informatie het plan van aanpak van deze kwantitatieve analyse. Na oplevering van de kwantitatieve analyse zal er een bijeenkomst voor stakeholders worden georganiseerd waar de resultaten worden gepresenteerd. Daarover ontvangt u binnenkort separaat een mail.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e

Plan van aanpak

In de Quick Scan is in beeld gebracht hoeveel instappers er op de NS-stations zijn en of de reizigers zich bewogen binnen het sprinter of IC traject op basis van NS-gegevens. Dit bood echter onvoldoende inzicht op de indicatoren waarin de aanpak van de quick scan voorzag (zie tabel 1).

Tabel 1 Indicatoren quick-scan ex-ante evaluatie vier spoorlijnen

	Huidig	Na decentralisatie
Reizigers per lijn	<ul style="list-style-type: none"> Reizigers op de lijn Keuzereizigers (reizigers van intercitystation naar intercitystation op de sprinterlijn) Overstappers (uitstappers op HRN/regionaal spoor en OV) Drukke in de trein (aantal reizigers t.o.v. capaciteit trein) 	<ul style="list-style-type: none"> Aantal reizigers dat effecten ondervindt van decentralisatie Mogelijke verandering aantal overstappen Potentie verhogen frequentie treinen en daarmee verlagen wachttijd
Reistijden	<ul style="list-style-type: none"> Gemiddelde wachttijden overstappen spoor en overig OV 	<ul style="list-style-type: none"> Mogelijke reistijdverbetering: verandering in reis-, overstap-en wachttijden (uren/etmaal)
Effecten overige reizigers (reistijden/kwalitatief)		<ul style="list-style-type: none"> Effecten intercityreizigers Effecten regionaal OV (busreizigers)

Met de OV-chipkaartdata kan de rij 'reizigers per lijn' uit bovenstaande tabel grotendeels worden ingevuld. Daarbij is het nog wel de vraag of het gevraagde detailniveau aansluit bij de vereisten die aan de data worden gesteld vanuit privacy en concurrentieoverwegingen/wetgeving. Vanuit de analyse verdient het de voorkeur om op een zo hoog mogelijk detailniveau gegevens te gebruiken. Vanuit privacy en concurrentieoverwegingen kan echter niet gerapporteerd worden over aantallen per 'cel' die kleiner zijn dan 100 reizigers per dag. Vandaar dat in een iteratief proces met TLS zal worden onderzocht op welk detailniveau de gegevens het beste kunnen worden meegenomen.

Naast de aantallen reizigers die er op vooruit of achteruit kunnen gaan (obv de analyse van de OV-chipkaartdata) is ook de mate van de vooruitgang/achteruitgang per reis relevant. Het maakt uiteraard verschil of een reis met 1 minuut of met tien minuten wordt bekort, dan wel verlengd. De belangrijkste factor hierbij is de toekomstige dienstregeling. Omdat hierover nog niets bekend is, gaan we na hoe de huidige dienstregelingen van het spoor en (overig) regionaal OV zich tot elkaar verhouden op de sprinterstations. Om de analyse uit te voeren ondernemen we de volgende stappen.

Stap 1 Afstemming over data

Een eerste afspraak met TLS dient om af te stemmen over de te verkrijgen OV-chipkaartdata. Een tweede afspraak met TLS is voorzien voor een nadere duiding van een eerste dataset discussie over eventuele knelpunten in het proces van het verwerken van de data door TLS. Tussentijdse afstemming met TLS vindt plaats via de mail. Tussentijdse afstemming met u/de begeleidingscommissie vindt telefonisch plaats en wij houden u telefonisch op de hoogte over de voortgang van het verkrijgen van de data.

Stap 2 Analyse OV-chipkaartdata

Zodra wij de OV-chipkaartdata hebben ontvangen, starten wij met het analyseren van de gegevens om de huidige reizigersstromen in beeld te brengen. We vormen daaruit een beeld van het aantal begin/eindstations op het Hoofdrailnet en de herkomst/bestemming op het regionale netwerk van de reizigers die op de trein zijn overgestapt. We vormen het beeld op basis van het aantal instappers op de sprinterstations van de NS en de uitcheckstations van diezelfde reizigers.

Er kan onderscheid worden gemaakt tussen (a) uitstappers op de uitstapstations op het HRN (binnen en buiten de lijnen), (b) uitstappers op het regionale spoor en (c) welke reizigers een eindstation op het spoor hebben maar nog verder reizen met regionaal OV. Met deze gegevens kan een feitelijk beeld worden gevormd over het huidige aantal reizigers en welke reizigers (herkomst/bestemming) beïnvloed worden door een mogelijke decentralisatie.

In de Quick Scan hebben wij het aantal instappers per NS-station op de lijnen in beeld gebracht. We vergelijken deze gegevens met de te ontvangen OV-chipkaartdata per station om te zien hoe deze zich tot elkaar verhouden. Daarnaast gebruiken we de analyse voor een toetsing/validatie van de eerder door NS beschikbaar gestelde gegevens. De OV-chipkaartgegevens dienen lager te liggen, gemiddeld ca. 25% (NS hoogt cij/co data op met gegevens uit andere bronnen o.a. steekproeven, gebruik andere kaartsoorten).

In deze stap voorzien we ook een bespreking met TLS en de opdrachtgever over de analyse en interpretatie van de gegevens.

Stap 3 Analyse overstaprelaties en potentiële verbeteringen

Na de feitelijke weergave van het aantal reizigers brengen we in stap 3 in beeld welke reizigers er potentieel op vooruitgaan bij een decentralisatie en welke overstaprelaties er zijn. We analyseren de overstaprelaties aan de hand van de

huidige dienstregelingen. Ook nemen we zoveel mogelijk andere informatie mee die iets zegt over de huidige kwaliteit en potentiële verbetering van het OV. Stap 2 en 3 samen vormen de basis om de indicatoren uit Tabel 1 in te kunnen vullen.

Op basis van de aantallen reizigers en overstappers, overstaprelaties, huidige dienstregelingen en voor- en natransport bekijken we wat het effect is van een decentralisatie. Hoeveel reizigers krijgen (gemiddeld) met meer of minder overstappen te maken als door decentralisatie de dienstregeling in potentie verbetert (bijvoorbeeld door betere aansluiting tussen regionaal OV en HRN)? En met meer of minder verschillende vervoerders (dubbel in en uitchecken)? Waar zit er ruimte voor verbetering?

Stap 4 opstellen concept en definitieve rapportage

De resultaten verwerken we in een concept en definitieve rapportage. Naast de feitelijk data-analyse nemen we ook een beschouwing op over de bruikbaarheid van de TLS-gegevens voor deze en mogelijk andere analyses en het proces tot de verkrijging daarvan.

De conceptrapportage bespreken we met u, alvorens we deze definitief maken. We gaan in op de achterliggende aannames en conclusies en bekijken welke eventuele aanpassingen nodig zijn voor de eindversie en welke conclusies, kanttekeningen en/of aanbevelingen naar voren moeten worden gebracht. We voeren de laatste wijzigingen door en ronden de definitieve rapportage af.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/95962

Bijlage(n)

3

Datum 15 mei 2019
Betreft Planning besluitvorming ordening op het spoor na 2024 en
update quickscan personenvervoer door ACM

Geachte voorzitter,

Eind mei 2018 heb ik u geïnformeerd over de bouwstenen en de planning om te komen tot een besluit in 2020 over de ordening op het spoor na 2024.¹ Ik heb uw Kamer toegezegd om tussentijds met een actuele planning te komen in de aanloop naar het besluit in 2020.² In deze brief geef ik u de actuele stand van zaken. Naar aanleiding van de motie van lid Ziengs³ heeft de Autoriteit Consument en Markt (ACM) een update uitgevoerd van de quickscan van de spoormarkt voor het personenvervoer uit 2013. Deze update treft u bijgevoegd aan. Tevens treft u, zoals toegezegd, de definitieve onderzoeksopzet aan voor het onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer.

Hoofddlijn van het besluit

Het uitgangspunt bij het nemen van een integraal besluit over de ordening op het spoor, is het belang van de reiziger en de verlader. Die moet snel, comfortabel en veilig van A naar B kunnen reizen. De toekomstige ordening op het spoor moet daarbij de gewenste ontwikkelrichting uit het Toekomstbeeld OV 2040 faciliteren.

Het rapport *Kiezen voor een goed spoor*⁴ onderstreept het belang van een consistente ordening en sturing in de spoorsector en adviseert om met stapsgewijze wijzigingen de sterktes van het Nederlandse spoorvervoer verder te ondersteunen en zwaktes te verhelpen. In overeenstemming met mijn reactie⁵ op het rapport wil ik het besluit over de ordening op het spoor zorgvuldig opbouwen met een lerende aanpak om de transitierisico's en kosten voor onder andere de belastingbetaler te kunnen beperken. Daarom werk ik bouwstenen uit zodat ik in 2020 een integraal besluit kan nemen dat weloverwogen en goed onderbouwd is.

Het belangrijkste element van het besluit is de keuze of de nieuwe vervoerconcessie na 2024 voor het hoofdrailnet onderhands aan NS wordt gegund of wordt aanbesteed. Sinds de gunning van de huidige HRN-vervoerconcessie in 2014 is de Europese regelgeving veranderd. Met de implementatie van het

¹ Kamerstukken II, 2017/18, 29 984, nr. 768 d.d. 30 mei 2018.

² Algemeen Overleg Spoorordering van 6 december 2018, Kamerstukken II, 2018/19, 29 984, nr. 812.

³ Kamerstukken II, 2017/18, 29 984, nr. 759.

⁴ Bijlage bij Kamerstukken II, 2016/17, 29 984, nr. 713; reactie op het rapport, Kamerstukken II, 2017/18, 29 984, nr. 733.

⁵ Kamerstukken II, 2017/18, 29 984, nr. 733 (d.d. 28 november 2017).

Europese Vierde Spoorwegpakket is het uitgangspunt geworden *aanbesteden, tenzij*, maar onderhands gunnen behoort nog wel tot de mogelijkheden mits een besluit daartoe goed wordt onderbouwd. Bij het besluit over de nieuwe vervoerconcessie na 2024 is ook van belang welke omvang het hoofdrailnet dan heeft. Daarvoor kijk ik naar de mogelijke decentralisatie van sprinterdiensten uit het regeerakkoord en de positie van de HSL-Zuid in het hoofdrailnet. Voorop staat het borgen van de continuïteit op het spoor: ook na 2024 moet de reiziger erop kunnen rekenen dat de treinen rijden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/95962

Daarnaast kijk ik, conform afspraken in het regeerakkoord, naar de verschillende opties voor het eigendom en de exploitatie van de stations. En ik bezie in hoeverre randvoorwaardelijke maatregelen nodig zijn om het gelijke speelveld op de spoormarkt te blijven borgen en de gevolgen van de Europese introductie van open toegang tot het binnenlandse netwerk in goede banen te leiden. Tot slot betrek ik de resultaten van het onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden van het openbaar vervoer bij het integrale besluit.

Bouwstenen en planning

Om een weloverwogen besluit te nemen, werk ik verschillende bouwstenen uit waarvoor ik onderzoek laat doen. Ik ben daar al volop mee aan de slag. Bij de uitvoering van de onderzoeken worden belanghebbenden uit de sector betrokken en geconsulteerd. Daarnaast zal ik in aanloop naar mijn besluit belanghebbenden op bestuurlijk niveau betrekken, om te toetsen op draagvlak en signalen uit de sector op te halen. In de bijlage treft u een bijgewerkte planning van de bouwstenen.

Update quickscan personenvervoer door ACM

Op verzoek van de motie Ziengs heeft de ACM een update uitgevoerd van de quickscan van de spoormarkt voor het personenvervoer uit 2013. Ik ben de ACM zeer erkentelijk voor deze update.

De ACM heeft op een tiental onderwerpen de risico's op een verstoring van het gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen van spoorvervoer onderzocht. De ACM gaat daarbij ook in op de vraag in hoeverre de huidige beheersmaatregelen die risico's in voldoende mate ondervangen. De ACM constateert dat de bestaande beheersmaatregelen veelal voldoen, en dat een aantal aanvullende beheersmaatregelen verder kunnen bijdragen aan een gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen (zie de overzichtstabel in bijlage 2 van de update).

De komende maanden bekijk ik hoe ik opvolging ga geven aan de aanvullende beheersmaatregelen die op mijn beleidsterrein liggen. Daarvoor consulteer ik belanghebbenden uit de sector (o.a. decentrale overheden, reizigersorganisaties en vervoerders) over die beheersmaatregelen. Ik verwacht uw Kamer in het najaar een inhoudelijke reactie op het rapport te sturen.

Op verzoek van lid Ziengs besteedt de ACM in de update uitvoerig aandacht aan kruissubsidiëring in het kader van mogelijke verlieslatende biedingen bij regionale spooraanbestedingen. De ACM concludeert dat de meest effectieve bestaande maatregel tegen verlieslatende biedingen (en kruissubsidiëring) de Mededingingswet is op basis waarvan de ACM toezicht houdt op de spoormarkt. Volgens de ACM kan ook de Minister van Financiën als aandeelhouder van NS een belangrijke rol vervullen om kruissubsidie te voorkomen. De aandeelhouder toetst nu bij investeringen van meer dan 100 miljoen euro of het verwachte rendement

van NS bij een regionale spoorconcessie voldoende is. De ACM doet daarom de suggestie om deze toets ook uit te voeren bij alle biedingen van NS op regionale concessies onder de 100 miljoen euro. Aangezien dit de verantwoordelijkheid is van de minister van Financiën zal ik dit met hem bespreken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/95962

Open toegang

Het onderzoek naar de kansen en bedreigingen van het recht op toegang (open toegang) tot de spoorweginfrastructuur van de Nederlandse spoormarkt wordt momenteel uitgevoerd. De resultaten worden besproken in een klankbordgroep met vertegenwoordigers uit de ov- en spoorsector. Dit onderzoek gaat vergezeld van een quickscan naar de ervaringen die diverse Europese lidstaten al hebben met open toegang. Ik verwacht de resultaten van het onderzoek in de zomer beschikbaar te hebben. In het najaar van 2019 ben ik voornemens uw Kamer een reactie toe te sturen nadat ik relevante belanghebbenden heb kunnen consulteren over de te nemen maatregelen om open toegang op het Nederlandse spoor in goede banen te kunnen leiden.

Onderzoek decentralisatie sprinterdiensten uit regeerakkoord

Begin april heb ik u geïnformeerd over de stappen die worden gezet met de betrokken provincies om decentralisaties van sprinterdiensten uit het regeerakkoord te onderzoeken.⁶ Naast het vaststellen van mogelijke verbeteringen voor de reiziger is een belangrijke vraag onder welke (financiële) voorwaarden decentralisatie zou kunnen plaatsvinden.

Mijn inzet is om rond de zomer met de nieuwe provinciale colleges te bespreken of de decentralisaties kansrijk zijn en welke voorwaarden nog moeten worden ingevuld. Of dat lukt is ook afhankelijk van het tempo van de collegevorming in de betrokken provincies. Bij de gesprekken wordt ook het Toekomstbeeld OV betrokken. Ik zal u informeren over de uitkomsten van de gesprekken met de betrokken provincies. Het besluit om definitief tot decentralisatie van één of meerdere lijnen uit het regeerakkoord over te gaan vormt onderdeel van het integrale besluit in 2020.

Onderhands gunnen of aanbesteden vervoerconcessie voor het hoofdrailnet

Ik onderzoek nader wat het vergt om een hoofdrailnet aan te besteden dan wel onderhands te gunnen, en welke gevolgen een dergelijke keuze heeft voor de reiziger en de wijze waarop de continuïteit in de spoorsector (bijvoorbeeld voor materieel en personeel) kan worden geborgd. Daarbij betrek ik ook de strengere eisen die het Europese Vierde Spoorwegpakket aan onderhands gunnen stelt. Ik kijk daarbij naar zowel ervaringen als plannen van de andere EU-lidstaten.

Effecten openbaar aanbesteden van openbaar vervoer

Voor de opzet van het onderzoek effecten openbaar aanbesteden van het openbaar vervoer⁷ heeft uw Kamer een aantal extra accenten, aandachtspunten en aanvullingen aangedragen die worden meegenomen in het onderzoek. De onderzoeksopzet heb ik ook voorgelegd aan belanghebbenden. Vanuit de landelijke OV- en Spoortafels hebben verschillende partijen suggesties gedaan voor aanvullingen die - voor zover deze passen binnen de reikwijdte van het onderzoek - zijn meegenomen. U treft de definitieve onderzoeksopzet als bijlage aan bij deze brief.

⁶ Kamerstukken II, 2017/18, 29 984, nr. 828 d.d. 2 april 2019

⁷ Kamerstukken II, 2018/19, 23 645, nr. 682.

Opties voor eigendom en exploitatie stations

Het onderzoek naar de verschillende opties voor het eigendom en de exploitatie van stations is inmiddels gestart. Op verzoek⁸ van uw Kamer onderzoek ik ook de optie dat het eigendom en de exploitatie van stations in handen komt van NS en neem ik in alle opties⁹ mee of en zo ja welke rol pensioenfondsen zouden kunnen spelen. De resultaten van dit onderzoek zijn onderdeel van het integrale besluit en daarom informeer ik uw Kamer in het voorjaar van 2020 over de resultaten.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/95962

Midterm review vervoerconcessie voor het hoofd railnet

Dit jaar voer ik de midterm review (MTR) van de vervoerconcessie voor het hoofd railnet uit. Hiermee evalueer ik de prestaties van NS in de eerste helft van de concessieperiode (2015-2019). Getoetst wordt of de uitvoering van de concessie heeft geleid tot de voor de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) noodzakelijke verbetering. Onderdeel van de MTR is de 1-meting van de gedecentraliseerde stoptreindiensten in Limburg. De resultaten van de evaluatie kunnen aanleiding geven tot aanpassingen van de bestaande concessie voor de tweede helft van de concessieperiode (2020-2024). Aanpassingen in de concessie vergen instemming van IenW én NS.

De MTR vormt ook een belangrijke bouwsteen voor het besluit over de nieuwe concessie voor het hoofd railnet na 2024. Op onderdelen kan de MTR informatie geven over verdere verbeteringen die buiten de reikwijdte van de huidige concessie vallen. Ook geeft de MTR zicht op mogelijke andere manieren van sturing en sanctionering van de toekomstige vervoerconcessie voor het hoofd railnet. Daarmee geef ik uitvoering aan de moties Ziengs¹⁰ en Amhaouch¹¹ over deze onderwerpen. De resultaten van de MTR geven mij mede de informatie die ik nodig heb in voorbereiding op de toekomstige vervoerconcessie voor het hoofd railnet. Daarmee wil ik na het besluit in 2020 starten.

Ik verwacht de resultaten van de MTR in het voorjaar van 2020 aan uw Kamer te sturen. Dit zal voor het besluit over de ordening en sturing op het spoor na 2024 zijn.

Ik vertrouw erop met deze brief uw Kamer inzicht te hebben gegeven in de huidige planning in aanloop naar het integrale besluit over de (markt)ordening op het spoor in 2020.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

⁸ Kamerstukken II, 2017/18, 29 984, nr. 768 d.d. 30 mei 2018.

⁹ In mijn brief van 30 mei 2018 heb ik geschetst welke opties ik voor de stations laat onderzoeken: de optie 'Alles naar ProRail', de optie waarin ProRail en NS Stations in een aparte stationsorganisatie op meer afstand van de beide moederbedrijven de stations integraal aansturen en de optie waarbij binnen bestaande eigendoms- en verantwoordelijkheden de rol en taakverdeling tussen de NS en ProRail op stations verhelderd wordt. (Kamerstukken II, 2017/18, 29 984, nr. 768 d.d. 30 mei 2018).

¹⁰ Kamerstukken II, 2017/18, 29 984, nr. 749.

¹¹ Kamerstukken II, 2017/18, 34 914, nr. 15.

Bijlage 1

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/95962

Planning bouwstenen in de tijd	
1. Update quick scan gelijk speelveld door ACM n.a.v. motie Ziengs	Mei 2019
2. Onderzoek naar effecten open toegang op spoorordening en treinconcessies en onderzoek buitenlandse ervaringen met open toegang	Zomer 2019
3. Uitkomst gesprekken met de provincies over decentralisatie van één of meer spoorlijnen uit het regeerakkoord	Rond de zomer 2019
4. Reactie op rapport open toegang na consultatie belanghebbenden	Najaar 2019
5. Reactie op update quick scan gelijk speelveld door ACM n.a.v. motie Ziengs	Najaar 2019
6. Onderzoeken onderhands gunnen of aanbesteden HRN-concessie en HSL	Voorjaar 2020
7. Onderzoek naar effecten openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer	Voorjaar 2020
8. Onderzoek naar de verschillende opties voor stations	Voorjaar 2020
9. Midterm review NS-vervoerconcessie over het hoofdrailnet (inclusief onderzoek gevolgen van de decentralisaties van stoptreindiensten in Limburg, en prestaties over de HSL-Zuid)	Voorjaar 2020
Besluiten in de tijd	
10. Geactualiseerde vervoerconcessie 2015-2024 voor het HRN	Brief naar Kamer Voorjaar 2020
11. Omvang en gunning HRN na 2024 (inclusief decentralisaties, HSL, stations)	Brief naar Kamer Voorjaar 2020

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB;
 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - HBJZ; 10.2.e @tlixbus.com;
 10.2.e @atosborne.nl; 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @knv.nl; 10.2.e @railgood.nl;
 10.2.e @acm.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @atosborne.nl
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Klankbordgroep onderzoek naar de kansen en bedreigingen van open toegang 20190625
Datum: dinsdag 18 juni 2019 17:37:44
Bijlagen: [20190618 Gevolgen recht op toegang versie Klankbordgroep 25 juni 2019 \(002\).pdf](#)
[Agenda klankbordgroep 20190625.docx](#)

20/6 MS opgepakt voor ibabs.

Beste leden van de klankbordgroep,

Hierbij ontvangt u de agenda en het concept rapport Onderzoek naar de gevolgen van recht op toegang tot het binnenlands personenvervoer per spoor ten behoeven van de klankbordgroep op dinsdag 25 juni om 12:00 in New Babylon te Den Haag.

Wij vragen u het rapport aandachtig te lezen en feitelijke onjuistheden of zaken waarvan u vindt dat deze meer uitleg behoeven alvast **vóór vrijdag 12 juni 16:00** te mailen aan

10.2.e @minienw.nl. Wij kunnen dan op de klankbord groep extra aandacht aan deze onderwerpen besteden.

Met vriendelijke groet,

Mede namens 10.2.e

10.2.e en 10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

10.2.e @minienm.nl

+316 10.2.e

Rijnstraat 8 | Den Haag

**Bestuurskern**Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stat ons**Contactpersoon****10.2.e**
BeleidsmedewerkerM +31(0)6-**10.2.e**
10.2.e @minienw.nl**Datum**

18 juni 2019

Bijlage(n)

Conceptrapport onderzoek

agenda

Betreft	Klankbordgroep onderzoek naar de kansen en bedreigingen van open toegang
Vergaderdatum	18 juni 2019
Vergadertijd	12:00 - 14:00
Vergaderplaats	New Babylon MeetingCenter- Anna van Buerenplein 29 te Den Haag

1. Opening
2. Beknopte presentatie en toelichting
3. Rondje algemene opmerkingen op het rapport
4. Nadere toelichting aangedragen onderwerpen
5. Vervolg na oplevering rapport aan OVS
6. Rondvraag en Sluiting

Van: 10.2.e - BSK namens Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB
Aan: 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @qvb.nl;
 10.2.e @pzh.nl; 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @transdev.com;
 10.2.e @rover.nl
Cc: 10.2.e @dova.nu); 10.2.e @dova.nu>; 10.2.e 10.2.e @knv.nl)
 10.2.e @knv.nl>; Bas van Weele 10.2.e @arriva.nl); 10.2.e @arriva.nl>; 10.2.e
 10.2.e 10.2.e @keolis.nl); 10.2.e @keolis.nl>; Jaap Bierman; 10.2.e
 10.2.e @ret.nl); 10.2.e @ret.nl>; Maurice Unck; 10.2.e ; 10.2.e ;
 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @qvb.nl;
 10.2.e @pzh.nl; 10.2.e - BSK 10.2.e - BSK; 10.2.e -
 BSK
Onderwerp: Uitnodiging 17 juli voor stakeholderbijeenkomst i.k.v. voorgenomen besluit in 2020 over de marktordening
 op het spoor na 2024
Datum: donderdag 4 juli 2019 17:01:02
Bijlagen: [Uitnodiging stakeholdersbijeenkomst 17 juli marktordening spoor na 2024.pdf](#)
[planning-besluitvorming-ordening-op-het-spoor-na-2024-en-update-quickscan-personenvervoer-door-](#)
[acm.pdf](#)

Geachte heer/ mevrouw,

Hierbij treft u de uitnodiging voor de stakeholderbijeenkomst op 17 juli a.s. in het kader van het voorgenomen besluit in 2020 over de marktordening op het spoor na 2024.

Uw bevestiging zien wij graag tegemoet.

Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
 10.2.e Directeur Openbaar Vervoer en Spoor

Directie Openbaar Vervoer en Spoor
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag |
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
 M 06 10.2.e
 E 10.2.e @minienw.nl

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e
Senior beleidsmedewerker

T 070-10.2.e
M +31(0)6-10.2.e
10.2.e@minienw.nl

Betreft Uitnodiging stakeholderbijeenkomst marktordening op het
spoor op 17 juli

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/

Geachte heer, mevrouw,

Graag nodig ik u uit voor een stakeholdersbijeenkomst in het kader van het voorgenomen besluit in 2020 over de marktordening op het spoor na 2024. De bijeenkomst vindt plaats op **woensdag 17 juli van 13.00 tot 14.30 uur** in zaal X.407 op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat wil in het voorjaar van 2020 een besluit nemen over de marktordening op het spoor na 2024. Om een weloverwogen besluit te kunnen nemen, worden op verschillende onderwerpen onderzoeken uitgevoerd waarbij belanghebbenden uit de sector worden betrokken en geconsulteerd. Op 15 mei jl. heeft de staatssecretaris een actuele planning van de onderzoeken aan de Tweede Kamer gestuurd. Deze brief vindt u in de bijlage.

In de stakeholdersbijeenkomst wil ik u bijpraten over de actuele stand van zaken van de onderzoeken, de te nemen stappen tot aan het besluit volgend voorjaar en de wijze waarop u daarbij betrokken bent en wordt. Uiteraard wil ik u ook graag de gelegenheid geven uw aandachtspunten bij dit traject ter sprake te brengen.

Graag verneem ik of u aanwezig bent (*via mijn secretariaat: 10.2.e@minienw.nl*). Mocht u verhinderd zijn, dan staat het u vrij om u te laten vertegenwoordigen.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Ir. W.H.B. (Wino) Aarnink

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: Kennismaking
Datum: maandag 8 juli 2019 15:26:11

Geachte mevrouw Rietstra, Beste Ans,

Wij spreken elkaar donderdag 18 juli a.s. bij het directeurenoverleg Stations (I&W, Prorail en NS). Ik ben daarbij - samen met Wino Aarnink - aanwezig als 10.2.e van de afdeling Openbaar vervoer en Stations van I&W. Het onderzoek naar de opties voor eigendom en exploitatie van stations dat wij naar aanleiding van het regeerakkoord laten uitvoeren door Royal Haskoning valt onder mijn afdeling. Omdat wij elkaar nog niet eerder hebben gesproken zou ik daarom graag een keer langskomen bij Prorail voor een kennismaking. Is het goed als ik daarvoor een afspraak laat maken?

Met vriendelijke groet,

10.2.e
I&W/OVS

Van: 10.2.e - BSK
 Aan: 10.2.e @prorail.nl
 Cc: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e - DGMO
 Onderwerp: RE: mogelijke decentralisaties sprinterdiensten
 Datum: dinsdag 16 juli 2019 10:45:00
 Bijlagen: image001.png

Beste 10.2.e

Ben jij in de gelegenheid om volgende week een keer af te spreken in Den Haag of Utrecht?

Ik hoor het graag.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e - BSK

Verzonden: woensdag 10 juli 2019 10:55

Aan: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Cc: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - DGMO 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: mogelijke decentralisaties sprinterdiensten

Ha 10.2.e

Dank voor je snelle reactie, dan gaan we dat proberen!

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: woensdag 10 juli 2019 10:49

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Cc: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - DGMO 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: mogelijke decentralisaties sprinterdiensten

Beste 10.2.e

Het klopt inderdaad dat ik bij de bijeenkomst met Decisio aanwezig was, samen met mijn collega 10.2.e. De komende weken ben ik met vakantie, dus een afspraak met mij voor het eind van de maand gaat niet lukken. 10.2.e is echter nu met vakantie en is volgende week weer aanwezig. Mijn voorstel is om een afspraak met hem te maken, ik denk dat dat wel zou kunnen lukken voor het einde van de maand.

Met vriendelijke groet,

10.2.e | 10.2.e informatie en investeringen | Relatiemanagement
 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot B1.21, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Op vrijdag niet aanwezig

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 10 juli 2019 10:17

Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

Cc: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e <10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e - DGMO

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: mogelijke decentralisaties sprinterdiensten

Beste 10.2.e

Volgens mij (ik ken je helaas nog niet persoonlijk) was jij onlangs aanwezig bij de presentatie van de kwantitatieve analyse van Decisio van de reizigersdata van enkele sprinterdiensten. Je gaf aan dat het verstandig is om ProRail tijdig te betrekken vwb de infrastructurele kant van mogelijke decentralisaties.

We zouden d t graag met jullie willen doorspreken, hopelijk kan dat nog deze maand. Na de zomer willen we verder praten met de provincies (in het noorden wrs in het zogeheten BO Spoor waar ProRail bij is) en dan is het fijn te weten hoe jullie hier tegenaan kijken.

Ik hoor graag van je!

met vriendelijke groet,

10.2.e
 10.2.e OV en Stat ons, 10.2.e OV Chip en Data
 +31(0)6-10.2.e
 10.2.e @minienm.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Directie Openbaar Vervoer en Spoor

**Bestuurskern**Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations**Contactpersoon**

10.2.e

Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e

10.2.e @minienw.nl

Datum

18 juli 2019

agenda

Betreft	Directeurenoverleg stations
Vergaderdatum	18 juli 2019
Vergadertijd	15:00 - 16:00
Vergaderplaats	Rijnstraat 8, Den Haag, zaal Y402
Deelnemers	Wino Aarnink, 10.2.e, Ans Rietstra, 10.2.e 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, Astrid Bunt, 10.2.e (evt.)

- 1) Opening
- 2) Voortgang onderzoek naar de eigendoms- en verantwoordelijkheidsverdeling op stations
- 3) Uitwerking van optie één (verhelderde rol- en taakverdeling) door ProRail en NS
- 4) Rondvraag
- 5) Afsluiting

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/148044

Datum 24 juli 2019
Betreft Beantwoording schriftelijk overleg over planning
besluitvorming spoorordening na 2024 en update quick
scan personenvervoer per spoor van ACM

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik uw Kamer mijn reactie op de vragen die de Vaste Commissie van Infrastructuur en Waterstaat in een schriftelijk overleg op 19 juni 2019 aan mij heeft gesteld over de brief van 15 mei 2019 over de planning van de besluitvorming over de ordening op het spoor na 2024 en de update van de quickscan personenvervoer van de Autoriteit Consument & Markt.¹

Inleiding

Ik heb met interesse kennisgenomen van de vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van de VVD, PVV, het CDA, D66, GroenLinks, de SP en de PvdA. Ik beantwoord de vragen zoveel mogelijk in de volgorde waarin uw Kamer ze gesteld heeft. Gelijkluidende of in elkaars verlengde liggende vragen beantwoord ik tezamen.

Update quickscan personenvervoer door de ACM

De leden van de VVD-fractie hebben mij verzocht mijn inhoudelijke reactie op de update van de quickscan personenvervoer op het spoor van ACM nog in september van dit jaar te sturen. In mijn brief van 15 mei 2019 heb ik toegezegd dat ik belanghebbenden uit de sector zal consulteren over de aanvullende beheersmaatregelen uit de ACM-update waaraan ik opvolging wil geven. Ik vind het belangrijk dit zorgvuldig te doen. De vragen die over de update gesteld zijn door de fracties van de VVD, PVV, GroenLinks, SP en PvdA beantwoord ik daarom in mijn reactie die ik in het najaar aan uw Kamer stuur.

Open toegang

De leden van de D66-fractie en de VVD-fractie vragen mij op welke manier de optie voor meer marktopening richting 2025 wordt meegenomen in de verdere uitwerking.

Meer marktopening betekent dat ik naar verschillende aspecten kijk die uiteindelijk meer ruimte kunnen geven aan andere en/of meer vervoerders op de spoormarkt. Op basis van het onafhankelijke rapport *Kiezen voor een goed spoor*²

¹ Kamerstukken II, 2018/19, 29 984, nr. 849, d.d. 15 mei 2019.

² Kamerstukken II, 2017/18, 29 984, nr. 713, d.d. 7 april 2017.

zijn scenario's voor de spoorordening uitgewerkt waarin wordt gevarieerd met de mate van marktwerking en de omvang van het hoofdrailnet (HRN). Dat rapport geeft een goed inzicht in de gevolgen van meer (of minder) marktopening en vormt voor mij het uitgangspunt. Ik werk nu onder andere verschillende bouwstenen met dit rapport als basis uit om verdere invulling te geven aan het regeerakkoord om de optie voor meer marktopening open te houden. Zo kijk ik met het onderzoek naar de kansen en bedreigingen van open toegang welke beleidsinstrumenten ik kan inzetten om de markt meer open te zetten voor nieuwe vervoerders. Een tweede bouwsteen is dat ik onderzoek wat het betekent om de vervoerconcessie voor het HRN openbaar aan te besteden of onderhands te gunnen. Aanbesteden van de HRN-concessie zou de meest vergaande vorm van marktopening bieden omdat dan al het spoorvervoer in Nederland in concurrentie wordt gegund. Een derde bouwsteen is de positie van de HSL-Zuid. Ik kijk naar mogelijkheden voor open toegang voor het internationale vervoer, voor het combineren dan wel splitsen van binnenlands en internationaal vervoer en de mogelijkheden om voor het internationale vervoer voldoende capaciteit op de HSL-Zuid te bieden. Een vierde bouwsteen waar ik concreet op lijnniveau meer marktopening onderzoek is de decentralisatie van de vier lijnen uit het regeerakkoord.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/148044

Op basis van de resultaten van de bouwstenen wil ik in het voorjaar van 2020 een integraal besluit over meer marktopening op het spoor. Ik wil dat zorgvuldig en afgewogen doen waarbij ik goed in kaart heb welke effecten meer (of minder) marktopening voor de reiziger heeft. Daarbij benadruk ik dat meer marktopening geen doel maar een middel is: de reiziger moet erop vooruit gaan zonder dat de belastingbetaler vergeten wordt.

Decentralisatie sprinterdiensten

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer ik verwacht uitsluitsel te kunnen geven over het verloop van de gesprekken over de decentralisatie van de sprinterdiensten.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd welke stappen ik concreet ga zetten op het punt van de decentralisatie van de sprinterdiensten uit het regeerakkoord en willen weten wanneer precies in 2020 ik van plan om dit besluit te nemen. Het CDA wil ook weten hoe ik los van de genoemde vier lijnen in het regeerakkoord ga komen tot meetbare en/of toetsbare criteria samen met regionale partners over de vraag welke lijnen al of niet gedecentraliseerd kunnen worden.

Het besluit om al dan niet tot decentralisatie van één of meerdere lijnen uit het regeerakkoord over te gaan vormt onderdeel van het integrale besluit over de ordening en sturing op het spoor in het voorjaar van 2020. Ik heb samen met de betrokken provincies afspraken gemaakt over de stappen die we gezamenlijk zetten om voorafgaand aan de integrale besluitvorming een principe-afpraak te hebben over het al dan niet decentraliseren van de sprinterdiensten. Het belangrijkste criterium is of een mogelijke decentralisatie leidt tot een beter geïntegreerd regionaal vervoer voor de reiziger. Ik werk dit samen met de provincies en de vervoerders uit. Daarbij bekijk ik ook of deze lijnen op een goede wijze aan regionale OV-concessies kunnen worden toegevoegd. Daarnaast is een belangrijke vraag onder welke (financiële) voorwaarden decentralisatie zou kunnen plaatsvinden. Ook deze criteria werk ik samen met de betrokken provincies uit, zodat er tijdig een gezamenlijk beeld ontstaat.

Onderhands gunnen of aanbesteden vervoerconcessie hoofdrailnet

De leden van de VVD-fractie willen weten of er een afwegingskader wordt gemaakt voor het onderzoek onderhands gunnen of aanbesteden van de vervoerconcessie van het hoofdrailnet en of de Kamer deze kan ontvangen. Zij vragen ook hoe de Kamer kan nagaan of en tot welke verbetering aanbesteden leidt, en op welke manier de continuïteit in de spoorsector en wat daaronder verstaan wordt. Tevens vraagt de VVD op welke manier een gelijk speelveld gegarandeerd kan worden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/148044

Het onderzoek naar onderhands aanbesteden of openbaar aanbesteden moet inzichtelijk maken wat ervoor nodig is om het HRN aan te kunnen besteden, dan wel onderhands te gunnen in overeenstemming met de Europese regels waarbij de lidstaat goed moet onderbouwen waarom voor onderhandse gunning wordt gekozen. Voor aanbesteden moet onder andere uitgewerkt worden wat dit betekent voor de (mogelijke) overgang van personeel en voor de overgang van materieel als een aanbesteding door een ander dan NS wordt gewonnen. Dat betekent mogelijk ook wat voor de continuïteit op het spoor en daar wil ik inzicht in krijgen. De reiziger wil er immers op kunnen blijven vertrouwen dat hij snel en comfortabel van deur tot deur kan blijven reizen, ook als dat met een andere vervoerder is. Het creëren van een gelijk speelveld is van belang om een succesvolle aanbesteding te kunnen uitvoeren. Het onderzoek geeft mij meer inzicht in de voor- en nadelen van aanbesteden dan wel onderhands gunnen van het hoofdrailnet en helpt mij in mijn afweging om te komen tot een juiste keuze daarin.

Overwegende dat het bij onderhands gunnen of aanbesteden van belang is te weten wat voor waarde de concessie voor het hoofdrailnet vertegenwoordigt, vraagt de VVD of ik bereid ben de financiële waarde van het intercitynetwerk in kaart te laten brengen en of ik bereid ben die waardering bij andere (spoor)vervoerders te laten toetsen om vast te stellen of ook zij deze waarde als marktconform beschouwen.

De huidige HRN-vervoerconcessie is een samenstelling van rendabele en onrendabele spoorvervoerdiensten van zowel sprinters als intercity's. De vervoerconcessie voor het HRN vertegenwoordigt een bepaalde waarde voor het geheel van deze diensten, resulterend in de concessievergoeding die NS jaarlijks betaalt. Afhankelijk van het integrale besluit wordt bij het vormgeven van de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet bepaald wat de financiële waarde wordt van de nieuw beoogde concessie. Ik ga daar niet op vooruitlopen. De marktconformiteit van deze nieuwe concessie wordt onderworpen aan een marktconformiteitstoets, net zoals bij de totstandkoming van de huidige concessie is gebeurd.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn geen voorstander van verdere versnippering van het spoor, zeker niet van het hoofdrailnet en zijn tevreden dat dit niet het vooropgezette doel van de spoorordering lijkt te zijn en dat onderhands gunnen binnen de Europese regels mogelijk blijft. GroenLinks vraagt mij te bevestigen dat in de afweging tussen alle mogelijkheden voor de spoorordering, de betrouwbaarheid en zekerheid voor de reiziger, die veelal afhankelijk is van het goed functioneren van het spoor, de hoogste prioriteit heeft.

Mijn uitgangspunt bij het nemen van een besluit over de ordening op het spoor na 2024 is het belang van de reiziger. Die moet snel, comfortabel en veilig van A

naar B kunnen reizen. De belangen van de reiziger moeten voorop staan waarbij hij er inderdaad op moet kunnen vertrouwen dat het spoor goed functioneert. Financiële aspecten en dus de belangen van de belastingbetaler spelen eveneens een rol en kunnen in dit kader niet over het hoofd worden gezien. In overeenstemming met mijn reactie³ op het rapport *Kiezen voor een goed spoor* wil ik het besluit over de ordening op het spoor om die reden zorgvuldig opbouwen met een lerende aanpak om de transitierisico's en kosten voor de belastingbetaler te kunnen beperken. Daarom werk ik bouwstenen uit zodat ik in 2020 een integraal besluit kan nemen dat weloverwogen en goed onderbouwd is.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/148044

Effecten openbaar aanbesteden openbaar vervoer

In het kader van het onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer vragen de leden van de D66-fractie en de leden van de GroenLinks-fractie of voor de trein een goede vergelijking gemaakt tussen 'wel aanbesteed' (een gedecentraliseerde lijn) en 'onderhandse gunning onder voorwaarden' (het hoofdrailnet) en hoe geborgd wordt dat effecten die zich autonoom op het gehele Nederlandse spoor hebben voorgedaan.

De leden van de VVD-fractie willen weten of er een vergelijking zal komen van voor en na eventuele aanbesteding van de verbindingen om na te kunnen gaan hoe aanbesteden van invloed is op de prestaties, en op welke wijze dit wordt vormgeven, zodat alle aspecten, van reizigerstevredenheid tot afstemming op andere modaliteiten, zullen worden meegenomen.

De onderzoeksopzet is in nauwe samenwerking en na bespreking met uw Kamer tot stand gekomen. Met het onderzoek effecten van openbaar aanbesteden van het openbaar vervoer wil ik in kaart brengen welke effecten zijn opgetreden als gevolg van het openbaar aanbesteden van het openbaar vervoer. Gegeven de methodologische beperkingen, waaronder met name het ontbreken van een zogenaamde controlegroep, wil ik inzicht krijgen in de vraag in hoeverre die effecten aan marktwerking toe te schrijven zijn, of dat (ook) andere zaken een rol spelen zoals decentralisatie (en daarmee een andere aansturing), investeringen en innovaties. Daarbij worden ook verschillende landsdelen vergeleken die qua structuur vergelijkbaar zijn maar waar het ov anders is geregeld, bijvoorbeeld omdat in het ene landsdeel wel is gedecentraliseerd en in het andere het spoorvervoer onder het hoofdrailnet valt. Een voorbeeld dat ik in de onderzoeksopzet noem is het aanbod van het ov in de kop van Noord-Holland (HRN) te vergelijken met het aanbod in Noord-Nederland (gedecentraliseerd). Om een goede vergelijking te maken tussen 'wel aanbesteed' en 'onderhandse gunning onder voorwaarden' gaat het onderzoeksbureau werken met casussen. Op basis van casuïstiek vormt zich een beeld van de effecten die het openbaar aanbesteden heeft op het openbaar vervoer. Het onderzoeksbureau zal bij elke casus ook oog hebben voor autonome ontwikkelingen die van invloed zijn (geweest) op het ov.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of in het onderzoek wordt meegenomen hoe in een regio alle mobiliteitsopties zich hebben ontwikkeld, zoals het tegelijkertijd verbeteren of verslechteren (files) van de opties voor het wegverkeer of het verminderen van dubbelingen tussen bus en spoor en of dit wordt losgekoppeld van voor- en nadelen van decentrale lijnen.

³ Kamertukken II, 2017/18, 29 984, nr. 733, d.d. 28 november 2017.

Het onderzoek richt zich op tal van aspecten maar primair om de effecten van openbaar aanbesteden van het ov (trein, bus, metro en tram) en het in kaart brengen van de ontwikkeling als gevolg daarvan voor de reiziger en het personeel. Duidelijk moet worden wat er is veranderd sinds de invoering van openbaar aanbesteden van ov voor de reiziger en wat het effect daarop is geweest op zijn reisbeleving en in hoeverre de reizigersvraag daardoor is toegenomen. Het onderzoeksbureau brengt de effecten onder andere door middel van casussen in kaart waarbij ook een vergelijking wordt gemaakt met ov dat wordt inbesteed (G3) of onderhands wordt gegund (HRN). Ik heb uw Kamer over deze aanpak geïnformeerd en daarover met uw Kamer van gedachten gewisseld. Het onderzoek richt zich daarom niet op de ontwikkeling van het ov in vergelijking met de weg.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/148044

De leden van de SP-fractie willen weten hoe er precies onderzocht gaat worden wat de effecten op de arbeidsvoorwaarden zijn en of ook de chauffeurs op de werkvloer gehoord worden.

Aan het onderzoeksbureau is gevraagd de effecten van aanbestedingen voor het ov-personeel (zoals op de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden, bij concessiewisselingen, rijden van telkens dezelfde trajecten, sociale veiligheid) in kaart te brengen. Voor de vervoerders die hun concessies in openbare aanbesteding hebben gewonnen geldt een andere cao dan voor de stadsvervoerders of NS. Om een goede vergelijking te maken worden de verschillende cao's (o.a. CAO NS, CAO Multimodaal, CAO Openbaar Vervoer, etc.) in het openbaar vervoer op hoofdlijnen vergeleken, inclusief (voor zover relevant) de afspraken die individuele bedrijven op basis van de cao maken en eventuele arbeidsomstandigheden die niet bij cao geregeld zijn. Onderzocht wordt wat de verschillen tussen deze cao's zijn en hoe die zich verhouden tot cao's van vergelijkbare beroepstakken zoals voor vrachtwagenchauffeurs, taxi en het besloten vervoer.

Ik heb het onderzoeksbureau gevraagd bij het in kaart brengen van de effecten van aanbestedingen voor het ov-personeel onder meer te beantwoorden met inbreng van werknemers van vervoerders (o.a. via het afnemen van interviews).

De leden van de SP-fractie willen weten op welke wijze de kosten van het aanbesteden worden meegenomen in het onderzoek (bijvoorbeeld de kosten van het oprichten van een ambtelijk orgaan bij de nieuw verantwoordelijke overheidslaag of het inhuren van expertise op het gebied van aanbesteden) en welke overheidskosten van het decentraal aanbesteden van ov in de regio zijn gemaakt.

De kosten die decentrale overheden maken als gevolg van het openbaar aanbesteden van het ov zijn geen onderdeel van het onderzoek. Elke overheid die vervoerconcessie voor het ov gunt maakt kosten om een vervoerconcessie te gunnen en daarna te beheren. Daarvoor is kennis en expertise nodig, en zijn dus kosten aan verbonden. Zowel bij openbaar aanbesteden als onderhands gunnen moet de overheid vooraf goed bedenken welke eisen en voorwaarden zij wil stellen in de concessie zowel aan het vervoer als aan de vervoerder. Dat vormt het programma van eisen. Het proces van gunning loopt daarna uiteen tot het moment van gunning van de vervoerconcessie. Een decentrale overheid die een concessie aanbesteed brengt die eisen bijeen in een aanbestedingsdocument en zet de opdracht in de markt waarop vervoerders kunnen inschrijven. Indien het

Rijk onderhands gunt dan wordt er een beleidsvoornemen en een programma van eisen opgesteld, en daarna start de onderhandeling met de vervoerder. Als de vervoerconcessie gegund wordt door de overheid zal die overheid de concessie moeten beheren. De kosten die een overheid daarvoor maakt zijn mede afhankelijk van de keuze die de overheid maakt in de wijze van sturing (meer op afstand of juist meer sturend).⁴

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/148044

Exploitatie stations

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het onderzoek naar de verschillende opties voor het eigendom en de exploitatie van stations eruitziet. Zij willen weten op basis van welke vraag/ vragen wordt gewerkt, op welke manier hierover wordt overlegd met belanghebbenden en welke partijen hierbij zijn betrokken, bijvoorbeeld de ACM.

In het regeerakkoord heeft het kabinet afgesproken om in de tussentijdse evaluatie van de concessie van NS ook verschillende opties voor het eigendom en de exploitatie van stations na 2024 te bekijken. Ik kijk daarbij naar vier alternatieve opties voor stations⁵:

- 1) optie waarbij ProRail het gehele beheer krijgt over de stations;
- 2) optie waarbij NS het gehele beheer krijgt over de stations;
- 3) optie waarin ProRail- en NS Stations in één stationsorganisatie de stations integraal aansturen en op meer afstand van de beide moederbedrijven staan;
- 4) optie waarbij de rol en taakverdeling tussen de NS en ProRail op stations verhelderd wordt waardoor exploitatie en beheer in de dagelijkse operatie soepeler verloopt tegen lagere (maatschappelijke) kosten.

Bij het uitwerken van de opties wordt ook de mogelijke rol van pensioenfondsen onderzocht.

Voor het uitwerken van de vier opties voor stations is een onderzoeksbureau inmiddels aan de slag gegaan met beantwoording van de volgende hoofdvragen:

- Hoe gaat het op dit moment op stations? Waarbij wordt gekeken naar de huidige situatie op stations, eventuele knelpunten worden geïdentificeerd en gezien wordt in welke mate deze volgen uit de huidige ordening.
- Wat zijn de voor- en nadelen van de vier opties voor de ordening voor stations? Waarbij wordt gezien in welke mate de vier opties bijdragen aan het verhelpen van knelpunten en aan optimalisaties.

Het onderzoeksbureau betreft belanghebbenden door middel van interviews. Het bureau spreekt onder andere met vertegenwoordigers van ROVER, FMN, gemeenten, DOVA, NS, ProRail, ACM en de pensioenfondsen. Daarnaast hebben belanghebbenden een uitnodiging ontvangen voor een klankbordgroep.

Vervoerconcessie hoofdrailnet

De leden van de PVV-fractie vragen of ik kan bevestigen dat ik breder kijk naar sturing- en sanctioneringsmechanismen dan alleen op basis van de huidige resultaten van de midterm review (MTR) van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet en, zo ja, welke stappen ik daartoe zet.

⁴ Zie het deelonderzoek Sturing bij vervoerconcessies op het spoor, MuConsult, 2017 dat onderdeel is van het rapport Kiezen voor een goed spoor (Kamerstukken II, 2016/17, 29 984, nr. 713, d.d. 7 april 2017).

⁵ Kamerstukken II, 2017/18, 29 984, nr. 768 d.d. 30 mei 2018. In het Algemeen Overleg Spoorordering van 6 december 2018 heb ik uw Kamer toegezegd de optie waarbij NS het gehele beheer krijgt over de stations en de mogelijke rol van de pensioenfondsen ook te onderzoeken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/148044

Met de midterm review beoordeel ik de werking van het sturings- en sanctioneringsregime van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Mede ten behoeve van het vormgeven van de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet kijk ik daarbij - in lijn met de moties Ziengs⁶ en Amhaouch⁷ op dit onderwerp - inderdaad breder dan alleen op basis van de resultaten van de huidige concessie. Ik verwacht de resultaten van de midterm review in het voorjaar van 2020 aan uw Kamer te sturen.

De leden van de PVV-fractie vragen of ik kan nagaan of binnen mijn eigen ministerie voldoende ervaring, kennis en kunde aanwezig zijn om als een volwaardige gesprekspartner en contractbeheerder te opereren tegenover de exploitant van het hoofdrailnet.

Voldoende kennis, kunde en ervaring zijn altijd een voorwaarde om een goede gesprekspartner en concessieverlener te zijn. Dat is ook niet nieuw. Mijn ministerie is immers al geruime tijd concessieverlener voor het hoofdrailnet. Het is daarbij niet te voorkomen dat er in de verhouding tussen concessieverlener en concessiehouder enige mate van informatie-asymmetrie is. NS voert immers de vervoerconcessie uit en moet om die reden veel kennis en kunde in huis hebben. Als concessieverlener is het noodzakelijk dat ik NS kan controleren op het nakomen van de gemaakte afspraken. De aanwezigheid van voldoende kennis en kunde bij de concessieverlener is wel een aspect dat ik meeneem in het kader van mijn integrale besluit over de marktordening op het spoor na 2024. In het onderzoek naar wat het betekent om het HRN aan te besteden of onderhands te gunnen onder de strengere Europese vraag ik welke kennis en kunde ik als concessieverlener nodig heb om de wijze van gunning en het contractbeheer daarna goed uit te kunnen voeren. In een andere bouwsteen, namelijk het onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer, is de vraag opgenomen in hoeverre concessieverlenende overheden en het Rijk als stelselverantwoordelijke voor het ov beschikken over voldoende kennis en data om hun taken goed uit te kunnen voeren. Aandachtspunt hierbij is de ontwikkeling van het lerend vermogen en kennisuitwisseling door concessieverleners door de tijd heen. De definitieve onderzoeksopzet is met uw Kamer op 15 mei jl. gedeeld.

De leden van de PVV-fractie vragen of ik nauwgezet kan toelichten hoe de huidige concessievergoeding is bepaald en hoe verzekerd is dat aan de eis uit de PSO-verordening is voldaan. De PVV vraagt zich tevens af hoe is verzekerd dat de waarde van de huidige hoofdrailnetconcessie niet lager is dan NS eigenlijk zou moeten betalen en vragen of ik de onderliggende berekening aan de Kamer kan toesturen.

De huidige concessievergoeding is vastgesteld in het 2011 gesloten onderhandelakkoord ter voorkoming van het faillissement van de High Speed Alliance (HSA). Met dit akkoord is onder meer afgesproken dat NS volledig garant zou staan voor HSA in ruil voor het onderhands gunnen van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2015-2025 en het onderbrengen van de HSL-Zuid daarin. Uw Kamer is daar op 18 november 2011 uitgebreid over geïnformeerd.⁸ Aangezien het bereikte akkoord geen ongeoorloofde voordelen aan NS of HSA mocht inhouden en het op zakelijke overwegingen moest zijn gebaseerd is het akkoord

⁶ Kamerstukken II, 2017/18, 29 984, nr. 749, d.d. 20 februari 2018.

⁷ Kamerstukken II, 2018/19, 34 914, nr. 15, d.d. 4 oktober 2018.

⁸ Kamerstukken II, 2011/12, 22 026, nr. 343, d.d. 18 november 2011.

destijds aan een onafhankelijke marktconformiteitstoets onderworpen. Deze toets is uitgevoerd door het gespecialiseerde Britse onderzoeksbureau Oxera. Uw Kamer is op 1 maart 2012 over de resultaten hiervan geïnformeerd.⁹ Na het wegvallen van het Fyra/V250-materieel zijn in 2013 met NS en NMBS afspraken gemaakt over een alternatief bedieningspatroon op de HSL-Zuid. De financiële gevolgen van deze afspraken zijn wederom aan een marktconformiteitstoets onderworpen. Uw Kamer is daar op 27 september 2013 over geïnformeerd.¹⁰ In die brief is tevens aangegeven dat de volledige rapportage met de hoofdconclusies van de marktconformiteitstoets destijds vertrouwelijk aan uw Kamer ter beschikking is gesteld.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/148044

De leden van de PVV-fractie vragen hoe is verzekerd dat de concessievergoeding die NS voldoet ten tijde van de midterm review nog steeds de juiste vergoeding bedraagt en of deze zo nodig wordt aangepast als de waarde per 2020 te laag blijkt. De leden vragen tevens of ik expliciet kan uitsluiten dat als de door NS betaalde vergoeding voor exploitatie van het hoofdrailnet te laag blijkt of lager ligt dan marktconform, aanpassing van die vergoeding niet afhankelijk is van de medewerking van NS.

Op basis van artikel 27, vierde lid, van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet wordt tijdens de midterm review een evaluatie van de financiële balans van de concessie uitgevoerd. Hierbij wordt ook de hoogte van de concessievergoeding betrokken. In de concessie is vastgelegd dat ik met NS in overleg treed indien blijkt dat de financiële balans van de concessie verstoord is. Dit overleg is gericht op het op zodanige wijze aanpassen van de voorwaarden van de concessie dat de oorspronkelijke balans tussen enerzijds de concessieverplichtingen en anderzijds de financiële kaders wordt hersteld. Hierbij worden alle gewijzigde omstandigheden, zowel gunstige als ongunstige, meegenomen. Het staat daarbij voorop dat de concessievergoeding ook na de midterm review marktconform moet zijn. Indien nodig wordt hier een marktconformiteitstoets voor uitgevoerd. Daar is geen instemming van NS voor nodig.

De leden van de CDA-fractie hebben gelezen dat de 1-meting van de gedecentraliseerde stoptreindiensten in Limburg onderdeel is van de midterm review. Aangezien de resultaten van de evaluatie aanleiding kunnen geven tot aanpassingen van de bestaande concessie voor de tweede helft van de concessieperiode (2020-2024) vragen zij of ik nader kan toelichten op wat voor mogelijke aanpassingen van de concessie wordt bedoeld.

De mogelijke aanpassingen van de concessie beperken zich niet tot de resultaten van de evaluatie van de 1-meting van de gedecentraliseerde stoptreindiensten in Limburg. Zoals ik in mijn brief van 23 mei 2018¹¹ heb aangegeven kan er bij aanpassingen van de concessie bijvoorbeeld worden gedacht aan het bepalen van het ambitieniveau in de tweede helft van de concessieperiode, aanscherpingen op het punt van de sturing via prestatie-indicatoren of het actualiseren van de bepalingen over fietsparkeren of toegankelijkheid. De focus ligt op wijzigingen die in de tweede helft van de concessieperiode nodig zijn om NS te blijven prikkelen een goed product aan de reiziger te leveren.

⁹ Kamerstukken II, 2011/12, 22 026, nr. 355, d.d. 1 maart 2012.

¹⁰ Kamerstukken II, 2013/14, 22 026, nr. 430, d.d. 27 september 2013.

¹¹ Kamerstukken II, 2017/18, 29 984, nr. 768, d.d. 30 mei 2018.

De leden van de CDA-fractie vragen of ik nader kan toelichten op welke wijze ik uitvoering geef aan de motie-Amhaouch¹² om in samenspraak met medeoverheden en kennisinstellingen verschillende opties te onderzoeken waarmee gedurende de looptijd van een concessie gestuurd kan worden op het continu verbeteren van de kwaliteit van de prestaties en opties om dat te borgen in de vast te stellen concessies.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/148044

De uitvoering van de motie Amhaouch wordt meegenomen in de midterm review. Met de midterm review beoordeel ik de werking van het sturings- en sanctioneringsregime van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Mede ten behoeve van het vormgeven van de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet kijk ik daarbij - in lijn met de moties Ziengs¹³ en Amhaouch¹⁴ op dit onderwerp - inderdaad breder dan alleen op basis van de resultaten van de huidige concessie. Specifiek over de motie Amhaouch voeg ik daaraan toe dat ook het in artikel 3 van de concessie vastgelegde uitgangspunt dat voortdurende verbetering moet worden doorgevoerd, onderdeel van deze evaluatie is. Ook in een deelonderzoek bij het onafhankelijke rapport *Kiezen voor een goed spoor*¹⁵ is overigens al gekeken naar de wijze waarop overheden sturen bij vervoerconcessies op het spoor, onder andere naar het aspect kwaliteitsverbetering.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

¹² Kamerstukken II, 2018/19, 34 914, nr. 15, d.d. 3 oktober 2018.

¹³ Kamerstukken II, 2017/18, 29 984, nr. 749, d.d. 20 februari 2018.

¹⁴ Kamerstukken II, 2018/19, 34 914, nr. 15, d.d. 4 oktober 2018.

¹⁵ Kamerstukken II, 2016/17, 29 984, nr. 713, d.d. 7 april 2017. Met name het deelonderzoek 'Sturing overheid bij vervoerconcessies op het spoor'.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @qvb.nl;
 10.2.e @pzh.nl; 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @transdev.com;
 10.2.e @rover.nl; 10.2.e 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @dova.nu>; 10.2.e
 10.2.e @knv.nl; 10.2.e @knv.nl>; Bas van Weele 10.2.e @arriva.nl
 10.2.e @arriva.nl>; 10.2.e 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @keolis.nl>; Jaap
 Bierman; 10.2.e 10.2.e @ret.nl; 10.2.e @ret.nl>; Maurice Unck; 10.2.e
 ; 10.2.e ; 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @ns.nl;
 10.2.e @qvb.nl; 10.2.e @pzh.nl
Cc: Aamink, W.H.B. (Wino) - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e
 10.2.e - DGB
Onderwerp: stakeholderbijeenkomst besluitvorming marktordening op het spoor na 2024
Datum: woensdag 24 juli 2019 15:05:00
Bijlagen: [Presentatie planning besluitvorming marktordening spoor na 2024 \(17 juli\).pdf](#)
[beantwoording-schriftelijk-overleg-over-planning-besluitvorming-spoorordening-na-2024-en-update-quick-scan-personenvervoer-per-spoor-van-acm.pdf](#)

Geachte heer/mevrouw,

Op 17 juli jl. vond een stakeholderbijeenkomst plaats in het kader van de besluitvorming over de marktordening op het spoor na 2024. We willen u nogmaals danken voor uw aanwezigheid en input. Zoals toegezegd treft u hierbij –vertrouwelijk– de presentatie aan die tijdens de bijeenkomst is gegeven. Afsproken is om in het najaar en begin 2020 nieuwe stakeholdersbijeenkomsten te organiseren om te praten over de uitkomsten van de verschillende bouwstenen en (de contouren van) de besluitvorming in 2020. We willen hier concreet het directeurenoverleg en bestuurlijk overleg NOVB ‘nieuwe stijl’ voor benutten, waarbij we voor het onderwerp marktordening spoor ook de relevante partijen uitnodigen die niet formeel lid zijn van het NOVB.

Bijgaand treft u tevens aan de beantwoording van Kamervragen (schriftelijk overleg) over de planningsbrief besluitvorming spoorordening die vandaag is verzonden.
<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2019/07/24/beantwoording-schriftelijk-overleg-over-planning-besluitvorming-spoorordening-na-2024-en-update-quick-scan-personenvervoer-per-spoor-van-acm>)

met vriendelijke groet,

10.2.e
 10.2.e OV en Stations, 10.2.e OV Chip en Data
 +31(0)6-10.2.e
 10.2.e @minienm.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Directie Openbaar Vervoer en Spoor



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

22.

Planning besluitvorming marktordening op het spoor na 2024



Doel bijeenkomst

1. Actuele stand van zaken onderzoeken en stappen tot aan het besluit voorjaar 2020
2. Uw betrokkenheid in aanloop naar het integrale besluit
3. Uw aandachtspunten bij gehele traject



Aanleiding

Parlementaire Enquête Fyra (2014):

- werk scenario's uit voor spoorordening na 2024

Rapport *Kiezen voor een goed spoor* (2017):

- Belang van consistente ordening en sturing
- Met stapsgewijze wijzigingen sterktes van het spoorvervoer verder ondersteunen en zwaktes verhelpen

Reactie Staatssecretaris:

- Integraal besluit in 2020 over de marktordening op het spoor na 2024
- In aanvulling op *Kiezen voor een goed spoor* verschillende bouwstenen uitvoeren
- Onderzoeken in 2018/2019

22.



Algemene Bestuursdienst
Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

Kiezen voor een goed spoor

Scenario's voor ordening en
sturing op het spoor na 2024





Integraal besluit in 2020

Uitgangspunt bij integraal besluit:

- › Belang van de reiziger voorop (zonder belastingbetaler te vergeten)
- › Bijdragen aan doelen uit Toekomstbeeld OV 2040

Elementen integraal besluit:

- › Besluit over onderhands of aanbesteden HRN
- › Besluit over de reikwijdte HRN (HSL-Zuid, sprinterdiensten)
- › Besluit over de mate van regulering open toegang
- › Besluit over de stations



Onderhands gunnen of aanbesteden HRN

- › Europese 4^e Spoorwegpakket is uitgangspunt: aanbesteden, tenzij.
- › Strengere voorwaarden aan onderhands gunnen
- › Onderzoeksvraag: wat betekent aanbesteden van een hoofdrailnet of onderhands gunnen onder strengere voorwaarden?
- › Onderzoek wordt binnenkort gestart
- › Resultaten begin 2020





Reikwijdte hoofdrailnet

1. *Decentralisatie van de vier sprinterdiensten uit het regeerakkoord*

- Vaststellen van mogelijke verbeteringen voor reiziger en (financiële) voorwaarden voor decentralisatie
- Inzet om deze zomer met provincie te bespreken welke decentralisaties kansrijk zijn en welke voorwaarden nog moeten worden ingevuld
- Definitief besluit is onderdeel integraal besluit in 2020.

2. *Positie van de HSL-zuid in het hoofdrailnet*

- Aanbeveling parlementaire enquêtecommissie Fyra om positie HSL-Zuid te onderzoeken
- Insteek is om aan binnenlandse vraag te voldoen en internationaal vervoer te stimuleren



Positie van stations



- › Regeerakkoord: kijk naar de eigendoms- en exploitatiepositie van stations
- › Onderzoek naar vier opties voor stations:
 1. alles-naar-ProRail
 2. alles-naar-NS
 3. één organisatie NS stations en ProRail stations op afstand moederorganisaties
 4. verheldering huidige rol- en taakverdeling
- › Uitwerking met input klankbordgroep
- › Resultaten najaar 2019
- › Onderdeel integrale besluit in 2020



Open toegang

- › Onderzoek naar de kansen, bedreigingen en effecten van open toegang
- › Inzicht in beleidsknoppen om randvoorwaarden t.a.v. open toegang tot het spoor en meer marktopening mogelijk te maken
- › Ook quick scan naar ervaringen met open toegang in het buitenland
- › Rapport en reactie in najaar 2019 naar Tweede Kamer
- › Uitwerking met input klankbordgroep
- › Onderdeel integrale besluit in 2020





Effecten openbaar aanbesteden van ov

- › Onderzoek moet o.a. inzicht geven in:
 1. Positieve en negatieve effecten openbaar aanbesteden en de kritische succesfactoren inclusief vergelijk met inbesteed ov (G4).
 2. Basisvoorzieningen reiziger en basisvoorwaarden voor personeel vervoerder
- › Schets van ontwikkeling in het ov afgelopen decennia; leren van ervaringen voor toekomst
- › Onderzoek in gunningsfase
- › Uitwerking met input klankbordgroep
- › Resultaten begin 2020
- › Input voor integrale besluit in 2020





Midterm review van de HRN-vervoerconcessie

- › Evaluatie of concessie heeft geleid tot voor LTSA noodzakelijke verbetering.
- › Onderdelen daarvan:
 - Realisatie van ambities 2019 (streefwaarden)
 - Realisatie van programma's en verplichtingen in concessie
 - Hoe heeft ingroei HSL-Zuid-diensten vorm gekregen
 - Onderzoek naar gevolgen decentralisatie stoptreindiensten in Limburg
 - Werking sturings- en sanctioneringsregime.
- › Evaluatierapport gereed voorjaar 2020
- › Gewijzigde HRN-concessie gereed voorjaar 2020, met o.a. prestatieafspraken 2^e helft concessie
- › Input voor integrale besluit in 2020



Gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen

- › Update quick scan spoormarkt personenvervoer door ACM (mei 2019)
- › Belangrijkste conclusie: huidig toezichtsinstrumentarium voldoet grotendeels, suggesties voor aantal verbeteringen
- › Met stakeholders in najaar aanvullende maatregelen bespreken
- › Daarna reactie Staatssecretaris aan de Kamer (najaar 2019)





Uw betrokkenheid bij traject

- › Van groot belang om weloverwogen besluit te nemen
- › In aanloop naar besluit in 2020 breed met stakeholders spreken
- › Op alle niveaus en in aantal gremia

Via:

- › Bestuurlijk NOVB (nieuwe stijl)
- › Directeurenoverleg NOVB (nieuwe stijl)
- › Stakeholdersbijeenkomsten
- › In de onderzoeken:
 - via interviews en verzoek tot delen gegevens en informatie
 - deelname aan klankbordgroepen van onderzoeken
- › In bilaterale gesprekken



Voorgenomen besprekingen

Gremium	Wanneer	Wat
Stakeholdersbijeenkomst	September/ oktober (ntb)	Positie stations Randvoorwaarden open toegang Decentralisatie sprinterdiensten regeerakkoord
Landelijke OV en Spoortafel	November	Voortgang bouwstenen Mogelijke richtingen en opties voor besluit in voorjaar 2020
NOVB nieuwe stijl	5 december 2019	
Stakeholdersbijeenkomst	Januari/ februari 2020 (ntb)	Effecten van openbaar aanbesteden ov Aanbesteden of onderhands gunnen Reikwijdte HRN
NOVB nieuwe stijl	Maart 2020 (ntb)	Contouren concept besluit



Uw aandachtspunten

- › Welke aandachtspunten heeft u bij dit traject?
 - Inhoudelijk
 - Procesmatig
- › Welke stakeholders mogen we niet vergeten te betrekken?

niet formeel lid zijn van het NOVB.

Bijgaand treft u tevens aan de beantwoording van Kamervragen (schriftelijk overleg) over de planningsbrief besluitvorming spoorordening die vandaag is verzonden.
(<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2019/07/24/beantwoording-schriftelijk-overleg-over-planning-besluitvorming-spoorordening-na-2024-en-update-quick-scan-personenvervoer-per-spoor-van-acm>)

met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e OV en Stations, 10.2.e OV Chip en Data
+31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienm.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Van: 10.2 e @prorail.nl
Aan: 10.2 e - BSK
Cc: 10.2 e - DGMO
Onderwerp: vragen visie ProRail marktordening Spoor
Datum: dinsdag 13 augustus 2019 17:19:33
Bijlagen: image001.png

Beste 10.2 e

Naar aanleiding van ons gesprek over de voorgenomen decentralisatie van de sprinterdiensten een aantal weken terug heb ik in huis nog nagevraagd of en hoe we een antwoord kunnen geven op de meer algemene vraag hoe we tegen andere scenario's rond de ordening op het spoor aankijken, waarbij jullie specifiek het scenario met corridor-rijden en het scenario van decentralisatie van sprinterdiensten noemden. Ondertussen heb ik daar ruggenspraak over kunnen houden (dat koste wat meer tijd vanwege de vakanties). We kunnen vanuit onze rol(len) zeker wat zeggen over verschillende orderingsvarianten. We zouden gezien het belang en de gevoeligheid van het vraagstuk deze vraag wel via een formele weg willen doen, zodat ook onze 10.2.g hier voldoende bij betrokken kan worden. Zouden jullie deze vraag daarom per brief aan ons willen stellen?

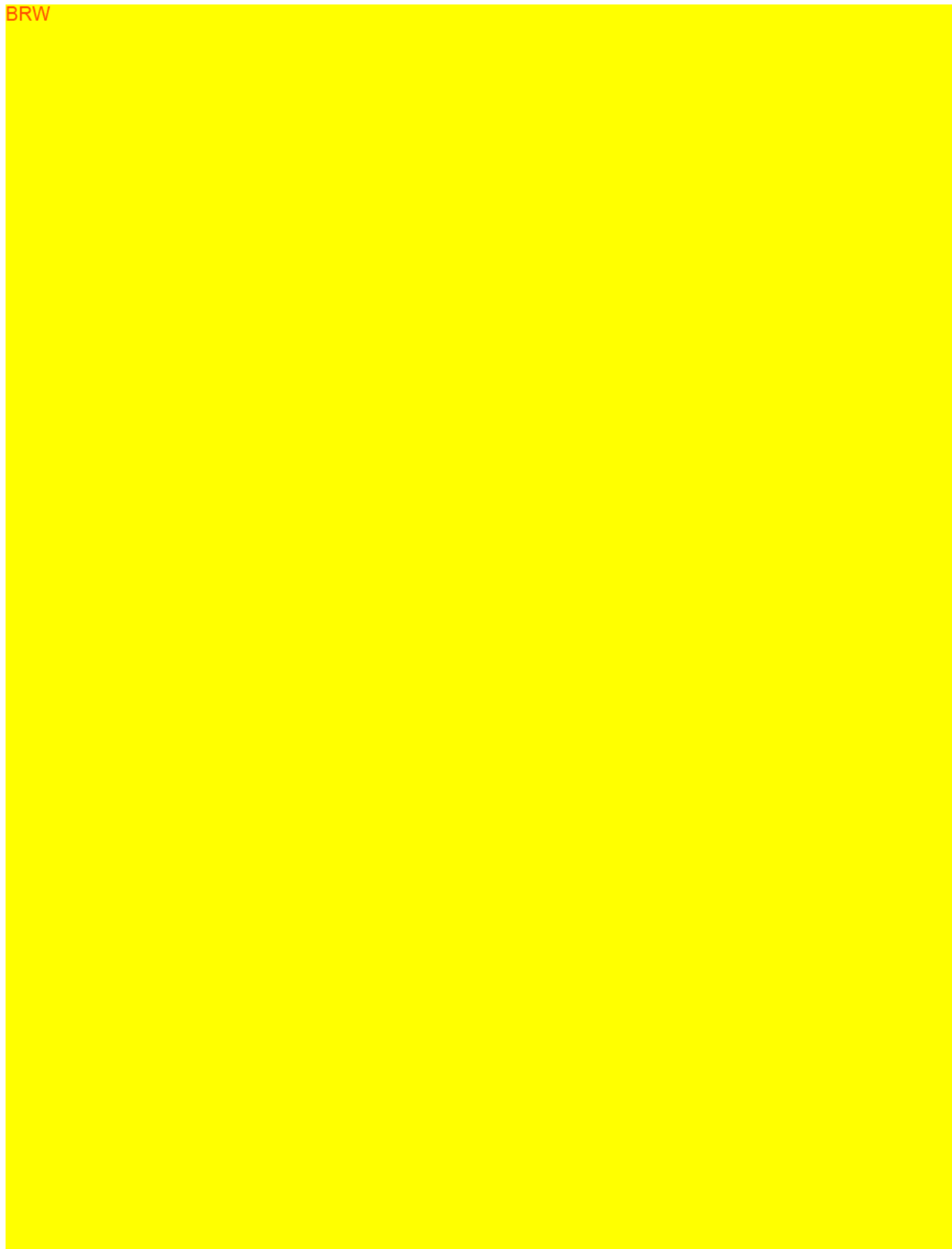
Met vriendelijke groet,

10.2.e | Procesmanager
06 10.2.e www.prorail.nl
De Inktpot B1.23, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

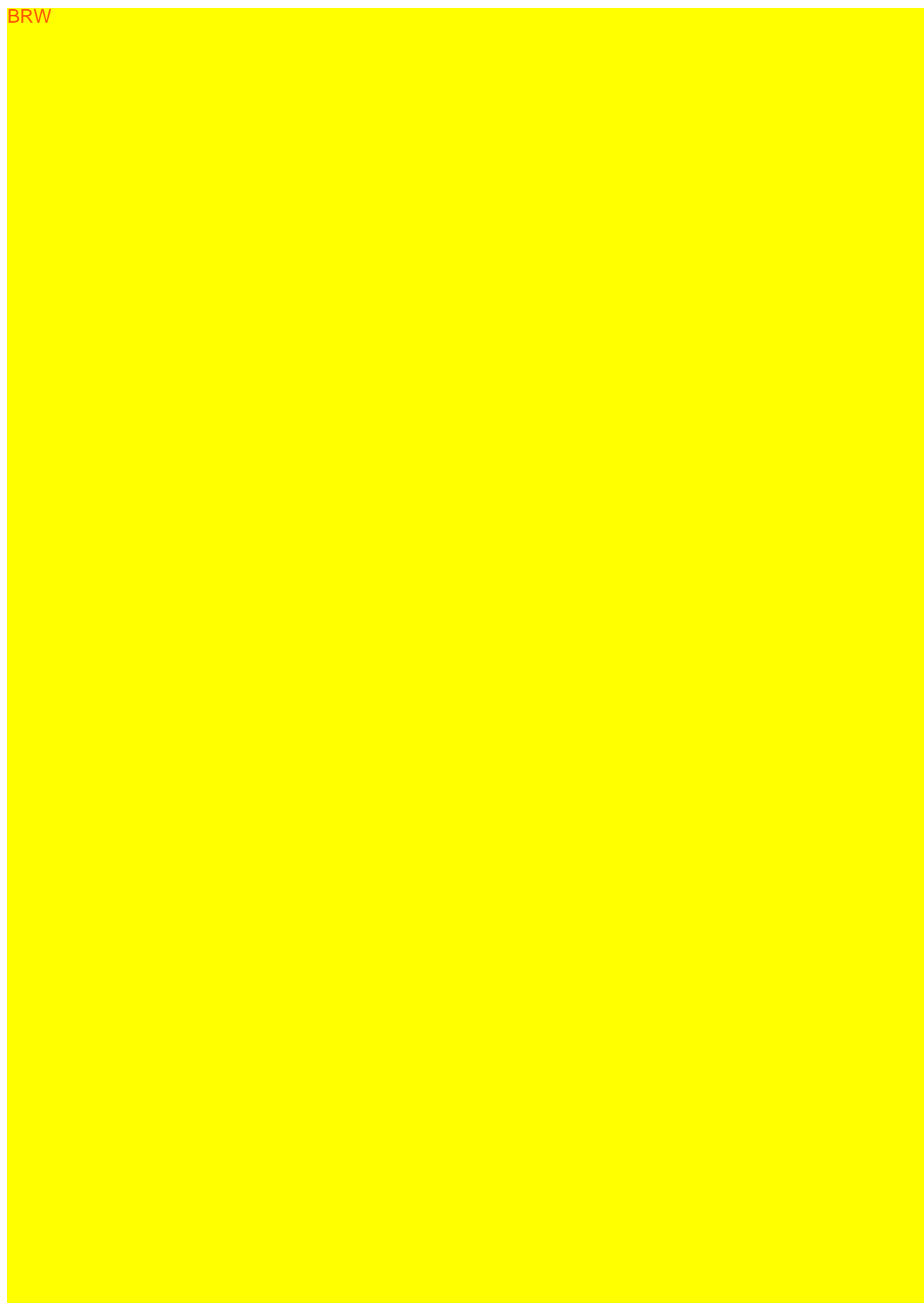
Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Conceptverslag van BO Drielandentrein op 27 augustus 2019

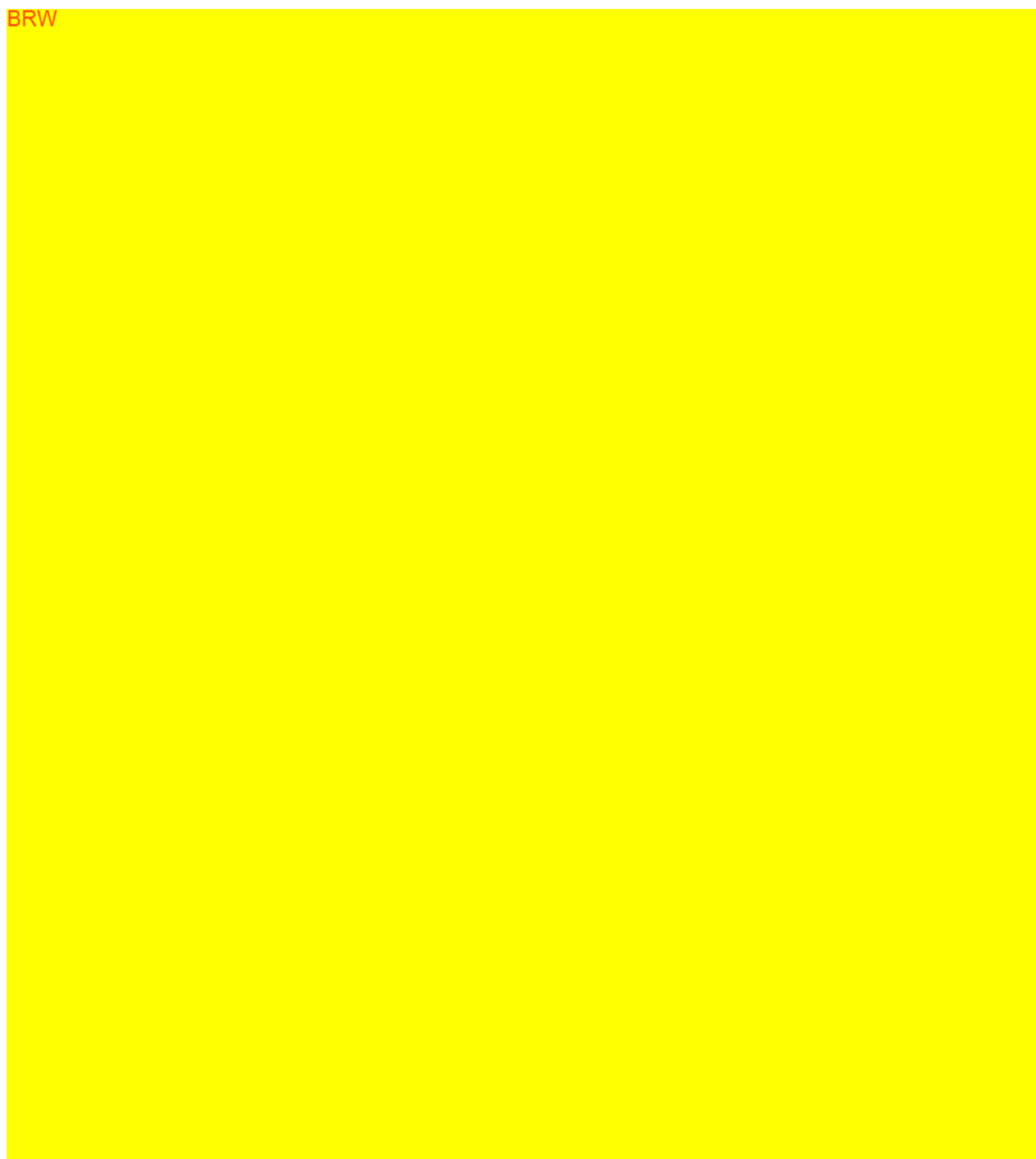
BRW



BRW



BRW



Van: 10.2.e @prorail.nl namens 10.2.e @prorail.nl
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @dova.nu; 10.2.e@dova.nu; 10.2.e@rover.nl 10.2.e @keolis.nl;
 10.2.e @transdev.com; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e (AFEP);
 10.2.e @minez.nl; 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e (FIN/DEELN);
 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e @nsstations.nl; 10.2.e @ns.nl;
 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @rhdhv.com;
 10.2.e @rhdhv.com; 10.2.e @minezk.nl
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB; 10.2.e
 - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK;
 10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: RE: Laatste update uitnodiging Klankbordgroep Onderzoek naar de ordening van stations
Datum: dinsdag 27 augustus 2019 08:48:33
Bijlagen: [image002.png](#)

Beste genodigden,

Hierbij de mogelijkheid dat 10.2.e zou kunnen:

- Dinsdag 8 oktober 2019, om 15:30 – 17:00 uur

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e Projectbegeleiding | Stations | ProRail

088 231 10.2.e | 06 10.2.e | www.prorail.nl

Tulpenburgh 2.39, Moreelsepark 2, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Werkzaam op maandag, dinsdag, woensdag (thuis van 09.00 tot 13.00 uur), donderdag en vrijdag

Save a tree...please don't print this e-mail unless you really need to

ProRail

Van: 10.2.e BSK 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 22 augustus 2019 17:40
Aan: Jan van Selm 10.2.e @dova.nu) 10.2.e @dova.nu>; 10.2.e@dova.nu; Freek Rover
 10.2.e@rover.nl>; 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @transdev.com; Weele, Bas van
 10.2.e @arriva.nl>; 10.2.e (AFEP) 10.2.e @minfin.nl>;
 10.2.e @minez.nl; 10.2.e (FIN/DEELN) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e
 10.2.e (FIN/DEELN) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e (FIN/DEELN)
 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>; 10.2.e
 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e
 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e 10.2.e @rhdhv.com>;
 10.2.e @rhdhv.com; 10.2.e @minezk.nl
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e -
 DGB 10.2.e @minienw.nl>; Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>;
 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Laatste update uitnodiging Klankbordgroep Onderzoek naar de ordening van stations

Beste genodigden,

Allereerst alvast bedankt voor de bevestigingen. De voorgestelde datum vrijdag 11 oktober, tussen 14:00 – 17:00 uur komt te vervallen. 10.2.e is de voorzitter voor dit overleg. Als de inventarisatie rond is, dan wordt de uitnodiging vanuit zijn agenda verstuurd.

Met vriendelijke groet,

10.2.e



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
DGB-Directie Openbaar Vervoer en Spoor,

10.2.e

Openbaar
Vervoer en Spoor, Wino H.B.
Aarnink

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06 10.2.e

E 10.2.e @minienw.nl

Secretariaat: Postbus MA's OVS

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Van: 10.2.e BSK

Verzonden: donderdag 22 augustus 2019 14:19

Aan: Jan van Selm 10.2.e @dova.nu 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @dova.nu'

10.2.e @dova.nu; 'Freek Bos' 10.2.e @rover.nl; 10.2.e @keolis.nl'

10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @transdev.com' 10.2.e @transdev.com>;

10.2.e @arriva.nl' 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e (AFEP)

10.2.e @minfin.nl; 10.2.e @minez.nl; 10.2.e (FIN/DEELN)

10.2.e @minfin.nl; 10.2.e (FIN/DEELN) 10.2.e @minfin.nl; 10.2.e ,

10.2.e 10.2.e @nsstations.nl; 10.2.e 10.2.e @ns.nl;

10.2.e @prorail.nl' 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl'

10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @rhdhv.com' 10.2.e @rhdhv.com>;

10.2.e @rhdhv.com' 10.2.e @rhdhv.com>; 10.2.e @minezk.nl'

10.2.e @minezk.nl>

cc: 10.2.e DGB 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e -

DGB 10.2.e @minienw.nl; Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Klankbordgroep Onderzoek naar de ordening van stations

Beste genodigden,

Hierbij treft u de uitnodiging en de datumvoorstellen voor het overleg Bouwsteen Stationsordering in de week van 7 – 11 oktober 2019.

Bij dit overleg zijn aanwezig:

- Jan van Selm (DOVA)

- 10.2.e (DOVA)
- Freek Bos (Rover)
- 10.2.e (Keolis)
- Manu Lageirse (Transdev)
- Bas van Weele (Arriva)
- 10.2.e (MinFin/AFEP)
- 10.2.e (Minez)
- 10.2.e (MinFin/DEELN)
- 10.2.e (MinFin/DEELN)
- 10.2.e (NSstations)
- 10.2.e (NS)
- 10.2.e (ProRail)
- 10.2.e (ProRail)
- 10.2.e (RHDHV)
- 10.2.e (RHDHV)
- 10.2.e (MinEZK)
- Wino Aarnink (DGMo OVS)

Wij willen graag uw beschikbaarheid voor de datumvoorstellen:

Dinsdag 8 oktober 2019, om 9:00 – 11:00 of 15:30 – 17:00 uur

Woensdag 9 oktober 2019, tussen 11:30 – 12:30 uur

Vrijdag 11 oktober 2019, tussen 14:00 – 17:00 uur

Het overleg duurt een uur. Kunt u aangeven op welke van de volgende data/tijdstippen u beschikbaar bent voor dit overleg?

Wij zullen u nader informeren over de locatie en een te zijner tijd een agenda van het overleg toesturen.

Uw bevestiging zien wij graag tegemoet.

Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

Met vriendelijke groet,

10.2.e



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
DGB-Directie Openbaar Vervoer en Spoor,

10.2.e

Openbaar Vervoer en
Spoor, Wino H.B. Aarnink

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M 06 10.2.e

E 10.2.e@minienw.nl

Secretariaat: Postbus MA's OVS

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @prorail.nl
Cc: 10.2.e - BSK
Onderwerp: Onderzoeksopzet informatiebehoefte t.a.v. ordening HSL-Zuid
Datum: vrijdag 13 september 2019 11:37:00
Bijlagen: [Concept Onderzoeksopzet informatiebehoefte t.a.v. ordening HSL-Zuid \(10 sept 2019\).docx](#)

Beste John,

Zoals bekend is een van de bouwstenen om te komen tot een besluit over de toekomstige ordening op het spoor een onderzoek naar de positie van de HSL-Zuid.

Bijgaand ontvang je een onderzoeksopzet waarin de vraagstelling is uitgewerkt hoe de ordening van de HSL-Zuid kan voorzien in een optimale benutting met het oog op de toenemende binnenlandse reizigersvraag over de HSL-Zuid en de ambities voor het internationaal personenvervoer. Graag ontvangen we daarop de reactie van Prorail op uiterlijk 24 september. Mochten jullie dat op prijs stellen dan kunnen we ook een afspraak maken om dit te bespreken.

Jullie zullen nog worden uitgenodigd om deel te nemen in een klankbordgroep. Voor sommige aspecten van het onderzoek kan ook jullie medewerking worden gevraagd, waarvan ik hoop dat jullie deze ook zoveel als mogelijk willen verlenen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
MT-lid directie OVS
Ministerie van I&W

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e @nsstations.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e ; 10.2.e ;
 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl; Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB; 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Directeurenoverleg Stations
Datum: woensdag 17 juli 2019 12:32:55
Bijlagen: [Concept hoofdlijnenrapport 20190717.pdf](#)
[Agenda 20190718 \(004\).docx](#)

Beste leden van het directeurenoverleg Stations,

De samenstelling van de deelnemers aan het overleg van 18 juli is enigszins gewijzigd. De nieuwe samenstelling is als volgt:

- Wino Aarnink (DGMO OVS)
- 10.2.e (DGMO OVS)
- 10.2.e (NS Stations)
- 10.2.e (NS Stations)
- 10.2.e (NS)
- Ans Rietstra (ProRail)
- Astrid Bunt (ProRail)
- 10.2.e (ProRail) heeft aangegeven eventueel aanwezig te zijn.

U bent allen aangemeld.

Ik stuur u nogmaals de agenda voor morgen en het al eerder met uw organisatie gedeelde concept hoofdlijnenrapport van RHDHV over de ordening van stations.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 10.2.e @minienm.nl
 +316 10.2.e
 Rijnstraat 8 | Den Haag

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 11 juni 2019 15:37
Aan: Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB; 10.2.e @nsstations.nl; 10.2.e @prorail.nl;
 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB;
 10.2.e - BSK; 10.2.e
Onderwerp: Directeurenoverleg Stations
Tijd: donderdag 18 juli 2019 15:00-16:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: 04.C.214 - vergaderzaal Y.402, Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag

Beste leden van het Directeurenoverleg Stations,

Hierbij ter informatie de nieuwe samenstelling van de deelnemers aan dit overleg:

- 10.2.e (NS Stations)
- Ans Rietstra (ProRail)

- 10.2.e (DGMO OVS)
- Wino Aarnink (DGMO OVS)

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e Openbaar Vervoer en Spoor

Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....

M 06 10.2.e
E 10.2.e@minienw.nl

10.2.e - DGMo

Onderwerp:	Bestuurlijk overleg decentralisatie sprinterdiensten Zwolle-Groningen en Zwolle-Leeuwarden
Locatie:	provinciehuis Drenthe, Westerbrink 1 kamer A.0.0.4
Begin:	vr 20-9-2019 12:00
Einde:	vr 20-9-2019 12:30
Terugkeerpatroon:	(geen)
Vergaderingsstatus:	Geaccepteerd
Organisator:	10.2.e

Geachte leden van de stuurgroep,

Zoals afgesproken in het BO spoor Noord-Nederland van 24 mei jl. zou er rond de zomer naar een moment gezocht worden waarop I&W de stand van zaken/bevindingen inzake de mogelijke decentralisatie van de sprinterdiensten Zwolle-Leeuwarden en Zwolle-Groningen met betrokken Noordelijke bestuurders te delen. Dit moment is gevonden aansluitend op de BO's spoor Noord-Nederland van 20 september te Assen. Naar verwachting kunnen het BO spoor met NS en het BO spoor zonder NS, gezien de te verwachten te agenderen onderwerpen korter duren dan gepland en kan dit overleg aansluitend plaats vinden, binnen de reeds geplande tijd. Voor zover relevant zullen de aangepaste tijden voor het BO spoor met NS en het BO spoor zonder NS ook worden verzonden.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e OV- en spoortafel Noord-Nederland

☎ 050 - 10.2.e

☎ 06 - 10.2.e

Aanwezig maandag t/m donderdag

Reikwijdte HRN

De Nederlandse spoorweginfrastructuur accommodeert verschillende personenvervoersdiensten (intercity en sprinter) op basis van verschillende vervoersconcessies. Het overgrote deel van de gegunde vervoersdiensten behoort toe aan de Hoofdrailnet-vervoersconcessie.

In de afgelopen decennia zijn een beperkt aantal vervoersdiensten uit de Hoofdrailnet vervoersconcessie gehaald, en apart aanbesteed in een regionale vervoersconcessie. Behalve de concessie in Limburg ging het over vervoersdiensten die geografisch af te bakenen waren van het Hoofdrailnet.

In de wetenschap en politiek worden bij regelmaat opties genoemd voor verdere opsplitsing (en aanbesteding) van het HRN. Het rapport 'Kiezen voor een goed spoor' schetst een aantal opties om binnen de bestaande infrastructuur het netwerk verder op te splitsen. Mogelijke opties zijn daarbij:

- a) Ontvlechting van de 'producten' sprinterdiensten en intercitydiensten, en
- b) Splitsing van het Hoofdrailnet in meerdere corridors.

Ten behoeve van de huidige vervoerconcessie is uitgebreid onderzoek gedaan naar de optimale omvang van het HRN. Zo volgt uit het onderzoek van Ecorys uit 2012 dat alle IC's en sprinterdiensten binnen de 'brede randstad' tot een integraal spoornetwerk moeten worden gerekend. Een nadere (kwantitatieve) onderbouwing van deze veronderstelde 'integraliteit' ontbreekt echter tot nu toe.

Ten behoeve van een goed onderbouwde integrale besluitvorming over de marktordening is het nodig om meer zicht te krijgen op de gewenste omvang en integraliteit van het HRN.

Er is daarbij in ieder geval behoefte aan een analyse over de voorwaarden en consequenties van de opties die in 'Kiezen voor een goed spoor' worden genoemd. Idealiter kan uit het onderzoek ook worden afgeleid wat een optimale omvang van het HRN is.

Hoofdvragen

1. Wat zijn de randvoorwaarden om te komen tot bovenstaande opties, waar het gaat om (aanpassing van) de infrastructuur, de verwachte investeringen, het netwerkbeheer en de (samenwerking tussen) vervoerders?
2. Wat zijn de vervoerskundige implicaties van bovenstaande opties, gegeven de huidige dienstregeling en de ambities op korte en middellange termijn (PHS, reizigersgroei)?
3. (optioneel) Wat is de optimale omvang van het HRN, gegeven de huidige dienstregeling en de ambities op korte en middellange termijn (PHS, reizigersgroei)?

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - DGMO
Onderwerp: RE: vragen visie ProRail marktordening Spoor
Datum: donderdag 26 september 2019 10:36 00
Bijlagen: image001.png

Ha 10.2.e,

Bedankt voor je mail. We zijn hier toevallig druk mee bezig. Hopelijk deze week nog waarbij jij ook direct wordt geïnformeerd.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: woensdag 25 september 2019 09:15

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e } - DGMO 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: vragen visie ProRail marktordening Spoor

Beste 10.2.e en 10.2.e

Kunnen we als ProRail nog een verzoek van jullie verwachten op onze visie op de verschillende ordeningsmogelijkheden op het spoor (zie onder)?

Met vriendelijke groet,

10.2.e | Procesmanager

06 10.2.e | www.prorail.nl

De Inktpot B1.23, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht



Van: 10.2.e

Verzonden: dinsdag 13 augustus 2019 17:19

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGMO 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: vragen visie ProRail marktordening Spoor

Beste 10.2.e,

Naar aanleiding van ons gesprek over de voorgenomen decentralisatie van de sprinterdiensten een aantal weken terug heb ik in huis nog nagevraagd of en hoe we een antwoord kunnen geven op de meer algemene vraag hoe we tegen andere scenario's rond de ordening op het spoor aankijken, waarbij jullie specifiek het scenario met corridor-rijden en het scenario van decentralisatie van sprinterdiensten noemden. Ondertussen heb ik daar ruggenspraak over kunnen houden (dat kostte wat meer tijd vanwege de vakanties). We kunnen vanuit onze rol(len) zeker wat zeggen over verschillende ordeningsvarianten. We zouden gezien het belang en de gevoeligheid van het vraagstuk deze vraag wel via een formele weg willen doen, zodat ook onze 10.2.g hier voldoende bij betrokken kan worden. Zouden jullie deze vraag daarom per brief aan ons willen stellen?

Met vriendelijke groet,

10.2.e | Procesmanager

06 10.2.e | www.prorail.nl

De Inktpot B1.23, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht



Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e
 Aan: 10.2.e @prorail.nl
 Onderwerp: RE: Onderzoeken ikv omvang HRN / decentralisatie sprinterdiensten
 Datum: dinsdag 1 oktober 2019 13:29:00
 Bijlagen: image001.png

Mooi! Tot morgen!

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>
 Verzonden: dinsdag 1 oktober 2019 13:20
 Aan: 10.2.e BSK 10.2.e @minienw.nl>
 Onderwerp: RE: Onderzoeken ikv omvang HRN / decentralisatie sprinterdiensten

Dag 10.2.e

Ik heb het verzoek inderdaad al aan 10.2.e doorgestuurd. En morgen om 14.00 afspreken is voor ons ok.

Met vriendelijke groet,

10.2.e | Procesmanager
 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot B1.23, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl
 Verzonden: dinsdag 1 oktober 2019 10:54
 Aan: 10.2.e @prorail.nl>
 CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @minienw.nl>
 Onderwerp: RE: Onderzoeken ikv omvang HRN / decentralisatie sprinterdiensten

Ha 10.2.e

Bedankt voor je reactie.
 Heel fijn dat jullie morgen tijd vrij kunnen maken. Een afspraak in DH zou ons heel goed uitkomen! Is van 14.00-15.30 ok?
 Ik schiet wat in de agenda's.

Ik had dd ook het idee dat 10.2.e een rol zou krijgen. Heb je mijn mail aan hem doorgestuurd? Dan zal ik even contact met hem opnemen.

Dank en groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>
 Verzonden: dinsdag 1 oktober 2019 09:37
 Aan: 10.2.e @minienw.nl>
 CC: 10.2.e BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
 Onderwerp: RE: Onderzoeken ikv omvang HRN / decentralisatie sprinterdiensten

Beste 10.2.e

Dank voor het doorsturen van de mail. Voor het b-gedeelte van de vraag kunnen 10.2.e en ik hebben 10.2.e en ik morgenmiddag allebei nog ruimte in de agenda. Als dit wat eerder op de middag is kunnen wij daarvoor ook naar Den Haag komen.

De vraag naar het onderzoek over de HRN heb ik ook al intern doorgezet. Mijn verwachting is dat deze door onze nieuwe afdeling Mobiliteitsontwikkeling (sinds kort onder leiding van 10.2.e, jouw volgens mij bekend) gaat worden opgepakt. Mijn inschatting is dat 10.2.e hier zelf nauw bij betrokken gaat zijn, ik moet nog even kijken of wij hier morgen al wat over kunnen terugkoppelen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e | Procesmanager
 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot B1.23, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: 10.2.e @minienw.nl
 Verzonden: maandag 30 september 2019 17:10
 Aan: 10.2.e @prorail.nl>
 CC: 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
 Onderwerp: FW: Onderzoeken ikv omvang HRN / decentralisatie sprinterdiensten

Ha 10.2.e

Zie bijgaand een mail van Wino Aarnink aan John Voppen van vanochtend waarin jullie medewerking wordt gevraagd voor onderzoeken naar de reikwijdte van het HRN en mogelijke decentralisaties. 10.2.g

Heel graag maken 10.2.e, 10.2.e en ik deze week of volgende week een afspraak om onze verzoeken toe te lichten. Deze week zou woensdagmiddag goed u tkomen, in Den Haag of Utrecht. Volgende week komt dinsdagochtend in Den Haag of Utrecht of dinsdagmiddag in DH het beste u t. Uiteraard kunnen we ook in overleg op zoek naar een andere datum.

Hopelijk tot spoedig.

Groeten, 10.2.g

Van: Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB <10.2.e@minienw.nl>

Verzonden: maandag 30 september 2019 08:16

Aan: 10.2.e@proRail.nl

CC: 10.2.e@minienw.nl; 10.2.e - BSK 10.2.e@minienw.nl

Onderwerp: Onderzoeken ikv omvang HRN / decentralisatie sprinterdiensten

Beste John,

Graag vraag ik hierbij je medewerking op een tweetal (samenhangende trajecten). We hebben hier reeds goed overleg over met o.a. 10.2.e en 10.2.e en zij verzochten ons -gezien het belang en de gevoeligheid van het vraagstuk- om een schriftelijk verzoek bij jullie in te dienen. Dat doe ik graag omdat jij zo ook meteen op de hoogte bent van deze ontwikkelingen.

1. Onderzoek naar de omvang/reikwijdte HRN

Zoals je weet laten we in het kader van het besluit over de marktordening op het spoor verschillende onderzoeken uitvoeren (bouwstenen). Een onderwerp dat we nog niet laten onderzoeken zijn varianten op de indeling van het spoornetwerk. Aangezien we hier wel steeds op worden bevraagd vanuit de politiek (en andere vervoerders), willen we toch een onderzoekstraject hiervoor opzetten. Bijgaand vind je een zeer beknopte opzet van de onderzoeksvragen. We hebben hier eerder met jullie over gesproken (in het kader van mogelijke decentralisaties, zie punt 2) en ik begrijp dat ProRail zeker beelden heeft over de verschillende orderingsvarianten.

Gezien het politieke belang en de noodzakelijke onderbouwing van het integrale orderingsbesluit hebben we nagedacht over de opzet en juiste 'inbedding' van een onderzoek. Gezien jullie kennis van het spoornetwerk en de infrastructuur ligt het voor de hand om aan ProRail vragen of jullie dit onderzoek kunnen uitvoeren. Ik wil dit echter graag eerst afstemmen met NS en de andere vervoerders (FMN). Je hebt vast begrip voor de afweging of ProRail in de ogen van andere vervoerders (en mogelijk de politiek) wel onafhankelijk genoeg is. De vervoerders hebben hun medewerking reeds toegezegd.

Ik zie het volgende proces voor me:

- Ik zou het zeer op prijs stellen als jij me op korte termijn een contactpersoon kan doorgeven om onze onderzoeksopzet te bespreken. We benutten daarbij graag de beelden die ProRail al heeft bij de orderingsvarianten.
- IenW bespreekt met NS en FMN de onderzoeksopzet en de voorgenomen uitvoering door ProRail.
- IenW informeert ProRail en maakt afspraken over het verdere proces.
- We willen graag het onderzoek dit jaar afronden met een beknopt rapport.

Ik hoor heel graag je reactie op dit voorstel. Als je van mening bent dat ProRail niet de juiste partij is om dit onderzoek te trekken dan hoor ik dat natuurlijk ook graag. Ook dan is jullie input voor het onderzoek essentieel.

2. Decentralisatie van sprinterdiensten

ProRail is betrokken bij de gesprekken die wij voeren met enkele provincies over de mogelijke decentralisaties van de sprinterdiensten Zwolle-Leeuwarden/Groningen en Apeldoorn-Enschede. Jullie mensen vragen terecht aandacht voor de infrastructurele consequenties van mogelijke decentralisaties.

In het kader van de onderhandelingen met de provincies zou ik graag u terlijk eind oktober de volgende informatie ontvangen:

- a) De infrastructurele aanpassingen die nodig (voorwaardelijk) zijn om de sprinterdiensten te kunnen decentraliseren, inclusief een financieel plaatje op hoofdlijnen. Zo schijnt opstelterrein de Vork bij Groningen aanpassingen te behoeven en wellicht zijn er nog meer zaken die echt geregeld moeten worden voordat een andere vervoerder één van de sprinterdiensten zou kunnen uitvoeren. Ik ga er daarbij overigens vanuit dat eventuele decentralisaties na 2024 worden geïmplementeerd.
- b) Infrastructurele wensen vanuit de regio's Noord en Oost. Wij hebben hier vanuit mijn directie een beeld bij maar ik hoor ook graag van ProRail jullie beeld. Het kan hier gaan om wensen die samenhangen met mogelijke decentralisaties maar ook om wensen die hier los van staan. Ik noem als voorbeeld het overleg over de HRMK-spoorbrug bij Leeuwarden. De regio wil hier een aquaduct i.v.m. de wachttijd voor het autoverkeer en omdat dit een frequentieverhoging na decentralisatie mogelijk zou maken. Deze categorie aanpassingen wordt overigens in principe niet besproken in het kader van de decentralisaties maar ze worden mogelijk wel vanuit de regio op tafel gelegd.

Alvast hartelijk dank voor je aandacht en medewerking!

Hartelijke groet,
Wino

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.
The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
Lees hier de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e @prorail.nl
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: RE: Onderzoeksopzet informatiebehoefte t.a.v. ordening HSL-Zuid
Datum: donderdag 10 oktober 2019 16:47:06
Bijlagen: [Concept Onderzoeksopzet informatiebehoefte t.a.v. ordening HSL-Zuid \(10 sept 2019\) JR.docx](#)

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Bijgevoegd vinden jullie de reactie van ProRail op de onderzoeksopzet t.a.v. de ordening op de HSL-Zuid. Ik heb onze reactie breed afgestemd in onze organisatie en weer gegeven met de track changes en opmerkingen. De belangrijkste punten zijn de volgende:

- Zoals in het tri partite besproken door John Voppen met de STAS, DG en Wino Aarnink, is het voor ProRail een must dat, bij de onderzoeken over ordening, scenario's met elkaar vergeleken worden op basis van het scenario inclusief de transitie van de huidige situatie naar het nieuwe scenario. Wij vinden het belangrijk dat voor alle scenario's uitgewerkt wordt welke transitie daarvoor nodig is en welk effect de transitie op de toetsingscriteria heeft (effect voor de reiziger, effect op financiën, praktische haalbaarheid).
- Vanuit ProRail adviseren wij het volgende uitgangspunt toe te voegen: *"De infrastructuur van de HSL-Zuid dient gebruikt te worden om optimaal te voorzien in de groeiende mobiliteitsbehoefte."*

Met vriendelijke groet,

10.2.e | 10.2.e Verbeterprogramma HSL Zuid

06 10.2.e | www.prorail.nl

Delftseplein 27j, 3013 AA Rotterdam | verdieping 9 | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 7 oktober 2019 15:54
Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Onderzoeksopzet informatiebehoefte t.a.v. ordening HSL-Zuid

Ha 10.2.e,

Ik snap de vraag, maar kan deze nog niet delen tot mijn directeur akkoord is met de aanpassingen. Ik kan al wel zeggen dat de reacties geen directe aanleiding gaven om hele drastische aanpassingen in de onderzoeksopzet te maken.

Liefst leggen we die opzet aan hem voor nadat ook jullie reacties zijn verwerkt, dus het heeft onze voorkeur als jullie reageren op de oorspronkelijke onderzoeksopzet.

Ik begrijp dat 10.2.g

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>
Verzonden: maandag 7 oktober 2019 15:44
Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Onderzoeksopzet informatiebehoefte t.a.v. ordening HSL-Zuid

Dag 10.2.e ,

Goed voorstel. Ik zal ervoor zorgen dat we de belangrijkste punten donderdag meegeven. Heb jij de aangepaste onderzoeksopzet voor me? Dan kunnen we reageren op de laatste versie.

Dank alvast,
Groeten,

10.2.e

10.2.e Verbeterprogramma HSL Zuid

06 10.2.e | www.prorail.nl

Delftseplein 27j, 3013 AA Rotterdam | verdieping 9 | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: 10.2.e - DGMO 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 7 oktober 2019 14:15

Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Onderzoeksopzet informatiebehoefte t.a.v. ordening HSL-Zuid

Beste 10.2.e ,

Dank voor je reactie!

We hebben te maken met harde politieke deadlines, waardoor de (inmiddels aangepaste) onderzoeksopzet zo snel mogelijk uit moet. Eind deze week gaat de inkoopprocedure van start.

Om jullie tegemoet te komen, wil ik vragen of het lukt om grote punten uiterlijk donderdag mee te geven? Dan moeten we die nog net mee kunnen nemen. Overige kleinere punten zullen we (mondeling) mee kunnen geven bij de begeleiding van het onderzoek.

Wat denk je, zou dat voor jullie ook werken?

Hartelijke groet,

10.2.e

Senior beleidsmedewerker marktordening

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 10.D

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M +31 6 10.2.e

E 10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: maandag 7 oktober 2019 12:13

Aan: 10.2.e - DGMO 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @prorail.nl

Onderwerp: RE: Onderzoeksopzet informatiebehoefte t.a.v. ordening HSL-Zuid

Dag 10.2.e ,

In mijn vakantie (ik ben vandaag weer begonnen) heb ik onderstaande mail ontvangen. Ik zal jullie samen met een aantal van mijn collega's van een reactie voorzien op jullie onderzoeksopzet. Ik zie dat in de oorspronkelijke mail een deadline mee is gegeven van 24 september en dat we die dus niet gehaald hebben. Is het akkoord als ik jullie uiterlijk 16 oktober van een reactie voorzie?

Dank alvast voor je reactie,
Met vriendelijke groet,

10.2.e | 10.2.e Verbeterprogramma HSL Zuid

06 10.2.e | www.prorail.nl

Delftseplein 27j, 3013 AA Rotterdam | verdieping 9 | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 30 september 2019 12:11

Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

Onderwerp: FW: Onderzoeksopzet informatiebehoefte t.a.v. ordening HSL-Zuid

Beste 10.2.e ,

Ik benader jou even om te vragen of we nog een reactie van ProRail kunnen verwachten op bijgevoegde onderzoeksopzet?
Zie onderstaand de mail van 10.2.e aan John Voppen.

Hartelijke groet,

10.2.e

Senior beleidsmedewerker

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 10.D

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M +31 6 10.2.e

E 10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 13 september 2019 11:38

Aan: 10.2.e @prorail.nl

CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Onderzoeksopzet informatiebehoefte t.a.v. ordening HSL-Zuid

Beste John,

Zoals bekend is een van de bouwstenen om te komen tot een besluit over de toekomstige ordening op het spoor een onderzoek naar de positie van de HSL-Zuid.

Bijgaand ontvang je een onderzoeksopzet waarin de vraagstelling is uitgewerkt hoe de ordening van de HSL-Zuid kan voorzien in een optimale benutting met het oog op de toenemende binnenlandse reizigersvraag over de HSL-Zuid en de ambities voor het internationaal personenvervoer. Graag ontvangen we daarop de reactie van ProRail op uiterlijk 24 september.

Mochten jullie dat op prijs stellen dan kunnen we ook een afspraak maken om dit te bespreken.

Jullie zullen nog worden uitgenodigd om deel te nemen in een klankbordgroep. Voor sommige aspecten van het onderzoek kan ook jullie medewerking worden gevraagd, waarvan ik hoop dat jullie deze ook zoveel als mogelijk willen verlenen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

MT-lid directie OVS

Ministerie van I&W

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @pzh.nl; 10.2.e @pzh.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl;
 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @gvb.nl;
 10.2.e @transdev.com; 10.2.e @arriva.nl 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @prorail.nl;
 10.2.e @ov-nl.nl; 10.2.e @rover.nl; 10.2.e @amsterdam.nl;
 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl;
 10.2.e @vervoerreio.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ret.nl;
 10.2.e @arriva.nl 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e - BSK;
 10.2.e @translink.nl; 10.2.e @knv.nl; 10.2.e @htm.nl; 10.2.e @ret.nl; 10.2.e
 10.2.e - DGMo; Weele, Bas van; Unck, M.B.; 10.2.e - BSK; 10.2.e -
 10.2.e; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e -
 BSK; 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e; 10.2.e
 10.2.e; Bostel van, Roger RHLM; 10.2.e; 10.2.e @prorail.nl
Cc: Postbus MA's OVS; Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: WORDT VERZET: 2e Stakeholdersbijeenkomst Marktordening
Datum: woensdag 16 oktober 2019 22:46:00
Prioriteit: Hoog

Beste genodigden voor de stakeholdersbijeenkomst marktordening,

Gezien het verloop van de begrotingsbehandeling van IenW vandaag en de gewenste inzet voor de 2^e termijn morgen, hebben we besloten de stakeholderbijeenkomst marktordening van morgen 17 oktober te verplaatsen naar 5 december a.s.

We vinden het erg vervelend dit op het laatste moment te melden, excuus daarvoor.

Op 5 december staat reeds van 09.30-11.30 een bestuurlijk NOVB gepland. Ons verzoek aan de genodigden voor het b-NOVB is om deze reservering te verlengen van 09.30-12.00 zodat we aansluitend op het b-NOVB de stakeholdersbijeenkomst marktordening kunnen houden. Een precieze verdeling van de tijden zal nog worden gecommuniceerd, afhankelijk van de agenda voor het b-NOVB. Degenen die alleen voor de stakeholderbijeenkomst zijn uitgenodigd, ontvangen nog een separate uitnodiging.

Graag ontvangen we uw bevestiging van deze wijziging via het mailadres in CC (Postbus MA's OVS) zodat we kunnen vaststellen dat dit bericht door iedereen in goede orde is ontvangen.

Mede namens Wino Aarnink,

met vriendelijke groet,

10.2.e
 10.2.e OV en Stations, 10.2.e OV Chip en Data
 +31(0)6-10.2.e
 10.2.e @minienm.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Directie Openbaar Vervoer en Spoor

**Bestuurskern**Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations**Contactpersoon****10.2.e**
BeleidsmedewerkerM +31(0)6-**10.2.e**
10.2.e @minienw.nl**Datum**

17 oktober 2019

agenda

Betreft	Tweede Stakeholderbijeenkomst Marktordening
Vergaderdatum	17 oktober 2019
Vergadertijd	15:00 - 16:30
Vergaderplaats	OV-Campus (zaal Fiets), Jaarbeursplein 22

1. Opening

2. Stand van zaken traject marktordening

De staatssecretaris heeft aangekondigd in het voorjaar van 2020 met haar besluit over de ordening van de spoormarkt te komen. Dit besluit steunt op acht onderzoeken waarmee verschillende aspecten van het orderingsbesluit worden uitgewerkt. Er zijn inmiddels resultaten beschikbaar met betrekking tot open toegang en het gelijke speelveld. Beide bouwstenen worden kort toegelicht.

Open toegang

Het Vierde Spoorwegpakket opent de binnenlandse markt voor het personenvervoer. Open toegang is een feit vanaf dienstregeling 2021 voor de decentrale lijnen en vanaf dienstregeling 2025 voor het HRN. Omdat deze situatie voor Nederland min-of-meer nieuw is heeft het ministerie een onderzoek uit laten voeren naar de kansen en bedreigingen van open toegang, waarbij ook de beleidsknoppen geïnventariseerd zijn. Er zal kort stilgestaan worden bij de uitkomsten.

Quickscan gelijk speelveld

Naar aanleiding van de motie Ziengs¹ heeft ACM op verzoek van de staatssecretaris een update gemaakt van de quickscan personenvervoer 2013. ACM beschrijft de scope als volgt: *"In deze update van de Quickscan heeft de ACM bekeken of spoorvervoerders nog (steeds) knelpunten ervaren bij het verkrijgen van toegang tot diensten en voorzieningen. Daarnaast heeft de ACM – zoals verzocht – met deze update van de Quickscan tevens naar andere facetten*

¹ Motie Ziengs, 6 maart 2018, 29 984, nr. 759.

gekeken die van belang zijn voor een gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen.”

De staatssecretaris komt in het najaar met een reactie op deze quickscan.

Daarnaast wordt er een korte stand van zaken gegeven van de andere bouwstenen.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Datum

17 oktober 2019

3. Toekomstbeeld OV

Het uitgangspunt van de marktordening en –sturing is dat deze dienend zijn aan het toekomstbeeld OV. Het rapport ‘Contouren Toekomstbeeld OV’ beschrijft de gezamenlijke ambitie van het Rijk, provincies, metropoolregio’s, vervoerders en ProRail voor het openbaar vervoer in 2040. Er worden in het toekomstbeeld 5 doelen benoemd:

- Het OV vangt haar deel van de mobiliteitsgroei op, in stedelijk gebied is OV samen met de fiets het belangrijkste vervoermiddel.
- Het klantoordeel in het hele OV gaat naar een 8 gemiddeld.
- De gehele OV-sector zero emissie en circulair.
- Nederland is een koploper in innovatie en vernieuwing van het OV.
- We streven – ook met het intensiveren van het OV – naar een voortdurende verbetering van veiligheid en minder hinder voor de omgeving.

Het netwerk van de toekomst maakt het behalen van deze doelen mogelijk, door vaak en snel reizen in brede stedelijke ring te faciliteren met sterke assen naar de verschillende landsdelen en de landen om ons heen. Dit maakt banen en activiteiten bereikbaar.

Het toekomstbeeld OV en haar doelen worden beknopt toegelicht, waarbij wordt ingegaan op de zogeheten netwerkontwikkeling.

4. Beoordelingskader

De komende werkt IenW het orderingsbesluit uit. Dit besluit is deels gebaseerd op de onderzoeken die IenW uitvoert, maar de afweging komt tot stand door de toepassing van een beoordelingskader dat wij in de komende periode vormgeven. Onderdeel van een dergelijk beoordelingskader is in ieder geval:

- De doelen van het toekomstbeeld OV 2040
- De doelen van de LTSA
- Het uitgangspunt dat het hoofddoel van het OV een comfortabele, betaalbare en veilige deur-tot-deur reis is.
- Elementen uit het onderzoek effecten openbaar aanbesteden: effecten personeel, effecten reiziger en de maatschappelijke kosten en baten.
- De condities uit Europese en nationale regelgeving
- De competitiviteit van de Nederlandse spoormarkt

Wij gaan graag met u het gesprek aan over elementen die juist wel of juist niet meegewogen moeten worden.

5. Rondvraag

6. Afsluiting

Van: 10.2.e - BSK namens Aarmink, W.H.B. (Wino) - DGB
Aan: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e ; 10.2.e @pzh.nl; 10.2.e @pzh.nl;
 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @gvb.nl;
 10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @transdev.com; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @arriva.nl;
 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @ov-nl.nl; 10.2.e @rover.nl; 10.2.e @amsterdam.nl;
 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl;
 10.2.e @vervoerregio.nl; 10.2.e @dova.nu 10.2.e @ns.nl 10.2.e @ret.nl;
 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e - BSK;
 10.2.e @translink.nl 10.2.e @knv.nl; 10.2.e @htm.nl; 10.2.e @ret.nl; 10.2.e
 10.2.e - DGB; Weele, Bas van; Unck, M.B.; 10.2.e - BSK 10.2.e - BSK;
 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e
 10.2.e - BSK 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e @utrecht.nl;
 10.2.e 10.2.e 10.2.e @ns.nl
Onderwerp: FW: Uitnodiging 2e Stakeholdersbijeenkomst Marktordening
Bijlagen: Agenda Tweede Stakeholder bijeenkomst 20191017 def (002).docx

Gr. 10.2.e

Geachte heer/mevrouw,

Graag nodig ik u op 17 oktober 2019 uit voor een tweede stakeholdersbijeenkomst in het kader van de voorgenomen besluitvorming in 2020 over de marktordening en sturing op het spoor na 2024. Deze bijeenkomst is een vervolg op de bijeenkomst van 17 juli jl. waarbij velen van u aanwezig waren. Op 5 december vindt vervolgens het Bestuurlijk NOVB plaats.

Tijdens de stakeholderbijeenkomst wil ik u graag informeren over de voortgang in de besluitvorming over de marktordening en sturing op het spoor na 2024, mede in de context van de opgaven waarvoor we staan en de contouren uit het Toekomstbeeld 2040. Er is bijzondere aandacht voor de bouwstenen waarvan in het najaar de inhoudelijke contouren duidelijk worden. Het betreft het onderzoek naar de kansen en bedreigingen van 'open toegang' tot het spoor, de mogelijke decentralisatie van vier sprinterdiensten, het ACM-rapport over een gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen en de reactie van IenW erop, en het onderzoek naar de positie van stations.

De bijeenkomst vindt plaats van 15.00 – 16.30 uur bij de OV-campus in Utrecht, Jaarbeursplein 22 3521 AP Utrecht, zaal fiets.

Graag verneem ik of u aanwezig bent (via mijn secretariaat: 10.2.e @minienw.nl <10.2.e @minienw.nl>). Mocht u verhinderd zijn, dan staat het u vrij om u te laten vertegenwoordigen.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Ir. W.H.B. (Wino) Aarmink

Van: 10.2.e - BSK namens 10.2.e - DGB
Aan: Aarmink, W.H.B. (Wino) - DGB; 10.2.e ; 10.2.e @pzh.nl; 10.2.e @pzh.nl;
 10.2.e @dova.nu 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @gvb.nl;
 10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @transdev.com; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @arriva.nl;
 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @ov-nl.nl; 10.2.e @rover.nl; 10.2.e @amsterdam.nl;
 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl;
 10.2.e @vervoerregio.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ret.nl;
 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e - BSK;
 10.2.e @translink.nl; 10.2.e @knv.nl; 10.2.e @htm.nl; 10.2.e @ret.nl; 10.2.e
 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB;
 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB;
 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e @utrecht.nl;
 10.2.e @ns.nl;
Onderwerp: FW: Uitnodiging 2e Stakeholdersbijeenkomst Marktordening
Bijlagen: Agenda Tweede Stakeholder bijeenkomst 20191017 def (002).docx
 image001.jpg

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: Aarmink, W.H.B. (Wino) - DGB 10.2.e @minienw.nl 10.2.e @minienw.nl>>
Datum: dinsdag 15 okt. 2019 5:39 PM
Aan: 10.2.e @pzh.nl 10.2.e @pzh.nl 10.2.e @pzh.nl>> 10.2.e @pzh.nl 10.2.e @pzh.nl
 10.2.e @pzh.nl> 10.2.e @dova.nu 10.2.e @dova.nu 10.2.e @dova.nu> 10.2.e @ns.nl
 10.2.e @ns.nl 10.2.e @ns.nl> 10.2.e @ns.nl 10.2.e @ns.nl
 10.2.e @ns.nl> 10.2.e @gvb.nl 10.2.e @gvb.nl
 10.2.e @gvb.nl> 10.2.e @gvb.nl 10.2.e @gvb.nl
 10.2.e @transdev.com 10.2.e @transdev.com 10.2.e @transdev.com> 10.2.e @arriva.nl
 10.2.e @arriva.nl 10.2.e @arriva.nl> 10.2.e @arriva.nl 10.2.e @arriva.nl 10.2.e @arriva.nl>>
 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl> 10.2.e @prorail.nl> 10.2.e @ov-nl.nl 10.2.e @ov-nl.nl
 10.2.e @ov-nl.nl> 10.2.e @rover.nl 10.2.e @rover.nl 10.2.e @rover.nl> 10.2.e @amsterdam.nl 10.2.e @amsterdam.nl
 10.2.e @amsterdam.nl> 10.2.e @amsterdam.nl 10.2.e @amsterdam.nl
 10.2.e @amsterdam.nl>> 10.2.e @dova.nu 10.2.e @dova.nu>>
 10.2.e @ns.nl 10.2.e @ns.nl 10.2.e @ns.nl> 10.2.e @vervoerregio.nl
 10.2.e @vervoerregio.nl 10.2.e @vervoerregio.nl> 10.2.e @dova.nu 10.2.e @dova.nu>>
 10.2.e @ns.nl 10.2.e @ns.nl> 10.2.e @ret.nl 10.2.e @ret.nl> 10.2.e @ret.nl>
 10.2.e @arriva.nl 10.2.e @arriva.nl 10.2.e @arriva.nl> 10.2.e @keolis.nl 10.2.e @keolis.nl
 10.2.e @keolis.nl> 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl 10.2.e @minienw.nl>>
 10.2.e @translink.nl 10.2.e @translink.nl 10.2.e @translink.nl> 10.2.e @knv.nl
 10.2.e @knv.nl 10.2.e @knv.nl> 10.2.e @htm.nl 10.2.e @htm.nl 10.2.e @htm.nl>>
 10.2.e @ret.nl 10.2.e @ret.nl 10.2.e @ret.nl> 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl
 10.2.e @minienw.nl>> Weele, Bas van 10.2.e @arriva.nl 10.2.e @arriva.nl>> Unck, M.B.
 10.2.e @ret.nl 10.2.e @ret.nl>> 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl
 10.2.e @minienw.nl>> 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl 10.2.e @minienw.nl> 10.2.e
 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl 10.2.e @minienw.nl> 10.2.e - DGB
 10.2.e @minienw.nl 10.2.e @minienw.nl> 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl
 10.2.e @minienw.nl> 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl 10.2.e @minienw.nl>>
 10.2.e @utrecht.nl 10.2.e @utrecht.nl 10.2.e @utrecht.nl>>
 10.2.e @utrecht.nl 10.2.e @utrecht.nl 10.2.e @utrecht.nl> 10.2.e @ret.nl
 10.2.e @ret.nl> 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>>
 10.2.e @ns.nl 10.2.e @ns.nl 10.2.e @ns.nl>>
Onderwerp: FW: Uitnodiging 2e Stakeholdersbijeenkomst Marktordening

Beste genodigde,

Hierbij de agenda t.b.v. de stakeholdersbijeenkomst op 17 oktober a.s. te Utrecht.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e Afdeling Rijksinfrastructuur

10.2.e Postbus MA's OVS

10.2.e Directie OVS

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie OV en Spoor

Rijnstraat 8

2515 XP Den Haag

Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Mobiel +31 (0)6 - 10.2.e

Telefoon 070-10.2.e
10.2.e@minienw.nl 10.2.e@minienw.nl>

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 10.2.e - BSK Namens Aarmink, W.H.B. (Wino) - DGB

Verzonden: woensdag 14 augustus 2019 17:03

Aan: Aarmink, W.H.B. (Wino) - DGB 10.2.e@pzh.nl; 10.2.e@pzh.nl; 10.2.e@dova.nu; 10.2.e@ns.nl;
10.2.e@ns.nl; 10.2.e@gvb.nl; 10.2.e@gvb.nl; 10.2.e@transdev.com;
10.2.e@arriva.nl; 10.2.e@arriva.nl; 10.2.e@prorail.nl; 10.2.e@ov-nl.nl; 10.2.e@rover.nl; 10.2.e@amsterdam.nl;
10.2.e@amsterdam.nl; 10.2.e@utrecht.nl; 10.2.e@utrecht.nl
CC: 10.2.e a@dova.nu; 10.2.e@ns.nl; 10.2.e@vervoerregio.nl; 10.2.e@dova.nu; 10.2.e@ns.nl;
10.2.e@ret.nl; 10.2.e@arriva.nl; 10.2.e@keolis.nl; 10.2.e - BSK 10.2.e@translink.nl;
10.2.e@knv.nl; 10.2.e@htm.nl; 10.2.e@ret.nl; 'Weele, Bas van'; Unck, M.B.; 10.2.e - BSK; 10.2.e
10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e

Onderwerp: Uitnodiging 2e Stakeholdersbijeenkomst Marktordening

Tijd: donderdag 17 oktober 2019 15:00-16:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: de OV-campus in Utrecht, zaal fiets, Jaarbeursplein 22 3521 AP Utrecht

24/9: 10.2.e gaat Wino vervangen. Wino gaat naar de IenW-Begrotingsbehandeling.* (OM)

Geachte heer/mevrouw,

Graag nodig ik u op 17 oktober 2019 uit voor een tweede stakeholdersbijeenkomst in het kader van de voorgenomen besluitvorming in 2020 over de marktordening en sturing op het spoor na 2024. Deze bijeenkomst is een vervolg op de bijeenkomst van 17 juli jl. waarbij velen van u aanwezig waren. Op 5 december vindt vervolgens het Bestuurlijk NOVB plaats.

Tijdens de stakeholderbijeenkomst wil ik u graag informeren over de voortgang in de besluitvorming over de marktordening en sturing op het spoor na 2024, mede in de context van de opgaven waarvoor we staan en de contouren uit het Toekomstbeeld 2040. Er is bijzondere aandacht voor de bouwstenen waarvan in het najaar de inhoudelijke contouren duidelijk worden. Het betreft het onderzoek naar de kansen en bedreigingen van 'open toegang' tot het spoor, de mogelijke decentralisatie van vier sprinterdiensten, het ACM-rapport over een gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen en de reactie van IenW erop, en het onderzoek naar de positie van stations.

De bijeenkomst vindt plaats van 15.00 – 16.30 uur bij de OV-campus in Utrecht, Jaarbeursplein 22 3521 AP Utrecht, zaal fiets.

Graag verneem ik of u aanwezig bent (via mijn secretariaat: 10.2.e@minienw.nl 10.2.e@minienw.nl>). Mocht u verhinderd zijn, dan staat het u vrij om u te laten vertegenwoordigen.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Ir. W.H.B. (Wino) Aarmink

Van: 10.2.e - BSK
 Aan: 10.2.e @prorail.nl
 Cc: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - DGMO; 10.2.e - BSK
 Onderwerp: RE: WORDT VERZET: 2e Stakeholdersbijeenkomst Marktordening
 Datum: vrijdag 18 oktober 2019 15:51:00
 Bijlagen: image001.png

Beste 10.2.e

Het NOVB kent vanaf december een andere, bredere opzet. Het kan dus voorkomen dat dhr. Voppen voor meerdere onderdelen van het NOVB wordt u tgenodigd. Voor de bijeenkomst op 5 december voorzien we echter dat dhr. Voppen alleen voor het onderwerp marktordening wordt u tgenodigd. Dit betekent dat je alleen het laatste uur van 11.00-12.00 hoeft te reserveren.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: donderdag 17 oktober 2019 10:32

Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @prorail.nl

Onderwerp: RE: WORDT VERZET: 2e Stakeholdersbijeenkomst Marktordening

Geachte heer 10.2.e

Uw bericht is ontvangen.

Betekent dit voor John Voppen dat ik do 5/12 van 9.30 – 12.00 uur in de agenda moet reserveren of slechts het laatste uur?

Graag uw bericht en bij voorbaat dank!

Met hartelijke groet,

10.2.e | 10.2.e | Raad van Bestuur
 088 231 10.2.e | 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot H2.16, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: Voppen, J (John)

Verzonden: donderdag 17 oktober 2019 06:39

Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; Voppen, J (John)

10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e @prorail.nl>

Onderwerp: Fwd: WORDT VERZET: 2e Stakeholdersbijeenkomst Marktordening

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 10.2.e - BSK; 10.2.e @minienw.nl>
 Datum: 16 oktober 2019 om 22:46:40 CEST
 Aan: 10.2.e @pzh.nl; 10.2.e @pzh.nl>; 10.2.e @pzh.nl; 10.2.e @pzh.nl>; 10.2.e @dova.nu
 10.2.e @dova.nu>; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl>;
 10.2.e @gvyb.nl; 10.2.e @gvyb.nl>; 10.2.e @gvyb.nl; 10.2.e @gvyb.nl>;
 10.2.e @transdev.com; 10.2.e @transdev.com>; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @arriva.nl>;
 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @arriva.nl>; "Voppen, J (John) 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e @ov-nl.nl"
 10.2.e @ov-nl.nl>; Freek Rover 10.2.e @rover.nl>; 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @amsterdam.nl>;
 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @amsterdam.nl>; 10.2.e @dova.nu"
 10.2.e @dova.nu>; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @vervoerregio.nl
 10.2.e @vervoerregio.nl>; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @dova.nu>; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl>;
 10.2.e @ret.nl; 10.2.e @ret.nl>; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @arriva.nl>; 10.2.e @keolis.nl"
 10.2.e @keolis.nl>; 10.2.e - BSK; 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @translink.nl"
 10.2.e @translink.nl>; 10.2.e @knv.nl; 10.2.e @knv.nl>; 10.2.e @htm.nl; 10.2.e @htm.nl>;
 10.2.e @ret.nl; 10.2.e @ret.nl>; 10.2.e - DGMO; 10.2.e @minienw.nl>; Weele, Bas van
 10.2.e @arriva.nl>; "Unck, M.B." 10.2.e @ret.nl>; 10.2.e - BSK"
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB; 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB"
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB; 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK"
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @utrecht.nl>; 10.2.e @utrecht.nl>;
 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e @utrecht.nl>; 10.2.e @ret.nl>; 10.2.e
 10.2.e @prorail.nl>; Boxel van, Roger RHLM; 10.2.e @NS.NL>; 10.2.e @ns.nl>;
 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>
 Kopie: Postbus MA's OVS <postbusMASOVS@minienw.nl>; "Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB" 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
 - DGB; 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: WORDT VERZET: 2e Stakeholdersbijeenkomst Marktordening

Beste genodigden voor de stakeholdersbijeenkomst marktordening,

Gezien het verloop van de begrotingsbehandeling van IenW vandaag en de gewenste inzet voor de 2^e termijn morgen, hebben we besloten de stakeholderbijeenkomst marktordening van morgen 17 oktober te verplaatsen naar 5 december a.s.

We vinden het erg vervelend dit op het laatste moment te melden, excuus daarvoor.

Op 5 december staat reeds van 09.30-11.30 een bestuurlijk NOVB gepland. Ons verzoek aan de genodigden voor het b-NOVB is om deze reservering te verlengen van 09.30-12.00 zodat we aansluitend op het b-NOVB de stakeholdersbijeenkomst marktordening kunnen houden. Een precieze verdeling van de tijden zal nog worden gecommuniceerd, afhankelijk van de agenda voor het b-NOVB. Degenen die alleen voor de stakeholderbijeenkomst zijn uitgenodigd, ontvangen nog een separate uitnodiging.

Graag ontvangen we uw bevestiging van deze wijziging via het mailadres in CC (Postbus MA's OVS) zodat we kunnen vaststellen dat dit bericht door iedereen in goede orde is ontvangen.

Mede namens Wino Aarnink,

met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e OV en Stations 10.2.e OV Chip en Data
+31(0)6-10 2.e
10.2.e @minienm.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e @prorail.nl
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: Definitieve onderzoeksopzet HSL-Zuid
Datum: dinsdag 22 oktober 2019 16:56:02
Bijlagen: [191022 Reactie op suggesties ProRail.pdf](#)
[191022 Definitieve onderzoeksopzet informatiebehoefte t.a.v. ordening HSL-Zuid.pdf](#)

Beste 10.2.e

Eén van de bouwstenen om te komen tot een marktordeningsbesluit is het onderzoek naar de optimale ordening van de HSL-Zuid. Jullie hebben de gelegenheid gekregen om te reageren op een concept onderzoeksopzet. Veel dank voor de ingezonden reactie! Bijgaand ontvang je de definitieve onderzoeksopzet waarin de suggesties van de verschillende stakeholders verwerkt zijn. Verder ontvang je een reactie op alle afzonderlijke suggesties.

De inkoopprocedure vangt nu voor ons aan, en het voornemen is om het onderzoek op korte termijn te gunnen aan een onderzoeksbureau. Tegen de tijd dat we hierover meer duidelijkheid hebben informeren we jullie verder, evenals over het precieze proces gedurende de looptijd van het onderzoek! Jullie betrokkenheid zal tijdens de uitvoering van het onderzoek ongetwijfeld worden gevraagd. We hopen dat jullie deze t.z.t. zoveel als mogelijk willen verlenen.

Met vriendelijke groet, mede namens 10.2.e

10.2.e

Sr. beleidsmedewerker marktordening

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 10.D

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M +31 6 10.2.e

E 10.2.e @minienw.nl

Onderzoeksoopdracht 'informatiebehoefte t.a.v. ordening HSL-Zuid'

Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, directie Openbaar Vervoer en Spoor

Waarom aparte aandacht voor de HSL-Zuid?

- In 2020 wordt een integraal besluit genomen over de ordening op het spoor in Nederland. De HSL-Zuid vormt ook onderdeel van dit besluit. Daarbij is de vraag of na 2024 (delen van) het vervoer over de HSL aanbesteed wordt dan wel onderdeel blijft van de vervoerconcessie op het hoofdrailnet.
- De vraag of het vervoer over de HSL-Zuid aanbesteed dient te worden heeft politieke aandacht. Het is daarom – onafhankelijk van de keuze die gemaakt wordt – belangrijk een goede, onafhankelijke onderbouwing aan de Tweede Kamer voor te leggen, en op basis daarvan een weging te maken.
- De staatsecretaris van IenW heeft al een apart onderzoek aangekondigd. In haar brief van 30 mei 2018 heeft ze gezegd realistische scenario's voor binnenlands en internationaal vervoer over de HSL-Zuid in kaart te willen brengen. 'Hierbij kijk ik naar mogelijkheden voor open toegang voor het internationale vervoer, voor het combineren dan wel splitsen van binnenlands en internationaal vervoer en de mogelijkheden om voor het internationale vervoer voldoende capaciteit op de HSL-Zuid te bieden'.

Uitgangspunten

- Het vervoer over de HSL-Zuid wordt flexibel vormgegeven, waarbij vervoersdiensten onder concessie en vervoersdiensten onder open toegang allebei tot de mogelijkheden behoren. In de huidige situatie worden vrijwel alle treindiensten over de HSL – inclusief het internationale vervoer – uitgevoerd onder de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Per juni 2019 benut de derde Eurostartrein als eerste de mogelijkheid om via 'open toegang' over de HSL te rijden richting het buitenland, ook al was dit al langer mogelijk.
- Het binnenlandse reizigersbelang moet blijvend geaccommodeerd worden. De HSL-Zuid wordt nu al voor ongeveer 75% benut voor het binnenlands personenvervoer, en de reizigersvraag neemt jaarlijks toe. Uit de NMCA blijkt dat de HSL-Zuid voor het binnenlands vervoer noodzakelijk is naast het conventionele spoor tussen Amsterdam en Rotterdam om aan de groeiende vraag te voldoen.
- Daarnaast bestaat de ambitie om meer internationaal vervoer te realiseren (snelle internationale verbindingen over de HSL-Zuid, zodat de trein een aantrekkelijk substituut voor korte afstandsvluchten wordt).¹
- Voor vervoersdiensten over HSL-Zuid moet verder rekening worden gehouden met verschillende financiële, logistieke, praktische en juridische aspecten. Zo stelt de HSL-Zuid door haar infrastructurele kenmerken andere eisen aan het materieel dan het HRN. Ook zijn de effecten van verschillende orderingskeuzes op de belastingbetaler relevant.

Hoofdvraag HSL-Zuid (doel)

Hoe voorziet de ordening van de HSL-Zuid vanaf 2025 in een optimale benutting, te weten de beste invulling voor de toenemende binnenlandse reizigersvraag en de ambities voor internationaal personenvervoer, rekening houdend met de financiële, praktische en juridische effecten? Welke transitie gaat met deze orderingskeuze gepaard?

Scenario's (middel)

In kaart brengen van realistische scenario's voor binnenlands en internationaal vervoer over de HSL-Zuid. In die scenario's moet in ieder geval gevat worden:

- Bij de opstelling van de scenario's is het allereerst zaak om het voorwerp van een eventuele aanbesteding / integratie in het HRN te bepalen. (zie ook 'HSL-Zuid, waar hebben we het eigenlijk over'). In het voorwerp moet in ieder geval worden opgenomen:
 - HSL-Zuid, uitgaand van de HSL-infrastructuur en de relevante stations

¹ Stas over de positie van de HSL-Zuid in Tweede Kamer, vergaderjaar 2017-2018, 29 984, nr. 768, 30 mei 2018.

- HSL-Zuid, uitgaand van de huidige HSL-Zuiddiensten (zoals benoemd in de vervoerconcessie)
- HSL-Zuid, uitgaand van één of enkele van HSL-Zuiddiensten, in te delen in:
 - Binnenlandse vervoersdiensten die slechts voor een gedeelte gebruik maken van de hogesnelheidsinfrastructuur (nu alleen de IC 1100)
 - IC direct
 - Internationale vervoersdiensten (eventueel nader op te delen o.b.v. bestemmingen)
- Er worden scenario's opgesteld waarbij het vervoer over de HSL-Zuid onderdeel is van een HRN, apart wordt aanbesteed of een combinatie van beiden. De mogelijkheid tot vervoer onder open toegang is voor alle scenario's een gegeven.
- De scenario's onderbouwen waarom de specifieke vervoersdiensten gecontracteerd worden, en hoe dit zich verhoudt met de potentie van (internationaal) personenvervoer op basis van open toegang. Binnenlandse en internationale vervoersdiensten kunnen binnen de scenario's gesplitst of gecombineerd worden.
- Daarnaast moet gekeken worden of andere aspecten relevant zijn voor de scenario's, zoals:
 - Splitsen of combineren o.b.v. karakter van de vervoersdienst (wel of geen reserveringsplicht, voorzienend in basisbehoefte of niet, snelheid);
 - Hogere mate van integratie in het HRN dan in de huidige situatie.
 - Hanteren van andere begin- en eindpunten voor de huidige vervoersdiensten (bv. Amsterdam-Zuid of Rotterdam Centraal i.p.v. Amsterdam-Centraal).

Beoordeel de scenario's op de volgende punten:

Een afweging maakt duidelijk welk scenario het beste (sturings-) mechanisme bevat om bovenstaande uitgangspunten te realiseren. Ook wordt gekeken wat de gevolgen zijn van de gekozen scenario's zijn voor de reiziger en wat de financiële effecten. De scenario's moeten daarnaast praktisch en juridisch uitvoerbaar en haalbaar zijn.

Dit betekent dat de opgestelde scenario's worden getoetst op de volgende onderdelen:

- **Sturing**
 - Draagt het (sturings-)mechanisme van het scenario bij aan de hierboven benoemde uitgangspunten?
- **Effect voor de reiziger**
 - Accommodatie van (toekomstige) binnenlands reizigersvraag
 - Verwezenlijking van (toekomstige) snelle internationale verbindingen
 - Prestaties (o.a. betrouwbaarheid, snelheid, capaciteit en frequentie), klanttevredenheid, dienstverlening (indien niet kwantitatief uit te drukken, dan mogelijk wel uitdrukken t.o.v. de huidige situatie)
 - Betaalbaarheid (kosten van een kaartje voor de reiziger)
 - Sturingsmogelijkheden (zoals KPI's, sanctioneringsmechanismen, minimum bedieningsniveau, haltingen)
- **Financieel effect**
 - I.r.t. de overheid / belastingbetaler
 - I.r.t. een HRN-concessie
 - I.r.t. de aanlegkosten van de HSL-Zuid
 - I.r.t. vervoerder die gaat rijden / is dit überhaupt financieel aantrekkelijk voor een marktpartij?
- **Logistieke, praktische en juridische effecten / randvoorwaarden**
 - Omvang HSL t.o.v. redelijkheid van inschrijving
 - Samenloop met andere vervoerders
 - Coördinatie met infrabeheerder en andere partijen in de OV-keten
 - Interactie met het bredere netwerk (netwerkeffecten voor de reiziger)
 - Transitie-effecten
 - Effect op de infrastructuur en robuustheid van de dienstverlening (verstoringgevoeligheid)
 - Bijdrage aan samenwerkingsafspraken met (internationale) partners
 - Compatibiliteit met Europees 4^e spoorwegpakket

Leervraag

Welke lessen zijn er te trekken uit de HSL-casus voor de sturing op corridorrijden op het Hoofdrailnet, rekening houdend met de unieke eigenschappen van de HSL-Zuid?

Uitvoering en begeleiding onderzoek

De uitkomsten van dit onderzoek moeten een goed onderbouwde keuze mogelijk maken over de positionering van de vervoersdiensten op de HSL-Zuid in het spoornetwerk.

De analyse moet zoveel als mogelijk berusten op feiten, maar de gevolgtrekkingen vergen ook een hoge mate van 'expert opinion'. Vervoerskundige en economische feiten en overwegingen vormen de basis van de beantwoording, maar ook juridische, procedurele en praktische feiten en overwegingen komen aan bod. Waar aantoonbaar relevant kunnen bevindingen uit eerdere (marktordenings)onderzoeken over de HSL-Zuid worden betrokken bij de overwegingen. Naast kwalitatieve overwegingen en feiten moet het onderzoek waar mogelijk kwantitatief onderbouwen. Daarvoor zal mogelijk ook toegang tot data bij NS worden aangevraagd.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de directie Openbaar Vervoer en Spoor, is opdrachtgever en voert het onderzoek uit vanuit de rol van stelselverantwoordelijke voor het openbaar vervoer. De voortgang wordt op tweewekelijkse basis besproken met de opdrachtgever, in principe op het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Eisen aan de opdrachtnemer(s)

2:57 lid 2 Aanbestedingswet

Toelichting: Waar hebben we het eigenlijk over bij HSL-Zuid?

Er ligt hogesnelheidsinfrastructuur tussen stations (zie afbeelding):

- Schiphol Airport en Rotterdam Centraal,
- Rotterdam Centraal en Breda,
- Breda en Belgische grens.



Schematische weergave van het spoor tussen Amsterdam Centraal en Brussel waarbij onderscheid is gemaakt tussen HSL-Spoor (blauw) en regulier spoor (geel)

Het is niet mogelijk om een dienst aan te bieden die enkel op genoemde hogesnelheidsinfrastructuur rijdt, omdat geen stations worden aangedaan. Als gesproken wordt over aanbesteding van de HSL-Zuid, dan beperkt dat zich dus niet tot de hogesnelheidsinfrastructuur; de HSL-Zuid is verweven met de hoofdspoorweginfrastructuur. Diverse bronnen gebruiken verschillende termen om de HSL te definiëren:

- Exploitatie van de HSL-Zuid
- Treindiensten over de HSL-Zuid
- De HSL-Zuid corridor
- Het tracé van de HSL-Zuid
- Het vervoer over de HSL-Zuid
- Diensten die gebruik maken van de hogesnelheidsinfrastructuur (definitie uit de concessie)

De volgende treindiensten rijden momenteel over de hogesnelheidsinfrastructuur van de HSL-Zuid:

- IC direct Amsterdam – Rotterdam (IC 1000)
- IC direct Amsterdam – Breda (IC 900)
- Den Haag – Eindhoven (IC 1100)
- IC Amsterdam/Den Haag – Brussel (IC Brussel)
- Amsterdam – Brussel/Charles de Gaulle / Parijs (Thalys)
- Amsterdam – Londen (Eurostar)

Suggestie van stakeholder	Reactie
---------------------------	---------

2:57 lid 2 Aanbestedingenwet

Van: 10.2.e - DGMO
Aan: 10.2.e@inno-v.nl; 10.2.e@vandoorne.com; 10.2.e@tudelft.nl; 10.2.e@prorail.nl
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Onderwerp: Takeaways van oriënterend gesprek over onderzoek openbaar aanbesteden / onderhands gunnen
Datum: maandag 4 november 2019 10:16:00

Dag allen,

Het leek ons goed om nog even kort te schetsen wat onze takeaways waren van het gesprek van vorige week. Dat is ook relevant voor de offertes die jullie deze week zullen sturen.

Mochten jullie bepaalde dingen niet herkennen, graag een reactie.

Hartelijke groet,

10.2.e

- De deelnemers aan tafel zien een rol bij de uitvoering van het onderzoek onderhands gunnen en openbaar aanbesteden. Uiterlijk volgende week volgen drie offertes aan IenW: Didier vanuit zijn rol als opdrachtnemer, 10.2.e vanuit zijn rol als juridische bijstandsverlener en 10.2.e vanuit zijn rol als leverancier van kennis en expertise. Daarin wordt rekening gehouden met de relevante plafondbedragen voor de individuele opdrachten en het totale beschikbare budget van 110k excl. btw. 10.2.e consulteert zijn organisatie over de precieze rol bij het onderzoek, en de voorwaarden daarbij.
- Doel van het onderzoek is om een eerste beeld te schetsen van de voorwaarden en aandachtspunten van een gunningsprocedure (openbaar dan wel onderhands), een handelingsperspectief met inbegrip van de consequenties van de verschillende opties en keuzes en een bijbehorende tijdslijn.
- De opdrachtnemers geven aan dat het handelingsperspectief kan bestaan uit een aantal scenario's, waarbij ook een aantal grijsvarianten een plek krijgen tussen het zwart-wit perspectief van volledige openbare aanbesteding en onderhandse gunning van de HRN-vervoerconcessie(s) per 2025. Deze scenario's worden in potlood uitgewerkt en beoordeeld op kansen en risico's, maar kunnen verder een vervolg krijgen in nader onderzoek.
- De ambitie van de onderzoek is erg hoog in een zeer kort tijdsbestek. De uitvoerende partijen willen graag wat extra tijd hebben om tot een conceptversie te komen. IenW kan hiermee akkoord gaan, maar verwacht wel een goede en bruikbare conceptversie aan het begin van februari. De deadline voor de eindversie blijft om en nabij 28 februari. IenW is bereid om een stagiaire volledig beschikbaar te stellen tijdens de duur van het onderzoek, onder het voorbehoud dat de beoogde stagiaire daadwerkelijk komt.
- Op donderdag 7 november volgt een tweede gesprek met dezelfde deelnemers van 09.30-11.30 aan de Jachthavenweg 121, Amsterdam.

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 10.2.e - DGMO

Verzonden: donderdag 17 oktober 2019 18:16

Aan: 10.2.e - DGMO; 10.2.e@inno-v.nl; 10.2.e@vandoorne.com; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e@tudelft.nl; 10.2.e@prorail.nl

Onderwerp: Oriënterend gesprek over onderzoek openbaar aanbesteden / onderhands gunnen

Tijd: dinsdag 29 oktober 2019 11:30-13:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: TU Delft: de Bouwcampus (Van der Burghweg 1, Delft)

Zojuist even contact gehad met Didier. Voorstel is om het overleg met een half uur te verschuiven.

10.2.e kan er vanaf 12u bij zijn. 10.2.e kan tot 12.30u. Als we het zo doen kunnen zowel 10.2.e als 10.2.e een uur aanschuiven.

Allen,

Locatie is inmiddels bekend. 10.2.e ontmoet ons om 11u op de Bouwcampus, in de hal beneden.

Parkeren kan op de parkeerplaats naast en achter het gebouw.

OV-fiets is het makkelijkste vervoersmiddel vanaf Delft Centraal.

Tot dinsdag!

Hartelijke groet,

10.2.e

Beste Didier, 10.2.e en 10.2.e ,

In het verleden hebben jullie contact gehad met o.a. 10.2.e en 10.2.e over het marktordeningsbesluit van aankomend voorjaar. In dat besluit worden ook keuzes gemaakt over de HRN-vervoersconcessie.

Ten behoeve van dit marktordeningsbesluit zijn wij op zoek naar meer praktische duiding bij een keuze voor openbare aanbesteding of onderhandse gunning van de HRN-vervoerconcessie. De theoretische voor- en nadelen van beide procedures kunnen worden uitgetekend, maar de praktische implicaties zijn een stuk minder duidelijk. Waar kies je eigenlijk voor als je bijv. openbaar wilt aanbesteden, en welke randvoorwaarden moet je dan hebben gerealiseerd?

Zie ook de vragen in de concept onderzoeksopzet die is bijgevoegd. Het is goed om te weten dat relevante stakeholders hebben kunnen reageren op een eerder concept van de onderzoeksopzet, maar dat deze (aangepaste) onderzoeksopzet voorsnog strikt vertrouwelijk is.

We hebben begrepen dat jullie open staan voor een oriënterend gesprek over de opdracht. Wij kunnen in dit gesprek uitleggen waar we naar op zoek zijn en wat de randvoorwaarden zijn voor een opdracht. De enige mogelijkheid op korte termijn is in Delft op bovenstaand tijdstip.

10.2.e wil voor ons een vergaderzaal regelen, en gaat kijken wat de mogelijkheden zijn voor 10.2.e om te parkeren.

Wordt vervolgd!

Hartelijke groet,

10.2.e

Sr. beleidsmedewerker marktordening

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 10.D

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M +31 6 10.2.e

E 10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)

Van: [Didier van de Velde | inno-V](#)
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e @vandoorne.com; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e
Onderwerp: Re: Takeaways van oriënterend gesprek over onderzoek openbaar aanbesteden / onderhands gunnen
Datum: woensdag 6 november 2019 18:09:13
Bijlagen: [inno-V offerte onderzoek HRN \(versie 10 oktober 2019\).pdf](#)

Beste 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e, (cc experts)

Hierbij de offerte voor de werkzaamheden van inno-V, ter bespreking morgen met jullie en de overige experts.

Met vriendelijke groet,
Didier.

Didier van de Velde | inno-V

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 10.2.e | T +31 20 423 13 23

10.2.e @inno-v.nl | www.inno-v.nl | [route](#)

Dubbel met document 46

Dubbel met document 46



Dubbel met document 46



Dubbel met document 46

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Notitie 'Decentralisatie Sprinterdiensten'

- Zowel de provincie Fryslân en IenW hebben de ambitie dat de sprinterdiensten op het traject Leeuwarden - Zwolle per 2025 worden gedecentraliseerd. Momenteel voert NS deze Sprinterdiensten uit. In 2025 loopt de huidige NS-concessie af. De provincies Groningen, Drenthe en Overijssel hebben deze ambitie vooralsnog niet. Het is (juridisch) nodig dat alle provincies instemmen met decentralisatie. Zij denken meer aan 2035 als het noordelijk spoorvervoer opnieuw moet zijn aanbesteed. De sprinterdiensten Groningen-Zwolle en Leeuwarden-Zwolle kunnen hier dan in worden meegenomen.
- De komende concessie voor de regionale spoorlijnen is gegund aan Arriva. Deze concessie loopt van 2020-2035. IenW komt na onderzoek tot de conclusie dat het juridisch risico te groot is als bij decentralisatie van de sprinterdiensten deze door de provincies worden ondergebracht bij concessie van Arriva voor de noordelijke lijnen. De provincies onderschrijven deze conclusie. De betrokken provincies en het ministerie zijn het eens om deze weg niet verder te bewandelen.
- De provincies Groningen en Fryslân hebben aan het ministerie gevraagd of het mogelijk is dat IenW de sprinterdiensten onderhands gunt aan Arriva. In dit geval zouden de provincies het beheer namens IenW kunnen gaan doen. Dit is dan geen decentralisatie, maar omdat het beheer bij de provincies komt, komt het hier in praktische zin wel op neer. Het ministerie geeft echter aan dat het juridisch niet mogelijk is dat IenW de sprinterdiensten onderhands te gunnen aan Arriva. Bovendien is dan geen sprake van marktwerking.
- Omdat het te risicovol is om de sprinterdiensten onder te brengen in de concessie van Arriva, wil Groningen de sprinterdienst Groningen-Zwolle niet per 2025 gedecentraliseerd krijgen.
- Gezien de ambitie van de provincie Fryslân en IenW zou ook **alleen de sprinterdienst Leeuwarden-Zwolle** gedecentraliseerd kunnen worden. Drenthe heeft ambtelijk laten weten dat zij hier niet voor gaan liggen als alle risico's voor de provincie Fryslân en/of IenW zijn. De positie van de provincie Overijssel is niet precies bekend. Zij hebben zich niet expliciet uitgesproken tegen een decentralisatie..
- Fryslân wil bij decentralisatie de mogelijkheid hebben om de dienstregeling voor de reiziger te verbeteren. Nu wordt de dienstregeling bepaald door de beperkingen van de huidige infrastructuur. Met name de vier beweegbare spoorbruggen op het baanvak Leeuwarden-Meppel bepalen de dienstregeling. Drie van deze bruggen liggen in Fryslân. Ook het aantal perronsporen in Meppel en Leeuwarden vormen een knelpunt. Kortom, er is meer infrastructuur nodig en Fryslân wil hier niet (financieel) voor opdraaien als de treindiensten zijn gedecentraliseerd.
- IenW heeft er begrip voor dat Fryslân de mogelijkheid wil hebben om de dienstregeling van de sprinterdiensten te verbeteren. IenW vindt ook dat de reiziger er bij een decentralisatie op vooruit moet gaan. IenW vindt wel dat bij investeringen in spoorinfrastructuur die hiervoor nodig zijn, er een onderscheid gemaakt moet worden voor de korte en lange termijn. De provincie onderschrijft dit, maar wil bij decentralisatie per 2025 wel afspraken voor de toekomst maken.
- De provincie wil in ieder geval dat het infrastructureel mogelijk is dat de gedecentraliseerde sprinterdienst halteert op het te bouwen station Leeuwarden Werpsterhoek. De financiering van de bouw van het station is in 2008 met het Rijk geregeld. Mogelijk moet hiervoor het aantal perronsporen in Meppel en/of Leeuwarden worden uitgebreid. Dit hangt af van het aantal stops van de Intercity Leeuwarden-Zwolle
- De provincie Fryslân wil de reistijd naar de randstad verkorten. Dit is mogelijk door de Intercity minder te laten stoppen. Vanaf de dienstregeling 2021 is de spooruitbreiding voor Zwolle gereed en kan de Sprinter tussen Leeuwarden en Meppel door rijden. Vanaf dan gaat een nieuwe dienstregeling in. De provincie wil de Intercity naar de

Randstad alleen laten stoppen in Heerenveen. Op dit moment stoppen deze treinen in Heerenveen, Steenwijk en Meppel. De provincie wil met IenW, als concessieverlener aan de NS, afspraken maken over het aantal stops van de Intercity Leeuwarden-Zwolle-Randstad. Enerzijds vanuit het provinciale beleid om de treinverbinding tussen Fryslân en de Randstad te versnellen. Anderzijds vanuit meer reizigersinkomsten voor de sprinterdiensten. Deze informatie kan worden gebruikt in de onderhandeling met IenW over decentralisatie.

- Afspraak dat IenW aan ProRail de opdracht geeft om te onderzoeken:
 - Welke minimale aanpassingen aan de infrastructuur nodig zijn om een decentralisatie mogelijk te maken
 - Welke aanpassingen aan de infrastructuur nodig zijn om de gewenste verbeteringen van de dienstregeling mogelijk te maken

Van: 10.2.e @prorail.nl
 Aan: 10.2.e - DGB
 Cc: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
 Onderwerp: Re: annotatie in kwartaaloverleg met betrekking tot de verlenging van de NOA
 Datum: donderdag 21 november 2019 17:41:03
 Bijlagen: image001.png

Ha 10.2.e

Dank! En ik ga er van uit dat er in dat geval z.s.m. tekst en uitleg aan jullie zal worden gegeven.

Groet,
 10.2.e

Verzonden vanaf mijn Samsung Galaxy-smartphone

----- Oorspronkelijk bericht -----

Van: 10.2.e - DGB" 10.2.e @minienw.nl>
 Datum: 21-11-19 17:05 (GMT+01:00)
 Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>
 Cc: "Bunt, ALK (Astrid)" 10.2.e @prorail.nl>, "Godijn, DJC (Dorothea)" 10.2.e @prorail.nl>, 10.2.e - BSK" 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB" 10.2.e @minienw.nl> 10.2.e - BSK" 10.2.e @minienw.nl>
 Onderwerp: RE: annotatie in kwartaaloverleg met betrekking tot de verlenging van de NOA

Beste 10.2.e

Blauwe toevoegingen lijken me prima (en mocht RvC andere deelen hebben/ontwikkelen dan hou ik me aanbevolen dat tijdig te horen incl. de argumenten daarvoor).

gr. 10.2.e

sr. beleidsadviseur

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
 Directoraat Generaal Mobiliteit
 Directie Openbaar Vervoer & Spoor

E 10.2.e @minienw.nl
 T +31 (0)6 - 10.2.e
 P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
 L Den Haag, Rijnstraat 8, 10^e-verdieping, voorkeursgebied D, stationszijde
 W reguliere werkdagen: ma - di - wo - do

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>
 Verzonden: donderdag 21 november 2019 11:27
 Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
 CC: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl> 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
 Onderwerp: RE: annotatie in kwartaaloverleg met betrekking tot de verlenging van de NOA

Beste 10.2.e

Ik vind 10.2.g

- In verband met de geplande politieke besluitvorming over ordening op stations (in het voorjaar van 2020), spreken ProRail onder voorbehoud van goedkeuring door de RvC en I&W af dat in lijn met de DZI het dagelijks beheer van stations ook in 2020 door ProRail wordt gecontracteerd via NS Stations. 10.2.g

Met vriendelijke groet,

10.2.e | 10.2.e Beheer en Operatie Stations | directie Stations
 088 231 10.2.e 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot A0.00, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
 Verzonden: vrijdag 15 november 2019 10:40
 Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

CC: Bunt, ALK (Astrid) <10.2.e t@prorail.nl>; Godijn, DJC (Dorothea) <10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e - BSK
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK
 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: annotatie in kwartaaloverleg met betrekking tot de verlenging van de NOA

Dag 10.2.e

10.2.g 10.2.e 10.2.g

Met vriendelijke groet,

10.2.e

sr. beleidsadviseur

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
 Directoraat Generaal Mobiliteit
 Directie Openbaar Vervoer & Spoor

E 10.2.e @minienw.nl

T +31 (0)6 - 10.2.e

P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

L Den Haag, Rijnstraat 8, 10^e-verdieping, voorkeursgebied D, stationszijde

W reguliere werkdagen: ma - di - wo - do

Van 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: vrijdag 15 november 2019 09:22

Aan: 10.2.e - DGE 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl

Onderwerp: annotatie in kwartaaloverleg met betrekking tot de verlenging van de NOA

Dag 10.2.e

Ik begrijp dat jij met 10.2.e inmiddels al contact hebt gehad over een annotatie die onze RvB op de agenda van het komende kwartaaloverleg wil opnemen, aangaande de verlenging van de NOA voor het jaar 2020.

Ons voorstel is om de volgende formulering op te nemen:

- *In verband met de geplande politieke besluitvorming over ordening op stations (in het voorjaar van 2020), spreken ProRail en I&W af dat het dagelijks beheer van stations ook in 2020 door ProRail wordt gecontracteerd via NS Stations.* 10.2.g

Kun jij mij laten weten of je daar mee kunt instemmen?

Met vriendelijke groet,

10.2.e 10.2.e Beheer en Operatie Stations | directie Stations

088 231 10.2.e | 06 10.2.e | www.prorail.nl

De Inktpot A0.00, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
 This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.
 The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e - BSK
 Aan: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl
 Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse
 Datum: dinsdag 26 november 2019 14:05:00
 Bijlagen: image001.png

10.2.g

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl
 Verzonden: dinsdag 26 november 2019 14:04
 Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @prorail.nl
 Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse

10.2.g

Met vriendelijke groet,

10.2.e | 10.2.e informatie en investeringen | Capaciteitsmanagement
 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot B1.21, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Op vrijdag niet aanwezig

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl
 Verzonden: dinsdag 26 november 2019 14:03
 Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e 10.2.e @prorail.nl
 Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse

10.2.g

Groeten, 10.2.e

Van 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl
 Verzonden: dinsdag 26 november 2019 14:00
 Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @prorail.nl
 CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl
 Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse

Dag 10.2.e

Dank voor deze info. Ik zal de optie niet stoppen met de IC te Steenwijk meenemen in onze analyse.

Met vriendelijke groet,

10.2.e | 10.2.e informatie en investeringen | Capaciteitsmanagement
 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot B1.21, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Op vrijdag niet aanwezig

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl
 Verzonden: dinsdag 26 november 2019 13:58
 Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e 10.2.e @prorail.nl
 CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl
 Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse

Ha 10.2.e

Dank!

Ik ben me er dd van bewust dat het mogelijk niet stoppen op IC-stations meerdere provincies raakt. Ik betrek het mogelijk niet meer bedienen met een IC van huidige IC-stations in principe niet in het traject van de decentralisatie.

Ik begrijp van Fryslân dat ze met NS praten over het meer bedienen van Steenwijk zodat daarmee een sprinterstop op (het nog te bouwen) station Werpsterhoeke in de dienstregeling past. 10.2.g

10.2.g

NS dient volgens de concessie overigens deze stations 2 keer per uur te bedienen. Volgens mij betekent d t dat ze dan de 2^e sprinter die Fryslân nu

betaalt zelf moeten gaan betalen. 10.2.g

Groeten 10.2.e

Van 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: dinsdag 26 november 2019 13:38

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @prorail.nl

Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse

Beste 10.2.e

Ik denk dat we met deze informatie wel iets kunnen zeggen over de capaciteitsaspecten. Het zijn herkenbare punten. k zal met mijn collega hierover overleggen. Ook zal ik bespreken of we iets zinnigs over opstellen en services (o a. schoonmaken) materieel kunnen zeggen.

Ik wil je er nog wel op attent maken dat de IC Leeuwarden – Zwolle inderdaad op drie plaatsen stopt. Punt is echter dat hierbij drie provincies betrokken zijn: Meppel = Drenthe, Steenwijk = Overijssel en Heerenveen is Fryslân. Bij het verminderen van het aantal IC's stops zullen deze provincies denk ik ook moeten worden betrokken. Tevens begrijp ik van NS dat de drie stops in de IC er ook zijn tbv de rentabiliteit van deze verbinding en dat niet stoppen met de IC te Meppel van invloed is op de sprinterendienst Groningen – Meppel. Langer materieel over grote lengte nodig.

Met vriendelijke groet,

10.2.e | 10.2.e informatie en investeringen | Capaciteitsmanagement

06 10.2.e | www.prorail.nl

De Inktpot B1.21 , Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Op vrijdag niet aanwezig

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 26 november 2019 13:27

Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse

Ha 10.2.e

Van de provincie Fryslân hebben we inmiddels input gekregen. Zie bijgaand. Dit is vertrouwelijk maar je mag het natuurlijk wel delen met direct betrokken collega's. Is dit wat jullie nodig hebben?

Voor Apeldoorn-Enschede zit ik op soortelijke input van de provincies te wachten.

Groningen-Zwolle bekijken we momenteel idd niet op d t concrete niveau.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: dinsdag 26 november 2019 10:33

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @prorail.nl

Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse

Dag 10.2.e

Dank voor de vraag. Lijkt me inderdaad praktisch dat we dit via een toonbankvraag doen.

Voordat we een plan(netje) van aanpak op kunnen leveren hebben we wel nodig dat nader gespecificeerd is wat wij moeten uitzoeken. Voor het type materieel kunnen we een aanname doen, maar voor wijziging in de logistiek (extra stop of anderszins) hebben wij concrete voorstellen nodig die wij kunnen toetsen. Wanneer kunnen wij deze verwachten?

10.2.e en ik gaan in overleg met onze collega's die deze analyse gaan uitvoeren. Volgende week kunnen we terugkoppelen wat de verwachte doorlooptijd wordt, mits de dan vraag ook helderder is.

N.B. Klopt het dat de gesprekken over decentralisatie van Zwolle-Groningen hiermee geen vervolg krijgen?

Met vriendelijke groet,

10.2.e | Procesmanager

06 10.2.e | www.prorail.nl

De Inktpot B1.23 , Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl

Verzonden: donderdag 21 november 2019 13:05

Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

Onderwerp: capaciteitsanalyse

Beste 10.2.e

Zoals eerder besproken wil ik ProRail graag 2 capaciteitsanalyses laten uitvoeren:

- Sprinterdienst Zwolle – Leeuwarden
- Sprinterdienst Apeldoorn – Enschede

Het gaat dan om mogelijke infra-aanpassingen die noodzakelijk zijn voor de mogelijke decentralisaties (spanning, opstellen enz.) en aanpassingen die nodig zijn om bepaalde ambities (halteren op meer stations, frequentieverhoging) door te voeren. Voor Zwolle-Leeuwarden hebben we de ambities van de provincie behoorlijk goed in beeld. Voor Apeldoorn-Enschede hebben we nog input vanuit de provincie nodig.

Ik stel voor dat jullie deze analyses als 'toonbankvraag' uitvoeren. Dat betekent dat ik van jou een plan(netje) van aanpak krijg inclusief kosten. Dat leg ik voor aan 10.2.e die mij dan verteld dat het in het budget past ☺. 10.2.e regelt dan de 'afrekening' met een collega van jou.

Kunnen we het zo doen? Hebben jullie voor het maken van een plan van aanpak de precieze input van de provincies nodig? Wat is ongeveer de doorlooptijd van de analyses?

Dank alvast en ik hoor graag.

Groeten, 10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.
The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
Lees hier de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl
Verzonden: dinsdag 19 november 2019 08:22
Aan: Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGMO
CC: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: Re: 2e Stakeholdersbijeenkomst Marktordening

Gisteren met 10.2.e besproken dat het een beetje onhandig is als ik daar bij ga zijn.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Op 15 nov. 2019 om 13:58 heeft Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB het volgende geschreven:

John kan niet.

10.2.e wil gaan, alleen als 10.2.e ook gaat.

10.2.e kun jij bevestigen?

Hoor het graag

Wino is er trouwens (ook) niet bij.

Grt. 10.2.e

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB 10.2.e @minienw.nl]

Verzonden: dinsdag 12 november 2019 17:35

Aan: Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB; 10.2.e @pzh.nl; 10.2.e @pzh.nl;

10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl;

10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @transdev.com;

10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @arriva.nl; Voppen, J (John); 10.2.e @ov-nl.nl; Freek

Rover; 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @amsterdam.nl;

10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @vervoerregio.nl;

10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ret.nl; 10.2.e @arriva.nl;

10.2.e @keolis.nl; 10.2.e - BSK; 10.2.e @translink.nl;

10.2.e @knv.nl; 10.2.e @htm.nl; 10.2.e @ret.nl; Weele, Bas van; Unck, M.B.;

10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e

- DGB; 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e ;

10.2.e Boxtel van, Roger RHLM; 10.2.e ; 10.2.e

10.2.e; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGMO; 10.2.e

10.2.e - DGB; Postbus MA's OVS; 10.2.e - DGB; 10.2.e ,

10.2.e - BSK

Onderwerp: 2e Stakeholdersbijeenkomst Marktordening

Tijd: donderdag 5 december 2019 11:00-12:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: het ministerie van IenW, in de Rijnzaal, op de 11e etage (verdieping van bewindspersonen)

Beste genodigden voor de stakeholdersbijeenkomst marktordening,

Graag nodig ik u uit voor de tweede stakeholderbijeenkomst marktordening spoor op

donderdag 5 december van 11.00-12.00 uur. De bijeenkomst vindt plaats op het ministerie van IenW, in de Rijnzaal, op de 11e etage (verdieping van bewindspersonen). Voor degenen die zijn uitgenodigd voor het bestuurlijk NOVB: deze bijeenkomst vindt aansluitend op het NOVB plaats. U ontvangt tijdig de agenda voor de stakeholderbijeenkomst.

Graag ontvangen we uw bevestiging van aanwezigheid via acceptatie van het vergaderverzoek.

Met vriendelijke groet,

Wino Aarnink
Directeur Openbaar Vervoer en Spoor
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

10.2.e - DGMo

Onderwerp:	2e Stakeholdersbijeenkomst Marktordening
Locatie:	het ministerie van IenW, in de Rijnzaal, op de 11e etage (verdieping van bewindspersonen)
Begin:	do 5-12-2019 11:00
Einde:	do 5-12-2019 12:00
Terugkeerpatroon:	(geen)
Vergaderingsstatus:	Geaccepteerd
Organisator:	Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB
Verplichte deelnemers:	10.2.e @pzh.nl; 10.2.e @pzh.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @transdev.com; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @ov-nl.nl; 10.2.e @rover.nl; 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @vervoerregio.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ret.nl; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e - BSK; 10.2.e @translink.nl; 10.2.e @knv.nl; 10.2.e @htm.nl; 10.2.e @ret.nl; Weele, Bas van; Unck, M.B.; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e 10.2.e Boxtel van, Roger RHLM; 10.2.e 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGB; Postbus MA's OVS; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK Optionele deelnemers: Lageirse, Manu; 10.2.e - BSK; 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de agenda (in bijlage) voor de tweede stakeholdersbijeenkomst in het kader van de voorgenomen besluitvorming in 2020 over de marktordening en sturing op het spoor na 2024. Deze bijeenkomst vindt plaats na het Bestuurlijk NOVB op 5 december a.s. van 11.00-12.00 uur bij IenW. Een agendaverzoek heeft u reeds ontvangen.

Tijdens de stakeholderbijeenkomst wil ik u graag informeren over de voortgang in de besluitvorming over de marktordening en sturing op het spoor na 2024. Het besluit over de marktordening op het spoor staat mede in de context van de opgaven waarvoor we staan en de contouren uit het Toekomstbeeld 2040. Er is bijzondere aandacht voor de bouwstenen waarvan langzamerhand de inhoudelijke contouren duidelijk worden en het afwegingskader dat IenW hanteert bij de besluitvorming.

Wino Aarnink
Directeur Openbaar Vervoer en Spoor
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Beste genodigden voor de stakeholdersbijeenkomst marktordening,

Graag nodig ik u uit voor de tweede stakeholderbijeenkomst marktordening spoor op donderdag 5 december van 11.00-12.00 uur. De bijeenkomst vindt plaats op het ministerie van IenW, in de Rijnzaal, op de 11^e etage (verdieping

van bewindspersonen). *Voor degenen die zijn uitgenodigd voor het bestuurlijk NOVB*: deze bijeenkomst vindt aansluitend op het NOVB plaats. U ontvangt tijdig de agenda voor de stakeholderbijeenkomst.

Graag ontvangen we uw bevestiging van aanwezigheid via acceptatie van het vergaderverzoek.

Met vriendelijke groet,

Wino Aarnink
Directeur Openbaar Vervoer en Spoor
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

**Bestuurskern**Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations**Contactpersoon****10.2.e**
BeleidsmedewerkerM +31(0)6-**10.2.e**
10.2.e @minienw.nl**Datum**

27 november 2019

agenda

Betreft	Stakeholderbijeenkomst Marktordening
Vergaderdatum	5 december 2019
Vergadertijd	11:00 - 12:00
Vergaderplaats	IenW, Rijnzaal, 11 ^e etage

1. Opening

2. Stand van zaken besluitvorming marktordening

De Minister voor Milieu en Wonen heeft aangekondigd in het voorjaar van 2020 met het besluit over de ordening van de spoormarkt te komen. Dit besluit steunt op acht onderzoeken waarmee verschillende aspecten van het ordeningsbesluit worden uitgewerkt. Er zijn inmiddels resultaten beschikbaar met betrekking tot open toegang en het gelijke speelveld. Beide bouwstenen worden kort toegelicht.

Open toegang

Het Vierde Spoorwegpakket opent de binnenlandse markt voor het personenvervoer. Open toegang is een feit vanaf dienstregeling 2021 voor de decentrale lijnen en vanaf dienstregeling 2025 voor het HRN. Omdat deze situatie voor Nederland min-of-meer nieuw is heeft het ministerie een onderzoek uit laten voeren naar de kansen en bedreigingen van open toegang, waarbij ook de beleidsknoppen geïnventariseerd zijn. Er zal kort stilgestaan worden bij de uitkomsten.

Quickscan gelijk speelveld

Naar aanleiding van de motie Ziengs¹ heeft ACM een update gemaakt van de quickscan personenvervoer 2013. ACM beschrijft de scope als volgt: *"In deze update van de Quickscan heeft de ACM bekeken of spoorvervoerders nog (steeds) knelpunten ervaren bij het verkrijgen van toegang tot diensten en voorzieningen. Daarnaast heeft de ACM – zoals verzocht – met deze update van de Quickscan*

¹ Motie Ziengs, 6 maart 2018, 29 984, nr. 759.

tevens naar andere facetten gekeken die van belang zijn voor een gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen.”

De Minister voor Milieu en Wonen komt binnenkort met een reactie op deze quickscan.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Datum

27 november 2019

Onderzoek HSL-Zuid en onderzoek HRN-vervoersconcessie

Zowel het onderzoek over de ordening van de HSL-Zuid als het onderzoek over de praktische randvoorwaarden voor openbare aanbesteding dan wel onderhandse gunning van de HRN-vervoersconcessie zijn inmiddels gegund. De onderzoeksbureaus Berenschot respectievelijk Inno-V zijn sinds de laatste week van november met deze onderzoeken aan de slag. De voortgang op de onderzoeken zal in de volgende stakeholdersbijeenkomst worden gedeeld.

Daarnaast wordt er een korte stand van zaken gegeven van de andere bouwstenen.

3. Toekomstbeeld OV

Het uitgangspunt van de marktordening en –sturing is dat deze dienend zijn aan het toekomstbeeld OV. Het rapport ‘Contouren Toekomstbeeld OV’ beschrijft de gezamenlijke ambitie van het Rijk, provincies, metropoolregio’s, vervoerders en ProRail voor het openbaar vervoer in 2040. Er worden in het toekomstbeeld 5 doelen benoemd:

- Het OV vangt haar deel van de mobiliteitsgroei op, in stedelijk gebied is OV samen met de fiets het belangrijkste vervoermiddel.
- Het klantoordeel in het hele OV gaat naar een 8 gemiddeld.
- De gehele OV-sector zero emissie en circulair.
- Nederland is een koploper in innovatie en vernieuwing van het OV.
- We streven – ook met het intensiveren van het OV – naar een voortdurende verbetering van veiligheid en minder hinder voor de omgeving.

Het netwerk van de toekomst maakt het behalen van deze doelen mogelijk, door vaak en snel reizen in brede stedelijke ring te faciliteren met sterke assen naar de verschillende landsdelen en de landen om ons heen. Dit maakt banen en activiteiten bereikbaar.

Het toekomstbeeld OV en haar doelen worden beknopt toegelicht, waarbij vooral wordt ingegaan op de zogeheten netwerkontwikkeling en de relatie daarvan met de marktordening.

4. Beoordelingskader

De komende maanden werkt IenW het orderingsbesluit uit. Dit besluit wordt mede gebaseerd op de onderzoeken die IenW laat uitvoeren. Hierbij worden de verschillende orderingsvarianten uit Kiezen voor een Goed Spoor nader uitgewerkt. Voor het maken van keuzes hanteert IenW een beoordelingskader dat wij graag met u bespreken. Onderdeel van een dergelijk beoordelingskader is in ieder geval:

- De mate waarin de variant bijdraagt aan het realiseren van het toekomstbeeld OV en de toekomstige opgaven voor de sector.
- Het uitgangspunt van ‘Kiezen voor een goed spoor’ dat het hoofddoel van het OV een snelle, comfortabele, betaalbare, toegankelijke en veilige deur-tot-deur reis is.

- De belangen van de 'belastingbetaler' c.q. de belangen van de Staat als aandeelhouder.
- De voorwaarden uit Europese en nationale regelgeving
- Transitiekosten en – risico's.

Wij gaan graag met u in gesprek over elementen die wel of juist niet meegewogen moeten worden in het beoordelingskader.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Datum

27 november 2019

5. Rondvraag**6. Afsluiting**

Van: 10.2.e @prorail.nl
Aan: 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse
Datum: donderdag 12 december 2019 11:40:35
Bijlagen: [image001.png](#)
[Memo Zwolle Leeuwarden decentralisatie.docx](#)
[3b_Doortrekking_Werpsterhoek.doc](#)

Beste 10.2.e

Bijgaand tref je onze analyse aan ten aanzien van de wensen van de Provincie Fryslân voor de sprintertreindienst (Zwolle) Meppel – Leeuwarden. Tevens bijgevoegd een notitie van het Bestuurlijk Overleg Spoor Noord Nederland van 19 mei 2011 over de doortrek van de treindienst Groningen – Leeuwarden naar Werpsterhoeke.

Mocht je over deze notities nog vragen hebben dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e | 10.2.e informatie en investeringen | Capaciteitsmanagement
 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot B1.21 , Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Op vrijdag niet aanwezig

ProRail

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 9 december 2019 16:21
Aan: 10.2.e) 10.2.e @prorail.nl>
Onderwerp: capaciteitsanalyse

Ha 10.2.e

Morgen spreek ik weer met de provincie Fryslân over de decentralisatie van de sprinterdienst.

Kan jij aangeven wanneer de resultaten van de capaciteitsanalyse bekend zijn?

Ik hoorde overigens van collega 10.2.e dat er ook amb tie is om de dienst Groningen-Leeuwarden op termijn door te trekken naar Werpsterhoeke. Hiervoor zou dan een oplossing voor de spoorbrug van Harinxmakanaal moeten komen die de provincie ook om andere redenen wil. Neem je dit mee in de analyse?

Groeten, 10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
 This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.
 The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
 Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse
Datum: vrijdag 13 december 2019 18:02:00
Bijlagen: image001.png

Beste 10.2.e

Ik heb helaas nog geen input gehad.
We hebben hier nogmaals om gevraagd.
Hopelijk snel een antwoord.

Fijn weekend!

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: vrijdag 13 december 2019 12:37

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse

Dag 10.2.e,

Heb jij ondertussen al input van Gelderland en Overijssel voor Apeldoorn-Enschede gehad? Of weet wanneer we deze kunnen verwachten?

Van 10.2.e begreep ik dat ze er mee bezig waren, maar ik heb nog niks langs zien komen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e | Procesmanager
06 10.2.e | www.prorail.nl
De Inktpot B1.23, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Dubbele inhoud met document 51

Dubbele inhoud met document 51

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.
The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Memo

Aan Ministerie van I&W, 10.2.e Van 10.2.e 10.2.e

Datum	11 december 2019	Eigenaar	
Onderwerp	Capaciteitsanalyse Zwolle - Leeuwarden	Status	Definitief

Inleiding

De Provincie Fryslân heeft aangegeven dat bij een eventuele decentralisatie van de sprintertreindiensten Zwolle – Leeuwarden de bediening van de nog te realiseren halte Werpsterhoeke een belangrijke wens is. Tevens geven ze aan op termijn de trein vanuit Groningen naar Leeuwarden te willen doortrekken naar Werpsterhoeke. I&W heeft aan ProRail gevraagd de gevolgen van deze wensen te onderzoeken.

Het baanvak Zwolle – Leeuwarden wordt gekenmerkt door 5 bediende bruggen, waarvan 4 in de Provincie Fryslân. Het bieden van voldoende openingstijd voor de scheepvaart bij al deze bruggen maakt dat de mogelijkheden van de dienstregeling Zwolle – Leeuwarden beperkt zijn.

Uitgevoerde studies.

In het Bestuurlijk Overleg Spoor, van het Samenwerkingsverband Noord Nederland, het Ministerie van I&W, NS en ProRail (BO Spoor) van 26 juni 2015 zijn de bevindingen van de capaciteitsanalyse Zwolle – Leeuwarden van ProRail behandeld. Daarin zijn meerdere varianten met combinaties van de doortrek van sprinter Leeuwarden – Meppel naar Zwolle, het aantal IC stations op deze lijn en de gewenste opening van de stations Staphorst en Werpsterhoeke onderzocht.

Conclusie: de combinatie van alle wensen leidt tot de noodzaak de railinfrastructuur aan te passen. Vervolgens heeft NS een capaciteitsanalyse uitgevoerd naar de mogelijkheden zonder aanpassingen aan de infrastructuur. In het BO Spoor van 8 december 2017 is deze studie gepresenteerd. De conclusies van de NS studie bevestigen het beeld van de ProRail studie uit 2015.

Ontwikkelingen.

Met ingang van de dienstregeling 2022 is naar verwachting de nieuwe infrastructuur tussen Zwolle en Herfte gereed. Ook zal dan naar verwachting de Tractie en Energievoorziening (TEV) tussen Zwolle en Meppel zijn aangepast. Waarschijnlijk is er dan ook voldoende zicht op de maatregelen om de overwegveiligheid tussen Zwolle en Meppel te verbeteren. Met al deze aanpassingen kan dan ook de sprinter Leeuwarden – Meppel doorrijden naar Zwolle.

NS is in samenwerking met ProRail bezig om de dienstregeling 2022 te ontwikkelen. In deze dienstregeling worden de tijden van de overstapknoop te Zwolle gewijzigd met enkele minuten en wordt uitgegaan van het nieuwste sprintermaterieel (SNG) van NS. Op deze punten zal dienstregeling 2022 afwijken van de capaciteitsanalyse van ProRail uit 2015. De nieuwe sprinters van NS zijn nog iets sneller dan het snelle sprintermaterieel waarmee ProRail in 2015 heeft gerekend. De verschuiving van de knooppunttijden te Zwolle en de inzet van het nieuwste NS

sprinter materieel geven wel iets meer ontwikkelmogelijkheden in de dienstregeling, maar de inschatting van ProRail is dat dit de conclusies uit 2015 niet wezenlijk zal veranderen. ProRail heeft dan ook de vraag van I&W om de mogelijkheden van de wensen van de Provincie Fryslân bij decentralisatie te beoordelen zich grotendeels gebaseerd op de capaciteitsanalyse uit 2015.

IC stops Zwolle – Leeuwarden.

De IC Zwolle – Leeuwarden halteert te Meppel, Steenwijk en Heerenveen. NS wil vanuit exploitatie oogpunt deze stations in de IC-dienst behouden. De Provincie Drenthe hecht aan de IC-stop Meppel, mede vanuit de belang van de vervoerrelatie uit de richting Hoogeveen in de richting Leeuwarden v.v. De Provincie Overijssel wil graag de IC-stop Steenwijk behouden en de Provincie Fryslân wil in het kader van versnelling van de verbinding Fryslân – Randstad bij voorkeur tussen Zwolle en Leeuwarden alleen in Heerenveen met de IC halteren.

Bediening Werpsterhoeke

Een belangrijk gegeven bij de bediening van Werpsterhoek is waar de sprinter treindienst Zwolle – Leeuwarden aansluitingen gaat bieden op andere treindiensten; te Leeuwarden of te Zwolle:

- Sprintertreindienst Zwolle – Leeuwarden aansluitingen te Zwolle:
Bij 3 IC haltes tussen Zwolle en Leeuwarden is een aanpassing aan de infrastructuur te Meppel noodzakelijk. Het betreft het realiseren van 4 perronsporen. In 2015 zijn de kosten hiervan door ProRail ingeschat tussen de 10,2 g (BO Spoor 26 juni 2015). Hierbij is onder andere nog geen rekening gehouden met mogelijke aanpassingen aan de transfer; de perrontunnel te Meppel. Tevens vraagt de bestudeerde oplossing nog een (ProRail) ontheffing ten aanzien van de plaats van de seinen.
Zolang de IC Leeuwarden halteert te Meppel zijn de aanpassingen in Meppel noodzakelijk, ook bij 1 of 2 IC stops tussen Zwolle en Leeuwarden.
- Sprintertreindienst Zwolle – Leeuwarden aansluitingen te Leeuwarden:
In deze optie wordt de keertijd in Leeuwarden te kort. Dat betekent dat er een extra treinstel en personeel moet worden ingezet. Gevolg is dat er een extra perron in Leeuwarden gerealiseerd moet worden. Deze optie is niet verder uitgewerkt. Er is een kans dat ook bij deze optie in combinatie met een IC stop van/naar Leeuwarden te Meppel ook 4 perronsporen in Meppel noodzakelijk zijn.

In de capaciteitsanalyse uit 2015 is geconstateerd dat een goederentrein uit Groningen, ook na de aanpassingen te Meppel, een conflict heeft met de sprintertreindienst Zwolle – Leeuwarden. Gelet op de lage frequentie van dit conflict, in de huidige situatie 1x per dag is geaccepteerd dat de sprinter Zwolle – Leeuwarden daardoor wordt beïnvloedt.

Doortrek Groningen – Leeuwarden - Werpsterhoeke.

In het BO spoor (zonder NS) van 19 mei 2011 zijn de resultaten van een ProRail onderzoek naar deze doortrek besproken (zie bijlage). Deze doortrek leidt tot extra treinen over de brug over het Van Harinxmakanaal. Hierdoor kunnen de gewenste openingstijden voor de scheepvaart niet worden geboden. Als deze treindienst alleen in de spits rijden, dan zou een uitsluiting van brugbediening in de spits mogelijkheden kunnen bieden. De mogelijkheden voor de dienstregeling blijken echter niet een optimaal product mogelijk te maken.

Deze trein zal moeten keren te Werpsterhoeke een keervoorziening ter plaatse leidt echter tot een grote investering. Een alternatief is om te Wirdum, zuidelijk van Werpsterhoeke, te keren. Daar lijkt ruimte voor een keerspoor in midden ligging. Hiervoor is echter nog wel een ontheffing van ProRail noodzakelijk omdat een dergelijke oplossing niet aan de ontwerpvoorschriften voldoet.

In het BO van 19 mei is op basis van dit onderzoek besloten om af te zien van de doortrek Groningen – Leeuwarden – Werpsterhoeke. Tevens besloten om geen rekening te houden met een keervoorziening bij halte Werpsterhoeke.

Aanvullend op de eerdere onderzoeken willen we meegeven dat de beveiligingssystemen op de regionale en landelijke sporen verschillen van elkaar (ATB-NG versus ATB-EG). Dit hoeft niet tot complicaties te leiden, maar een doortrek zou een de vervanging van het huidige ATB-NG door ERTMS op deze regionale baanvakken complexer kunnen maken.

Station Staphorst

Deze halte tussen Meppel en Zwolle is een wens van de Provincie Overijssel en de gemeente Staphorst. Mede op basis van de capaciteitsanalyse uit 2015 is geconstateerd, dat bediening van een dergelijke halte alleen wenselijk is in de sprintertreindienst Zwolle – Leeuwarden. Theoretisch is het ook mogelijk in de Sprintertreindienst Zwolle – Groningen, maar dan zijn gewenste aansluiting te Groningen niet te realiseren.

Het bedienen van een halte Staphorst hangt sterk af van de keuze van het dienstregelingsmodel en de realisatie van extra infrastructuur te Meppel.

Overige aspecten

De TEV is tussen Meppel en Leeuwarden de afgelopen jaren al aangepast. Tussen Meppel en Zwolle is de aanpassing van de TEV in uitvoering. Deze aanpassingen zijn gebaseerd op de inzet van het bekende NS materieel. De TEV aanpassingen lijken voldoende om de ook de inzet van materieel van een andere vervoerder mogelijk te maken. Dit kan pas definitief worden geconstateerd als de karakteristieken van dat materieel bekend zijn.

Of de gedecentraliseerde sprinterdienst leidt tot aanvullende maatregelen ten aanzien van opstellen, onderhoud en service is nog niet bekend. Bij een decentralisatie van deze sprinterdienst kan sprake zijn van extra opstelcapaciteit door sub-optimalisatie als gevolg van de benodigde afstemming tussen de dan acterende vervoerders. De behoefte van de decentrale vervoerder ten aanzien van de lengte aan opstelruimte en overige voorzieningen onder andere wel/geen wasmachine zijn nog niet bekend. Dit kan een knelpunt worden.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Onderwerp: analyse sprinterdienst Leeuwarden-Zwolle
Datum: dinsdag 17 december 2019 15:51:00
Bijlagen: [Memo Zwolle Leeuwarden decentralisatie versie 161219.docx](#)
[3b. Doortrekking Werpsterhoek.doc](#)

Ha 10.2.e,

Met dank aan de collega's van ProRail bijgaand de (capaciteits-)analyse i.h.k.v. de decentralisatie van de sprinterdienst Leeuwarden-Zwolle, inclusief de mogelijke verbeteringen voor de reiziger.

Ik leg deze analyse hierbij graag ter reactie aan jullie voor.

Laten we dit jaar nog even afstemmen over het proces dat we volgend jaar met elkaar volgen om in het voorjaar een principe-afspraken met meerjarige doorkijk te hebben.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e | inno-V
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - HBZ; 10.2.e - DGMo; 10.2.e -
Cc: Didier van de Velde | inno-V; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Onderzoek HRN - Workshop 4 (spoorsysteem)
Datum: dinsdag 17 december 2019 23:01:26
Bijlagen: [191218 Workshop 4 - ProRail - Inhoudelijke verdieping spoorsysteem - vF.pdf](#)
[2019 12 18 HRN WS4 Spoorsysteem en regie - programma.pdf](#)

Dag allen,

Hierbij stuur ik jullie aanvullende informatie over de vierde workshop in het kader van het onderzoek naar de (voorwaarden en aandachtspunten voor) gunning van de vervoersconcessie HRN.

Morgen staat een inhoudelijke verdieping van het spoorsysteem op het programma; 's ochtends over vervoersgroei, knelpunten en oplossingen (verzorgd door ProRail) en 's middags over coördinatie en regie (verzorgd door inno-V).

Bijgevoegd bij deze email vinden jullie de agenda voor morgen en de presentatie van ProRail.

We zien elkaar morgen om 10:00 uur in zaal X.405.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e | inno-V

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 10.2.e | T +31 20 423 13 23

10.2.e @inno-v.nl | www.inno-v.nl

Van: 10.2.e - BSK
 Aan: 10.2.e @prorail.nl
 Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse
 Datum: dinsdag 17 december 2019 16:13 00

Ha 10.2.e,

Op d t moment hoef ik het nog niet zo precies te weten. Is het mogelijk dit in het nieuwe jaar in te vullen?

Groeten 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: dinsdag 17 december 2019 15:57

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse

Dag 10.2.e,

Dat is lastig want dan moet ik de prijsontwikkelingen van de laatste jaren weten. Dat gaat via projecten
 De project manager die dit heeft gedaan is deze week echter ziek thuis. Dus ik mis nu een contact.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Verzonden vanaf mijn Samsung Galaxy-smartphone

----- Oorspronkelijk bericht -----

Van: 10.2.e - BSK" 10.2.e @minienw.nl>

Datum: 17-12-19 15:45 (GMT+01:00)

Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

Cc: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>, 10.2.e 10.2.e @prorail.nl> 10.2.e - DGB"

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse

Ha 10.2.e,

Dank!

Kan je nog zeggen hoeveel aanpassingen Meppel zijn bij prijspeil 2019?

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: dinsdag 17 december 2019 14:54

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse

Beste 10.2.e,

Ik heb een laatste versie toegevoegd, daarin is nog 1 aspect toegevoegd. Dat is een opmerking van de mogelijke bediening van Heerenveen IJstadion bij evenementen. Is nu geen majeur issue. De antwoorden op je vragen:

- Mag ik de conclusie trekken dat een stop te Werpsterhoeke infra-aanpassingen bij Meppel vergt van 10.2.g Hoeveel is dit prijspeil 2019? Wel in de hu dige dienstregeling en geeft de meeste zekerheid. Als de IC Zwolle – Leeuwarden Meppel overslaat zijn er varianten denkbaar waarin Werpsterhoeke wel bedient kan worden in de sprinter Leeuwarden – Meppel. Dit heeft wel effect op de exploitatie van de IC, en de sprintertreindiensten Zwolle – Leeuwarden en Zwolle Meppel
- Is het mogelijk een indicatie te geven van de kosten van eventuele zoals extra capacite t voor opstellen en behandelen, voorzieningen voor ander (lichter) materieel enz.? Dat is heel lastig in d t stadium, dan moeten we meer inz cht hebben in de hoeveelhe d (met name lengtes) van het materieel en behoefte aan voorzieningen. Hangt ook samen met je eerste vraag.
- Ik snap eerlijk gezegd niet het verschil tussen 'waar de sprinter treindienst Zwolle – Leeuwarden aansluitingen gaat bieden op andere treindiensten; te Leeuwarden of te Zwolle:'.? Het gaat om de tijdligging van de sprinter: als de sprinter aanslu t op andere sprintertreindiensten in Leeuwarden zijn vertrek en aankomsttijd op Leeuwarden en Zwolle anders dan bij aansluitingen te Zwolle. Dat heeft effect op brugopeningen en op de keertijd in Leeuwarden. (wel/geen extra perron.
- Er is een onderzoek u t 2011 over de doortrek van de trein vanu t Groningen naar Werpsterhoeke. Ik begreep van collega 10.2.e dat in het BO MIRT van dit jaar is afgesproken opnieuw een onderzoek uit te voeren naar een aquaduct bij het van Harinxmakanaal. We zullen de u tkomsten hiervan ook betrekken bij het gesprek met de provincie. Mijn beeld is dat onderzoek naar het doortrekken van de treindienst Groningen – Leeuwarden naar Werpsterhoeke plaats vindt in het Toekomst Beeld OV 2040. Deze studie is naar verwachting beschikbaar in Q3 2020
- Wat zijn indicatief de kosten voor een stat on bij Staphorst? In het BO spoor in 2016 zijn de resulaten van de verkenning van Staphorst behandeld. Investeringskosten op basis van gerealiseerd stations i geschat tussen de € -13 mio excl BTW. Ik denk dat het d chter bij de 13 dan bij de 6 miljoen zal zijn.
- Graag wil ik deze analyse delen met de provincie voor een reactie, ik neem aan dat daar geen bezwaar tegen is. Deze informatie is voor het over grote deel bekend bij de provincie, dus geen bezwaar. Laatste versie aub

Met vriendelijke groet,

10.2.e | 10.2.e informatie en investeringen | Capaciteitsmanagement
 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot B1.21, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Op vrijdag niet aanwezig

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 17 december 2019 13:47

Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl> 10.2.e 10.2.e @prorail.nl> 10.2.e - DGB
10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse

Ha 10.2.e,

Hartelijk dank voor de analyse. Ik heb hierover de volgende vragen:

- Mag ik de conclusie trekken dat een stop te Werpsterhoeke infra-aanpassingen bij Meppel vergt van 10.2.g Hoeveel is dit prijspeil 2019?
- Is het mogelijk een indicatie te geven van de kosten van eventuele zoals extra capaciteit voor opstellen en behandelen, voorzieningen voor ander (lichter) materieel enz.?
- Ik snap eerlijk gezegd niet het verschil tussen 'waar de sprinter treindienst Zwolle – Leeuwarden aansluitingen gaat bieden op andere treindiensten; te Leeuwarden of te Zwolle:?'
- Er is een onderzoek uit 2011 over de doortrek van de trein vanuit Groningen naar Werpsterhoeke. Ik begreep van collega 10.2.e dat in het BO MIRT van dit jaar is afgesproken opnieuw een onderzoek uit te voeren naar een aquaduct bij het van Harinxmakanaal. We zullen de uitkomsten hiervan ook betrekken bij het gesprek met de provincie.
- Wat zijn indicatief de kosten voor een station bij Staphorst?
- Graag wil ik deze analyse delen met de provincie voor een reactie, ik neem aan dat daar geen bezwaar tegen is.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: donderdag 12 december 2019 11:40

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl

Onderwerp: RE: capaciteitsanalyse

Beste 10.2.e,

Bijgaand tref je onze analyse aan ten aanzien van de wensen van de Provincie Fryslân voor de decentralisatie van de sprintertreindienst (Zwolle) Meppel – Leeuwarden. Tevens bijgevoegd een notitie van het Bestuurlijk Overleg Spoor Noord Nederland van 19 mei 2011 over de doortrek van de treindienst Groningen – Leeuwarden naar Werpsterhoeke.

Mocht je over deze notities nog vragen hebben dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e | 10.2.e informatie en investeringen | Capaciteitsmanagement

06 10.2.e | www.prorail.nl

De Inktpot B1.21, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Op vrijdag niet aanwezig

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 9 december 2019 16:21

Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

Onderwerp: capaciteitsanalyse

Ha 10.2.e,

Morgen spreek ik weer met de provincie Fryslân over de decentralisatie van de sprinterdienst.

Kan jij aangeven wanneer de resultaten van de capaciteitsanalyse bekend zijn?

Ik hoorde overigens van collega 10.2.e dat er ook ambitie is om de dienst Groningen-Leeuwarden op termijn door te trekken naar Werpsterhoeke.

Hiervoor zou dan een oplossing voor de spoorbrug van Harinxmakanaal moeten komen die de provincie ook om andere redenen wil. Neem je dit mee in de analyse?

Groeten, 10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.
The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Workshop 4: Inhoudelijke verdieping spoorsysteem / afstemming

18 december 2019 - 10.00-17.30

Tijdsblokken	Thema's en vragen	Input	Inzet experts I&W
10:00 – 10:15	Inleiding		
10:15 – 11:30	Vervoerkunde, complexiteit en technische uitdagingen	<ul style="list-style-type: none"> • Wat is de verwachte vervoergroei, welke knelpunten kunnen we verwachten? • Welke transitie naar nieuwe technische systemen worden voorzien/overwogen/zijn denkbaar? 	<ul style="list-style-type: none"> • Presentatie ProRail: <ul style="list-style-type: none"> • Vervoersgroei en knelpunten • Oplossingsrichtingen • Beoordeling oplossingsrichtingen • Voorkeur ProRail • Betekenis voor concessie • ...
11:45 – 13:00		<ul style="list-style-type: none"> • Wat betekent dit voor de mogelijke vervoersconcepten? (randvoorwaarden) • Wat is de relatie van dit thema met Toekomstbeeld OV 2040? 	
14:00 – 15:15	Spoor, coördinatie en regie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regie en samenhang binnen het spoorsysteem ▪ Wat zijn lessen uit binnen- en buitenland irt coördinatie? 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Presentatie inno-V: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Overzicht railway value chain ▪ Lessen uit GB (Williams report), CH (Bahn2000), D (Deutschlandtakt), Japan ▪ ...
15:30 – 16:45		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Discussie en aanscherping: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wat betekent regie, coördinatie, integratie,...? ▪ Vraagkant versus aanbodkant 	
17:00 – 17:30	Samenvatting en vooruitblik		

Van: 10.2.e @prorail.nl
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e @10.2.e-advies.nl; 10.2.e @inno-v.nl; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: rapport inno v; terminogie 3 knoppen netwerk
Datum: woensdag 1 april 2020 11:56:31

Hi 10.2.e ,

Even per mail. Kunnen ook bellen maar dit leent zich wat beter om het punt te verduidelijken:

Het punt is als volgt: je wit minder afhankelijkheden in de dienstregeling want die kosten capaciteit, verstarren de dienstregeling en beperken de mogelijkheden tot frequentieverhoging op plekken waar dat nodig is. Die afhankelijkheden kun je verminderen door te investeren in infrastructuur. Maar dat is heel duur ("onhoudbaar"). Dus moet je iets doen in de lijnvoering (ontvlechten, ontmengen, you name it). Dan reduceer je wel de afhankelijkheden maar hoeft je niet te investeren in infrastructuur. Bovendien maakt homogeniseren (ontmengen) capaciteit vrij doordat er geen snelheidsverschillen tussen de verschillende treinsoorten zijn. En daardoor kun je de frequentie eenvoudig verhogen en daarmee dus de capaciteit (en door de hogere frequentie ook de kwaliteit, weliswaar soms ten koste van één extra overstap).

Dat punt wordt gemaakt.

Wat mij betreft kunnen we jullie voorstellen 1 en 2 overnemen en wellicht kunnen we bovenstaande redenering nog kwijt op p10 of 12 zoals je suggereert maar ik betwijfel of dat laatste gaat helpen.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 30 maart 2020 10:53
Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>
CC: 10.2.e @10.2.e-advies.nl; 10.2.e @inno-v.nl; 10.2.e - BSK
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: rapport inno v; terminogie 3 knoppen netwerk

Ha 10.2.e

Waar 10.2.e volgens mij op doelt, is infrastructurele ontvlechting. Dat is wat anders dan logistieke ontmenging, maar kan daarvoor wel een randvoorwaarde zijn.

Ik heb nog even intern gekeken waarom de collega's voorstellen doen om de beleidsknoppen te veranderen. De TBOV-collega's geven aan dat een paar eenvoudige wijzigingen kunnen helpen om jullie verhaal meer draagvlak te geven richting andere partijen. Het is nadrukkelijk niet nodig om het hele verhaal te wijzigen.

De concrete voorstellen zijn als volgt:

- p. 2/10/12: de beleidsknop 'logistiek ontmengen' veranderen in 'logistieke maatregelen'. Dat sluit dan aan op de TBOV-consensus en zit ook op hetzelfde abstractieniveau als infrastructuuruitbreiding en technische systeemsprongen. Het sluit ook goed aan op p. 6. Het is dan verder geen probleem dat jullie ontmenging uitlichten als belangrijkste maatregel.

- Het woord ontmenging kunnen we goed mee leven. Wel is de definitie die je hieronder noemt ('reduceren van afhankelijkheden door maatregelen in de lijnvoering') wat ons betreft een betere dan de huidige definitie op p. 10 ('lijnvoeringen worden onafhankelijk van elkaar gemaakt'). Is dit niet de moeite waard om aan te passen?
- Tot slot denken we dat het de moeite waard is om n.a.v. de opmerkingen van 10.2.e het verband tussen infrastructurele ontvlechting en logistieke ontmenging te verhelderen. Dit kan bijvoorbeeld op p. 10. Maar het kan ook op p. 12 bij 'Welke investeringen zijn nodig en wanneer'?

Zou mooi zijn als jullie dit toch nog willen overwegen. Altijd bereid om even te bellen!

Hartelijke groet,

10.2.e

Beleidsmedewerker

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 10.D

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M +31 6 10.2.e

E 10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: woensdag 25 maart 2020 15:53

Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @10.2.e-advies.nl; 10.2.e @inno-v.nl; 10.2.e - BSK

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Re: rapport inno v; terminogie 3 knoppen netwerk

10.2.g

10.2.g 10.2.e 10.2.g

Ik vind het prima om op de slide met de beleidsknoppen ontvlechten te hernoemen in "reduceren van afhankelijkheden door maatregelen in de lijnvoering". Daar gaat het namelijk om.

10.2.g

10.2.g

10.2.e 10.2.g

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Op 25 mrt. 2020 om 15:15 heeft 10.2.e - DGMo

10.2.e @minienw.nl> het volgende geschreven:

Ha 10.2.e , 10.2.e en Didier,

Vanuit onze collega's bij het Toekomstbeeld krijgen we de vraag of het mogelijk is om de drie knoppen in jullie rapporten op een manier te formuleren die aansluit op de TBOV netwerkuitwerking. Zie ook de mailwisseling hieronder.

Zijn jullie het eens met dit voorstel, en is dit wat jullie betreft een mogelijke aanpassing in de laatste concepten van de rapporten? Horen het graag van jullie!

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 25 maart 2020 10:27

Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>;

10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: rapport inno v; terminologie 3 knoppen netwerk

Hallo

Voor bestuurders is een presentatie opgesteld waar we staan met TBOV netwerkuitwerking. mede omdat een voorziene bestuurlijke ronde niet doorgaat en we dus vooral per mail informeren waar we staan.

In dat pakket worden ook de drie knoppen onderscheiden en is ontvlechten als begrip niet meer zo opgenomen 11.1 Zie tekst hieronder; is een betere duiding omdat we op zoek zijn naar een optimale mix van de drie knoppen.

Mijn verzoek is om ook in het INNO-V rapport nu deze drie termen te gebruiken.

Liefst ook op deze wijze formuleren in de sheets van ProRail maar als dat niet meer kan, dan is de uitleg is dat ontvlechten waar ProRail het in sheets over heeft, een van de opties is van ad I (infrastructuuruitbreiding).

Groet 10.2.e

Tekst sheet:

Bij netwerkontwerp zijn 3 knoppen van belang:

I. Infrastructuur uitbreiding zorgt voor extra capaciteit maar het oplossen van de capaciteitsknelpunten met alleen infrastructuur aanpassingen is kapitaalintensief;

II. Technische systeemspongen (zoals ERTMS, ATO en 3kv) zijn mogelijk om de capaciteit van bestaande infra verder te vergroten;

III. Logistieke maatregelen: is een kostenefficiënte oplossing voor het toevoegen van capaciteit. Voorbeelden zijn versnellen, alternen vs. corridorrijden of ont mengen.

>TBOV onderzoekt de meerwaarde van deze knoppen: zowel afzonderlijk als in combinatie en identificeert mogelijke (hoofd)keuzes in het netwerk.

>Het toepassen van enkel één knop zal leiden tot hoge kosten of niet realiseren van ambities.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: RE: Decentralisatie
Datum: vrijdag 10 januari 2020 13:11:00

Ha 10.2.e,

Bedankt!

Ik vroeg me nog het volgende af: Overijssel wil graag een station bij Staphorst. Is al eens gekeken hoeveel dat ongeveer kost?

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: dinsdag 7 januari 2020 11:26

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @prorail.nl

Onderwerp: Re: Decentralisatie

Dag 10.2.e,

Het zijn nog geen volledig uitgewerkte ideeën vanuit de provincies, maar op basis hiervan komen we denk ik wel een heel eind. Ik zal met mijn collega's in overleg gaan en met een voorstel voor de zaken komen die we in een capaciteitsanalyse kunnen uitwerken.

Groet!

10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 21 dec. 2019 om 11:37 heeft 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl> het volgende geschreven:

Ha 10.2.e en 10.2.e,

Zie onderstaande input vanuit Overijssel en Gelderland voor de mogelijke decentralisatie van Apeldoorn-Enschede?
Hebben jullie hier voldoende aan?

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e - BSK

Verzonden: zaterdag 21 december 2019 11:33

Aan: 10.2.e 10.2.e @overijssel.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

cc: 10.2.e @ gelderland.nl; 10.2.e @ gelderland.nl; 10.2.e
 10.2.e 10.2.e @ overijssel.nl>; 10.2.e - DGB
 10.2.e @ minienw.nl>; 10.2.e - DGB
 10.2.e @ minienw.nl>

Onderwerp: RE: Decentralisatie

Ha 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e,

Dank en we gaan hiermee aan de slag.

Mijn directeur wil graag in het nieuwe jaar met jullie gedeputeerden praten over de ambities van Overijssel en Gelderland met deze decentralisatie. Voor de besluitvorming volgend jaar willen we o.a. graag scherp hebben per wanneer jullie een decentralisatie willen laten ingaan. Er zijn inmiddels verschillende data over tafel gegaan; 2023, 2025 en 2032 en dat maakt natuurlijk nogal verschil voor de aard van de afspraak die we uiterlijk in het voorjaar van 2020 willen maken.

Dank alvast en hele fijne dagen!

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ overijssel.nl>

Verzonden: dinsdag 17 december 2019 16:58

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @ minienw.nl>; 10.2.e -
 BSK 10.2.e @ minienw.nl>

cc: 10.2.e @ gelderland.nl; 10.2.e @ gelderland.nl; 10.2.e
 10.2.e 10.2.e @ overijssel.nl>

Onderwerp: Decentralisatie

Dag 10.2.e, 10.2.e,

Het vervolgtraject voor mogelijke decentralisatie van de sprinterdienst Apeldoorn-Enschede zien wij als volgt:

1. Nadere oordeel- en besluitvorming is afhankelijk van vervolgonderzoek, waarvoor het ministerie primair verantwoordelijk is en ProRail en de provincies Overijssel en Gelderland in participeren.
2. Onderdelen voor het vervolgonderzoek moeten zijn:
 - a. Het onderzoeken van de mogelijkheden voor de sprinterdienst Apeldoorn-Enschede naar extra (avond)ritten, het overdag doorrijden naar Enschede en het aandoen van nieuwe stations zoals Bathmen. Daarnaast vraagt eventuele decentralisatie van deze treindienst om een meer principiële benadering dan de huidige ad-hoc aanpak van onderdelen van dit netwerk. Huidige en toekomstige ontwikkelmogelijkheden van de sprinterdienst Apeldoorn-Enschede dienen in samenhang met het spoornetwerk in met name Twente en de uitwerking van de Contourennota Toekomstbeeld OV 2040 bekeken te worden. Op of aan dit traject spelen namelijk diverse wensen en ambities, waaronder de 2e intercity Zwolle-Enschede, doorkoppeling van de treindienst Munster-Enschede, het versnellen van de Berlijntrein, elektrificatie van de trajecten Almelo-Mariënborg en Zutphen-Hengelo.

- b. Welke infrastructurele knelpunten en investeringen (inclusief B&O kosten e.d.) op en aan dit traject hiermee samenhangen.
 - c. Het door en via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (van NS en ProRail) verstrekken van de benodigde gegevens omtrent de sprinterdienst (vervoerkundig, exploitatie, infrastructureel e.d.) om tot een verantwoorde businesscase te kunnen komen voor besluitvorming.
 - d. Wat de voorwaarden zijn in relatie met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail. Denk bijvoorbeeld aan derden werk, samenlooprisico's, prioritering afwikkeling treinen, (achterstallig) onderhoud en staat van de spoorinfrastructuur, etc.
3. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek, businesscase en besluitvorming kan de vraag beantwoord worden wanneer een eventuele decentralisatie van de sprinterdienst mogelijk is. Eventuele meerwaarde zien wij overigens meer in de samenhang met het regionale treinennetwerk, dan met het busnetwerk.

Mede namens de provincie Gelderland,

Voor overleg staan we altijd open.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Beleidsadviseur

<image001.png>

Provincie Overijssel

Eenheid Ruimte en Bereikbaarheid

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

 038 499 **10.2.e**

mobiel 06 **10.2.e**

Van: **10.2.e** - BSK **10.2.e** @minienw.nl

Verzonden: woensdag 11 december 2019 18:25

Aan: **10.2.e** @ gelderland.nl

CC: **10.2.e** - BSK **10.2.e** @minienw.nl; **10.2.e**

10.2.e @overijssel.nl; **10.2.e** @ gelderland.nl

Onderwerp: Decentralisatie

Beste **10.2.e**,

Op 10 oktober hebben we in Arnhem bestuurlijk overleg gevoerd over de mogelijke decentralisatie van de sprinterdienst Apeldoorn-Enschede. Onze bestuurders toonden **11.1** ambitie en die hebben we vervolgens vastgelegd in de BO MIRT-besluitenlijst.

De afspraak was dat de provincies ons van nadere informatie zouden voorzien over jullie ambities met de sprinterdienst (en andere randvoorwaarden) zodat ProRail een capaciteitsanalyse kan maken over mogelijk benodigde infra-aanpassingen.

Inmiddels zijn we 2 maanden verder en is er nog geen voortgang geweest in dit proces.

Zoals je weet willen wij in het voorjaar van 2020 een integraal besluit nemen over de marktordening op het spoor, inclusief de mogelijke decentralisatie van sprinterdiensten. Het is niet nodig om tegen die tijd alle afspraken tot achter de komma te regelen. Als we tegen die tijd een principe-afpraak willen vastleggen is het volgens ons wel nodig een paar stappen verder te zijn in de voorwaarden die horen bij een decentralisatie. We moeten dan in ieder geval weten per wanneer de decentralisatie plaatsvindt en op hoofdlijnen een financiële afspraak hebben.

Graag plan ik daarom op korte termijn een overleg om te bespreken welke betekenisvolle stappen we tot het voorjaar kunnen zetten en welke informatie daarvoor nodig is.

Ik hoor graag je reactie,

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e OV en Stations
Ministerie van I&W

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e - BSK
 Aan: 10.2.e @prorail.nl
 Cc: 10.2.e @prorail.nl
 Onderwerp: RE: Onderzoek Decentralisatie Apeldoorn Enschede
 Datum: vrijdag 24 januari 2020 14:55:00
 Bijlagen: image001.png
 image002.png

Ha 10.2.e

Als het jullie niet teveel inspanning vergt dan heel graag!

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: vrijdag 24 januari 2020 11:27

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @prorail.nl

Onderwerp: RE: Onderzoek Decentralisatie Apeldoorn Enschede

Beste 10.2.e,

Ik denk dat deze informatie wel nodig is om een meer inhoudelijke gesprek met Gelderland en Overijssel te voeren over de wenselijkheid en mogelijkheid van decentralisatie. Anders is het risico groot dat we in kringetjes blijven draaien. En op de wijze zoals ik hieronder voorgesteld heb is de inspanning behapbaar. Het zal dan ook niet resulteren in een compleet rapport, maar in een memo van een aantal pagina's.

Dus wat mij betreft gaan we hier gewoon mee aan de slag. Ik heb zelfs al een aantal dingen hiervoor in werking gesteld.

Met vriendelijke groet,

10.2.e | Procesmanager

06 10.2.e | www.prorail.nl

De Inktpot B1.23, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 24 januari 2020 11:07

Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

Onderwerp: RE: Onderzoek Decentralisatie Apeldoorn Enschede

Ha 10.2.e

Sorry dat ik zo laat reageer.

Het klinkt als een mooi voorstel en het lijkt me idd goed d t met de provincies te bespreken.

Als het goed is hoor ik snel van de provincies wat hun ambitie is t.a.v. het moment van decentralisatie. als dit pas is per 2032 vraag ik me af of het zinnig is nu al in redelijk detail zaken uit te werken.

Hoe zie jij dat?

Groeten, 10.2.e

Van 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: woensdag 15 januari 2020 10:54

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @prorail.nl

Onderwerp: Onderzoek Decentralisatie Apeldoorn Enschede

Beste 10.2.e

Ik heb ondertussen overlegd met collega's en ons voorstel is om in het kader van de decentralisatie het volgende in beeld te brengen:

1. Een geactualiseerd beeld van de logistieke mogelijkheden (dus in de dienstregeling) voor het openen van een extra station tussen Deventer en Wierden. We hebben in het recente verleden al eens gekeken naar de mogelijkheid om een station in Bathmen te openen. Dit had toen de nodige consequenties. Dit onderzoek willen we actualiseren.
2. Een eerste toets of de infrastructuur geschikt is voor de uitbreiding van de treindienst (buiten de spits en in weekenden). Met name de maximale geluidsbelasting en overwegveiligheid kunnen een belemmering vorm om de treindienst uit te breiden. Door middel van een eerste toets op basis van expert judgement willen we in beoordelen of dit inderdaad tot beperking leidt. Als dit het geval is, is een uitgebreider onderzoek nodig.
3. De samenhang tussen de bouwstenen binnen het Toekomstbeeld OV en deze sprinterdienst in kaart brengen.
4. Inventarisatie van de belangrijkste beperkingen in de infrastructuur van capaciteitsuitbreiding, met name op het gebied van transfer- en perronveiligheid en energievoorziening.

Wij stellen dus voor om geen volledige capaciteitsanalyse voor, maar denken met deze vier punten inzicht te kunnen geven in de belangrijkste vragen van de provincies.

Het lijkt me handig dat we deze aanpak ook bespreken met de provincies, organiseer jij dit?

En is het wat jou betreft ok wanneer ik vooruitlopend daarop alvast een aantal zaken in gang zet conform bovenstaande aanpak?

Met vriendelijke groet,

10.2.e [redacted] Procesmanager

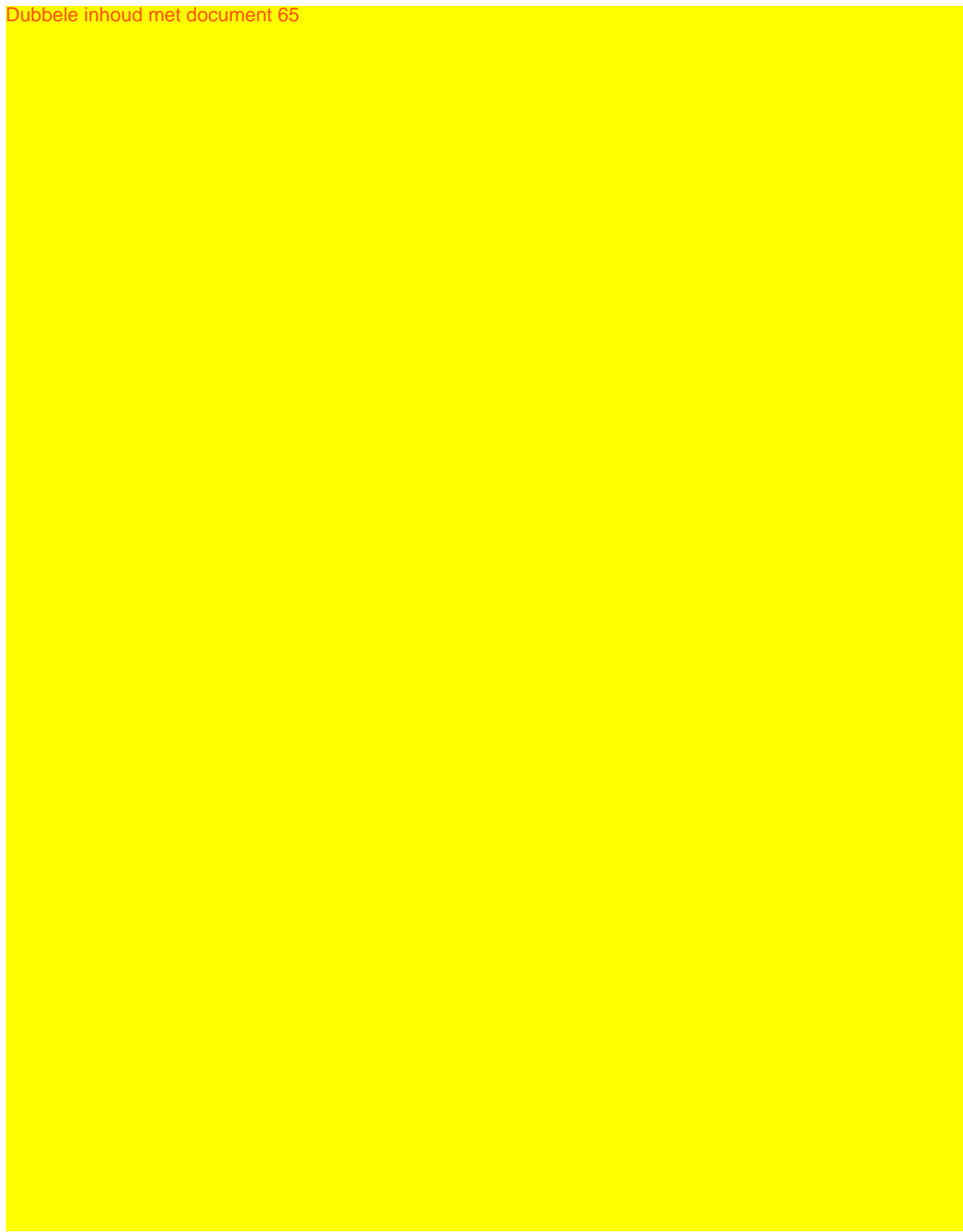
06 10.2.e [redacted] | www.prorail.nl

De Inktpot B1.23 , Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht



Groeten, 10.2.e [redacted]

Dubbele inhoud met document 65



Dubbele inhoud met document 65

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.
The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e@dova.nu; 10.2.e@rover.nl; 10.2.e@keolis.nl; LAGEIRSE, Manu;
 10.2.e@arriva.nl; 10.2.e(AFFP); 10.2.e@minez.nl;
 10.2.e@minez.nl; 10.2.e(FIN/DEELN); 10.2.e(FIN/DEELN);
 10.2.e@dova.nu; 10.2.e@nsstations.nl; 10.2.e@prorail.nl;
 10.2.e@prorail.nl; 10.2.e@rhdhv.com; 10.2.e 10.2.e; 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Klankbordgroep Onderzoek naar de ordening van stations
Datum: vrijdag 31 januari 2020 17:00:27
Bijlagen: BRP1909251443 Ordening Stations concept rapport v03.01 dd3101.pdf
 20200206 Agenda Klankbordgroep Stations.docx

Geachte leden van de klankbordgroep,

Op 6 februari vindt de klankbordgroep van het onderzoek naar de ordening op stations plaats.

10.2.e, 10.2.e van de afdeling Openbaar Vervoer & Stations van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zit deze klankbordgroep voor.

Bijgevoegd vindt u de agenda en het conceptrapport.

De klankbordgroep start om 15:00 in het The Hague Conference Centre New Babylon op het Anna van Buerenplein 29 te Den Haag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Afd. OV en Stations

+31(0)10.2.e

10.2.e@minienw.nl

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e @ns.nl 10.2.e @prorail.nl
Cc: 10.2.e - BSK; Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB; 10.2.e - HBJZ
Onderwerp: 20200203 Memo reactie voorstel stations
Datum: maandag 3 februari 2020 09:30:56
Bijlagen: [20200203 Memo reactie voorstel stations.docx](#)

Heren,

Hierbij onze reactie op het voorstel van ProRail en NS. We hebben een paar kleine revisies en een vraag. Graag heb ik hierover vlak na 11 uur contact. Zoals besproken moeten wij de stukken vandaag aanleveren (15:00 uur).

Gr 10.2.e

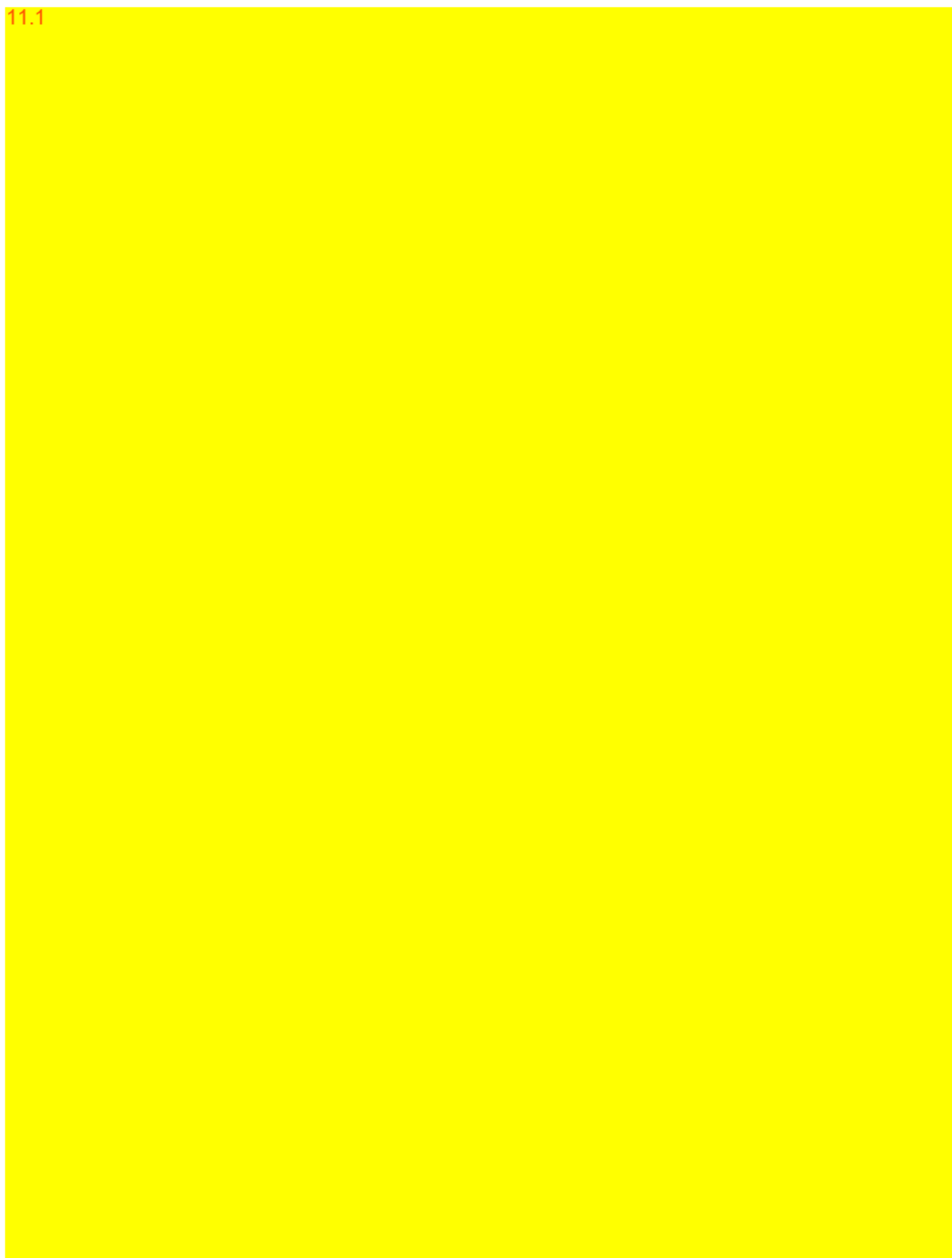
Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo;
 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - DGB
Onderwerp: concept korte samenvatting
Datum: dinsdag 4 februari 2020 13:46:43

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: dinsdag 4 februari 2020 12:15
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: is dit een korte samenvatting? graag je toevoegingen..

Bijgaand een kort overzichtje van de belangrijkste noties van ons gesprek van vanochtend

11.1

11.1



**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Contactpersoon

10.2.e

Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e

10.2.e @minienw.nl

Datum

31 januari 2020

agenda

Betreft	Klankbordgroep Onderzoek Stations
Vergaderdatum	6 februari 2020
Vergadertijd	15:00 - 16:30
Vergaderplaats	The Hague Conference Centre New Babylon-Anna van Buerenplein 29 te Den Haag

- 1) Opening
- 2) Presentatie door RHDHV
- 3) Reacties van stakeholders op het rapport
- 4) Vervolgproces
- 5) Rondvraag

Van: 10.2.e - DBO namens Burg. C. van der (Kees) - DGMo
Aan: 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @pzh.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl;
 10.2.e @transdev.com; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @gvb.nl;
 10.2.e @rover.nl; 10.2.e @utrecht.nl
Cc: 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @arriva.nl;
 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @utrecht.nl;
 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @vervoerregio.nl;
 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @htm.nl; 10.2.e @ret.nl;
 10.2.e @rover.nl; Aarmink, W.H.B. (Wino) - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e
 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Derde Stakeholdersbijeenkomst marktordening
Datum: donderdag 27 februari 2020 13:40:32

Geachte heer / mevrouw,

Graag nodig ik u uit voor een derde stakeholdersbijeenkomst in het kader van het besluit dit voorjaar over de marktordening op het spoor na 2024.

De bijeenkomst vindt plaats op donderdag 12 maart van 11:00 tot 12:30 uur op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Lekzaal).

U ontvangt op korte termijn, maar uiterlijk volgende week, een agenda voor de bijeenkomst.

Met vriendelijke groet,

Kees van der Burg

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @arriva.nl;
10.2.e @keolis.nl; Jan van Selm
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Kamerbrief midterm review NS
Datum: vrijdag 28 februari 2020 09:54:00

Hallo allemaal,

Zie bijgaand ter info.

Groeten, 10.2.e

Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/02/28/midterm-review-van-de-vervoerconcessie-voor-het-hoofdrailnet>

Van: 10.2.e - DBO namens Burg. C. van der (Kees) - DGMo
Aan: 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @pzh.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl;
 10.2.e @transdev.com; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @gvb.nl;
 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e @rover.nl
Cc: 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @arriva.nl;
 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @utrecht.nl;
 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @vervoerregio.nl;
 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @htm.nl; 10.2.e @ret.nl;
 10.2.e @rover.nl; Aarmink, W.H.B. (Wino) - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e
 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; Postbus DGMo; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: derde stakeholdersbijeenkomst van het besluit over de marktordening donderdag 12 maart
Datum: woensdag 4 maart 2020 11:16:56

Geachte heer/mevrouw,

Vorige week heeft u een uitnodiging ontvangen voor de derde stakeholdersbijeenkomst van het besluit over de marktordening op het spoor na 2024. De bijeenkomst vindt plaats op donderdag 12 maart van 11:00 tot 12:30 uur op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Lekzaal, 11^e verdieping).

Tijdens de tweede stakeholderbijeenkomst op 5 december jl. hebben we een goede discussie gehad naar aanleiding van het te hanteren afwegingskader bij het nemen van het marktordeningsbesluit. Twee aandachtspunten sprongen eruit: de gekozen variant voor gunning en reikwijdte van het HRN moet vooral de grote opgaven voor het ov faciliteren en er moet voldoende flexibiliteit ingebouwd worden om veranderende wensen in de toekomst op te vangen.

Helaas hadden we de vorige bijeenkomst onvoldoende tijd om uitgebreid met elkaar van gedachten te wisselen en alle standpunten voldoende aan bod te laten komen. We nodigen u daarom uit om een korte presentatie te geven om uw positie en wensen voor het marktordeningsbesluit toe te lichten. Na de presentatieronde kunnen we plenair doorspreken.

Wanneer u voor uw presentatie gebruik wilt maken van audiovisuele middelen kunt u dit doorgeven aan 10.2.e - 06 10.2.e of 10.2.e @minienw.nl

We beëindigen de bijeenkomst met een korte presentatie van de uitkomsten van het onderzoek 'Effecten van openbaar aanbesteden van het ov'. Dit onderzoek is inmiddels bijna gereed, en toont een goed beeld van de ontwikkelingen van het ov sinds de introductie van de marktwerking aan het begin van deze eeuw.

Met vriendelijke groet,

Kees van der Burg

Van: 10.2.e - BSK
 Aan: 10.2.e @prorail.nl
 Cc: 10.2.e @prorail.nl
 Onderwerp: RE: Onderzoek Decentralisatie Apeldoorn Enschede
 Datum: woensdag 4 maart 2020 10:41:00
 Bijlagen: image001.png
 image002.png

Ha 10.2.e

Alleen dat de horizon is verlegd. Ik verwacht dat daardoor wel 10.2.g Tegelijkertijd wil ik graag jullie analyse met hen delen om te kijken hoe ver we nu kunnen komen tot een gedeeld beeld of een decentralisatie mogelijk en wenselijk is.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: woensdag 4 maart 2020 10:24

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @prorail.nl

Onderwerp: RE: Onderzoek Decentralisatie Apeldoorn Enschede

Dag 10.2.e

Ok, betekent dit nu dat de gesprekken met Gelderland en Overijssel gestaakt gaan worden of dat alleen de horizon voor invoering verlegd is?

Met vriendelijke groet,

10.2.e | Procesmanager

06 10.2.e | www.prorail.nl

De Inktpot B1.23, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 3 maart 2020 20:58

Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

Onderwerp: RE: Onderzoek Decentralisatie Apeldoorn Enschede

Ha 10.2.e

Bedankt voor de info.

Inmiddels hebben de provincies ons laten weten niet voor 2032 te willen decentraliseren (is vertrouwelijk). Jullie analyses blijven nodig omdat we afgesproken hebben alles op een rij te zetten om tijdens de volgende concessieperiode een besluit te kunnen nemen.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: maandag 2 maart 2020 09:01

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @prorail.nl

Onderwerp: RE: Onderzoek Decentralisatie Apeldoorn Enschede

Dag 10.2.e

Even een update van de inventarisatie die we zouden doen in het kader van de eventuele decentralisatie van Apeldoorn-Enschede.

-Het expert-judgement op de eventuele infra-wijzigingen die nodig zijn bij verhogen van de bedieningsfrequentie in het dal en de weekenden verwacht ik volgende week.

-De analyse wat er nodig is voor het openen van extra station tussen Deventer en Wierden en de toets aan toekomstbeeld OV laten nog even op zich wachten. Dit heeft te maken met het feit dat de versnelling van de IC Amsterdam-Berlijn leidt tot een andere 'ligging' van deze trein. Deze is echter nog niet bekend, maar heeft wel veel invloed op de mogelijkheden van de sprinter Apeldoorn-Enschede. Het is nog niet duidelijk wanneer hier wel meer duidelijkheid over komt, dat probeer ik nu te achterhalen.

Tot zover,

Met vriendelijke groet,

10.2.e | Procesmanager

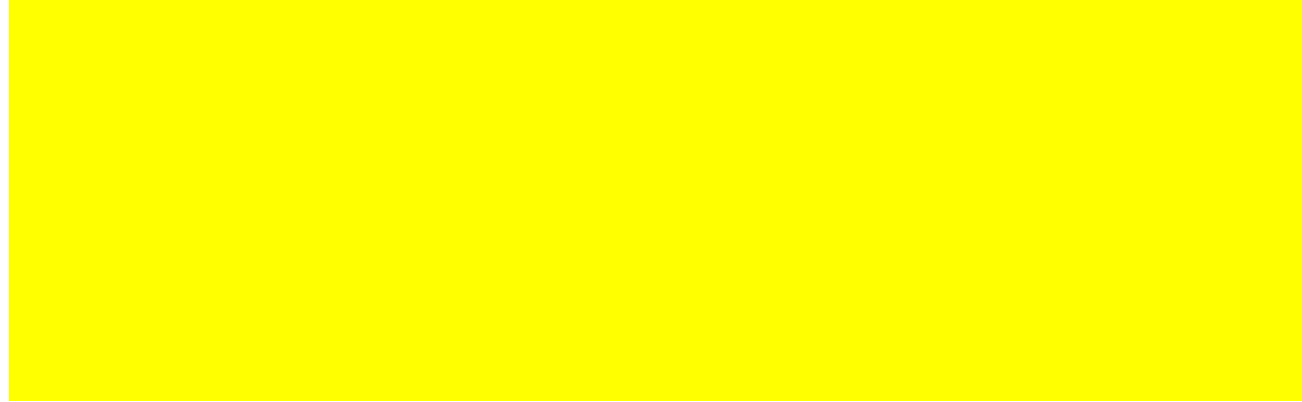
06 10.2.e | www.prorail.nl

De Inktpot B1.23, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

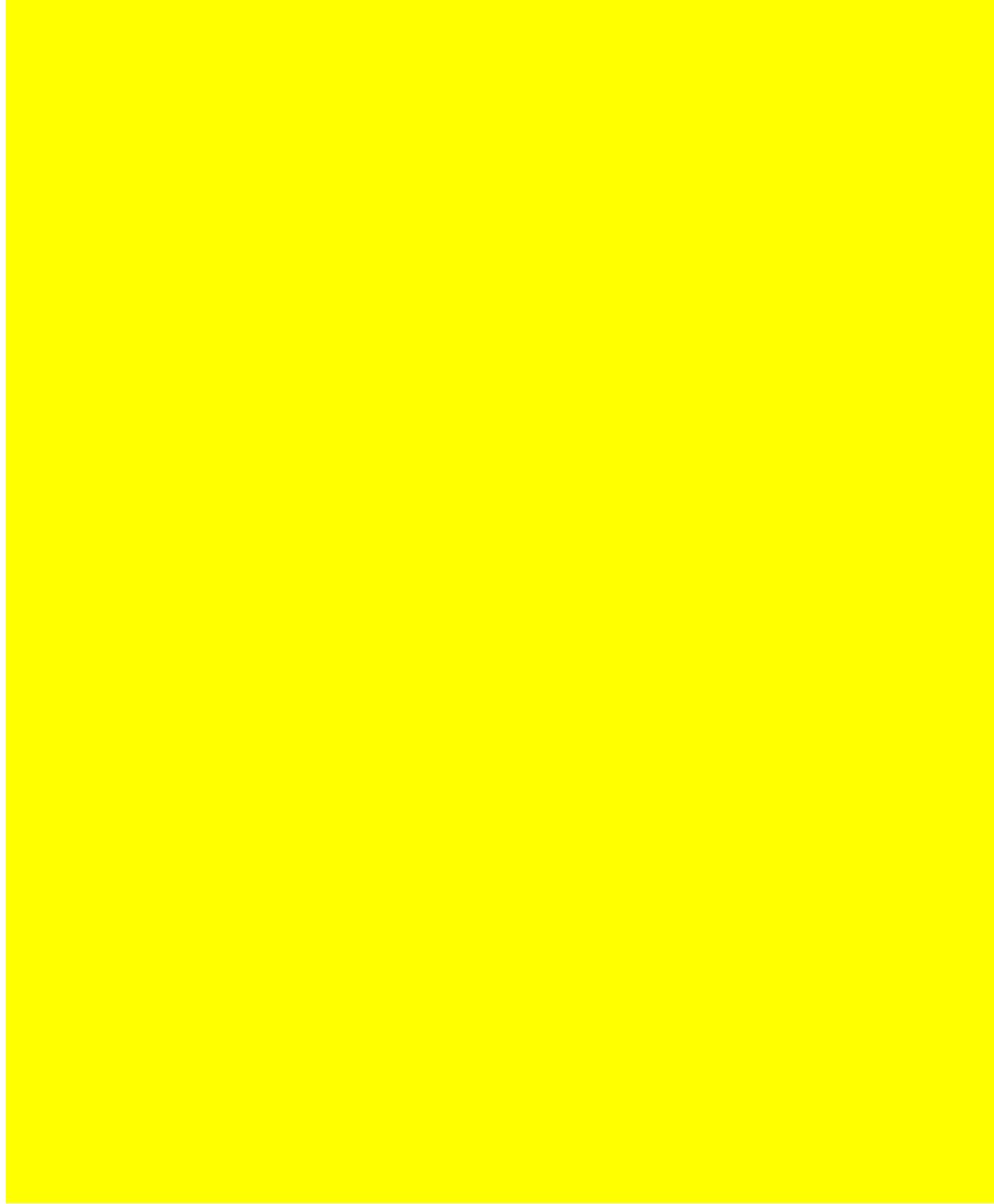
Dubbele inhoud met document 66



Dubbele inhoud met document 66



Dubbele inhoud met document 65



Dubbele inhoud met document 65

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.
The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e @minienw.nl
Cc: 10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: laatste versie ProRail document
Datum: donderdag 5 maart 2020 12:45:53
Bijlagen: [200305_WERKDOC_netwerk_en_ordening.pptx](#)
[ATT00001.txt](#)

Beste 10.2.e en 10.2.e

Op verzoek van 10.2.e stuur ik jullie bij deze de laatste versie van het ProRail document behorende bij het Inno-V rapport (nog niet 100% definitief, er wordt alleen nog een tekstuele review gedaan).

Ten opzichte van de vorige versie is het wat compacter gemaakt, de beoordeling van netwerkindeling is beter in lijn gebracht met de uitwerking daarvan in het hoofdrapport van Inno-V én ik heb een slide (nr 31) toegevoegd waarin we aangeven hoe de door ProRail voorgestelde netwerkindeling zich verhoudt tot TBOV en welke vervolgstappen er genomen kunnen worden.

Ik weet niet langs welke weg jullie eventueel commentaar willen terugkoppelen (via Didier of via 10.2.e), maar ik ben zelf ook stand by vandaag.

Hartelijke groet

10.2.e
06-10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl
 Aan: 10.2.e - BSK
 Onderwerp: RE: HMK-brug
 Datum: donderdag 5 maart 2020 15:47:34
 Bijlagen: image001.png

Hoi 10.2.e

Eigenlijk kunnen wij niet aangeven of en wanneer Werpsterhoeke bedient kan worden. Wij hebben dat een aantal jaren geleden onderzocht en daar kwam de aanbeveling uit om Meppel aan te passen. Aangezien daar geen budget voor is, is daar voorlopig geen sprake van. Het komt er dan ook op neer dat we pas op basis van een concreet voorstel van een vervoerder kunnen beoordelen of het gaat passen. Daarbij hebben zaken als de wensen voor IC stops door NS en de wensen ten aanzien van de brugopeningstijden een grote invloed.

Met vriendelijke groet,

10.2.e | 10.2.e informatie en investeringen | Capaciteitsmanagement
 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot B1.21, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Op vrijdag niet aanwezig

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
 Verzonden: dinsdag 3 maart 2020 21:04
 Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>
 CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>
 Onderwerp: RE: HMK-brug

Ha 10.2.e

Inmiddels is het de bedoeling om dit najaar bij het BO MIRT een definitieve beslissing te kunnen nemen over de mogelijke decentralisatie. Is het reëel dat jullie dan weten wat er nodig is om Werpsterhoeke te bedienen?

Ik hoor binnenkort of Drenthe en Overijssel nog wensen/eisen hebben om akkoord te gaan met de decentralisatie.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>
 Verzonden: donderdag 23 januari 2020 10:22
 Aan: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
 Onderwerp: RE: HMK-brug

Beste 10.2.e

Nog een aanvulling op het tweede punt: ik begrijp dat de oplossing om Werpsterhoeke te kunnen bedienen door kortere stationnementen een voorstel is van NS. Volgens NS kun je dan Werpsterhoek inpassen, maar het effect op de brugopeningen is nog niet bekend. Met name bij de brug over het Van Harinxmakanaal gaat het knellen. Ik heb nog geen concreet beeld wanneer duidelijk wordt hoe de korte stationnementen en openen Werpsterhoeke de openingstijden van de HRMK brug beïnvloedt. NS gaat daarbij uit van hun nieuwste stoptreinmaterieel. Dat heeft gunstige rijkskarakteristieken (= snel)
 Met vriendelijke groet,

10.2.e | 10.2.e informatie en investeringen | Capaciteitsmanagement
 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot B1.21, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Op vrijdag niet aanwezig

Van: 10.2.e
 Verzonden: vrijdag 17 januari 2020 10:02
 Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
 Onderwerp: Re: HMK-brug

Beste 10.2.e en 10.2.e

Hierbij een reactie op je vragen:

Vraag 1: HRMK brug. Het onderzoek is gepland voor dit jaar. Het gaat om een verdiepend onderzoek naar de effecten bijvoorbeeld op de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen in Leeuwarden. ProRail zal wel deelnemen aan dat onderzoek maar niet de trekker zijn. Voor deze studie wordt naar Toekomst Beeld OV 2040 gekeken, deze zal in het najaar definitieve inzichten geven in de mogelijkheid om vanuit Groningen via Leeuwarden door te rijden naar Werpsterhoeke en de mogelijkheden om de Intercity van en naar Amsterdam Zuid te versnellen. Dit geeft een nadere onderbouwing van een mogelijk capaciteitsknelpunt door de brug. Voor een aquaduct kun je rekenen op een investering van ca 10.2.g

2. Als er sprake is van 1 mansbediening op de trein (= zonder conducteur die de vertrekprocedure uitvoert) kunnen de halteertijden korter worden. Of dit voldoende is om Werpsterhoeke te bedienen in de huidige situatie is lastig te beoordelen. Hangt natuurlijk ook af van de overige kenmerken van het materieel. Aanpassingen te Meppel vergroten de kans voor bediening van Werpsterhoeke aanzienlijk. Tot nu toe hebben we al met snel stoptrein materieel gerekend. Wil intern wel informeren of we een korte stop kunnen simuleren om te zien hoeveel dit oplevert.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: woensdag 15 januari 2020 12:01:14

Aan: 10.2.e - BSK

CC: 10.2.e

Onderwerp: FW: HMK-brug

Dag 10.2.e

Dank voor de vragen. Ik heb deze direct doorgezet aan 10.2.e Hij heeft deze lijn onder zijn hoede.

Met vriendelijke groet,

10.2.e | Procesmanager

06 10.2.e | www.prorail.nl

De Inktpot B1.23, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 15 januari 2020 11:51

Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: HMK-brug

Ha 10.2.e

Vandaag weer overleg gehad met Fryslân over de decentralisatie Zwolle-Leeuwarden. Twee vragen:

1. In het BO MIRT is afgesproken onderzoek te doen naar de situatie HMK-brug/aquaduct. Weet jij wat daarvan de doorlooptijd is? Hoeveel zou zo'n aquaduct kosten?
2. Volgens Fr is het mogelijk met de sprinterdienst ook Werpsterhoeke te bedienen zonder infra-aanpassingen mits er een snellere vertrekprocedure wordt gehanteerd. Ik vraag me af hoe dat werkt in de praktijk: als een vervoerder capaciteit aan vraagt voor een sprinterdienst incl Werpsterhoeke, dan kijkt prorail neem ik aan of dat past gegeven de bediening van de IC. Kan jij al een inschatting maken of die capaciteit dan wordt toegekend? Het voordeel van dit model is natuurlijk dat er geen aanpassingen in Meppel nodig zijn.

Groeten, 10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten. This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

De reiziger in metropolitane gebieden is het meest gebaat bij een ordening waarbij wordt gestreefd naar een effectief, samenhangend en betrouwbaar vervoersysteem.

- Railsystemen zijn gebaat bij integrale aansturing vanwege sterke afhankelijkheden tussen infrastructuur en voertuig. Vooral maar niet alleen in beveiliging, onderhoud en verstoringen.
- Dat belang neemt toe naarmate de netwerken verfijnder worden.
- Nederland heeft een relatief fijnmazig netwerk ten opzichte van andere landen. De kosten van coördinatie zijn daarmee hoger dan in minder fijnmazige netwerken.
- Steden hebben een sterk fijnmazig netwerk ten opzichte van andere gedeelten van Nederland. Met tot gevolg een grotere samenhang met fietsverkeer, voetgangers en openbare ruimte.
- De woon en bouwopgave wordt voor een groot deel binnenstedelijk georganiseerd, met verdere verdichting tot gevolg. Daarmee zal de behoefte aan collectief vervoer toenemen, en aan individueel vervoer (m.n. auto) afnemen.
- Gezien het bovenstaande moet het accent van marktordening in de railsector niet langer uitgaan naar mededingingsvraagstukken, maar naar de ontwikkeling van een effectief, samenhangend en betrouwbaar vervoerssysteem in, rond en tussen de steden
- Ter illustratie de observatie dat van alle tram, lightrail en metroconcessies in de EU in 2009 12% openbaar werd aanbesteed, waarbij een deel zich in buitenstedelijk gebied bevindt, waardoor dit percentage nog lager wordt (1).

(1) Groenendijk, ESB 4778S, 11 oktober 2019



Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e ; 10.2.e @minienw.nl
Cc: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: laatste versie ProRail document
Datum: donderdag 12 maart 2020 17:14:00
Bijlagen: [voorstel indeling v2.docx](#)

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Dinsdag hebben we een goed overleg gehad met o.a. 10.2.e en Didier.

10.2.e stuurt wrs morgen zijn opmerkingen over de inhoudelijke sheets.

Bijgaand treffen jullie suggesties aan over de inleidende sheets en de opbouw van het rapport. Als er vragen zijn dan hoor ik het!

Groeten, 10.2.e

Dubbele inhoud met document 77

Minister van Milieu en Wonen
 Mevrouw Drs. S. Van Veldhoven
 Postbus 20011
 2500 EA DEN HAAG

ProRail

Raad van Bestuur
 A. Rietstra



Raad van Bestuur
 A.M.E. de Vries

Datum	13 maart 2020	Telefoon	088 - 10.2 e
Ons kenmerk	VT20170018-1546735203-2060 Aanbod ProRail NS inzake stations	E-mail	10.2 e @ns.nl
Onderwerp	Samenwerking ProRail-NS Stations	E-mail	10.2 e @prorail.nl

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Dit jaar hebben we meerdere malen op een constructieve wijze met uw Ministerie gesproken over de ontwikkelingen en de samenwerking tussen NS Stations en ProRail ten aanzien van de Stations. Mede naar aanleiding van deze gesprekken informeren wij u hierbij nader over deze ontwikkelingen.

De samenwerking tussen ProRail en NS Stations zorgt voor goede stations en is belangrijk om toekomstige uitdagingen te realiseren. Het gaat goed op de Nederlandse stations: er zijn stations verbouwd en nieuwe stations opgeleverd en de voorzieningen op en rondom stations zijn uitgebreid. Reizigers herkennen dit: de reizigerstevredenheid op stations steeg de afgelopen vijf jaar met ruim 12%. ProRail en NS Stations hebben, samen met hun partners, goede resultaten voor de reizigers en vervoerders gerealiseerd.

Om Nederland duurzaam bereikbaar te maken en de klantwaardering van het openbaar vervoer verder te laten toenemen (o.a. ambitie van het Toekomstbeeld OV 2040, Lange Termijn Spoor Agenda, Nationale Omgevingsvisie en Mobiliteitsschets) komt er in de komende jaren een aantal uitdagingen op ons af. Zo moeten we ons tot 2030 voorbereiden op een reizigersgroei van 30%. Het belang van stations groeit, we zien een ontwikkeling richting werk-, woon-, verblijfs- en mobiliteitshubs. Regionale stations hebben een vitale functie in de regio en stations in de steden zijn interessante centrale hubs in de gebiedsontwikkeling. Deze ontwikkelingen betekenen grote uitdagingen op stations, die we voortvarend op willen pakken. Dat vraagt dat we de huidige prestaties die ProRail en NS Stations leveren, moeten vasthouden en waar mogelijk en nodig verder verbeteren. Een verbeterde samenwerking ProRail – NS Stations biedt kansen en lost bestaande knelpunten op.

Recent is het eindrapport 'Eigendoms-, exploitatie- en verantwoordelijkheidsdeling op stations' door Royal HaskoningDHV aangeboden aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit rapport beschrijft de vier verschillende opties zoals die door u zijn meegegeven in het kader van het onderzoek naar de ordening van stations.



Eén van de ordeningsopties betreft het verbeteren van de huidige samenwerking op stations, tussen ProRail en NS Stations.

De afgelopen periode hebben ProRail en NS Stations samen, maar ook elk vanuit hun rol en expertise, gekeken naar de samenwerking op stations.

Onze conclusie is enerzijds dat de huidige samenwerking resulteert in de bovengenoemde goede resultaten. Anderzijds zien we op een aantal punten samen kansen voor verdere verbeteringen.

De wijze waarop we daar vorm aan willen geven hebben we de afgelopen maanden deels uitgewerkt. ProRail en NS Stations zijn er daarbij van overtuigd dat de beste oplossing voor Nederland is dat de huidige samenwerking wordt doorgezet, en waar mogelijk verder wordt geoptimaliseerd. Uiteraard binnen het Europese en Nederlandse wettelijke kader.

We onderkennen dat een aantal vervoerders aangeeft dat zij een gevoel ervaren van een ongelijk speelveld op stations. We beseffen dat we dit gevoel niet zonder meer weg kunnen nemen en zullen ons derhalve bezinnen op de wijze waarop we dat noodzakelijke gelijke speelveld blijven continueren. Tegelijkertijd geven vervoerders aan tevreden te zijn over de dienstverlening van ProRail en NS Stations inzake gereguleerde diensten.

De intensivering en verbetering van de samenwerking zoals ProRail en NS Stations die beogen, geeft een goede basis om samen de schouders te zetten onder de komende ontwikkelingen. Het sluit onder andere aan bij de door u geuite wensen zoals het terugbrengen van complexiteit en het efficiënter laten functioneren van het samenspel op stations.

We stellen tevens vast dat we op deze wijze een aantal van de door Royal HaskoningDHV gesignaleerde knelpunten oplossen zoals eenduidige sturing en het verbeteren van de efficiëntie. Bovendien kunnen ProRail en NS Stations zonder energieverlies de geschetste uitdagingen oppakken waar we voor staan. Er hoeven immers geen ingrijpende stelselwijzigingen doorgevoerd te worden, die veel geld kosten en waarvan niet op voorhand evident is dat die voordelen voor de reiziger opleveren.

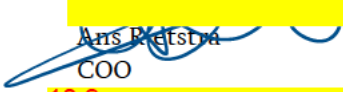
Tot slot

Wij zijn er van overtuigd dat onze samenwerking met verbeteringen de goede oplossing is voor reizigers en Nederlandse belastingbetalers. Over de nadere invulling van deze samenwerking zijn we op dit moment zowel gezamenlijk als binnen de governance van de respectievelijke bedrijven (inclusief medezeggenschap) in gesprek.

Wij hopen dat voor deze optie ook draagvlak zal zijn in de politieke besluitvorming over de stationsordening. In dat geval werken we de komende periode graag deze optie verder met u uit.

Met vriendelijke groet,

10.2.e


Ans Buijs
COO

10.2.e

Anneke de Vries
Directeur Stations en Risicobeheer

10.2.e


John Vermeulen
CEO

10.2.e

Roger van Boxtel
President-directeur

10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl
Verzonden: vrijdag 13 maart 2020 19:50
Aan: Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGMO
CC: 10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: concept brief aanbod ProRail - NS inzake samenwerking stations
Bijlagen: 20200313 Aanbod ProRail NS inzake stations.pdf

Beste Wino,

Bijgaande concept brief met betrekking tot aanbod ProRail NS inzake samenwerking stations is vanavond gedeeld met het secretariaat van Stientje van Veldhoven.

In verband met de huidige ontwikkelingen staan er op deze versie nog geen handtekeningen.
De originele versie zal daarom begin volgende week worden nagezonden.

Met vriendelijke groet,

Dorothea Godijn | Bestuurssecretaris | Bestuursondersteuning

06 10.2.e | www.prorail.nl

De Inktpot H2.23 , Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

ProRail



Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl
Verzonden: vrijdag 13 maart 2020 19:33
Aan: Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGMO
Onderwerp: Fwd: concept brief aanbod ProRail - NS inzake samenwerking stations
Bijlagen: 20200313 Aanbod ProRail NS inzake stations.pdf; ATT00001.htm

Hai Wino, hierbij de stationsbrief. Is vrij algemeen van aard gehouden, ondermeer vanwege traject met medezeggenschap. Volgende week komt het origineel. Mocht je nog opmerkingen en/of vragen hebben, je weet me te vinden.

Blijf gezond en fijn weekend !

Ans

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGMo; 10.2.e ; Didier van de Velde | inno-V;
 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: laatste versie ProRail document
Datum: zaterdag 14 maart 2020 15:29:00
Bijlagen: 200313 Consequenties van Netwerkindeling bs.pptx

Beste 10.2.e ,

Bedankt voor de aanpassingen. Ik ben blij met de slag die is geslagen en dat nu alle varianten uit KVEGS worden genoemd.

Ik vind alleen sheet 25 waarin de splitsing IC's/sprinters wordt uitgewerkt nog wat kort door de bocht. Het is de enige sheet waarin deze variant (die voor veel partijen belangrijk is) wordt uitgewerkt. De inhoud is zonder veel nuance, er wordt bijvoorbeeld geen onderscheid gemaakt tussen trajecten met en zonder samenloop (ik snap dat er bij het scheiden van producten sowieso altijd samenloop is). Misschien goed om heel kort uit te leggen wat deze variant betekent (dus samenloop indien op dat deel van het netwerk ook IC's rijden) De redenering is dan volgens mij (als ik 10.2.e goed begrijp) dat hoe meer een decentrale sprinterdienst raakt aan het HRN (met samenloop) hoe groter de uitdagingen worden t.a.v. sturing en coördinatie. In Limburg gaat het volgens mij redelijk goed omdat het netwerk daar nog redelijk 'stand alone' is maar mss zijn daar ook voorbeelden te halen waar de sturing en coördinatie op het hele systeem onder druk staat.

Zie bijgaand met nog wat tekstuele opmerkingen.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @10.2.e -advies.nl>
Verzonden: vrijdag 13 maart 2020 16:12
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; Didier van de Velde |
 inno-V 10.2.e @inno-v.nl>
Onderwerp: Re: laatste versie ProRail document

Beste 10.2.e

Ik heb e.e.a. aangepast zoals hieronder besproken. Ik hoop dat het document met deze aanpassingen beter voldoet. @ 10.2.e wat vind jij er nu van?

Ik heb de komende dagen ook nog wel wat tijd om aanpassingen te doen, maar na maandag 10:00 niet meer. We moeten namelijk alles wat in dit document wordt aangepast ook nog netjes doorvoeren in het hoofdrapport van Inno-V, dat is ook nog wel een klusje. Als jullie nog wensen of commentaar hebben, dan graag zo snel mogelijk maar uiterlijk voor maandag 10:00.
 Alvast een fijn weekend

Hartelijke groet
 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e @ret.nl; 10.2.e @htm.nl; 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e @prorail.nl;
 10.2.e @dova.nu; LAG-HRSE, Manu; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @transdev.nl; 10.2.e @rover.nl;
 10.2.e @transdev.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl 10.2.e @keolis.nl
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; Burg, C. van der (Kees) - DGMo
Onderwerp: presentaties stakeholderoverleg van 12 maart
Datum: maandag 16 maart 2020 10:01:48
Bijlagen: [Presentatie DOVA.pptx](#)
[Presentatie NS.pdf](#)
[Presentatie ROVER.pptx](#)
[Presentatie stadsvervoerders.pdf](#)

Geachte dames en heren,

Afgelopen donderdag 12 maart vond het 3^e stakeholderoverleg plaats.
 Bijgevoegd vindt u de sheets.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Afd. OV en Stations

+31(0)6 10.2.e

10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e ; 10.2.e - BSK; Didier van de Velde | inno-v; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: laatste versie ProRail document
Datum: maandag 16 maart 2020 22:58:00

Ha 10.2.e ,

Dank. Ik ben hier blij mee! Het biedt duidelijk een bijdrage aan de besluitvorming over de marktordening, waarbij de inhoud genuanceerd is behouden.

In overleg met 10.2.e leg ik het stuk voor aan enkele MT-leden met als kernvraag of de rapportage(s) nu voldoende 'in sync' zijn met alle lopende processen zoals de netwerkontwikkeling en investeringsbeslissingen. Ik heb geen zicht op alle gesprekken die o.a. ook door jullie met NS worden gevoerd over de wijze waarop de Prorail-adviezen over de netwerkontwikkeling naar buiten komen. Het is dus mogelijk dat er nog reacties komen over de samenhang tussen de rapportages en andere processen.

10.2.g

Dank dus nogmaals en succes voor jou en Didier bij het verwerken hiervan in het inno-v rapport.

We spreken elkaar.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @10.2.e -advies.nl>

Verzonden: maandag 16 maart 2020 21:10

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>;
 Didier van de Velde | inno-V 10.2.e @inno-v.nl>

Onderwerp: Re: laatste versie ProRail document

Allen

Hierbij een nieuwe versie waarin de commentaren van 10.2.e zijn verwerkt en die van 10.2.e ook grotendeels. ProRail vindt het voor de integriteit en concrete onderbouwing van het verhaal belangrijk om hetgeen in de bijlagen in uitgewerkt te behouden. Wij leveren het rapport daarom op in 2 varianten: (1) één volledig rapport incl bijlagen en (2) een hoofdrapport zonder bijlagen. Zo kunnen jullie zelf bepalen wat te gebruiken, welke bijlagen wel en niet.

In het deel van hoofdrapport van Inno-V waarin gebruik wordt gemaakt van de ProRail input zullen we dan hetgeen in de bijlagen staat niet gebruiken. Dat betekent dat er nog wel 10.2.g aanpassingen nodig zijn in het Inno-V hoofdrapport. Ik ga mijn best doen daar vanavond een eind in te komen maar kan nog niet overzien hoeveel tijd het gaat kosten. BRW

Hartelijke groet,
 10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e
Cc: 10.2.e ; 10.2.e - BSK; Didier van de Velde | inno-V
Onderwerp: RE: laatste versie ProRail document
Datum: maandag 16 maart 2020 18:41:00

Ha,

Vanuit mij nog de constatering dat niet al mijn suggesties voor teksten/typo's zijn overgenomen.

De eerste bullet van de samenvatting is wel belangrijk; ienw onderzoekt geen scenario's. dus daar moet of inno-v staan of de suggestie die ik vandaag deed.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 16 maart 2020 17:17
Aan: 10.2.e 10.2.e @10.2.e -advies.nl>; 10.2.e - BSK
 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e - BSK
 10.2.e @minienw.nl>; Didier van de Velde | inno-V 10.2.e @inno-v.nl>
Onderwerp: RE: laatste versie ProRail document

Dag 10.2.e ,

Goed om zo snel een paar slagen te maken. Op deze versie een paar laatste zaken vanuit mijn kant/perspectief.

- Sheet 9: bewust daar 'houdbaar' neergezet. Geeft meer duiding dat aanleg van dure infrastructuur wel zou kunnen 'haalbaar', maar gegeven aantal overwegingen niet 'houdbaar' is. Is ook smaak ding.
- Sheet 12: kan wat mij betreft in hoofddeel. Wel nog een paar aanpassingen dan (zie bijlage). Jammer dat de regionale lijnen niet zichtbaar zijn overigens. Waarom is dat? Lijkt daarmee toch over verdeling van de hoofdrailnetconcessie te gaan (i.p.v. wat is vanuit vervoer interessant).
- Sheet 18: een 'vraagteken' toevoegen bij vervoerswaarde. Ik heb vanuit ProRail geen stukken gezien dat dit al goed is onderzocht.
- Sheet 27 t/m 30: 10.2.g
- Sheet 31 t/m 36: 10.2.g

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @10.2.e -advies.nl>
Verzonden: maandag 16 maart 2020 16:43
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>;
 Didier van de Velde | inno-V 10.2.e @inno-v.nl>
Onderwerp: Re: laatste versie ProRail document
Urgentie: Hoog

Hoi 10.2.e en 10.2.e

Hierbij weer een aangepaste versie. Belangrijkste aanpassingen om naar te kijken:

^{10.2.e} wil ^{10.2.g}

- Ook is er een aantal ^{10.2.g} slides in de bijlage opgenomen, om dezelfde reden
- De onderzoeksvraag zoals hieronder door ^{10.2.e} voorgesteld heb ik nog enigszins aangepast.

Willen jullie kijken naar deze versie van het rapport? Ik hoop dat het vandaag lukt want hoe dan ook moet het nog vertaald worden naar het Inno-V hoofdrapport. Dat wil ik vanavond doen

Alvast dank!

^{10.2.e}

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e
Cc: 10.2.e ; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: laatste versie ProRail document
Datum: maandag 16 maart 2020 14:21:00
Bijlagen: 200316 consequenties netwerkindelingen V2 bs.pptx

Ha, zoals vraag 1 nu is geformuleerd was mijn suggestie maar als deze niet handig is in het licht van de relatie tot de netwerkontwikkeling moeten we even kijken wat wel kan.

10.2.e suggestie was: Welke ontwikkeling ziet ProRail ten aanzien van de vervoervraag en capaciteit op het spoor?

Stel nu dat we deze veranderen in: Welke ontwikkelingen ziet ProRail in het netwerk in het licht van de vervoervraag en capaciteit op het spoor?

In bijgaand stuk nog een aantal punten en komma's. Ik vind het een mooi stuk geworden

10.2.g

Zoals jullie misschien weten willen we het inno-v rapport en de bijlagen ter feitelijke reactie voorleggen aan NS en FMN. Dat zal hopelijk volgende week gebeuren. Ik weet zeker dat 10.2.g

10.2.e en 10.2.e willen jullie vast nadenken over hoe jullie inno-v hierbij kunnen helpen?

Dank!

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 16 maart 2020 14:01

Aan: 10.2.e 10.2.e @10.2.e -advies.nl>; 10.2.e - BSK

10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

Onderwerp: RE: laatste versie ProRail document

Dag 10.2.e , 10.2.e ,

Ik heb er nog niet geheel naar kunnen kijken. Het valt met op dat de onderzoeksvragen weer zijn aangepast. De eerste onderzoeksvraag klopt in ieder geval niet / 10.2.g . In dit traject hebben we ProRail niet gevraagd wat aansluit bij ambities Toekomstbeeld OV. Of het is een vraag geweest die niet gesteld kon worden.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @10.2.e -advies.nl>

Verzonden: maandag 16 maart 2020 12:07

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB

10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

Onderwerp: Re: laatste versie ProRail document

Dag 10.2.e en 10.2.e

Hierbij een nieuwe versie waarin het onderstaande is verwerkt.
Graag nogmaals jullie review. Alvast dank!

Hartelijke groet

10.2.e

Op 16 mrt. 2020, om 10:50 heeft 10.2.e - BSK
10.2.e @minienw.nl> het volgende geschreven:

Ha allen, het is wel een beetje rommelig zo. Excuus van de kant van IenW.

10.2.e kijkt primair vanuit de samenhang tussen jullie advies en het proces netwerkuitwerking. Ik volg zijn aanpassingen hierin. Volgens mij is daar de zoektocht om de inhoud overleidend te houden zonder vooruit te lopen op netwerkontwikkeling.

Ik kijk vooral naar samenhang marktordening en tekstueel. Daar heeft 10.2.e wat zaken gewijzigd waar ik hieronder op reageer. Heel graag daarna nog een versie waar 10.2.e en ik samen naar zullen kijken en onze laatste opmerkingen doorgeven.

Sheet 1: geen verwijzingen maken naar inno-v rapport; prorail rapport is input voor inno-v. Dus vorige versie behouden.

Sheet 2: goed idee om te beginnen met samenvatting. Alleen niet verwijzen naar inno-v in bullet 1 en 4.

Sheet 13: 10.2.g

Sheet 14: nu ik het nog een keer zie stel ik voor deze sheet eruit te halen.

Eenzijds wel goed om dit overzicht te hebben, maar ik blijf het verwarrend vinden dat in het prorail stuk wordt verwezen naar het inno-v rapport terwijl prorail input is voor inno-v

Sheet 15: na sheet 17 (zie mijn vorige commentaar en tekstsuggesties)

Sheet 16: zie mijn vorige tekstsuggesties

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 16 maart 2020 09:22

Aan: 10.2.e 10.2.e @10.2.e -advies.nl>; 10.2.e - BSK

10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

Onderwerp: RE: laatste versie ProRail document

Dag 10.2.e ,

Ik heb zowel in de volgorde als in de inhoud aanpassingen gedaan. Het lukt met niet om aan te geven welke dat zijn (vanwege beperkingen powerpoint, die kent geen wijzigingen bijhouden).

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @10.2.e -advies.nl>

Verzonden: zondag 15 maart 2020 21:18

Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e -

BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

Onderwerp: Re: laatste versie ProRail document

Urgentie: Hoog

Hoi 10.2.e en 10.2.e

10.2.e, veel dank voor de slag die jij hebt gemaakt! Fijn dat jullie zo intensief meewerken.

Er is wel een grote verandering doorgevoerd. Een fundamenteel deel van het verhaal, namelijk het benadrukken van de kansen van de beleidsknop logistiek ontmengen, is nu weg. Daarmee is m.i. ook het fundament onder de beoordeling van de netwerk indelingen in het laatste hoofdstuk nogal verzwakt. ik wil morgenochtend met 10.2.e bespreken hoe hij hiernaar kijkt.

Los van wat 10.2.e vindt, zijn er tegenstrijdigheden in jullie (10.2.e en 10.2.e) commentaren (b.v. tekst door 10.2.e toegevoegd door 10.2.e weer verwijderd op de inleidende slide, de versie waar 10.2.e het mee eens was is nogal anders dan de de door 10.2.e aangepaste versie.). Het is voor mij lastig te bepalen welk commentaar ik als 'leading' moet beschouwen en tot een afronding te komen. @ 10.2.e, ben jij het eens met de aanpassingen van 10.2.e? Ik hoor graag welke versie jullie voorkeur heeft.

@ 10.2.e, heb jij in de slides nog wijzigingen doorgevoerd of alleen de volgorde e.d.? Indien je wijzigingen hebt doorgevoerd in slides, kan je dan nog even aangeven wat je hebt gedaan? Alvast dank!

Hartelijke groet,

10.2.e

Op 13 mrt. 2020, om 21:14 heeft 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl> het volgende geschreven:

Dag 10.2.e, 10.2.e,

Zie bijgaand in de sheets mijn suggesties. Ik stel voor dat jullie een volgende versie aan de collega's doorsturen. Natuurlijk ook maandag of tussendoor nog bereikbaar om even te schakelen.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @10.2.e-advies.nl>

Verzonden: vrijdag 13 maart 2020 16:12

Aan: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>;

10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>;

10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; Didier van de Velde | inno-V

10.2.e @inno-v.nl>

Onderwerp: Re: laatste versie ProRail document

Beste 10.2.e

Ik heb e.e.a. aangepast zoals hieronder besproken. Ik hoop dat het document met deze aanpassingen beter voldoet. @ 10.2.e wat vind jij er nu van?

Ik heb de komende dagen ook nog wel wat tijd om aanpassingen te doen, maar na maandag 10:00 niet meer. We moeten namelijk alles wat in dit document wordt aangepast ook nog netjes doorvoeren in het hoofddapport van Inno-V, dat is ook nog wel een klusje. Als jullie nog wensen of commentaar hebben, dan graag

zo snel mogelijk maar uiterlijk voor maandag 10:00.
Alvast een fijn weekend

Hartelijke groet

10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

<200313 Aansluiting scenario's Inno-V en
vervoersontwikkeling.pptx>

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e ; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: laatste versie ProRail document
Datum: dinsdag 17 maart 2020 19:31:00
Bijlagen: 200317 consequenties netwerkindelingen V5-zonder bijlagen 10.2.pptx

Sorry, verkeerde bijlage..

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: dinsdag 17 maart 2020 17:43
Aan: 10.2.e 10.2.e @10.2.e -advies.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e - DGB
 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: laatste versie ProRail document
Urgentie: Hoog

Ha 10.2.e ,

Bedankt wederom.

De aanpassing qua structuur is prima wmb, idd duidelijker zo.

10.2.g

Daar moet 10.2.e echt nog even naar kijken. Vanuit marktordening mis ik nu de conclusie uit de vorige versie! (laatste bullet). Ik krijg net nog een reactie van 10.2.e , die stuur ik zo door, is volgens mij goed te verwerken.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @10.2.e -advies.nl>
Verzonden: dinsdag 17 maart 2020 15:40
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>
Onderwerp: Re: laatste versie ProRail document
Urgentie: Hoog

Hoi 10.2.e EN 10.2.e

Ik heb de wijzigingen doorgevoerd. Ik heb de leeswijzer / samenvatting flink aangepast en samengevoegd met de inleidende slide. Ik vond toch dat het er niet zo scherp stond (naar aanleiding van punt 4 in de mail hieronder). Het was denk ik voor de niet ingevoerde lezer zoeken naar welke varianten we nu wel en niet beoordelen en waarom. Dit heb ik proberen te verduidelijken. Er staat nu ook een scherpere conclusie van het ProRail onderzoek (dit is toch wat in ieder geval iedereen zal lezen). Willen jullie hier allebei nog naar kijken a.u.b.?

Gr

10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: FW: laatste versie ProRail document
Datum: dinsdag 17 maart 2020 17:45:00

Zie hieronder reactie 10.2.e.

Ik zou nu even willen focussen op het hoofdrapport en de discussie over de bijlagen willen verplaatsen naar een directieoverleg.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 17 maart 2020 17:35

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK
10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>;

10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB

10.2.e @minienw.nl>; Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: laatste versie ProRail document

Beste 10.2.e en 10.2.e

Dank voor het voorleggen van deze nieuwe versie. In aanvulling op de opmerkingen van 10.2.e en 10.2.e wil ik graag nog reageren op hetgeen er staat over de technische systeemsprong.

Op sheet 8 van het rapport worden termen gebruikt als “we” en “beleidsknoppen”. Ik weet niet wie in deze we is prorail of lenW? Volgens mij maakt lenW alleen beleidskeuzen, technische systeemsprongen zijn volgens mij geen beleidsknoppen maar goed.

Belangrijker nog op deze sheet is dat prorail nu stelt:

“ERTMS, 3kV, ATO en TMS verhogen capaciteit door de mogelijkheid om meer treinen per uur over één spoor te laten rijden.”

Mijn punt van vorige week in het MT is hiermee nog steeds niet opgelost. Prorail is oa aan het onderzoeken of 3KV in combi met ERTMS en ATO de capaciteit kan verhogen. 11.1

Dat is nogal een uitspraak. Mijn voorstel zou zijn dat er meer een tekst komt als ERTMS, 3KV,, worden als mogelijkheden onderzocht om capaciteit te verhogen. In lijn hiermee zou ik dan ook sheet 10 hierop aanpassen.

Wat betreft de bijlagen. Vanaf sheet 15 staan weer zaken over de technische systeemsprong. Op sheet 16 staat het nu zo verwoord dat 3 KV wordt toegepast (De deelnetten gaan gefaseerd over op **3kV**). Ook hier geldt dat dit besluit nog moet worden genomen. Op sheet 18 wordt gesproken over revisiegebied Haarlem. Dit suggereert 11.1

11.1

Groet

10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: Didier van de Velde | inno-V; 10.2.e - DGB; 10.2.e
Onderwerp: RE: laatste versie ProRail document
Datum: dinsdag 17 maart 2020 13:46:00

Ha 10.2.e ,

Ik denk dat de andere mt-leden nu varen op het commentaar van 10.2.e 10.2.g

Ik denk zelf dat 10.2.g
De inno-v scenario's zijn voor een behoorlijk groot deel gebaseerd op de 3 deelnetten, 10.2.g

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @10.2.e -advies.nl>
Verzonden: dinsdag 17 maart 2020 13:33
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
CC: Didier van de Velde | inno-V 10.2.e @inno-v.nl>; 10.2.e - DGB
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>
Onderwerp: Re: laatste versie ProRail document

Hoi 10.2.e

- Allereerst, het lijkt me 10.2.g
Er zal gezien het onderwerp zeker belangstelling (en discussie) in de sector voor zijn.
- De punten 1, 2 en 4 zal ik alvast verwerken. Wil je dat ik nu al een nieuwe versie maak en rondstuur waarin dit is gedaan of zal ik afwachten welk commentaar er nog volgt?
- 10.2.g : het lijkt ons juist dat dit voorbeeld concreetheid toevoegt aan een verder nogal abstracte discussie. Ook sluit het zo beter aan op de beoordeling van de andere KVEGS varianten: ook daar zijn indicatieve netwerkkaartjes van. Wellicht is het 10.2.g

Hartelijke groet
10.2.e

Op 17 mrt. 2020, om 12:05 heeft 10.2.e - BSK
10.2.e @minienw.nl> het volgende geschreven:

Beste 10.2.e ,

Zie hieronder een aantal opmerkingen van 10.2.e over het rapport. Het kan zijn dat er nog iemand reageert maar omwille van de snelheid zet ik dit nu door. Algemene opmerking is dat 10.2.g

Paar punten:

1. Titel iets aanpassen: Consequenties van mogelijke netwerkindelingen. (er worden meerdere varianten beoordeeld)
2. Leeswijzer nog iets aanscherpen: het betreft inschattingen op basis van expert judgement van ProRail. de effecten op de reiziger en voorkeuren

- van de reiziger zijn niet onderzocht
3. Vraag is of sheet 12 moet blijven. Het kan aan de ene kant wel als "voorbeeld" maar de vraag is of andere partijen dit ook als voorbeeld beleven.
 4. In de beoordeling aan het einde van de presentatie worden de splitsing IC/sprinters en de deelnetwerken naast elkaar gezet. De splitsing van IC/sprinters komt voor mij in dit verhaal wel uit de lucht vallen. Lijkt me goed daar in de aanloop wel een verbinding mee te maken.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 17 maart 2020 10:54

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo

10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e -

DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: laatste versie ProRail document

Ha 10.2.e,

Dank voor het voorleggen en de afstemming met ProRail hierover.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 16 maart 2020 23:15

Aan: Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo

10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e -

DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: laatste versie ProRail document

Beste Wino, 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e,

10.2.e en ik hebben de afgelopen dagen 11.1 contact gehad met ProRail over bijgaande rapportages. We hebben in goed overleg teksten aangepast langs twee lijnen:

- Zorgen voor een goede aansluiting van het rapport op de behoefte vanuit de integrale besluitvorming over de marktordening
- Zorgen voor een goede inbedding van de inhoud van het rapport in lopende processen van netwerkuitwerking en investeringsbeslissingen

Mede i.v.m. het tweede doel levert ProRail het rapport op in 2 varianten: (1) één volledig rapport incl bijlagen en (2) een hoofdrapport zonder bijlagen. 11.1

Ik ben blij met het resultaat. Het rapport biedt m.i. duidelijk een bijdrage aan de besluitvorming over de marktordening, waarbij de inhoud genuanceerd is behouden. Ik verwacht overigens zeker nog een pittige discussie met FMN over het oordeel van Prorail over het splitsen van IC's en Sprinters, maar dat vergt dan goede begeleiding van de discussie en uitleg van ProRail.

In overleg met 10.2.e leg ik het stuk graag aan jullie voor met als kernvraag of de rapportage(s) nu voldoende 'in sync' zijn met alle lopende processen zoals de netwerkontwikkeling en investeringsbeslissingen. **Heel graag uiterlijk woensdag jullie reactie hierop.**

Ik heb geen zicht op alle gesprekken die o.a. ook door Prorail nog met NS worden gevoerd over de wijze waarop de Prorail-adviezen over de netwerkontwikkeling naar buiten komen. Het is dus mogelijk dat er vanuit jullie of NS nog reacties komen over de samenhang tussen deze rapportages en andere processen die moeten leiden tot nadere aanpassingen van de rapportages.

Maar voor nu staat voor mij wel vast dat de belangrijkste uitkomsten kunnen worden verwerkt in het inno-v rapport (oordeel over scenario's 'product' en 'deelnetten') en dat 11.1 . Prorail en inno-v gaan nu het rapport *zonder* bijlagen verwerken in het inno-v rapport dat we deze week naar M willen sturen.

Groeten, 10.2.g

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e
Onderwerp: FW: laatste versie ProRail document
Datum: woensdag 18 maart 2020 13:36:00

Ha 10.2.e ,

10.2.g

Ik zie het maar als positief punt dat zeker bijdraagt aan de acceptatie en het verder brengen. Volgens mij zijn zijn opmerkingen goed door te voeren.

Wil je hier naar kijken?
 Ik ga nu kijken naar de laatste versie.

Groeten, 10.2.e

Van: Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 18 maart 2020 13:16

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e -

BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>;

10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: laatste versie ProRail document

Beste 10.2.e

Ik sluit me aan opmerkingen van 10.2.e. Wat mij betreft mag 11.1

Interessanter is om te laten zien wat het oplevert voor de reiziger (dus waar hebben welke reizigers profijt van het ont mengen/ont vlechten).

Verder wat mij betreft "gieten we wat meer TBOV" in de presentatie (het hoofddocument).

Voorbeeld. In de leeswijzer en samenvatting zou ik een paar zinnen toevoegen:

- Het ministerie van IenW bereidt zich voor op integrale besluitvorming over ordening en sturing op het spoor na 2025. *Deze besluitvorming is gericht op het halen van de doelen van het Toekomstbeeld OV 2040.*
- *Op basis van het Toekomstbeeld OV is de verwachting dat er sprake zal zijn van een grote groei van het aantal OV-reizigers.* ProRail is gevraagd IenW te adviseren over de vervoerskundige, logistieke en technische netwerk consequenties van mogelijke indelingen van het netwerk, *die kunnen bijdragen aan het faciliteren van deze groei.* Specifiek zijn de scenario's 'product' (splitsen van Sprinters / IC's) en 'deelnetten' bekeken.
- Bij het zoeken naar een indeling van het netwerk die aansluit op lange termijn beleidsdoelen kijkt ProRail naar drie beleidsknoppen: infrastructuur uitbreiding, technische systeem sprongen en logistiek ont mengen. Om de vervoergroei te kunnen faciliteren is een combinatie van deze knoppen noodzakelijk. De knoppen kennen onderling interactie.
- *Uit de analyses blijkt de mogelijke netwerk indelingen naar 'product' (splitsen Sprinters / IC's) en 'regio' (geografische indeling zoals opgenomen in het rapport 'Kiezen Voor Een Goed Spoor') Iniet kansrijk lijken.* Indeling naar deelnetten – op basis van de beleidsknop logistiek ont mengen - kan aansluiten bij de vervoersontwikkeling en mogelijk aanvullende kansen bieden voor technische systeem sprongen. Dit dient nader te worden onderzocht in *de nadere uitwerking* van het Toekomstbeeld OV (o.a. op reizigerseffecten).

Groet,

Wino

Van: 10.2.e - BSK
Aan: Didier van de Velde | inno-V; 10.2.e
Cc: 10.2.e; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGM; 10.2.e - DGM
Onderwerp: RE: Nieuwe versie (ook commentaar Wino verwerkt)
Datum: woensdag 18 maart 2020 18:26:00

Ha allen,

Na de laatste aanpassingen nav commentaar Wino ligt er m.i. een mooi stuk.

Ik weet niet precies hoe het prorail-stuk nu doorwerkt in het inno-v hoofdrapport. Ik zou focussen op de korte versie voor een finale check. Wij moeten inderdaad morgen alle stukken bij Wino en Kees hebben zodat het uiterlijk vrijdag naar de minister kan. Het is op zich geen punt als er tussen 12.00-17.00 nog laatste aanpassingen komen in het 'prorail-gedeelte' van inno-v. Die kan ik dan nog snel bekijken en evt nog suggesties doorgeven. Tussen 12.00-17.00 kijken wij dan eerst naar de overige gedeeltes van het inno-v rapport.

Groeten, 10.2.e

Van: Didier van de Velde | inno-V 10.2.e @inno-v.nl>
Verzonden: woensdag 18 maart 2020 18:00
Aan: 10.2.e 10.2.e @10.2.e -advies.nl>
CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>
Onderwerp: Re: Nieuwe versie (ook commentaar Wino verwerkt)

Ha 10.2.e ,

Ik moet het eigenlijk morgen uiterlijk om 12:00 inleveren zodat het ministerie het nog eens kan doornemen en ik in de middag eventueel nog wat kan wijzigen (kan alleen mineur zijn gelet op de korte tijd), zodat lenW het maandagochtend in de tas van de minister kan doen... Dus als je pas morgenmiddag aan toe komt, is het eigenlijk te laat tov de deadline van lenW. Wat vindt 10.2.e hiervan? Wil je alleen de slides "van ProRail" nalopen of ook de rest? Het punt is ook dat ik nu nog niet klaar ben met alles voor het hoofdrapport. Ik probeer alles vanavond af te ronden, maar ja, wellicht heb ik een deel van de ochtend van morgen ook nog nodig BRW

NB: het loopt hier BRW

Groet, Didier

From: 10.2.e 10.2.e @10.2.e -advies.nl>
Date: Wednesday, 18 March 2020 at 15:23
To: 10.2.e 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; Didier van de Velde | inno-V 10.2.e @inno-v.nl>
Subject: Nieuwe versie (ook commentaar Wino verwerkt)

Hoi 10.2.e en 10.2.e en Didier

Hierbij een laatste versie waarin nog e.e.a. is aangevuld en fijngeslepen en het commentaar van Wino ook is verwerkt.

- @ 10.2.e wil jij nog één keer checken of je het eens bent met hoe het er nu staat (met in het achterhoofd dat ook NS en FMN dit gaan lezen en jij het zal moeten kunnen uitleggen)?
- @ Didier, er is nu zo op details en verwoording fijngeslepen, dat ik eigenlijk nog maal een grondige check wil/moet doen op het hoofdrapport om zeker te zijn dat alle nuances daar ook goed zijn. Ik weet niet of ik daar vandaag nog aan toe kom (misschien vanavond, anders morgenmiddag pas. BRW

Wat is de deadline voor het hoofdrapport?

Groet

10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Nieuwe versie van de 2 slides leeswijzer / samenvatting
Datum: woensdag 18 maart 2020 10:33:00

Ha 10.2.e ,

Dank. Ik vind de samenvatting nu echt heel mooi en leesbaar!

10.2.e en ik suggereren alleen nog om niet te spreken van 'fundament' bij de laatste bullet van pag 2 onder 1. Suggestie is: 'een kansrijk element is'.

Het enige waar ik nog mee zit merk ik, is de wijze waarop in H2 de beoordeling van de variant 'product' wordt gepresenteerd. In vergelijking met de deelnetten is dat nog steeds heel kort. Ik heb even teruggekeken in eerdere versies en in het rapport van 24/2 staan wat meer sheets waarin onderscheid wordt gemaakt naar verschillende varianten van coördinatie. Op zich moeten we daar niet naar toe denk ik; het gaat om het splitsen van IC's en Sprinters binnen de huidige kaders. Het is aan inno-v om vervolgens iets te zeggen over mogelijke alternatieve sturing en coördinatie om nadelen van de variant tegen te gaan (als je één instantie aanwijst om voor al het spoor de sturing en coördinatie te doen ondervang je nadelen die optreden doordat er meer aanbieders komen).

Als je het goed vindt stuur ik zo die presentatie aan je door met een voorstel om twee of drie sheets uit die presentatie toe te voegen aan H2 waardoor er wat meer uitleg staat over de variant product.

Groeten, 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e 10.2.e @10.2.e-advies nl>

Verzonden: dinsdag 17 maart 2020 20:27

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw nl>; 10.2.e 10.2.e @prorail nl>

Onderwerp: Nieuwe versie van de 2 slides leeswijzer / samenvatting

Hoi 10.2.e en 10.2.e

Hierbij een nieuwe versie van de twee eerste slides. 10.2.e, denk je dat het er zo wat genuanceerder staat?

Groet

10.2.e

Van: [Didier van de Velde | inno-V](#)
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e | inno-V;
 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Re: HRN Concept eindversie C3 kort v6.1
Datum: vrijdag 20 maart 2020 18:44:23
Bijlagen: [2020_03_20 HRN - inno-V C3 \(v6.1.1\) KORT.pdf](#)

Bij deze de gevraagde laatste wijziging (v6.1.1)
 Fijn weekend allemaal!

Didier

From: 10.2.e 10.2.e @minienw.nl>
Date: Friday, 20 March 2020 at 18:19
To: Didier van de Velde | inno-V 10.2.e @inno-v.nl>, 10.2.e - BSK"
 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e 10.2.e @minienw.nl>
Cc: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>, 10.2.e
 10.2.e @tudelft.nl>, 10.2.e 10.2.e @vandoorne.com>, 10.2.e
 10.2.e 10.2.e @vandoorne.com>, 10.2.e 10.2.e @inno-v.nl>, 10.2.e
 10.2.e @minienw.nl>
Subject: RE: HRN Concept eindversie C3 kort v6.1

Ha Didier, e.a.

Bedankt voor het stuk. 10.2.g
 We gaan het aan de minister voorleggen en hopen dat het haar helpt haar keuzes te onderbouwen. We vragen haar ook toestemming om nog een 'stakeholderronde' te doen met NS en FMN, daarvoor volgt dan een separate opdracht.

Na laatste lezing heb ik nog één verzoek (10.2.g); op sheet 6 staan de blokjes van de varianten nu mooi gearceerd in roze, groen en geel. De lezer snapt onmiddellijk dat dit een schaal van niet-realistisch – realistisch is. Op welk aspect groen en geel van elkaar verschillen wordt echter niet meteen duidelijk. Ik zie hiervoor 2 mogelijke oplossingen: een legenda op sheet 6 met daarin: roze: niet realistisch, groen realistisch per 2025 en geel: realistisch maar niet per 2025. Óf we zetten toch sheet 29 met het handelingsperspectief meteen na sheet 6. Ik denk dat de tweede optie mijn voorkeur heeft. 10.2.g
 Kan je dit nog aanpassen? Dank!!

Groeten, 10.2.e

Van: Didier van de Velde | inno-V 10.2.e @inno-v.nl>
Verzonden: vrijdag 20 maart 2020 17:37
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo
 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e
 10.2.e @tudelft.nl>; 10.2.e 10.2.e @vandoorne.com>; 10.2.e
 10.2.e @vandoorne.com>; 10.2.e | inno-V 10.2.e @inno-v.nl>
Onderwerp: HRN Concept eindversie C3 kort v6.1

Hallo,

Na verwerking van de laatste commentaren van lenW en ProRail vandaag, is de korte versie nu beschikbaar voor de DG's en de minister (hier in bijlage en voor lenW ook op sharepoint). Dat is dus versie v6.1 geworden van rapport C3. Versie v6.0 van gisteren vervalt.

Nu nog de lange versie (v6.1 LANG):

- Deze is ook op de sharepoint voor commentaar door lenW. Daarin hebben wij nog drie slides die we nog een klein beetje willen aanvullen (inno-V) Afspraak is om dit voor dinsdag te proberen zodat het dan mee kan naar de minister, maar huidige versie is al compleet en af, behalve die drie slides.
- **TODO partners:** Het idee is om de lange versie in de komende twee weken, en vóór de stakeholderconsultatie, echt af te maken: Graag wil ik, zoals gisteren ook gezegd, **nog eens een eindcheck van alle partners op dat document hebben:** dus fijnslijpen waar nodig en die drie slides aanvullen, meer niet.
- **TODO partners: Ook moet ik van de partners (en van lenW) nog weten wat we precies in de colofon vermelden: auteurs, medewerkig van..., opdrachtgever, logo's, adres, e.d.**

Ik denk dat alles nu zo in orde is, mocht dat niet het geval zijn, laat me weten.

Groet, Didier

Didier van de Velde | **inno-V**

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 10.2.e | T +31 20 423 13 23

 [@inno-v.nl](mailto:10.2@inno-v.nl) | www.inno-v.nl | [route](#)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e - BSK
 Aan: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @nsstations.nl
 Onderwerp: RE: afspraak over samenwerkingsmodel Stations
 Datum: dinsdag 24 maart 2020 22:10:48

Hoi 10.2.e Sebastiaan,

Goed idee. Zullen we donderdag of vrijdagochtend een belafpraak maken?

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: dinsdag 24 maart 2020 21:47

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @nsstations.nl

Onderwerp: afspraak over samenwerkingsmodel Stations

10.2.e

Goedenavond,

Sebastiaan en ik begrepen via onze directie dat we nader met elkaar zouden spreken over budgetstromen ic over de meer gedetailleerde uitwerking van ons samenwerkingsmodel.

Het bleef even liggen door diverse ontwikkelingen, waarvoor excuus. (Naast het grote gezondheidsvraagstuk moe(s) ik zelf veel tijd besteden aan een wat complex veiligheidsvraagstuk).

Zullen we elkaar telefonisch/skype opzoeken op korte termijn?

Met vriendelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e

Moreelsepark 3 3511 EP Utrecht, Postbus 2038, 3500 GA, Utrecht



Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Algemeen

- Per variant zouden we onder maatschappelijke verwachtingen iets willen zien over het effect op de prestaties van de vervoerder, en het effect op de reiger. Sommige varianten bevatten hierover wel een oordeel, anderen weer niet. Zijn belangrijke noties.
- Het verhaal over capaciteit sluit nog niet helemaal aan op de marktordeningsvarianten. In principe lijken de oplossingsrichtingen van ProRail door te vertalen naar elke marktordeningsvariant. In de uitwerking van de varianten worden echter verschillende netwerkkeuzes verondersteld. Hoe kunnen deze keuzes onderbouwd worden vanuit de ProRail-analyse?
- Let consequent op het al dan niet plaatsen van punten aan het einde van zinnen. Nu is dat de ene sheet wel het geval, de andere weer niet.
- Kan het kaartje van de PHS geüpdatet worden? Zie onder de opmerkingen een voorstel voor een aangepast kaartje.
- Van first-time lezers horen we dat de informatie per sheet heel veel is, en daarmee ook pittig om te verwerken. We zouden voorstellen een leeswijzer en een aantal tussensheets gebruiken om de lezer te duiden wat echt relevant is.



Van: 10.2.e @prorail.nl
 Aan: 10.2.e - BSK
 Onderwerp: RE: samenwerkingsmodel
 Datum: donderdag 26 maart 2020 10:01:07
 Bijlagen: image001.png

Hai 10.2.e

Dank voor je berichtje. 10.2.g Veel operationele aandacht voor de stations en projecten buiten, incl. communicatie naar opdrachtnemersrol en medewerkers. 10.2.g

Ik begreep dat 10.2.e en 10.2.e inmiddels een afspraak met je hebben gemaakt om bij te praten. Laten wij daarna even bellen om te kijken of er nog openstaande punten zijn.

Hartelijke groet,
 Astrid

mr. A.L.K. (Astrid) Bunt | Directeur Stations | Directie Stations
 088 231 10.2.e | 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Tulpenburgh 2.40, Moreelsepark 2, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 24 maart 2020 16:29

Aan: Bunt, A.L.K. (Astrid) 10.2.e @prorail.nl>

Onderwerp: RE: samenwerkingsmodel

Hoi Astrid,

Hoe is het bij jullie?

Naast de werkzaamheden rondom de Coronacrisis gaan bij ons ook de lopende beleidstrajecten gewoon door. Leek mij dus goed om weer even de klokken gelijk te zetten over de stations(ordening).

In het laatste overleg dat ik met Wino met Ans en Anneke had was afgesproken dat er een vervolgesprek zou komen om over de (gedetailleerde) uwerking verder te praten. Daarvoor zou Prorail (via 10.2.e) in tiatief nemen, maar ik heb daar niets meer van gehoord.

Ik zou echter wel het gesprek over het samenwerkingsmodel een slag concreter willen voeren met jullie zodat we ook beter (en eerder) kunnen vaststellen of er vanuit het perspectief van I&W aspecten zijn (met name juridisch en financieel) die eventueel problematisch zijn. Op basis van de informatie die we nu hebben kunnen we bijvoorbeeld geen juridische toetsing laten uitvoeren door HBJZ (ideaal ter aan de hand van de juridische analyse(s) die jullie zelf intern ongetwijfeld al hebben gemaakt). Dit alles uiteraard zonder dat we daarmee voorsorteren op het besluit dat onze Minister nog moet nemen.

Ik bespreek graag hoe we dit het beste kunnen organiseren. Zullen we daar deze week een belafpraak voor maken?

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: maandag 9 maart 2020 13:40

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Re: samenwerkingsmodel

Hai 10.2.e,

We zijn inderdaad nog in afstemming met onze medezeggenschap. Zo is er vanmiddag een vervolgoverleg met de voltallige OR. Vooralsnog houden we ons aan de termijn van 15 maart en praten Ans en Anneke jullie morgen bij.

Ondertussen zijn we benieuwd of jullie hebben kunnen kijken naar het door Anneke aangereikte voorstel mbt geldstromen en welk beeld jullie daarbij hebben.

Als ik voor morgen nog iets kan betekenen laat het me weten. Ben nu extern en lastig bereikbaar vanmiddag.

Hartelijke groet,
 Astrid

Mr. A.L.K. (Astrid) Bunt
 Directeur Stations | Directie Stations | ProRail
 Tel: 00 31 6 10.2.e

Op 9 mrt. 2020 om 12:27 heeft 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl> het volgende geschreven:

Hoi Astrid,

Morgen is er weer een directeurenoverleg stations met Wino, Ans en Anneke. Wij zouden nog van jullie het voorstel voor het samenwerkingsmodel ontvangen (incl. wat dit betekent voor de geldstromen). Oorspronkelijk hadden jullie aangegeven dat we dat rond 1 maart mochten verwachten, maar ik begreep van Wino dat John Voppen tegen hem had gezegd dat jullie daar iets meer tijd voor nodig hadden vanwege de afstemming met de medezeggenschap.

Kun jij aangeven wat de stand van zaken is?

Groet, 10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @fryslan.frl; 10.2.e 10.2.e
 10.2.e @drenthe.nl
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: decentralisatie sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden
Datum: vrijdag 27 maart 2020 13:12:00
Bijlagen: [notitie uitwerking decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden Zwolle.docx](#)

Beste collega's,

In het bestuurlijk overleg van maandag was een belangrijke constatering dat er nog te weinig informatie is om een besluit te nemen over de decentralisatie van de sprinterdienst. Dat deel ik. Het doel van de bespreking was om te horen hoe alle bestuurders aankijken tegen de mogelijke decentralisatie en welke randvoorwaarden zij daar op hoofdlijnen aan stellen. Die randvoorwaarden zijn helder over gekomen.

Voor besluitvorming is een nadere uitwerking nodig van de mogelijke decentralisatie. Die uitwerking kunnen we alleen samen maken. IenW en Fryslân beschikken momenteel ook slechts over informatie op hoofdlijnen. We moeten denk ik dus eerst samen uitwerken wat de decentralisatie precies betekent om vervolgens een beter beeld te krijgen over de gevolgen voor de reiziger en de financiële en juridische randvoorwaarden. Het is goed te realiseren dat we in een uniek proces zitten voor zover ik weet. De decentralisatie van de sprinterdiensten in Limburg was (zo laat ik me vertellen) de eerste in zijn soort omdat alle decentralisaties daarvoor lijnen waren die zich om andere redenen leenden voor decentralisatie (sommigen zouden anders stoppen vanwege te weinig rendement). Maar in Limburg was er maar één provincie als partner, hier gaat het om drie provincies. Er ligt dus bij ons wel een beetje ervaring over de Limburg-decentralisatie maar geen uitgebreide protocollen o.i.d., laat staat over hoe dat werkt als een decentralisatie 3 bevoegde provincies betreft.

In bijgaand document heb ik een uitwerking gemaakt van de elementen die maandag zijn besproken. Ik heb geprobeerd alle info die ik heb op papier te zetten. Ik zal voor komende week een telco laten plannen waarin we hier verder over kunnen praten. Als jullie daarvoor al opmerkingen of aanvullingen hebben dan hoor ik het graag!

Groeten en alvast een fijn weekend,

10.2.e

Decentralisatie sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden

Algemeen

Zowel Fryslân als IenW hebben de politieke opdracht (in het bestuursakkoord en regeerakkoord) voor het onderzoeken van decentralisatie van de sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden. De gedachte hierachter is dat als de provincie directe zeggenschap heeft over de sprinterdienst, er een betere integratie met het overige OV (waarvoor de provincie(s) ook verantwoordelijk zijn) tot stand kan worden gebracht. In principe geldt voor alle denkbare veranderingen natuurlijk dat deze ook door NS tot stand kunnen worden gebracht. De provincie is echter niet de directe opdrachtgever aan NS. In de praktijk zien we dat een decentralisatie leidt tot extra aandacht en een goede waardering door de reiziger, waarbij moet worden aangetekend dat ook de waardering voor NS steeds is gegroeid.

Bediening en frequenties

Na (of parallel aan) de besluitvorming over de decentralisatie stelt de provincie Fryslân een programma van eisen op voor de aanbesteding van de sprinterdienst. In het PvE wordt de bediening en gewenste frequenties opgenomen. Het uitgangspunt is om 2x te halteren op de tussenliggende stations met inpassing van Werpsterhoeke.

Conform de NS-concessie gaat NS over de bediening van de treinen. De concessie verplicht NS kort gezegd om elk station 2 keer per uur te bedienen (in beide richtingen). De huidige concessie regelt ook de afstemming met de dienstregeling van de sprinterdiensten in Limburg. Een uitzoekpunt is hoe precies de verhouding tussen de bediening van de IC is geregeld voor Limburg; NS bedient daar niet 2 keer per uur alle stations.

Drenthe en Overijssel hebben aangegeven vast te willen houden aan de bediening van Steenwijk en Meppel. Fryslân wil de IC versnellen en plaatst de decentralisatie in de meerjarige ontwikkelingen in Fryslân.

De provincie Overijssel denkt na over een station bij Staphorst. Vraagpunten hierbij zijn de gevolgen voor de bediening van de sprinterdienst en de IC. Hierbij moet ook worden uitgezocht wat een extra sprinterhalte tussen Zwolle en Meppel betekent voor de IC Zwolle-Groningen (mede i.h.k.v. de netwerkuitwerking Toekomstbeeld OV 2040).

Het komt er op neer dat de toekomstige bediening door de sprinter en de IC een afspraak vergt tussen Drenthe, Overijssel, Fryslân, IenW (en NS voor de IC). Alle partijen hebben hierin een bepaalde verantwoordelijkheid waarbij momenteel feitelijk alleen NS een besluit kan nemen over de bediening van de IC (zie wel het uitzoekpunt hierboven). Er dient idealiter een gezamenlijk beeld te komen over de bediening van de sprinterdienst en de IC, waarbij alle belangen worden gerespecteerd en ingevuld.

Gevolgen voor de infrastructuur

ProRail heeft een quickscan gedaan van de gevolgen van een mogelijke decentralisatie. ProRail kan pas een detailstudie doen op grond van een nader uitgewerkt plan voor bediening en frequenties van de sprinterdienst. Uitgangspunt is dat de sprinterdienst vanaf dienstregeling 2021 niet meer wordt geknipt bij Meppel. Op voorhand lijken extra voorzieningen qua tractie of opstelreinen niet nodig om te kunnen decentraliseren. Het is nog niet duidelijk of er gezien de huidige infra en bediening van bruggen e.d. genoeg ruimte is om station Werpsterhoeke in te passen. Mogelijk vergt dit aanpassingen bij Meppel om dit robuust te doen. Het is dus zaak vrij snel een gedeeld beeld te krijgen van de (mogelijke) situatie per 2025 zodat ProRail precies kan bepalen welke infaameregelen genomen moeten worden.

Verdeling kosten infrastructuur

Overijssel heeft aandacht gevraagd voor de relatie tussen naar de samenloop i.r.t. infrakosten en hier heldere afspraken over vast te leggen. In principe leidt de decentralisatie niet tot kosten voor Drenthe en Overijssel. Pas als ProRail op verzoek van een provincie infra aanpast of aanlegt (derdenwerk) moeten er afspraken over de financiën worden gemaakt. Het kader voor derdenwerk wordt momenteel nader uitgewerkt door IenW in overleg met ProRail en de provincies.

Planning

Het idee is nu dat tijdens of rondom het BO MIRT dit najaar definitieve besluitvorming plaatsvindt over de decentralisatie. Dit geeft vervolgens Fryslân de tijd om de aanbesteding voor te bereiden en uit te voeren (kan deels ook parallel aan de besluitvorming dit jaar over de decentralisatie) en eventueel aan ProRail om inframaatregelen te realiseren, het liefst voor 2025.

Juridisch

De decentralisatie wordt geregeld in een decentralisatiebesluit van IenW. Hierin wordt de verantwoordelijkheid van de sprinterdienst overgedragen aan Fryslân.

Drenthe en Overijssel moeten daarvoor IenW schriftelijk te informeren over het besluit van GS (gehoord PS?) akkoord te zijn met de decentralisatie aan Fryslân.

Voorafgaand aan het decentralisatiebesluit sluiten Fryslân en IenW een convenant over de algemene en financiële condities waaronder de bevoegdheid van het Rijk als concessieverlener voor de sprinterdienst wordt overgedragen aan de provincie.

Het is overigens in principe ook een optie dat 2 of 3 provincies samen verantwoordelijk worden voor de sprinterdienst en deze samen aanbesteden.

Financieel

Bij overdracht aan de provincie Fryslân exploiteert Fryslân de sprinterdienst voor eigen rekening en risico. Fryslân en IenW leggen in het convenant de exploitatievergoeding vast die IenW aan Fryslân verstrekt.

Van: [Wilde de, Sebastiaan TS](#)
 Aan: [10.2.e](#), [\(ProRail\)](#), [10.2.e](#) - BSK
 Onderwerp: RE: resume gesprek
 Datum: vrijdag 27 maart 2020 16:47:54
 Bijlagen: [image001.png](#)

Hoi [10.2.e](#) en [10.2.e](#)

Dank voor resume [10.2.e](#)

De details van onderstaande zijn vanzelfsprekend in de onderliggende documenten van ProRail en NS in meer precisie weergegeven. Hopelijk kunnen we snel over die documenten het inhoudelijke gesprek gaan voeren.

Wellicht twee zaken ter duiding:

- Tegenover het verschuiven van werk in onderhoud van ProRail naar NS staat verschuiven van projectwerk van NS naar ProRail, daarin is de onderlinge balans gevonden
- Wat betreft de financieringsdiscussie (geldstromen) wellicht goed te kijken naar de projectafspraken van Multimodale Knoop Schiphol, daar werkt het vergelijkbaar.

Veel sterkte met alle drukte deze tijden en het nieuwe werken vanuit huis. We spreken volgende week! Voor nu goed weekend.

Met vriendelijke groet,

Sebastiaan de Wilde
 Directeur Vastgoed
 06 [10.2.e](#)



NS Stations | Directie
 Katreinetoren | Stationshal 17
 Postbus 2534, 3500 GM Utrecht
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

Van: [10.2.e](#) (ProRail)
 Verzonden: vrijdag 27 maart 2020 11:44
 Aan: [10.2.e](#) @minienw.nl; Wilde de, Sebastiaan TS [10.2.e](#) @nsstations.nl
 Onderwerp: resume gesprek

[10.2.e](#), lenW
 Sebastiaan de Wilde, NS Stations
[10.2.e](#), ProRail

Afspraak / issues

- Volgende vrijdag nieuw gesprek, [10.2.e](#) plant;
- Sebastiaan / [10.2.e](#) stemmen af met Anneke de Vries en Ans Rietstra of en welke inhoudelijke informatie naar lenW kan (informeel) opdat zij het samenwerkingsmodel intern beter kunnen beschouwen en kunnen voorzien van advies in relatie tot het grote advies marktordening;
- [10.2.e](#) stemt intern lenW af aan welke informatie verder behoefte is. Voor gesprek volgende week met mevr. Veldhoven (over marktordening oa) is nu geen extra info nodig;
- RHDHV rapport naar marktordening Stations is definitief en beschikbaar;
- Advies marktordening was ambtelijk gepland in april, verschuift door ontwikkelingen wat in de tijd. Zo mogelijk wel voor de zomer.

Issues voor gesprek nu:

- Betekenis verschuiven Onderhoud cq integraal pakket Onderhoud in relatie tot wetgeving
- Financiering beheer (onderhoud, vervanging, capaciteit)
- Financiering projecten (investeringen vanuit MIRT)
- Staatsseun.

Betekenis verschuiven OH in relatie tot wetgeving

- Het totale beheer (in de betekenis van de wet) richt zich op capaciteitsverdeling, onderhoud, vervanging
- Het totale onderhoud bestaat uit Dagelijkse Operatie (van dag tot dag zorgen voor dagelijkse operatie) en uit Onderhoud (functie in stand houden)
- Vanuit DZI wordt dagelijkse operatie uitgevoerd door NS Stations (eenheid van uitstraling)
- Het samenwerkingspakket beoogd dat pakket dagelijkse operatie meer integraal te richten op Operatie & Onderhoud; dat betekent een verschuiving van werk van ProRail naar Stations.
- Die verschuiving van onderhoud laat onverlet het vaststellen van eisen vooraf en het hebben van adequate checks en balances
- Vanuit juridisch perspectief: er is een vergroting van werkpakket ten opzichte van oorspronkelijke DZI afbakening. Het tast afbakening van verantwoordelijkheden niet aan

Financien bij beheer

- Het totale beheer richt zich op capaciteitsverdeling, onderhoud, vervanging
- Het assetplan is de drager van alle activiteiten op stations (activiteiten, prestaties, kosten gekoppeld aan assets dan wel aan processen zoals reiniging, sociale veiligheid)
- Het assetplan specificeert ook de benodigde budgetten nodig voor prestaties cq voor het uitvoeren van activiteiten /maatregelen
- Na goedkeuring van assetplan (cq van de formele begroting) wordt geld conform een werkwijze met zo min mogelijk administratieve last gealloceerd bij de partij die het betreffende werk moet uitvoeren. Met dien verstande
 - Er is sprake van adequate checks en balances opdat partijen kunnen voldoen aan hun verplichtingen (onder andere de verplichting als beheerder in de zin van de wet, de verplichting als eigenaar voor eigen assets)
 - ProRail is van mening dat geldstroom via haar (beheerder) behoort te verlopen inclusief checks en balances, NS ziet ook de mogelijkheid dat geld direct vanuit subsidieverstrekker naar haar gaat.

Financiering projecten

Een nieuw station/project wordt gefinancierd vanuit lenW via MIRT. Zodra een station gebouwd is, wordt het eigendoms deel NS

overgedragen vanuit het project aan NS: 10.2.g

Daarom de volgende redeneerlijn:

- Zodra er een nieuw station / deel van een station gebouwd wordt, wordt vastgesteld wat de kosten zijn van ieders eigendomsdeel;
- Het budget wordt vooraf gesplitst; een deel van het budget gaat naar de eigenaar ProRail, een deel naar de eigenaar NS;
- De eigenaren financieren het project;
- Zodra het project afgerond is, betalen de eigenaren ProRail en NS het project en kan de activa overgedragen worden.

Mogelijke issues hierbij:

- 10.2.g

Staatssteun

- 10.2.g

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Programma manager

10.2.e

06 10.2.e

Moreelsepark 3 3511 EP Utrecht, Postbus 2038, 3500 GA, Utrecht

ProRail

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u verzocht de afzender hiervan in kennis te stellen en de afzender hiervan in kennis te stellen. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u verzocht de afzender hiervan in kennis te stellen en de afzender hiervan in kennis te stellen.

[Informatie vennootschap](#)

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @inno-v.nl; 10.2.e - BSK;
 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: rapport inno v; terminogie 3 knoppen netwerk
Datum: woensdag 1 april 2020 14:14:00

Ha 10.2.e ,

Dank! Graag met 10.2.e en mij afstemmen.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @10.2.e -advies.nl>

Verzonden: woensdag 1 april 2020 14:11

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @prorail.nl;

10.2.e @inno-v.nl; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Re: rapport inno v; terminogie 3 knoppen netwerk

Beste 10.2.e

Ik heb zojuist even met 10.2.e contact gehad. Ik kan de aanpassingen in het rapport doen zoals 10.2.e suggereert (punt 1 en 2 overnemen). Verder zal ik de definitie van het ontvlechten nog wat aanscherpen. Het klopt 10.2.e dat beide dingen die jij noemt binnen de definitie vallen. En dat voor het verminderen van kruisende stromen infra investeringen nodig kunnen zijn. 10.2.e, zal ik de nieuwe versie dan vervolgens weer afstemmen met jou?

@ Didier, daarna moeten deze punten dus ook nog in het hoofdrapport worden doorgevoerd, Ik bel jou nog even daarover

Hartelijke groet,

10.2.e

Op 1 apr. 2020, om 12:32 heeft 10.2.e - BSK
 10.2.e @minienw.nl> het volgende geschreven:

Fijn dat we zo verder kunnen!

De mail van 10.2.e leidt bij mij ook nog wel tot een inhoudelijke vraag: voor mijn gevoel worden in de mail en ook in het prorail-rapport (pag 10) ontmengen/ontvlechten en homogeniseren door elkaar gebruikt. Maar volgens mij zijn dit twee verschillende dingen?:

- Ontvlechten is het verminderen van kruisende stromen (zie plaatje pag 10), waarbij je nog steeds op één stroom ic's en sprinters kan hebben
- Homogeniseren is dat er op één stroom (spoor?) alleen IC's of sprinters rijden waardoor frequenties omhoog kunnen. Overigens is taalkundig ontmengen volgens mij gelijk aan homogeniseren.

Of zie ik het verkeerd en is ontmengen/ontvlechten altijd zowel het verminderen van kruisende stromen én homogeniseren?

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 1 april 2020 12:06

Aan: 10.2.e @prorail.nl
 CC: 10.2.e @10.2.e-advies.nl; 10.2.e @inno-v.nl; 10.2.e - BSK
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>;
 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: rapport inno v; terminogie 3 knoppen netwerk

Ha 10.2.e,

10.2.g, volgens mij kunnen we inderdaad zo verder.

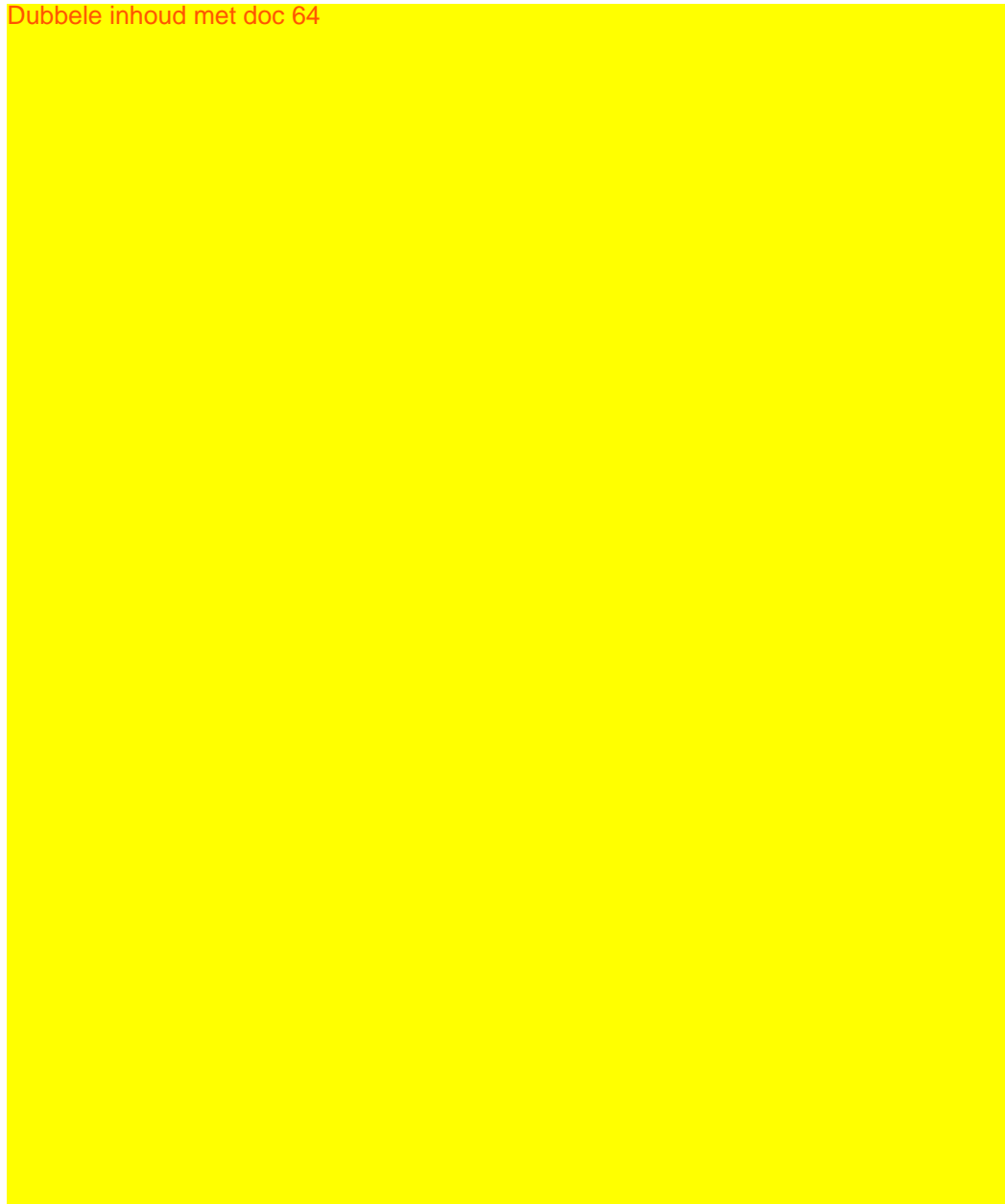
Volgens mij kun je niet uitsluiten dat ontmenging in sommige gevallen kan betekenen dat je infrawijzigingen moet doen toch? Die zin volg ik niet helemaal in je verhaal. Dat geldt uiteraard niet voor homogenisering van treinproducten. Maar om vervoersstromen te scheiden op stations zal je in sommige gevallen wel infrastructuur moeten aanpassen.

Dat is volgens mij het punt dat helderder naar voren kan komen op p. 10 of p. 12. Dat het soms geen infrawijzigingen vergt, en soms ook wel maar dan tegen veel lagere kosten dan de aanleg van nieuwe infra.

Groet,
 10.2.e

Dubbele inhoud met doc 64

Dubbele inhoud met doc 64



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2 @inno-v.nl
Cc: 10.2.e J.inno-V; 10.2.e 10.2.e 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e
 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Reactie op rapport 6.1.2
Datum: woensdag 1 april 2020 09:51:25
Bijlagen: [2020.03.24 HRN - C3 \(v6.1.2\) LANG opmIenW.pdf](#)
[200325 Reactie op rapport 6.1.2.docx](#)

Beste Didier,

Zoals afgesproken stuur ik je bij deze onze suggesties toe voor de eindredactie van het rapport. De meeste suggesties zitten in de eerste 30 sheets. In de bijlage vind je nog een vijftal algemene punten.

We denken dat het uiteindelijk een mooi en prikkelend rapport is geworden.

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e ; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e ; [Didier van de Velde | inno-V](#)
Onderwerp: RE: Aanpassingen in rapport ProRail
Datum: vrijdag 3 april 2020 14:32:00

Ha 10.2.e ,

Hartelijk dank.
Fijn weekend alvast!

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @10.2.e -advies.nl>

Verzonden: vrijdag 3 april 2020 13:46

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo
10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; [Didier van de Velde | inno-V](#) 10.2.e @inno-v.nl>

Onderwerp: Re: Aanpassingen in rapport ProRail

Hoi 10.2.e en 10.2.e
Hierbij de definitieve versie
Hartelijke groet
10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - DGMo; 10.2.e @inno-v.nl
Onderwerp: RE: Aanpassingen in rapport ProRail
Datum: vrijdag 3 april 2020 10:29:00

Ha 10.2.e ,

Prima, dat laat ik aan jou. Het lijkt me dan wel handig om consistent te zijn in ontvlechten/ontmengen en homogeniseren. Bijv op slide 10 staat nu zowel ontmengen als homogeniseren voor het scheiden van producten.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @10.2.e -advies.nl>
Verzonden: donderdag 2 april 2020 19:22
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @inno-v.nl
Onderwerp: Re: Aanpassingen in rapport ProRail

Beste allen

10.2.e , je hebt denk ik gelijk. Maar het is voor nu te laat om dit consistent te gaan doorvoeren. Dat zou betekenen dat ik overal waar het woord ontmengen staat moet nagaan wat er *precies* bedoeld wordt (in veel gevallen waarschijnlijk een combinatie van de 3 vormen die je noemt, moet ik de experts gaan benaderen, etc.). Aangezien we e.e.a. vanavond willen afronden, en ik ook nog alles moet doorvoeren in het totaal rapport (en tevens omdat het hier gaat om het concept in grote lijnen, nadere uitwerking gaat nog wel volgen), ga ik voor de pragmatische optie ontvlechten/ontmengen. Dan weten we zeker dat we de lading dekken. Ik zal nog wel even kijken if ik op de slibde waar we de beleidsknoppen introduceren de definitie wat kan aanscherpen in lijn met onderstaande

Groet

10.2.e

Op 2 apr. 2020, om 16:37 heeft 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl> het volgende geschreven:

Met het risico om in een semantisch steekspel te belanden: nog even
 gegoogeld:
 Ontvlechten is het scheiden van (verkeers-)stromen
 Ontmengen is het scheiden van de samenstellende bestanddelen
 Homogeniseren is het zorgen voor een vaste, consistente samenstelling

Zo bezien is homogeniseren geen goede term voor het scheiden van sprinters en IC's. Als sprinters en IC's in een vaste, consistente samenstelling op één lijn rijden is sprake van een homogene lijn.

Ik zou dus zeggen dat jullie ontvlechten gebruiken voor het onafhankelijk maken van lijnvoeringen en ontmengen voor het scheiden van IC's en sprinters. Maar nu laat ik het verder aan jullie.

Groeten, 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>

Verzonden: donderdag 2 april 2020 16:03

Aan: 10.2.e @10.2.e-advies.nl; 10.2.e - BSK
10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>;
10.2.e @inno-v.nl

Onderwerp: RE: Aanpassingen in rapport ProRail

Eens dat het niet helemaal hetzelfde is. Maar er wordt ook iets teveel waarde aan de woorden gehecht.

Laten we ontmengen/ontvlechten gebruiken.

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e 10.2.e @10.2.e-advies.nl>

Verzonden: donderdag 2 april 2020 15:58

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
10.2.e @prorail.nl>

CC: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>;
10.2.e @inno-v.nl

Onderwerp: Re: Aanpassingen in rapport ProRail

Hoi 10.2.e en 10.2.e

Okay. Ik stel dan wel voor om gewoon 1 term te gebruiken, ontvlechten of ontmengen. Want het is niet goed om overal die splitsing te maken. @ 10.2.e hoe kijk jij hiernaar?

Gr

10.2.e

Op 2 apr. 2020, om 14:44 heeft 10.2.e - BSK
10.2.e @minienw.nl> het volgende geschreven:

Ha 10.2.e

Bedankt voor het stuk en jullie 10.2.g Ik denk dat 10.2.g

[Redacted text block]

Door de verduidelijkingen wint het rapport bovendien aan kracht. Ik sluit me aan bij de opmerking van 10.2.e om consistent gebruik te maken van termen. Ik stel voor om ontvlechten te gebruiken voor het verminderen van kruisende stromen en homogeniseren voor één product op één spoor. Ontmengen kan dan volgens mij vervallen. Je moet even goed kijken wanneer je ontmengen vervangt door ontvlechten of homogeniseren :) omdat zowel ontvlechten/ontmengen als ontmengen/homogeniseren soms door elkaar worden gebruikt (bijv pag 10).

Dank alvast weer voor de aanpassingen!

Groeten, 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e 10.2.e @10.2.e-advies.nl>

Verzonden: woensdag 1 april 2020 15:56

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

Onderwerp: Aanpassingen in rapport ProRail

Hoi 10.2.e en 10.2.e

Hierbij een nieuwe versie van het ProRail rapport met enkele aanpassingen. Willen jullie kijken of dit tegemoet komt aan jullie ideeën?

Ik hoor het graag.

Hartelijke groet,

10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Deze e-mail en de inhoud daarvan is vertrouwelijk. Het is mogelijk dat tijdens het opstellen of het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist of onvolledig is overgekomen of verkeerd is geadresseerd. Hiervoor kan ProRail geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend een document dat door een bevoegd persoon namens ProRail is ondertekend is bindend. De inhoud van dit bericht mag niet openbaar worden gemaakt, vermenigvuldigd of worden verspreid aan derden. Wij verzoeken u om bij twijfel over de juistheid, de volledigheid of de adressering de e-mail direct te retourneren en daarna te vernietigen.

This e-mail and its contents are confidential. It is possible that during the making or transmission of this message errors have arisen, so that this message is improperly or incompletely dispatched or has wrongfully been addressed. In this case, ProRail cannot be held liable. Only a document which has been signed by an authorized person on behalf of ProRail is binding. The contents of this e-mail may not be disclosed, copied or dispatched to anyone.

In case of doubt about the correctness, the completeness or the address, you are requested to reply the e-mail immediately and then destroy the e-mail.

Van: [Didier van de Velde | inno-V](#)
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e | [inno-V](#)
Onderwerp: Onderzoek HRN Eindrapport v6.2
Datum: dinsdag 7 april 2020 21:19:17
Bijlagen: [2020_04_07_HRN - inno-V \(v6.2\).pdf](#)

Hallo,

Bij deze heb ik het genoegen jullie het eindrapport van het HRN-onderzoek toe te sturen. 10.2.g

Wij hopen dat dit rapport goed ontvangen zal worden door de stakeholders en dat het een bijdrage zal kunnen leveren aan het behoud en de verdere verbetering van de kwaliteit van de treindiensten in Nederland.

Groet,

Didier, ook mede namens 10.2.e.

Didier van de Velde | inno-V

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 10.2.e | T +31 20 423 13 23

10.2. [@inno-v.nl](#) | [www.inno-v.nl](#) | [route](#)

Van: [Didier van de Velde | inno-V](#)
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e | [inno-V](#)
Onderwerp: Re: Onderzoek HRN Eindrapport v6.2
Datum: woensdag 8 april 2020 18:00:33
Bijlagen: [2020_04_08 HRN - inno-V \(v6.2.1\).pdf](#)

Hallo,

Na gesprek met 10.2.e vandaag is de kافت en footer aangepast om “Concept” op te nemen bij “Eindrapport”, dit om geen verkeerde indruk te wekken bij de stakeholders die dit rapport eind deze week zullen ontvangen voor consultatie. Zie rapport in bijlage (v6.2.1). Delete aub die van gisteren (v6.2). Voor de rest is niets veranderd aan het rapport, behalve dat de colofon iets preciezer is.

Groet, Didier

Dubbele inhoud met document 116

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @nsstations.nl
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: Enkele feitelijke vragen
Datum: vrijdag 10 april 2020 15:14:59

Hoi 10.2.e, Sebastiaan,

Ik zou nog enkele (feitelijke) vragen die we intern IenW hadden op de mail zetten. Beantwoording kan dinsdag in onze call of over de mail als dat praktischer is:

1. Stand van zaken OR-traject (tijdlijn) en invloed daarvan op implementatie.
2. Wat zijn jullie ideeën voor wat betreft de externe communicatie van het voorstel en op welke manier willen jullie dat eventueel met IenW afstemmen?
3. Is er een meer gedetailleerde onderbouwing beschikbaar voor een juridische en financiële toetsing door IenW op het moment dat wij daarom zouden vragen (jullie zouden dat checken bij Ans/Anneke)?
4. Kunnen jullie toelichten hoe de beoogde publiek-publieke samenwerking afwijkt van het model van een aparte stationsorganisatie? Niet zozeer qua scope van activiteiten (dat is op zich duidelijk), maar vooral qua governance en organisatie. Ontstaat er bijvoorbeeld een aparte, gemeenschappelijke organisatie-eenheid?
5. In hoeverre is dit voorstel door NS afgestemd met de aandeelhouder? Zijn er vanuit dat perspectief nog aandachtspunten?
6. Als NS Stations de aanvrager wordt van publieke middelen voor de bouw van stations, moet er dan ook met NS een set aan afspraken worden ontwikkeld over de uitvoering van projecten, bekostiging, bevoorschotting, verantwoording etc. zoals die nu tussen IenW en Prorail bestaat? Leidt dit niet tot extra kosten bij NS en mogelijk dubbeling met de capaciteit die Prorail hier nu voor inzet?
7. Kan er een spanning ontstaan tussen de toegenomen rol van NS bij het beheer van kleine stations waar NS niet halteert (bijvoorbeeld in het Noorden) en de wens van andere vervoerders (bijvoorbeeld Arriva) om zich meer te profileren op dergelijke stations? Is het zo dat een vervoerder voor bepaalde zaken NS als aanspreekpunt krijgt in plaats van Prorail? Of blijft voor de vervoerder alles zoals het nu ook is?

Tenslotte zouden wij nog een gesprek met Prorail en NS hebben over hoe om te gaan met de aanbevelingen van RHDHV die buiten de scope van het samenwerkingsmodel vallen, zoals met name de samenwerking met externe stakeholders zoals provincies. Ik ga er vanuit dat we dat via jullie collega's doen die in de klankbordgroep van het RHDHV onderzoek hebben gezeten.

Fijn Paasweekend,
10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: feitelijke toets concept-rapport onderzoek gunning HRN-concessie
Datum: vrijdag 10 april 2020 18:04:00
Bijlagen: [2020.04.08 HRN - inno-V \(v6.2.1\).pdf](#)
[200401 consequenties netwerkindelingen V10.pdf](#)

Ha mensen,

Ter info.

Fijn weekend!

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: vrijdag 10 april 2020 17:51
Aan: 10.2.e @ns.nl 10.2.e @ns.nl; 10.2.e 10.2.e @ns.nl
CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl; 'Didier van de Velde | inno-V' 10.2.e @inno-v.nl; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl
Onderwerp: feitelijke toets concept-rapport onderzoek gunning HRN-concessie

Beste 10.2.e en 10.2.e ,

Het bureau inno-V heeft in samenwerking met de TU Delft, van Doorne advocaten en ProRail onderzoek verricht naar de praktische voorwaarden en aandachtspunten voor aanbesteding en onderhandse gunning van de HRN-concessie per 2025. Graag leggen we bijgaand concept-rapport voor een feitelijke toets aan jullie voor. Bijgevoegd is ook een achtergrondanalyse van ProRail. We hanteren de volgende planning:

- Woensdag 15 april: Didier van de Velde van inno-V geeft om van 15.00-17.00 een toelichtende presentatie voor ieder die geïnteresseerd is. Daarna is er gelegenheid om verduidelijkende vragen te stellen t.b.v. het opstellen van jullie reactie. De presentatie vindt plaats door middel van een teleconferentie (MS Teams), waarvoor Inno-V jullie een link zal sturen. IenW zit de bijeenkomst technisch voor.
- Woensdag 22 april is de deadline voor jullie reacties op het concept-rapport aan Inno-V en ons. We ontvangen graag één reactie.
- Op 24, 28 en 29 april is er indien gewenst gelegenheid om jullie reactie bilateraal toe te lichten aan inno-V en IenW. Hiervoor zullen alvast afspraken voor teleconferenties worden gemaakt.

Na verwerking van de reacties wordt het rapport vastgesteld en voor de zomer aan de Tweede Kamer gezonden, samen met het integrale besluit over de marktordening op het spoor.

Naast NS worden ook FMN, ROVER en DOVA om een feitelijke reactie gevraagd.

met vriendelijke groet,
mede namens 10.2.e en 10.2.e ,

10.2.e
 10.2.e OV en Stations, 10.2.e OV Chip en Data
 +31(0)6-10.2.e
 10.2.e @minienm.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 14:59
Aan: Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGMO
CC: 10.2.e - DGMO
Onderwerp: brief aanbod ProRail - NS inzake samenwerking stations
Bijlagen: Aanbod ProRail NS inzake stations (getekend).pdf

Geachte heer Aarnink,

Ter kennisgeving; onderstaande mail is zojuist verstuurd naar mevrouw Van Veldhoven.

Met hartelijke groet,

10.2.e | 10.2.e | Raad van Bestuur
 088 231 10.2.e | 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot H2.16, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

ProRail

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 14:56
Aan: 'DBO-stas'
Onderwerp: FW: concept brief aanbod ProRail - NS inzake samenwerking stations

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Namens Ans Rietstra ontvangt u bijgaand de ondertekende versie van de brief, die is verstuurd op 13 maart jl. Wel iets later dan toegezegd, omdat de situatie rond het coronavirus nu wat langer duurt dan verwacht.

Met hartelijke groet,

10.2.e | 10.2.e | Raad van Bestuur
 088 231 10.2.e | 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot H2.16, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

ProRail

Van: Rietstra, A. (Ans)
Verzonden: vrijdag 13 maart 2020 18:24
Aan: 'DBO-stas' <DBO-stas@minienw.nl>
Onderwerp: concept brief aanbod ProRail - NS inzake samenwerking stations

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

In de bijlage de concept brief met betrekking tot aanbod ProRail NS inzake samenwerking stations.

In verband met de huidige ontwikkelingen staan er op deze versie nog geen handtekeningen.
De originele versie zal daarom begin volgende week worden nagezonden.

Met vriendelijke groet,

Ans Rietstra | COO | Raad van Bestuur

088-23110.2.e | 06-10.2.e | www.prorail.nl

De Inktpot H.2.14 | Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

ProRail



Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

10.2.e - DGMo

Onderwerp: FW: Presentatie concept-rapport onderzoek gunning HRN-concessie
Locatie: Microsoft Teams Meeting

Begin: wo 15-4-2020 15:00
Einde: wo 15-4-2020 17:00
Tijd weergegeven als: Voorlopig

Terugkeerpatroon: (geen)

Organisator: Didier van de Velde | inno-V

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: Didier van de Velde | inno-V **10.2.e** @inno-v.nl>

Wanneer: 15 apr. 2020 15:00

Onderwerp: Presentatie concept-rapport onderzoek gunning HRN-concessie

Locatie: Microsoft Teams Meeting

Hallo,

Hieronder vinden jullie de link om via Microsoft Teams (compatibel met Skype-for-Business) aan de presentatie deel te nemen.

Zoals door **10.2.e** aangekondigd in zijn mail van 10 april :

- Didier van de Velde van inno-V geeft om 15.00 (tot uiterlijk 17.00) een toelichtende presentatie op het rapport.
- Er is bij deze presentatie gelegenheid om verduidelijkende vragen te stellen t.b.v. het opstellen van jullie schriftelijk reactie. Ter herinnering:
 - Deadline voor het ontvangen van jullie schriftelijke reactie is woe 22 april.
 - Op 24, 28 en 29 april volgt er, indien gewenst, gelegenheid om jullie reactie bilateraal toe te lichten aan inno-V en IenW. Hiervoor zullen afspraken voor teleconferenties worden gemaakt.
- De presentatie vindt plaats door middel van een teleconferentie (MS Teams), waarvoor jullie hieronder een link aantreffen.
- IenW zit alle bijeenkomsten technisch voor.

Groet,

Didier van de Velde | inno-V

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 **10.2.e** | T +31 20 423 13 23

10.2.e @inno-v.nl | www.inno-v.nl | [route](#)

[Join Microsoft Teams Meeting](#)

[Learn more about Teams](#) | [Meeting options](#)



Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @nsstations.nl; 10.2.e @nsstations.nl
Onderwerp: RE: aanvulling op vragen
Datum: donderdag 16 april 2020 11:41:57

Hoi 10.2.e en Sebastiaan,

Veel dank voor deze informatie.

Ik heb nog een verzoek. Wij hebben op 10 maart van jullie (via Ans en Anneke) een memo van 7 pagina's gekregen met als titel 'aanbod Prorail en NS inzake stationsordening' met een overzichtelijke beschrijving van het samenwerkingsmodel. Wij hebben dit echter alleen als hardcopy, maar zouden we dit ook digitaal kunnen krijgen (uiteraard alleen voor intern gebruik)?

Alvast bedankt,
10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>
Verzonden: woensdag 15 april 2020 21:15
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @nsstations.nl;
 10.2.e @nsstations.nl
Onderwerp: aanvulling op vragen

10.2.e

We spraken af de vragen die je stelde nog wat meer compleet van een reactie te voorzien. Hieronder is een en ander weergegeven.

Met vriendelijke groet,

Mede namens de collegae van NS
 10.2.e
 ProRail

1. Stand van zaken OR-traject (tijdlijn) en invloed daarvan op implementatie.

ProRail heeft het OR traject gesplitst in twee delen: eerste deel gaat over de ontwikkelrichting (keuze wijze van samenwerking), tweede deel gaat over de uitwerking. Eerste deel is afgelopen vrijdag bij ProRail afgerond met een ondernemingsbesluit. De OR adviseerde 10.2.g

weede deel over enkele maanden.

Bij NS Stations is geen aanvraag op de richting gedaan, maar bij implementatie van onze samenwerking binnen optie 1 van de ordening, gaan we bij NS Stations deze aanvraag wel nog doen.

2. Wat zijn jullie ideeën voor wat betreft de externe communicatie van het voorstel en op welke manier willen jullie dat eventueel met IenW afstemmen?

10.2.g

10.2.g

3. Is er een meer gedetailleerde onderbouwing beschikbaar voor een juridische en financiële toetsing door IenW op het moment dat wij daarom zouden vragen (jullie zouden dat checken bij Ans/Anneke)?

Deze onderbouwing is beschikbaar. Die onderbouwing is niet zo uitgewerkt dat je ook financiële gevolgen ziet. Wij hebben op hoofdlijnen een taak-en rolverdeling gemaakt. 10.2.g

4. Kunnen jullie toelichten hoe de beoogde publiek-publieke samenwerking afwijkt van het model van een aparte stationsorganisatie? Niet zozeer qua scope van activiteiten (dat is op zich duidelijk), maar vooral qua governance en organisatie. Ontstaat er bijvoorbeeld een aparte, gemeenschappelijke organisatie-eenheid?

Een PPS resulteert niet in een aparte entiteit of organisatie. We leggen onze wederzijdse afspraken vast in een PPS, een bestaande juridische constructie, opdat we ook een juridische vastlegging van onze afspraken hebben en de ene partij bijvoorbeeld de aanbestedingen kan doen t.b.v. de andere partij.

10.2.g

5. In hoeverre is dit voorstel door NS afgestemd met de aandeelhouder? Zijn er vanuit dat perspectief nog aandachtspunten?

Het samenwerkingsmodel is afgestemd met de aandeelhouder van NS (Stations). Hierbij zijn er geen specifieke aandachtspunten naar voren gekomen.

6. Als NS Stations de aanvrager wordt van publieke middelen voor de bouw van stations, moet er dan ook met NS een set aan afspraken worden ontwikkeld over de uitvoering van projecten, bekostiging, bevoorschotting, verantwoording etc. zoals die nu tussen IenW en ProRail bestaat? Leidt dit niet tot extra kosten bij NS en mogelijk dubbeling met de capaciteit die ProRail hier nu voor inzet?

De voorliggende vraag voor ons (vertrekpunt) was de veronderstelling dat een activum, na ontwikkeling en bouw, tegen een reële waarde overgedragen moet worden aan de toekomstige eigenaar. Dat moet het argument betreffende "om niet" overdragen, voorkomen. Daarom hebben we de optie op tafel gelegd om aan de voorkant het publieke goed te splitsen. Hoe kijkt IenW aan tegen de voorliggende vraag? Wij gaan er daarbij van uit dat de set aan afspraken voor het publieke geld in de basis onveranderd blijft, maar een andere route volgt. De verantwoordelijkheid voor uitvoering en financiën moet gelijk kunnen zijn. Hier kunnen we bij uitwerking van het model samen op detailleren als onderdeel van de PPS.

7. Kan er een spanning ontstaan tussen de toegenomen rol van NS bij het beheer van kleine stations waar NS niet halteert (bijvoorbeeld in het Noorden) en de wens van andere vervoerders (bijvoorbeeld Arriva) om zich meer te profileren op dergelijke stations? Is het zo dat een vervoerder voor bepaalde zaken NS als aanspreekpunt krijgt in plaats van ProRail? Of blijft voor de vervoerder alles zoals het nu ook is?

De instellingswet ZBO definieert "beheer" in drie sub functies: exploitatie van capaciteit, onderhoud, vervanging. ProRail had en heeft in deze definitie de rol van beheerder. Vanuit deze zelfde definitie voert NS de sub-functie onderhoud uit. Met deze afspraken verandert voor deze

stations alleen wat aan de uitvoering van beheer en projecten (en niet de regie en eigendomsverantwoordelijkheid). Ten aanzien van positionering en rol van de vervoerder blijft het gelijk. We gaan vanuit onze gezamenlijk rol op de stations in gesprek met vervoerders over welke vorm van profilering gewenst is en welke andere verbeteringen we aan zouden kunnen pakken.

Tenslotte zouden wij nog een gesprek met Prorail en NS hebben over hoe om te gaan met de aanbevelingen van RHDHV die buiten de scope van het samenwerkingsmodel vallen, zoals met name de samenwerking met externe stakeholders zoals provincies. Ik ga er vanuit dat we dat via jullie collega's doen die in de klankbordgroep van het RHDHV onderzoek hebben gezeten.

De afspraak is in de maak om gezamenlijk met elkaar door het rapport te gaan. Zoals besproken mogelijk in twee gesprekken, Ienw met ProRail en IenW met NS Stations.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: Didier van de Velde | inno-V; 10.2.e ; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Data voor verdiepingssessies met stakeholders
Datum: vrijdag 17 april 2020 17:22:00

Ha, zie mijn reactie hieronder.

Groeten, 10.2.e

Van: Didier van de Velde | inno-V 10.2.e @inno-v.nl>

Verzonden: vrijdag 17 april 2020 17:03

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>;
 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
 - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Re: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Hallo,

OK, 11 mei is 10.2.g Ik denk dat 10.2.g
 . Mijn voorstel was ook om dit voor
 6/7 mei te doen.

Na overleg met 10.2.e zijn wij tot de volgende aanpak gekomen:

- Wij denken dat het nodig is om een bespreking tussen inno-V en ProRail te houden obv de ontvangen reacties, vóór dat inno-V en ProRail aan het editen slaan (als en waar nodig). In die bespreking willen 10.2.e en ik m.n. de evaluatie-slides van de 11 varianten verfijnen (hierop kwam – terecht – al een aantal commentaren tijdens de presentatie). Dit vergt echt dat 10.2.e en ik een paar uur met elkaar praten, met de commentaren van de stakeholders in de hand. De enige datum waarop dit nog te regelen is, is vrijdag 24 april in de middag. **Prima**
- Dat betekent dat wij de reacties van alle 4 de partijen echt vóór die dag moeten hebben ontvangen, als één notitie per stakeholder. En voor NS dus uiterlijk die dag om 12u, niet einde dag. Denken jullie dat dit te regelen is? Dan bespreken wij die reacties en beslissen we wat we overnemen en wat er moet gebeuren de week erop. Overigens, het idee was ook dat lenW zelf hier een eerste schifting in aanbrengt. Lukt het jullie om dit ook voor de 24e te doen? **Ik heb bij NS 24^e 12.00 als deadline gegeven, zal dat volgende week herbevestigen. Wij kunnen wel voor de 24^e naar de commentaren van FMN, DOVA en Rover kijken maar dus niet naar die van NS**
- De week erop is 10.2.e er niet en kunnen geen gesprekken met hem plaatsvinden. Wel kan iemand bij ProRail aanpassingen aan “hun” slides aanbrengen. Ook bij inno-V kunnen wij aanpassingen doorvoeren. Hoeveel tijd dat gaat kosten, is nu nog niet precies aan te geven. Wij streven naar het inleveren van een concept-eindversie op 5 mei bij lenW, die dan het resultaat kan lezen voor een laatste ronde commentaren. **Mooi**
- Op 6/7 mei vinden dan alle vier de stakeholdergesprekken plaats, uitgaande van het idee dat 10.2.e erbij moet zijn. We kunnen de stakeholders op dat moment alleen maar informeren over wat we aangepast hebben (als dat nodig is geweest), maar het is dan te laat om dan nog met hen van gedachten te kunnen wisselen over hun zienswijze e.d., want daarvoor zouden de gesprekken eerder moeten plaatsvinden. 10.2.g

10.2.g: we luisteren naar de toelichting van de stakeholders op hun schriftelijke commentaar. We geven daarop een reactie met in gedachten de aanpassingen die jullie al dan niet hebben doorgevoerd. **10.2.g**

- Op vr 8 mei kunnen eigenlijk alleen nog maar wat spelfouten gecorrigeerd worden, géén echte aanpassingen meer want het rapport moet diezelfde dag al af, het is daarna meteen ma 11 mei...Eens.

Eens?

Groet, Didier

From: **10.2.e** **10.2.e** @minienw.nl>

Date: Friday, 17 April 2020 at 16:18

To: Didier van de Velde | inno-V **10.2.e** @inno-v.nl>, **10.2.e** **10.2.e** @prorail.nl>, **10.2.e** **10.2.e** @minienw.nl>

Cc: **10.2.e** - BSK" **10.2.e** @minienw.nl>, **10.2.e** **10.2.e** - DGB" **10.2.e** @minienw.nl>

Subject: RE: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Ha allen,

Gesprekken op 6/7 mei is op zich ok.

We zitten wel een beetje met het aanleveren van stukken voor het proces van de MR, deadline daarvoor is al op 11 mei dus dan hebben we het liefst een def rapport.

Het proces is dan als volgt?:

- Stakeholders leveren commentaar aan
- Inno-v besluit, evt in overleg met ProRail en IenW welke aanpassingen worden doorgevoerd
- Op 6/7 mei bespreken we met de stakeholders hun commentaar, dit leidt mogelijk nog tot lichte aanpassingen
- Is dat haalbaar voor inno-v om voor 6/7 mei aan te geven welke opmerkingen van stakeholders wel en niet zijn verwerkt? Dan kunnen we daar ook effectief de gesprekken over voeren.

Groeten, **10.2.e**

Van: Didier van de Velde | inno-V **10.2.e** @inno-v.nl>

Verzonden: vrijdag 17 april 2020 15:52

Aan: **10.2.e** **10.2.e** @prorail.nl>, **10.2.e** - DGMO **10.2.e** @minienw.nl>

CC: **10.2.e** - BSK **10.2.e** @minienw.nl>, **10.2.e** - BSK **10.2.e** @minienw.nl>, **10.2.e** - DGB **10.2.e** @minienw.nl>

Onderwerp: Re: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Hallo,

Persoonlijk deel ik de mening van **10.2.e** (zelfde team bij de 4 gesprekken). En wat betreft het verwerken van de commentaren (opmerking **10.2.g**): ik zou **10.2.g**

10.2.g

Het lijkt me 10.2.g

M.i. 10.2.g

Daarna wordt dat dan uitgevoerd. 7-8 mei zou ik prima vinden voor de gesprekken.

Groet, Didier

From: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

Date: Friday, 17 April 2020 at 15:29

To: 10.2.e 10.2.e @minienw.nl>, Didier van de Velde | inno-V
10.2.e @inno-v.nl>

Cc: 10.2.e @minienw.nl" 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e
10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e @minienw.nl" 10.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Ik denk dat 10.2.g

Is het niet veel eenvoudiger om alle gesprekken te voeren op 6 (FMN en ROVER) en 7 mei (DOVA en NS)? Ik zie 10.2.g

En het geeft iets meer voorbereidingstijd. En de verwerkingstijd blijft hetzelfde. Of verandert de inbreng van de partijen door de gesprekken?

Van: 10.2.e - DGMO 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 17 april 2020 14:39

Aan: Didier van de Velde | inno-V 10.2.e @inno-v.nl>; 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>

CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK
10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Beste Didier, beste 10.2.e

Intern zijn we aan het kijken geweest wanneer we met de stakeholders kunnen zitten om hun reacties op het inno-V rapport te bespreken. We weten dat we de reacties van de stakeholders ontvangen op woensdag 22 april. NS komt iets later met haar reactie, op vrijdag 24 april.

10.2.e zou op vakantie zijn tussen 27 april en 5 mei. Zijn aanwezigheid zal in onze inschatting vooral nodig zijn voor de gesprekken met NS en FMN, en minder voor de gesprekken met ROVER en DOVA. Deel je die inschatting 10.2.e? Het zou overigens wel behulpzaam zijn als 10.2.e voor zijn vakantie wil reageren op de reacties van partijen richting Didier en IenW.

Ons voorstel zou zijn om de gesprekken met stakeholder gericht te plannen op de volgende data.

FMN: vrijdag 24 april (vanaf 11u)

ROVER en DOVA: donderdag 30 april (hele dag)

NS: donderdag 7 mei (hele dag)

Dit betekent wel dat we de gesprekken en de verwerking van de reacties parallel moeten laten verlopen. Anders loopt de einddatum van de opdracht teveel uit.

Is dit wat jullie betreft haalbaar? Zodra we jullie instemming vernemen, sturen wij individuele invites naar de verschillende partijen.

Hartelijke groet,

10.2.e

Beleidsmedewerker

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 10.D

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....

M +31 6 10.2.e

E 10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e - BSK
 Aan: 10.2.e - DGB
 Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e; 10.2.e @prorail.nl
 Onderwerp: RE: informatie met juiste datum
 Datum: maandag 20 april 2020 11:30:00

Dank 10.2.e,

In de disclaimer staat nog steeds dat dit een concept van 28/2 is..

Ik heb het stuk wel toegevoegd aan de map voor de staatssecretaris.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>
 Verzonden: maandag 20 april 2020 08:32
 Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e @minienw.nl>
 Onderwerp: RE: informatie met juiste datum

10.2.e,

Mijn excuus. Ik werd er op gewezen dat ik een document met foute datum naar je verstuurde. Behoort 10 maart te zijn (gelijke inhoud)
 Neem me niet kwalijk als daardoor mogelijk verwarring ontstond (zoiets als glas water en stormpje)

Met vriendelijke groet,

10.2.e
 Programma manager

10.2.e

06 10.2.e
 Moreelsepark 3 3511 EP Utrecht, Postbus 2038, 3500 GA, Utrecht

ProRail 

Van: 10.2.e
 Verzonden: vrijdag 17 april 2020 13:38
 Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @nsstations.nl
 Onderwerp: informatie

10.2.e
 Bijgevoegd de omschrijving met daarin toegevoegd een opmerking over status & betekenis

Namens ons,

Met vriendelijke groet,

10.2.e
 Programma manager

10.2.e

06 10.2.e
Moreelsepark 3 3511 EP Utrecht, Postbus 2038, 3500 GA, Utrecht



Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: FW: presentaties
Datum: dinsdag 21 april 2020 20:38:00
Bijlagen: [Presentatie DOVA.pptx](#)
[Presentatie NS.pdf](#)
[Presentatie ROVER.pptx](#)
[Presentatie stadsvervoerders.pdf](#)

Beetje laat, sorry, was overigens al eerder verzonden.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 21 april 2020 15:23

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: presentaties

Hoi 10.2.e

Hier nog een keer de presentaties.

Groeten,

10.2.e



ROVER

Inhoud of structuur

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

Reiziger

129.

ROVER

- Structuur moet helpen om doelen te bereiken
- OV maakt halen maatschappelijke doelen mogelijk
- Ordening begint met regie.



- 1. Huidige reiziger krijgt verbetering
- 2. Modal shift
- 3. Combinatie met woningbouw
- 4. Combinatie met autoluw
- 5. Substitutie korte afstandsvluchten
- 6. Netwerkoptimalisatie

Dat vraagt



1. Een besluit wat we willen bereiken
2. Dan een besluit hoe
3. De meeste reizen zijn over korte afstanden.
4. Regie van decentrale overheid hoort daarbij
5. Verbinden van regionale bus en regionale trein
In netwerk, in tarief, in service, etc

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e @prorail.nl
Cc: 10.2.e @inno-v.nl; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Data voor verdiepingssessies met stakeholders
Datum: dinsdag 21 april 2020 20:33:00

Nou, het zijn geen adviezen ☺ maar we zullen natuurlijk verder moeten onderzoeken wat er allemaal moet gebeuren om meer marktwerking in de toekomst mogelijk te maken. Qua indeling willen we hiervoor aansluiten op de netwerkuitwerking. Qua systeemtaken/coördinatie en sturing/ontvlechting NS zullen we ook goed moeten nagaan wat hiervoor moet gebeuren. Ik wil daar in het gesprek met de stakeholders niet op vooruitlopen, dat is onderdeel van de integrale besluitvorming.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>
Verzonden: dinsdag 21 april 2020 12:42
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e @inno-v.nl; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>;
 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e -
 DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Re: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

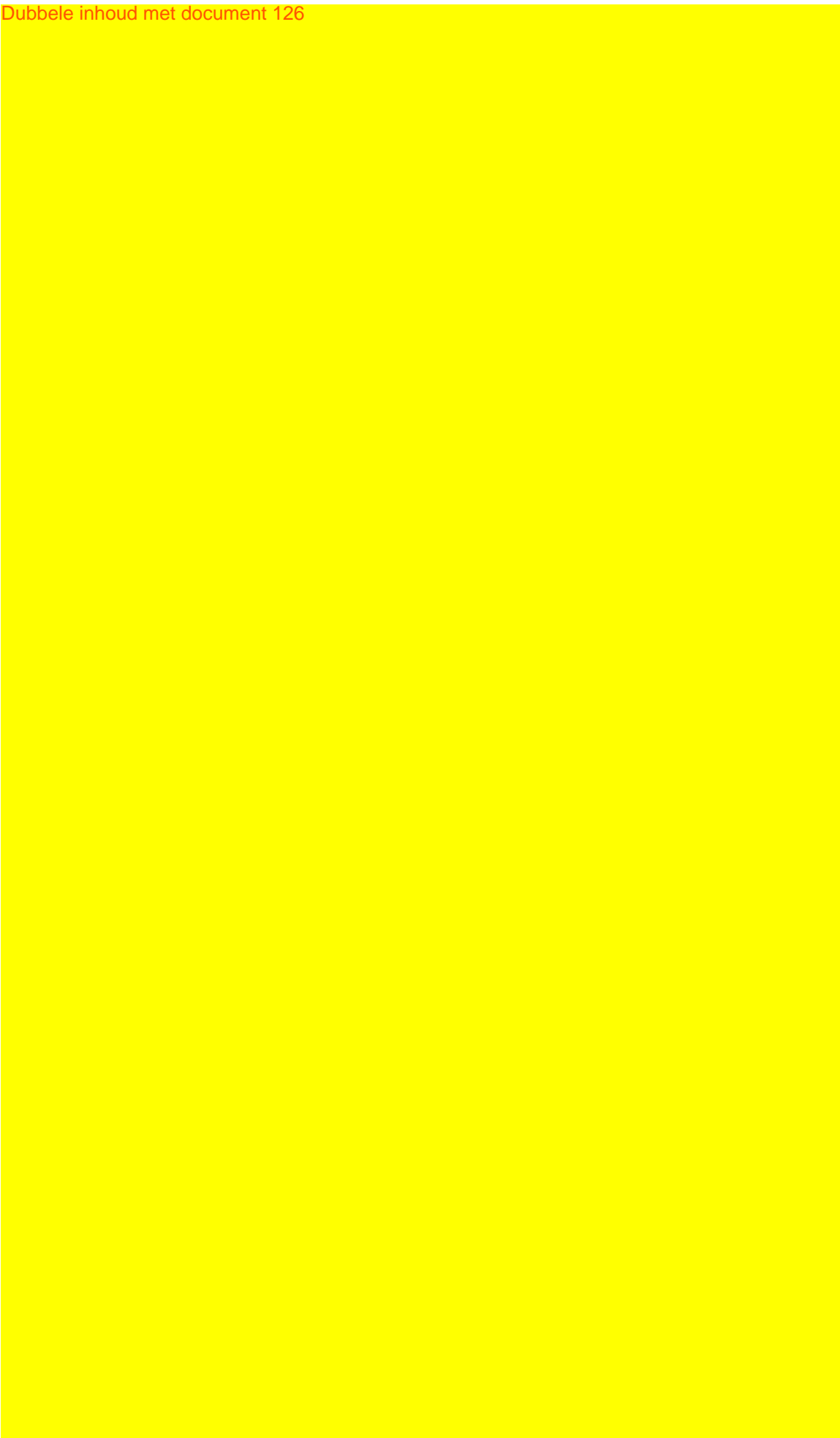
Overigens kan ik mij voorstellen dat een deel van het commentaar van de partijen niet beantwoord kan worden omdat we het nog niet in detail hebben uitgezocht.

Komt er een nadere uitwerking van de adviezen?

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Dubbele inhoud met document 126



Dubbele inhoud met document 126



Dubbele inhoud met document 126

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: [Freek Bos](#)
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e - BSK; Didier van de Velde | inno-V; 10.2.e; 10.2.e - BSK;
 10.2.e - DGB; 10.2.e
Onderwerp: RE: Bilateraal gesprek over inno-V rapport
Datum: donderdag 23 april 2020 09:17:13
Bijlagen: [20200423 Rover feitelijke toets concept-rapport onderzoek gunning HRN-concessie.pdf](#)

Beste allemaal,

Met dank voor de flexibiliteit door het vanmorgen in te kunnen sturen, hier bij de reactie van Rover.

Met vriendelijke groet,

Freek Bos
 Directeur

Reizigersvereniging Rover
 Postbus 2132
 3800 CC Amersfoort
 Mobiel: 06 10.2.e
[@10.2.e](mailto:10.2.e@10.2.e)
www.rover.nl

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 21 april 2020 14:56
Aan: 10.2.e @rover.nl>
CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; Didier van de Velde | inno-V 10.2.e @inno-v.nl>;
 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e - BSK
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB
 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Bilateraal gesprek over inno-V rapport

Beste Freek,

Zoals toegezegd willen wij jullie uitnodigen voor een bilateraal gesprek om de ingezonden opmerkingen op het inno-V rapport te bespreken. Het gesprek heeft twee doelen: enerzijds is er voor jullie de gelegenheid de ingezonden opmerkingen toe te lichten; anderzijds zullen Inno-V en ProRail waar mogelijk reageren op de ingezonden opmerkingen in relatie tot het eindrapport. Bij de gesprekken zijn aan onze kant Didier van de Velde en 10.2.e aanwezig, evenals vertegenwoordigers van IenW. Uiteraard zijn jullie vrij om de relevante experts binnen jullie organisatie uit te nodigen voor het gesprek.

Vanwege tijdstechische beperkingen vinden de gesprekken plaats op 6 en 7 mei, in plaats van op de eerder gecommuniceerde data. Via Doodle (zie [hyperlink](#)) kun je (anoniem) aangeven welk tijdsslot voor jullie organisatie het beste inpasbaar is. De gesprekken worden gevoerd via Teams, evenals bij de presentatie van het rapport. Jullie ontvangen na het invullen van de Doodle een agendaverzoek en link van inno-V.

Mocht er om welke reden dan ook geen behoefte zijn aan een bilateraal gesprek, horen we dat natuurlijk ook graag!

Met vriendelijke groet, mede namens de onderzoekers en de collega's,

10.2.e
Beleidsmedewerker

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 10.D
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....

M +31 6 10.2.e
E 10.2.e @minienw.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



Memo

Aan: Ministerie Infrastructuur en Waterstaat t.a.v. 10.2.e 10.2.e OV en Stations
Betreft: Feitelijke toets concept-rapport onderzoek gunning HRN-concessie
Datum: 22 april 2020

Het bureau Inno-V heeft onderzoek verricht naar de praktische voorwaarden en aandachtspunten voor aanbesteding en onderhandse gunning van de HRN-concessie per 2025. We danken de onderzoekers voor het uitgebreide en gedegen rapport. Rover heeft nog de volgende aandachtspunten:

- **Meer regie nodig in elke variant**

Bij verschillende varianten voor de marktordening wordt gesproken over de noodzaak van het versterken van de regiefunctie. Wij merken op dat ook in de varianten waar geen sprake is van grote wijzigingen het van belang is om de regiefunctie te versterken teneinde de publieke belangen te borgen. Rover onderschrijft dit. In het rapport mag duidelijker benoemd worden op waarvoor dit geldt.

- **Publieke belang verder uitwerken**

Volgens de hoofdvraag moet het onderzoek antwoord geven over hoe het publieke belang geborgd kan worden in een (of meerdere) nieuwe concessies. Dat is nu alleen vertaald in de 'techniek', namelijk hoe en wat kan er aanbesteed worden. Natuurlijk is het mogelijk maken van reizen een belangrijk onderdeel van het publiek belang. Het publiek belang is echter veel meer. De huidige HRN-vervoerder voert ook taken uit die niet in de concessie zitten. Hoe worden de taken die van publiek belang zijn, maar nu niet expliciet zijn geregeld in de concessie, geborgd binnen de verschillende marktordeningsmodellen? Ook zaken als dienstverlening, service, toegankelijkheid, prijsstelling, ticketing dienen een publiek belang. Hoe worden deze zaken in de verschillende modellen geborgd?

- **Grotere rol regio**

In alle varianten is het nodig dat er een sterkere regiofunctie wordt ontwikkeld omdat het meeste vervoer op dit schaalniveau plaatsvindt. Wij zijn het niet eens met de conclusie bij meerdere varianten dat er geen beleidsruimte / adaptief vermogen zou zijn voor veranderende behoeften en regionale ambities. Dat is namelijk afhankelijk hoe die varianten worden ingericht. Ook in het huidige ordeningsmodel kan een sterkere regiofunctie worden ontwikkeld. De vraag hoe dit kan, wordt niet beantwoord. De potentiële rol van de regio zal mogelijk in de ene variant wel groter zijn dan in de andere.

- **Beleidsruimte is meer dan netwerk**

Het adaptief vermogen is in onze ogen allereerst afhankelijk van de capaciteit van de infrastructuur. Veranderingen in de infrastructuur zijn daarbij de grootste verklarende factor.

Beleidsruimte en adaptief vermogen is daarnaast ook nodig voor andere zaken die van invloed zijn op het treinproduct zoals service, ketenvoorzieningen (OV-fiets, fietsenstallingen) en tarieven. Dit vinden wij onderbelicht in het rapport. Voor een succesvolle implementatie van een ander ordeningsmodel of verbetering van het

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*



huidige ordeningsmodel is een visie nodig op de mate van integratie van tariefsystemen van verschillende vervoerders/concessies. Hoe zorgen we voor een aantrekkelijk OV product voor de reiziger die over concessiegrenzen en bestuursgrenzen heen reist?

- **Meer sturen per traject**

In onder meer de variant voorsorteren wordt het mogelijk om de prestaties van deelnetten te vergelijken. Dit vinden wij een sterk punt. Wij vinden het wenselijk dat ook binnen alle andere varianten meer op regionaal niveau naar de prestaties wordt gekeken. Momenteel wordt NS aangestuurd op de prestaties voor het hele hoofdrailnetwerk. Het moet volgens ons ook mogelijk zijn om in andere varianten meer regionale prestaties inzichtelijk te krijgen. Hier kan meer aandacht voor zijn in het onderzoek.

- **Sturen op modal shift vraagt ook investeren in infrastructuur**

Voor Rover staat de vraag voorop welke variant van de marktordening en welke opbouw van het netwerk het beste bijdraagt aan het verhogen van het aandeel duurzame mobiliteit (lopen, fietsen en OV) in de mobiliteitsmix (modal shift). In het klimaatakkoord staat de ambitie om op korte termijn 8 miljard reizigerskilometers te verplaatsen vanuit het zakelijke autoverkeer naar andere modaliteiten. Ook hebben veel steden ambities om hun binnensteden en nieuwe woonwijken autoluw in te richten. Deze ambities zijn nog niet verwerkt in de NMCA.

Het te kiezen marktordeningsmodel zal moeten bijdragen aan deze ambities. Dit kan echter niet los gezien worden van het netwerk. Bij de beleidsknoppen capaciteit, techniek en logistiek lijkt niet de vervoervraag centraal te staan, maar vooral het optimaal benutten van het bestaande netwerk door inzetten op corridors of deelnetwerken en het inzetten van de bestaande treinproducten (IC en Sprinter). In sommige regio's loopt het aantal reizigers nu al 7 jaar voor op de hoogste prognoses uit de NMCA. Dit vraagt versneld investeren en ook onderzoeken van kansen van andere treinconcepten. Dit kan voor de langere termijn ook leiden tot andere conclusies wat betreft de haalbaarheid van verschillende marktordeningsvarianten.

Het is in onze ogen onjuist dat de (als voorbeeld) op de kaart van Nederland genoemde investeringen een onhaalbare combinatie zouden zijn. Fysiek zijn er op sommige locaties uitdagingen, maar wij zien geen belemmeringen die genoemde infraprojecten technisch onmogelijk maken. Er kan en moet aan de beleidsknop capaciteit meer worden gedraaid door meer middelen beschikbaar te stellen.

10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl
Verzonden: woensdag 29 april 2020 11:16
Aan: Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGMO
CC: 10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: brief netwerkontwikkeling

Beste Wino,

In het kader van TBOV uitwerking, onze visie op deelnetwerken zoals gedeeld in het Inno-V rapport en het traject dat we met NS aan het opstarten zijn om inhoudelijke visies goed te delen en verder uit te werken, willen we onderstaande brief naar jullie sturen.

Ik bel je later nog even om af te stemmen. Maar zie aub hieronder alvast de voorgestelde tekst.

Dank en groet, Dimitri

Beste Kees,

ProRail heeft lenW geadviseerd over het ontwikkelen van deelnetwerken om afhankelijkheden en complexiteit in de reizigers-treindienst te reduceren, zodat meer capaciteit ontstaat en de implementatie van technische systeemwisselingen (zoals ERTMS) eenvoudiger wordt. Wij hebben deze adviezen verstrekt in sessies en informatie-leveringen die werden gefaciliteerd door het bureau Inno-V, in het kader van het onderzoek naar de concessieverlening. Wij zijn er van overtuigd dat het vormen van deze deelnetwerken, of wat wij het verdere ontmenging en ontvlechten van het netwerk noemen, verder zal moeten worden gerealiseerd in de komende jaren (die samenvallen met de nieuwe concessieperiode van het HRN). Om misverstanden te voorkomen wil ik graag bevestigen dat dit een inhoudelijk advies is gericht op de netwerkontwikkeling, maar geen advies over een orderingsbesluit en/of aanbestedingsstrategie.

Zoals in het Inno-V rapport gedeeld zijn we op onderdelen onze visie nog nader aan het onderzoeken en uitwerken. De komende maanden zullen wij ook samen met NS een intensieve inhoudelijke uitwisseling doen om onze visies op de netwerkontwikkeling in Nederland te delen. Dit om in het kader van het TBOV de eventuele mogelijke scenario's waarlangs dit netwerk zich zal kunnen ontwikkelen en de dilemma's die we daarin tegenkomen zo duidelijk mogelijk te kunnen presenteren.

Met vriendelijke groet,

John Voppen

Dimitri Kruik | executive committee | directeur capaciteitsmanagement
 088 231 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot D1.24, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

ProRail

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

133.

Van: [Weele, Bas van](#)
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e @prorail.nl
Cc: [Weele, Bas van](#)
Onderwerp: primaire reactie FMN op Prorail rapport mbt HRN (onderliggend aan Inno-V rapport)
Datum: vrijdag 24 april 2020 16:37:07
Bijlagen: [image003.png](#)

Goedemiddag 10.2.e en 10.2.e,

Op verzoek van 10.2.e toch vandaag een snelle primaire reactie op het Prorail-rapport.

FMN heeft waardering voor de Prorail-analyse en kan zich in grote lijnen prima vinden in de analyse. FMN is het echter nadrukkelijk niet eens met de conclusie van ProRail dat een splitsing tussen IC's en Sprinters niet zou kunnen werken; zeker in regionale spoornetwerken kan dat, en ook zo in de praktijk al bewezen in Limburg, uitstekend werken. In het voordeel van de reizigers.

Er is sprake van minimaal drie grote regionale netwerken, die deels aangestuurd worden door de DO's en nog beperkt onderdeel van het HRN zijn:

1. Netwerk Noord

Hier zijn de stoptreinen tussen Zwolle en Groningen en Leeuwarden ontbrekende schakels. Het vervoer is naast Zwolle en Groningen op de regionale centra in het Noorden gericht en bestaat nog paralleliteit met het busnet. Op termijn zijn interessante doorkoppelingen mogelijk tussen deze en de al gecentraliseerde lijnen mogelijk en kan een efficiency slag gemaakt worden met het busnet. Er is nog ruimte voor nieuwe stations, die het spoorvervoer verbeteren.

Er ontstaat dan een volwaardig regionaal netwerk met voldoende omvang om efficiënt qua personeel – en materieel inzet uitgevoerd kan worden en t.z.t. een interessant aan te besteden pakket vormt.

2. Netwerk Oost

Hier is de stoptrein Apeldoorn – Enschede de ontbrekende schakel in een vrijwel aaneen gesloten regionaal netwerk. Paralleliteit met het busnetwerk is hier niet meer aan de orde. Er is ook hier nog ruimte voor verbeteringen zoals een half uur minder reistijd tussen de Achterhoek en de Randstad. Het totale regionale netwerk Oost met aanvullend busvervoer is t.z.t. één interessant pakket voor een aanbesteding.

3. Limburg.

Hier zijn de regionale stoptreinen tussen Roermond en Maastricht en Heerlen en Sittard, die parallel aan de IC treinen rijden al gedecentraliseerd. Er is nog ruimte om internationale wensen "op maat" regionaal op te lossen. Het hele netwerk van trein en bus is één interessante concessie met voldoende omvang.

Dan zijn er nog projecten als in Zeeland, waar verbetering van het IC net leidt tot de vraag hoe stations, die niet door een IC bediend worden toch vervoer moeten houden. Ook hier kan een regionale oplossing op maat een goed vervoersysteem in een landelijk gebied in stand houden. De combinatie van regionale netwerken, waar IC treinen door heen rijden komt in Europa veelvuldig voor. DB Fernverkehr rijdt door regionale netten waar DB Regio en bijvoorbeeld Abellio de regionale diensten rijden. TrenItalia rijdt door de regionale netten van Ferovie Nord Milano en BLS S-Bahnen rijden op de netten rond Bern, waar SBB IC/IR treinen rijdt. Hier is sprake van voldoende buitenlandse ervaring, waar we van kunnen leren.

Hopende jullie hiermee voor het moment voldoende geïnformeerd te hebben.

Fijn weekend gewenst en 10.2.e fijne vakantie gewenst.

Hartelijke groeten, namens FMN,

10.2.e

Met vriendelijke groet,

Bas van Weele
Directeur Externe Betrekkingen



Arriva Nederland | Postbus 626 | 8440 AP Heerenveen
T +31 (0)88 277 10.2 e | M +31 (0)6 10.2.e | www.arriva.nl

Van: [Aarmink, W.H.B. \(Wino\) - DGB](#)
Aan: [10.2.e](#) [@prorail.nl](#)
Onderwerp: FW: brief netwerkontwikkeling
Datum: woensdag 29 april 2020 18:00:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[brief.prorail.sugg.ienw.docx](#)

Van: [10.2.e](#) - BSK

Verzonden: woensdag 29 april 2020 17:47

Onderwerp: RE: brief netwerkontwikkeling

[10.2.g](#)

Zie bijgaand.

Groeten, [10.2.e](#)

Dubbele inhoud met document 133

Decentralisatie sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden

Algemeen

Zowel Fryslân als IenW hebben de politieke opdracht (in het bestuursakkoord en regeerakkoord) voor het onderzoeken van decentralisatie van de sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden per 2025 (planning ingang nieuwe concessie HRN). De gedachte hierachter is dat als de provincie Fryslân via het aanbesteden de directe zeggenschap krijgt over de sprinterdienst tussen Zwolle en Leeuwarden, er een betere integratie met het overige OV (waarvoor de provincie(s) ook verantwoordelijk zijn) tot stand kan worden gebracht. In principe geldt voor veel denkbare veranderingen dat deze ook in de door het ministerie verleende HRN-concessie tot stand kunnen worden gebracht. In de praktijk zien we dat een decentralisatie van het spoor leidt tot extra aandacht en een goede waardering door de reiziger, waarbij moet worden aangetekend dat ook de waardering voor NS steeds is gegroeid. Tot op heden zijn in Nederland met name losliggende spoortrajecten gedecentraliseerd.

Doel van de decentralisatie is dat de ov-reizigers een beter ov-product krijgen:

- hogere frequentie van de treinen
- aansluiting op de knopen Leeuwarden en Zwolle
- mogelijkheden voor het realiseren van stations bij Werpsterhoeke en Staphorst
- Betere integratie met overig OV

Bediening en frequenties

Na (of parallel aan) de besluitvorming over de decentralisatie stelt de provincie Fryslân een programma van eisen op voor de aanbesteding van de sprinterdienst. Provincies Drenthe en Overijssel worden hierover om advies gevraagd. In het PvE wordt de bediening en gewenste frequenties opgenomen. De minimale eis ten aanzien van de bediening betreft 2 keer per uur een stop door de IC's op de huidige IC-stations (Heerenveen, Steenwijk en Meppel). Daarnaast zal de sprinterdienst ook 2 keer per uur stoppen op alle stations met inpassing van Werpsterhoeke en een mogelijk station Staphorst met ligging in de knoop Zwolle.

De provincie Overijssel onderzoekt de mogelijkheid van een station bij Staphorst. Vraagpunten hierbij zijn de gevolgen voor de bediening van de sprinterdienst en de IC. Hierbij moet ook worden uitgezocht wat een extra sprinterhalte (Staphorst) tussen Zwolle en Meppel betekent voor de IC Zwolle-Groningen (mede i.h.k.v. de netwerkuitwerking Toekomstbeeld OV 2040).

Gevolgen voor de infrastructuur

ProRail heeft een quickscan gedaan van de gevolgen van een mogelijke decentralisatie. ProRail kan pas een detailstudie doen op grond van een nader uitgewerkt plan voor bediening en frequenties van de sprinterdienst. Uitgangspunt is dat de sprinterdienst vanaf dienstregeling 2021 niet meer wordt geknipt bij Meppel en door zal rijden naar Zwolle. ProRail geeft op voorhand aan dat extra voorzieningen qua tractie of opstel terreinen niet nodig zijn om te kunnen decentraliseren. Het is nog niet duidelijk of er gezien de huidige infra en bediening van bruggen e.d. genoeg ruimte is om station Werpsterhoeke en station Staphorst in te passen. ProRail wordt gevraagd om integraal voor de hele spoorlijn te bekijken of dit past met de huidige infra en zo niet, welke maatregelen dan nodig om de gewenste dienstregeling op Zwolle-Leeuwarden mogelijk te maken. Daarbij is het voor Fryslân voorwaarde dat de spoorbrug HRMK wordt vervangen door een aquaduct. De reden hiervoor is dat een knelpunt wordt opgelost en dat er de ruimte is om de spoorlijn te ontwikkelen qua reistijdverkortening en frequentieverhoging. Belangrijk in dit verband is de gezamenlijke ambitie van het Noorden en de het Rijk om de reistijd tussen de Randstad en het Noorden te verkorten. Indien investeringen in de infra noodzakelijk zijn zal hierover in het MIRT-kader worden besloten. Als ProRail op verzoek van een provincie infra aanpast of aanlegt (derdenwerk) moeten er afspraken over de financiën worden gemaakt. Het kader voor derdenwerk wordt momenteel nader uitgewerkt door IenW in overleg met ProRail en de provincies.

Verdeling kosten infrastructuur

Drenthe en Overijssel hebben aandacht gevraagd voor de relatie tussen naar de samenloop i.r.t. (infra-)kosten en hier heldere afspraken over vast te leggen. Met de samenloop bedoelen wij al

die aspecten die twee vervoerders op elkaar af moeten stemmen (waaronder treinvervangend vervoer, dienstregeling, evenementenvervoer, sociale veiligheid, etc.).

Overige ontwikkelpunten

Bij twee vervoerders op de lijn Leeuwarden-Zwolle komen er mogelijk extra in- en uitcheckpaaltjes/poortjes bij op Leeuwarden en Zwolle. Overijssel accepteert geen 3 verschillende soorten incheckpaaltjes in Zwolle. Voor Fryslân is dit een aangelegen punt. Uitgangspunt is daarom het behouden van een geïntegreerde betaalwijze op het hoofdrailnet. Op dit moment is onduidelijk of dit te realiseren is in 2025. Dit dient daarom op de korte termijn te worden onderzocht.

Een ander punt van aandacht is het opvangen van gestrande reizigers. Voorwaarde is dat twee verschillende vervoerders elkaars gestrande reizigers opvangen en bij treinvervangend vervoer hierin samenwerken.

De ROCOV's hebben verzocht om de haalbaarheid te onderzoeken van het concept van een rechtstreekse verbinding in de spits vanaf Friese sprinterstations naar de Randstad. Het idee is dat de sprinter vertrekt vanuit Leeuwarden richting Zwolle en dus stopt op tussengelegen stations. In Zwolle wordt deze sprinter gekoppeld aan een Intercity richting de Randstad, zodat de Friese reizigers (stations Grou-Jirnsum, Akkrum en Wolvega) een directe aansluiting naar de Randstad krijgen. Dit vereist hoogwaardig sprintermaterieel. Wanneer dit twee vervoerders betreft zal dit nauwe samenwerking vereisen.

Planning

Het idee is nu dat tijdens of rondom het BO MIRT dit najaar definitieve besluitvorming plaatsvindt over de decentralisatie. Dit geeft vervolgens Fryslân de tijd om de aanbesteding voor te bereiden en uit te voeren (kan deels ook parallel aan de besluitvorming dit jaar over de decentralisatie) en eventueel aan ProRail om inframaatregelen te realiseren, het liefst voor 2025.

Juridisch

De decentralisatie wordt geregeld in een decentralisatiebesluit van IenW. Hierin wordt de verantwoordelijkheid van de sprinterdienst overgedragen aan Fryslân. Er zijn meerdere modellen denkbaar, waarbij ook meerdere provincies de sprinterdienst kunnen aanbesteden met al dan niet één penvoerder. Deze opties zullen t.b.v. de besluitvorming naast elkaar worden gezet.

In het model waarin Fryslân aanbesteed moeten Drenthe en Overijssel IenW schriftelijk informeren over het besluit van GS akkoord te zijn met de decentralisatie aan Fryslân. Deze beslissing moet aan alle betrokken staten worden voorgelegd, inclusief onder welke voorwaarden dit gebeurt.

Voorafgaand aan het decentralisatiebesluit sluiten Fryslân en IenW een convenant over de algemene en financiële condities waaronder dat de bevoegdheid van het Rijk als concessieverlener voor de sprinterdienst wordt overgedragen aan de provincie. IenW maakt een afspraak met de HRN-vervoerder over de gevolgen van de decentralisatie voor de HRN-concessie

Financieel

Bij overdracht aan de provincie Fryslân exploiteert Fryslân de sprinterdienst voor eigen rekening en risico. Zowel IenW als Fryslân gaan uit van een budgetneutrale decentralisatie.

Standpunt Fryslân: In het convenant wordt geborgd dat de financiële bijdrage vanuit het Rijk voor de voorgestelde exploitatie en het concessiebeheer voldoende is en de infrastructuur (door het Rijk bekostigd) toereikend is. Wanneer na de aanbesteding van de sprinterdienst blijkt dat de financiële bijdrage ontoereikend is, zal IenW dit financiële verschil compenseren. Daarnaast is IenW ook financieel verantwoordelijk voor het gereed maken van de infrastructuur.

Standpunt IenW: De exploitatievergoeding is gelijk aan het netto financieel effect (NFE) van de decentralisatie op het NS-resultaat. IenW en NS stellen dit NFE vast. Besluitvorming over mogelijke investeringen in de infrastructuur vindt plaats binnen de MIRT-kaders.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @prorail.nl
Cc: 10.2.e ; 10.2.e @fryslan.frl; 10.2.e 10.2.e @drenthe.nl);
10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: Leeuwarden-Zwolle
Datum: donderdag 30 april 2020 18:54:00
Bijlagen: [Notitie uitwerking decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden Zwolle v 20200430.docx](#)

Beste 10.2.e,

Inmiddels ben ik met de collega's uit Fryslân, Drenthe en Overijssel weer een stap verder in het beeld van een mogelijke decentralisatie van Zwolle-Leeuwarden. We willen dit graag een keer met jou bespreken. Bijgaand vind je de laatste versie (vertrouwelijk) van de bespreeknotitie. Ik zal een video-afspraak maken voor half mei.

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e - DGMo

Onderwerp:	HRN onderzoek: update stakeholderconsultaties
Locatie:	Microsoft Teams Meeting
Begin:	vr 1-5-2020 13:00
Einde:	vr 1-5-2020 14:00
Terugkeerpatroon:	(geen)
Vergaderingsstatus:	Geaccepteerd
Organisator:	Didier van de Velde inno-V

Hallo,

Zoals vandaag afgesproken met 10.2.e, hierbij een uitnodiging voor een bespreking over:

1. De voortgang van de verwerking in het rapport van de reacties van de stakeholders.
2. De voorbereiding van de stakeholdergesprekken op 6-7 mei.

Groet, Didier

Didier van de Velde | inno-V

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 10.2.e | T +31 20 423 13 23

10.2.e@inno-v.nl | www.inno-v.nl | [route](#)

Join Microsoft Teams Meeting

[Learn more about Teams](#) | [Meeting options](#)



Van: 10.2.e @prorail.nl
Aan: 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e @overijssel.nl; 10.2.e @fryslan.frl; 10.2.e @drenthe.nl; 10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: Re: Leeuwarden-Zwolle
Datum: donderdag 7 mei 2020 16:13:19

Beste 10.2.e,

Prima om half mei een afspraak te maken. Ik heb de notitie eens doorgelezen, 10.2.g
 Om daar alvast een voorschot op te nemen: Ik denk dat 10.2.g
 . Mijn beeld is dat 10.2.g
 Het doorrijden naar Zwolle is voorzien in dienstregeling 2022, daar wordt nog op gepuzzeld. Alle ander wensen o.a. bediening van Werpsterhoeke, Staphorst etc kunnen pas beoordeeld worden op basis van een dienstregeling door een vervoerder. Een extra perron Meppel zou j kunnen helpen voor e bediening van de stations. Of een dergelijke aanpassing in 2025 gereed kan zijn is twijfelachtig. 4-5 jaar is niet erg lang om planontwikkeling en realisatie te doorlopen. 10.2.g
 In Leeuwarden loopt daarvoor ene overbelastverklaring en ook Zwolle is goed bezet.

Laten we in onze afspraak daar verder over door praten.

met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 30 april 2020 18:54
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e; 10.2.e @fryslan.frl; 10.2.e @drenthe.nl; 10.2.e
Onderwerp: Leeuwarden-Zwolle

Beste 10.2.e,

Inmiddels ben ik met de collega's uit Fryslân, Drenthe en Overijssel weer een stap verder in het beeld van een mogelijke decentralisatie van Zwolle-Leeuwarden. We willen dit graag een keer met jou bespreken. Bijgaand vind je de laatste versie (vertrouwelijk) van de bespreeknotitie. Ik zal een video-afspraak maken voor half mei.

Hartelijke groet,

10.2.e

toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e (ProRail); 10.2.e ; 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e
 10.2.e - DGB; 10.2.e @ns.nl
Onderwerp: 200520 Conceptagenda tripartiet 10.2.e en 10.2.e
Datum: woensdag 20 mei 2020 22:52:19
Bijlagen: 200520 Conceptagenda tripartiet 10.2.e en 10.2.e .DOCX

Hoi 10.2.e en 10.2.e ,

Ik heb (ondanks de afspraak dat ProRail hier morgen een voorstel voor zou doen) de passage van de Berlijntrein in de gezamenlijk geannoteerde agenda van het bestuurlijk tripartiet zelf alvast ingekort omdat mijn directeur daarom heeft verzocht.

Het leek me makkelijk als er alvast iets ligt. Ik heb de opmerkingen van Wino mee genomen. Willen jullie morgen (?) kijken of er geen essentiële informatie nu verloren is gegaan? En of jullie hiermee akkoord kunnen gaan?

Met vriendelijk groeten en ik kijk uit naar jullie reactie!

Als we het morgen zouden kunnen afronden maken jullie me heel blij met Hemelvaart, ☺.... Alvast veel dank voor jullie inzet.

Groetjes 10.2.e

10.2.e

Senior beleidsmedewerker concessiebeheer

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat Generaal Mobiliteit

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06-10.2.e

10.2.e @minienw.nl

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

agenda

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e
Senior Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienw.n
I

Datum

14 mei 2020

Betreft Tripartiet overleg IenW, NS en ProRail
Vergaderdatum 27 mei 2020
Vergadertijd 16:00-17:30
Vergaderplaats Via Web-ex
Deelnemers Kees van den Burg (IenW), Wino Aarnink (IenW),
10.2.e (IenW), Roger van Boxtel (NS),
Marjan Rintel (NS), Tjalling Smit (NS), Jacco van
der Tak (NS), John Voppen (ProRail), Hans van
Leeuwen (ProRail), Ans Rietstra (ProRail), Dimitri
Kruik (ProRail), 10.2.e (ProRail),
10.2.e / 10.2.e
(IenW, secr.)

1. Opening en vaststelling agenda en verslag

2. Actualiteiten

a. Corona

IenW, NS en ProRail bespreken de actualiteiten rondom de Corona crisis, de impact op het OV en de inspanningen, samen met alle overige betrokken partijen, om op een verantwoorde wijze en parallel aan de verdere afschaling van de Corona maatregelen steeds meer reizigers te vervoeren over het spoor.

b. Gezamenlijke prestaties NS en ProRail 2019 en t/m februari 2020

	Bodem-waarde	Streef-waarde 2019	2018	2019
Reizigerspunct. 5 min HRN	88,9 %	91,1 %	92,6%	92,6%
Reizigerspunct. 15 min HRN	96,7 %	97,3 %	97,7%	97,7%
Reizigerspunct. 5 min HSL	82,1 %	84,1 %	82,5%	83,4%

Reizigerspunctualiteit HRN (5' en 15'): de prestaties waren in 2019 net als in 2018 weer goed, met zeer hoge scores van 92,6% (5 min.) en 97,7% (15 min.).

Reizigerspunctualiteit HSL: prestaties 2019 lagen 0,9pp boven 2018 en 1,3pp boven de bodemwaarde, maar onder de streefwaarde. Na het oplossen van de software fout in de TRAXX-locomotieven liet de KPI een stijgende lijn zien.

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
6 mei 2020

	Bodem	Jan. '20	Feb. '20	t/m feb. '20
Reizigerspunct. 5 min HRN	88,9 %	92,4%	91,9%	92,1%
Reizigerspunct. 15 min HRN	96,7 %	97,7%	97,4%	97,6%
Reizigerspunct. 5 min HSL	82,1 %	81,1%	79,5%	80,3%

Besprekingspunt I (NS en ProRail): informerend - NS en ProRail blikken terug op de prestaties in eerste maanden van het jaar (t/m februari). Zoals afgestemd met IenW bestaat de Q1 2020 rapportage vanwege de corona-crisis uitsluitend uit de cijfers van de maanden januari en februari 2020. In januari had de HSL last van snelheidsbeperkingen vanwege infraproblemen bij viaduct Rijpwetering. Verder heeft een verstoring in de Willemspoortunnel bij Rotterdam de prestaties negatief beïnvloed. Ook in februari ging het vooral om infraproblemen.

c. Netwerkontwikkeling

-De komende maanden zullen ProRail en NS een intensieve inhoudelijke uitwisseling doen om de visies op de netwerkontwikkeling in Nederland te delen. Dit om in het kader van het TBOV de eventuele mogelijke scenario's waarlangs dit netwerk zich zal kunnen ontwikkelen en de dilemma's die we daarin tegenkomen zo duidelijk mogelijk te kunnen presenteren.

-Vervolg MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp

Op 11 juni wordt in de programmaraad van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) het vervolg van het MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp bepaald. Deze corridor is belangrijk voor het hele netwerk en een vervolgstap is randvoorwaardelijk voor het Toekomstbeeld OV 2040. In dit MIRT-onderzoek zijn de modaliteiten: weg, ov en fiets onderzocht. De hoofdkeuze ligt echter op het gebied van het openbaar vervoer. Hierbij zijn, na een eerdere schifting, twee kansrijke oplossingsrichtingen verder onderzocht:

1. Een metroverbinding tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en mogelijk Hoofddorp in combinatie met een metroverbinding tussen Amsterdam Centraal en Isolatorweg.
2. Een nieuwe spoortunnel onder de bestaande Schiphol-tunnel, aansluitend op de Westtak

Aan de programmaraad SBaB wordt geadviseerd om op 11 juni, op basis van de informatie uit het MIRT-onderzoek, een keuze te maken tussen de 'hoofdroplossing metro' of 'spoor', en daarbij procesafspraken vast te stellen voor de verdere uitwerking van deze hoofdroplossing. Aan de spoorsector (NS en ProRail) wordt gevraagd om zich in dit Tripartite-overleg uit te spreken over de keuze voor deze twee hoofdroplossingen, om als basis te dienen voor de vervolgfase.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum

6 mei 2020

3. Ordening

a. Marktordering

IenW informeert NS en ProRail over de stand van omtrent het besluit over de marktordering op het spoor na 2024.

b. Zbo-vorming

IenW informeert ProRail en NS over de vooralsnog ongewijzigde planning.

De internetconsultatie van de lagere regelgeving die uitvoering geeft aan het wetsvoorstel Omvorming ProRail is op 30 maart gesloten. De staatssecretaris heeft in een brief aan de Tweede Kamer op 21 april op hoofdlijnen gereageerd op de reacties uit de consultatie. Mede voortvloeiend hieruit zullen IenW en ProRail in mei en in de periode daarna gesprekken voeren met NS. Dit zal gaan over onderwerpen uit de lagere regelgeving, maar ook over hoe de samenwerking na omvorming er concreet uit zal komen te zien.

De Vaste Kamercommissie heeft besloten de mondelinge behandeling van het wetsvoorstel na de zomer te houden. Zij heeft daarbij aangegeven de voorbereiding daarvan waar mogelijk voor de zomer af te willen ronden. Hierdoor blijft een tijdig politiek besluit mogelijk om de omvorming per 1-1-2021 te laten plaats vinden.

Daarnaast wordt er door ProRail en IenW hard gewerkt aan de implementatie. Hierbij blijven zorgvuldigheid en beheersbaarheid randvoorwaarde waaraan de komende maanden steeds wordt getoetst.

4. Vervoer

a. ICNG

Partijen stemmen gezamenlijk communicatietraject af rondom de introductie van de eerste ICNG in Nederland

b. Versnelling IC Berlijn

Doel: delen laatste stand van zaken t.a.v. versnelling IC Berlijn en benoemen van afhankelijkheden en problemen in de 3 pijlers die nodig zijn om een versnelling te realiseren. Er gebeurt veel echter het is niet zeker of de versnelling gerealiseerd gaat worden. Het gaat per dienstregeling 2024 om de volgende pijlers:

1-Infrastructurele aanpassingen aan Nederlandse zijde die naar verwachting van ProRail niet voor december 2023 mogelijk zijn;
2-Inpassing van de versnelling in de dienstregelingen in Nederland en Duitsland. Hierbij treedt vertraging op in Duitsland vanwege Zuid-Duitse infraprojecten;

- 3-Nieuw materieel. De nieuwe treinen van DB hebben mogelijk te hoge aslasten waardoor de introductie vertraging kan oplopen.
- c. *Nightjet Amsterdam Wenen Innsbruck vanaf december 2020*
 NS werkt samen met OBB, IenW en ProRail om vanaf december 2020 de nachttrein Wenen/Innsbruck naar Amsterdam door te trekken. Partijen zijn van mening dat ondanks de corona crisis deze nachttrein een relevant alternatief op de middellange afstand is. Doordat de Nightjet een verplichte reservering hanteert en aparte coupés heeft, zijn (eventuele) corona maatregelen relatief makkelijk uitvoerbaar. De voorbereidingen van de treindienst zijn in volle gang, een belangrijk issue waar we op dit moment aan werken is de te hoge aslast van de beoogde locomotief op Nederlands grondgebied en de daaraan gekoppelde snelheidsbeperking, het effect daarvan op het treinpad en daarmee aantrekkelijke propositie voor de klant. Partijen werken aan een oplossing hiervoor.
 Vraag: liggen de werkzaamheden bij de verschillende partijen op schema om deze treindienst eind dit jaar te gaan rijden?

d. *ATB STM*

Besprekspunt:

Hoe kijken partijen aan tegen het voorstel van NS en ProRail over het toevoegen van extra functionaliteiten aan de STM-ATB-EG, mede naar aanleiding van het standpunt van Europese Commissie?

NS en ProRail hebben op 23 februari 2020 een voorstel gedaan aan IenW om een samenhangend pakket aan veiligheidsmaatregelen te financieren **10.2.g**

Dit pakket bestaat uit:

- aanbrengen van extra installaties, zgn. Eurobalises, in het spoor bij 272 seinen;
- aanleggen van ATB-Vv bij 111 van deze 272 seinen;
- instemmen met het toevoegen van extra functies in de zogenaamde STM-ATB-EG.

Bij de beoordeling van dit voorstel zijn de volgende aspecten relevant: mogelijke veiligheidswinst, kosten-baten-verhouding, compliance met de Europese regelgeving voor dergelijke treinbeveiligingssystemen, impact op de verdere ERTMS-implementatie en het garanderen van een 'level playing field' (zowel voor spoorwegondernemingen als voor leveranciers van treinbeveiligingssystemen).

5. Met betrekking tot de compliance met de Europese regelgeving geldt dat de Europese Commissie, in lijn met IenW standpunt, heeft aangegeven dat het voorstel in strijd is met Europese regelgeving. NS en ProRail delen dit standpunt niet. **MLT**

Bij de decharge van de stuurgroep VAT en het programma Beter en Meer is geconstateerd dat er een nieuwe plek gecreëerd moet worden waarin NS en ProRail samen met IenW met een integrale blik kijken naar de benodigde investeringen en hierover duurzame afspraken kunnen maken. Langzamerhand begint de Stuurgroep MLT

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
 Spoor
 Aansturing NS en ProRail

Datum

6 mei 2020

steeds meer het gremium te worden waarin toekomstige productstappen maar ook dilemma's over infrastructuur- trein integratie besproken worden en gezamenlijk wordt vastgesteld wat noodzakelijk is om deze stappen te realiseren. Volgende benodigde stappen zijn opzetten financiële inrichting voor de MLT en vormgeven gelijkgerichte sturing IenW, NS en ProRail.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum

6 mei 2020

6. W.v.t.t.k. en overige overleggen 2020

- *Overlegcyclus in 2020:*

28 september 16:00-17:30, voorzitter DG Mobiliteit, locatie Den Haag

2 december 09:30-11:00, voorzitter Staatssecretaris IenW, locatie Den Haag

-*Voorraadagenda:*

Governance ruit Amsterdam

Airportsprinter

ETMET

Roosendaal Antwerpen

Spooronderwerpen volgende kabinetsperiode

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Reactie Overijssel - Notitie uitwerking decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden Zwolle versie 30 april 2020
Datum: woensdag 20 mei 2020 17:11:00
Bijlagen: [Notitie uitwerking decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden Zwolle versie 20200430 - reactie Overijssel.docx](#)

Ter info.

Groeten, 10.2.e

Dubbele inhoud met document 166



Dubbele inhoud met document 166



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e ; 10.2.e (ProRail)
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: 200520 Conceptagenda tripartiet 10.2.e
Datum: donderdag 21 mei 2020 18:19:37

Hoi 10.2.e,

BRW

Groetjes 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @NS.NL>
Verzonden: donderdag 21 mei 2020 17:12
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
 (ProRail) 10.2.e @prorail.nl>
CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
 10.2.e @NS.NL>; 10.2.e 10.2.e @NS.NL>; 10.2.e
 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>;
 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: 200520 Conceptagenda tripartiet 10.2.e

Beste 10.2.e en 10.2.e,

BRW

10.2.e

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: woensdag 20 mei 2020 22:09
Aan: 10.2.e (ProRail) 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e
 10.2.e @NS.NL>
CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
 10.2.e @NS.NL>; 10.2.e 10.2.e @NS.NL>; 10.2.e

10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>;
 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: 200520 Conceptagenda tripartiet 10.2.e

Hoi 10.2.e en 10.2.e,

BRW

10.2.e

10.2.e

Senior beleidsmedewerker concessiebeheer

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat Generaal Mobiliteit

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06-10.2.e

10.2.e @minienw.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

[Informatie vennootschap](#)

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK;
 10.2.e (ProRail); 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e
 10.2.e (ProRail)
Onderwerp: RE: 200520 Conceptagenda tripartiet 10.2.e en 10.2.e
Datum: donderdag 21 mei 2020 12:28:20
Bijlagen: 200521 Conceptagenda tripartiet 10.2.e en 10.2.e en 10.2.e.docx

Dear All,

BRW

Met vriendelijke groet,

10.2.e
 10.2.e Communications & Stakeholder relations
 +31 (0) 6 10.2.e

NS | Communicatie
 Laan van Puntenburg 100
 Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
 Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl
Verzonden: donderdag 21 mei 2020 11:24
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
 - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (ProRail) 10.2.e @prorail.nl>;
 10.2.e 10.2.e @NS.NL>; 10.2.e - DGB
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @NS.NL>
 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>;
 10.2.e 10.2.e @NS.NL>; 10.2.e (ProRail) 10.2.e @prorail.nl>
Onderwerp: RE: 200520 Conceptagenda tripartiet 10.2.e en 10.2.e

BRW

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - BSK
 10.2.e @minienw.nl<10.2.e @minienw.nl>>
Datum: donderdag 21 mei 2020 9:01 AM
Aan: 10.2.e - BSK
 10.2.e @minienw.nl 10.2.e @minienw.nl>>, 10.2.e (ProRail)
 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>>, 10.2.e
 10.2.e @NS.NL 10.2.e @NS.NL>>, 10.2.e - DGB
 10.2.e @minienw.nl 10.2.e @minienw.nl>>, 10.2.e @NS.NL
 10.2.e @NS.NL 10.2.e @NS.NL>>
Kopie: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl 10.2.e @minienw.nl>>,
 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl 10.2.e @minienw.nl>>, 10.2.e

10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl<10.2.e @minienw.nl>>,
 10.2.e @ns.nl 10.2.e @ns.nl<10.2.e @ns.nl>>, 10.2.e @prorail.nl
 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>>
 Onderwerp: RE: 200520 Conceptagenda tripartiet 10.2.e en 10.2.e

Hi 10.2.e,

BRW

Groet 10.2.e

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
 Verzonden: woensdag 20 mei 2020 22:52
 Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e
 10.2.e @NS.NL>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
 CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>;
 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @ns.nl
 Onderwerp: 200520 Conceptagenda tripartiet 10.2.e en 10.2.e

Hoi 10.2.e en 10.2.e

BRW

Groetjes 10.2.e

10.2.e

Senior beleidsmedewerker concessiebeheer

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Directoraat Generaal Mobiliteit Directie Openbaar Vervoer en
 Spoor Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06-10.2.e

10.2.e @minienw.nl 10.2.e @minienw.nl>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap <<http://www.ns.nl/emaildisclaimer>>

Van: [Didier van de Velde | inno-V](#)
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e 10.2.e : 10.2.e | inno-V
Onderwerp: HRN-rapport eindversie v7.1
Datum: maandag 25 mei 2020 18:52:46
Bijlagen: [2020_05_25 HRN-rapport inno-V \(v7.1 eindversie\) web.pdf](#)

Hallo 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e

Bij deze de eindversie van ons rapport.

NB: Deze versie is ca. 7MB, waardoor sommige plaatjes wellicht niet 100% scherp zijn maar de file in principe per mail verstuurd kan worden. De versie met niet-gecomprimeerde plaatjes (15MB dan...) is op de sharepoint te vinden.

10.2.g

Dank voor het vertrouwen!

10.2.g

Groet, Didier

Didier van de Velde | inno-V

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 10.2.e | T +31 20 423 13 23

10.2. @inno-v.nl | [www.inno-v.nl](#) | [route](#)

Bestuurlijk Overleg SNN/ProRail/IenM/NS
D.d. 5 februari 2016
Agendapunt 6

Nadere uitwerking capaciteitsanalyse Zwolle - Leeuwarden

Inleiding

In het BO Spoor van 26 juni van 2015 is de capaciteitsanalyse Zwolle - Leeuwarden behandeld. In dit overleg is het onderstaande besloten:

- Provincie Fryslân organiseert het proces om samen met de provincie Drenthe, de provincie Overijssel en de NS om tot een voorkeursmodel voor de dienstregeling te komen.
- Het BO geeft ProRail opdracht om:
 - Onderzoek te doen naar No Regret maatregelen voor Meppel. Met name de mogelijkheid van een terugvalvariant met continuering van de stoptrein Leeuwarden - Meppel wordt hierbij onderzocht. Hierbij worden de uitwerkingen van Westzijde Leeuwarden/4^e trein Leeuwarden - Sneek en de scopeaanpassing te Zwolle betrokken.
 - De analyse voor overwegveiligheid Zwolle - Meppel uit te voeren voor de varianten Knoop Zwolle en Knoop Leeuwarden.
 - Na gaan welke maatregelen het knelpunt van de perroncapaciteit te Leeuwarden bij Knoop Leeuwarden oplossen. Voor dat dit onderzoek gestart kan worden, zal de provincie Fryslân een besluit nemen of de variant Knoop Leeuwarden bespreekbaar is.
- SNN stelt een werkgroep in om de mogelijkheden te verkennen om het budget te verruimen.
- De resultaten van deze acties zijn gereed januari 2016.

Besluiten BO Spoor

Naast de reeds genoemde besluiten over de capaciteitsanalyse Zwolle - Leeuwarden heeft het BO spoor in 2015 nog een aantal relevante besluiten genomen:

- Op 26 juni 2015 heeft het BO Spoor ingestemd met het verhogen van de in- en uitrijnsnelheid van de treindiensten tussen Zwolle en Herfte.
- In het BO van 16 oktober 2015 is gekozen om de variant van Zwolle - Herfte met een dive under ter hoogte van Herfte verder uit te werken.
- In het BO Spoor van 16 oktober met NS is besloten om bij de nadere uitwerking van de capaciteitsanalyse en de verdere planuitwerking voor Leeuwarden uit te gaan van de drie varianten waarbij de sprinter Zwolle - Leeuwarden v.v. die in Zwolle aansluitingen biedt op andere treindiensten en in Leeuwarden niet.

Op basis van deze BO besluiten heeft ProRail een aantal aspecten in samenhang nader uitgewerkt.

Uitkomsten capaciteitsanalyse Zwolle - Leeuwarden

In de capaciteitsanalyse zijn zes varianten onderzocht op gevolgen voor exploitatie en inpasbaarheid in de dienstregeling. Drie varianten waarin de sprinter Leeuwarden - Zwolle in de knoop Zwolle aankomt en drie varianten waarin de sprinter Leeuwarden - Zwolle in de knoop Leeuwarden aankomt. Voor de nadere analyse zijn de uitkomsten van de drie varianten met een aansluiting van de sprinter Zwolle - Leeuwarden te Zwolle van belang:

De gewenste dienstregeling tussen Zwolle en Leeuwarden van 2x IC en 2x Sprinter per uur per richting is 10.2.g . De lengte van het baanvak, de brugopeningen, de gewenste overstaprelaties te Leeuwarden en Zwolle en de korte treinopvolgingen op de samenloop met Zwolle - Groningen tussen Zwolle en Meppel leiden echter tot een aantal knelpunten:

- De brugopeningstijden. Met name de brug over het Van Harinxmakanaal.
- Meppel. De combinatie van korte treinopvolgingen en het stoppen van een aantal treinen leidt tot een knelpunt ten aanzien van de perronspoorcapaciteit.
- Door de extra treinen neemt de overwegonveiligheid toe.

Overwegveiligheid

De analyse van de overwegveiligheid op het traject Zwolle - Leeuwarden is nog niet definitief. De grote lijnen zijn echter wel bekend.

Voor het traject Meppel - Leeuwarden is het voornemen om in dienstregeling 2017 met twee sprinters per uur per richting tussen Meppel en Leeuwarden te gaan rijden. Op dit traject is de overweg Om de Noord te Wolvega vervangen door de tunnel en wordt de overweg Rotstergaastweg te Heerenveen aangepast. Tevens worden te Leeuwarden Werpsterhoeke twee viaducten gerealiseerd. In de beoordeling van de dienstregeling 2017 is ook de overwegveiligheid op Meppel - Leeuwarden onderzocht. De conclusie is dat op dit traject de toename van de overwegonveiligheid door de beoogde frequentieverhoging voldoende gecompenseerd is. In 2021 zal de frequentie op dit traject niet toenemen ten opzichte van dienstregeling 2017.

Op het traject Zwolle - Meppel gaan per richting twee extra treinen per uur rijden. Dit leidt tot een toename van de onveiligheid op overwegen op dit traject, deze toename moet gecompenseerd worden. Bij de analyse is het plan van de Provincie Overijssel om de overweg in de N340, Zwolle - Ommen ongelijkvloers uit te voeren betrokken. Het beeld is dat er nog wel aanvullende compensatie nodig is. Dat kan door nog een overweg op te heffen of meerdere overwegen aan te passen. Dit moet nog nader worden onderzocht.

De Gemeente Staphorst heeft het voornemen om aan de oostzijde van het spoor een bedrijventerrein te ontwikkelen. Tevens streeft de gemeente samen met de Provincie Overijssel naar een station. Deze initiatieven geven een grote opdruk aan het opheffen van de spoorwegovergang Gorterlaan te Staphorst. Mogelijk dat het gevolg van deze initiatieven en de eis om de overwegveiligheid ten gevolge van de frequentieverhoging tussen Meppel en Zwolle te verbeteren kansen bieden. De gemeente Staphorst heeft een eerste verkenning naar ondertunneling van de Gorterlaan laten uitvoeren. In die verkenning wordt gesproken over een investeringsbedrag van 10.1.c (raming door Royal Haskoning)

Energievoorziening

De huidige energievoorziening, ook wel tractie genoemd is op het traject Meppel - Leeuwarden onvoldoende om de frequentieverhoging op een veilige manier mogelijk te maken. Oorzaak daarvan is de grote afstand tussen onderstations waardoor de zogenaamde aanraakspanning mogelijk de wettelijk normen overschrijdt. In de dienstregeling 2017 is al het voornemen om extra (sprinter) treinen te laten rijden tussen Meppel en Leeuwarden. ProRail vervangt daarom het huidige schakelstation te Heerenveen door een onderstation. Daarmee is de problematiek voor dienstregeling 2017 opgelost.

De problematiek van de tractie wordt mede bepaald door de beoogde dienstregeling; met name als op een station treinen elkaar kruisen en tegelijkertijd gaan vertrekken kan dat tot problemen leiden. De NS past de aansluittijden te Zwolle aan in dienstregeling e om de wachttijd van de IC naar Leeuwarden te verkorten Als het project Zwolle Spoort gereed is, zullen de treinen weer conform de oude aansluittijden gaan rijden en zullen de treinen van/naar Zwolle korter achter elkaar kunnen vertrekken/aankomen. De tijdligging van dienstregeling 2021 wijkt af dan ook af van die van 2017. Er is een kans dat daarom enkele onderstations op het traject Meppel Leeuwarden alsnog uitgebreid moeten worden met een tweede groep. Dit zijn relatief kleine aanpassingen.

Tussen Zwolle en Meppel lijkt de huidige tractie voldoende voor de beoogde dienstregeling 2021. De beschikbare informatie is nog niet eenduidig. In het BO van april wordt het definitieve beeld hierover gegeven.

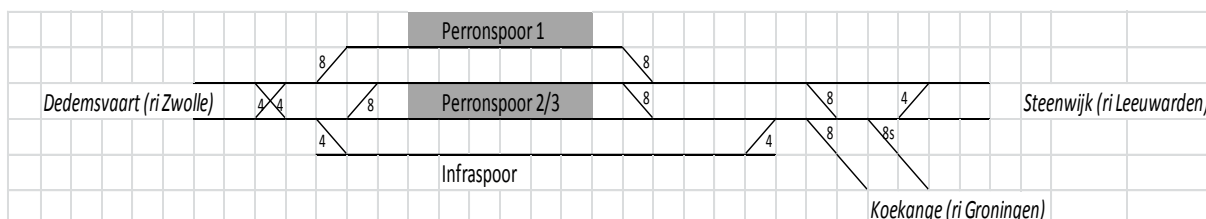
Meppel

Zoals gesteld wijkt de dienstregeling 2021 qua tijdligging en opvolgtijden af van dienstregeling 2017. De beoogde dienstregeling in 2021 tussen Zwolle - Leeuwarden/Groningen is het precies passend te maken. Belangrijke randvoorwaarden zijn de overstapknopen te Groningen tussen IC's en Sprinters van NS met de decentrale treindiensten. Ook de keertijd van de sprinter (Zwolle -) Meppel - Leeuwarden is van belang. Als de keertijd te Leeuwarden optimaal is, kan volstaan worden met het huidige aantal perronsporen te Leeuwarden.

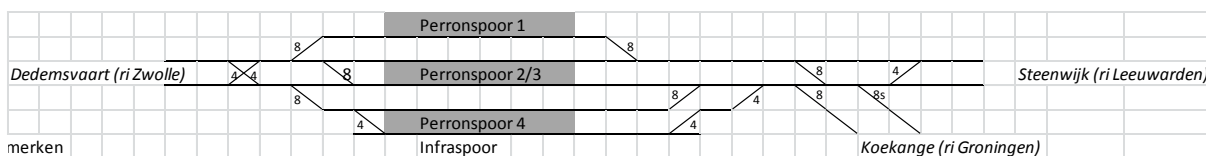
De noodzaak om de lay-out van het station te Meppel aan te passen ontstaat als meerdere opvolgende treinen moeten halteren in Meppel. Dan volstaat een perronspoor per richting niet. In de analyse is ook gekeken wat de gevolgen zijn als de sprinter uit Leeuwarden onverhoopt al dan niet tijdelijk in Meppel keert.

Deze eisen hebben gevolgen voor de lay-out van Meppel. Daarvoor zijn twee varianten nader bekeken op hun effectiviteit voor de beoogde treindienst(en):

1. Drie volwaardige perronsporen te Meppel Kosten 10.2.g . Ten opzichte van de huidige situaties dient de wisselconfiguratie te worden aangepast evenals het eerste perron (lengte)
2. Vier volwaardige perronsporen te Meppel Kosten 10.2.g)



3 perronsporen variant



4 perronsporen variant

Als de sprinters uit Leeuwarden keren te Meppel en de IC's van/naar Leeuwarden *niet* stoppen te Meppel lijkt het erop dat volstaan worden met de huidige lay-out. Belangrijke aspecten daarbij zijn de lengte van de sprinters Meppel - Leeuwarden en de doorrijtijden te Meppel.

De driesporige perronsituatie voldoet als de sprinters Leeuwarden - Meppel doorrijden naar Zwolle, ongeacht een stop te Meppel van de IC van/naar Leeuwarden. Deze lay-out staat niet toe dat de sprinters uit Leeuwarden keren te Meppel en de IC uit Leeuwarden stopt te Meppel. Dit conflict kan weggenomen worden door de sprinter richting Groningen later te laten halteren op Meppel. Om toch de knooppigging in Groningen te halen moet deze sprinter dan rijtijd winnen tussen Meppel en Groningen. Mogelijk dat dit gecompenseerd kan worden door aanpassingen bij sprinterstations in de nabijheid van overwegen. Door aftellers¹, een onlangs geïntroduceerde innovatie kan reistijdverlies in dergelijke situaties worden gereduceerd. Of dit voldoende compensatie kan bieden moet nader worden onderzocht.

De variant met vier perronsporen biedt meer kansen, maar is in de huidige opzet nog niet toekomstvast. In dit ontwerp resteert een conflict tussen het goederenverkeer richting Groningen en de sprinter uit Groningen. In de variant waarin de sprinter uit Leeuwarden keert op spoor 1 en de IC uit Leeuwarden ook een stop op Meppel kent, moet de sprinter uit Groningen halteren op spoor 3. Op zich kan de goederentrein gerouteerd worden over spoor 4, maar de lay-out van de infrastructuur dwingt dan af dat de goederentrein en de sprinter uit Groningen gebruik maken van hetzelfde spoor over de brug bij Meppel. Er is onvoldoende tijd tussen beide treinen om dit te plannen. Dit conflict kan weggenomen worden door een aanvullende wisselverbinding te realiseren kort voor perronspoor 3.

Dienstregeling (tijdligging van de sprinter uit Lw alsof die in de knoop Zwolle ligt)	Huidige infra Meppel	Drie perronsporen	Vier perronsporen
Kerende sprinter, geen IC-stop	ok	ok	ok
Kerende sprinter, IC stop	nee	nee	nee, past mits extra overloop
Doorgaande sprinter, geen IC stop	nee	ja	ja
Doorgaande sprinter met IC stop	nee	ja	ja

Beide varianten bieden geen oplossing voor een conflict van een goederentrein vanuit Onnen (richting Groningen) en een sprinter in de richting Leeuwarden. De goederentrein is qua tijdligging afhankelijk van de IC Groningen- Zwolle en moet op tijd in Zwolle zijn om conflicten te voorkomen. De provincie Fryslân is zich bewust van dit conflict, die slechts een paar keer per dag wordt voorzien

Staphorst

Op 16 oktober is in het BO Spoor besloten om uit te gaan van die dienstregelingsvarianten die voor de sprinter Zwolle - Leeuwarden aansluitingen biedt te Zwolle. Uit het Beoordelingskader waarin de resultaten van de capaciteitsanalyse zijn samengevat, komt naar voren dat station Staphorst dan niet zonder meer inpasbaar is. Zoals gesteld is de gehele dienstregeling Zwolle - Leeuwarden het precies passend. Een kleine tijdsverschuiving maakt al dat er iets wel of niet kan. Gelet op de termijn waarop het speelt, niet voor 2021 is het lastig om daar nu definitief een uitspraak over te doen. Mogelijk dat dit in de toekomst oplosbaar is. Zo zijn de karakteristieken van het nieuwe NS sprinter materieel nog niet bekend en mogelijk dat in combinatie met aftellers een oplossing gevonden kan worden. Het is dan ook een aandachtspunt bij de verder besluitvorming over station Staphorst.

¹ Aftellers bij een station met een nabijgelegen overweg geven aan hoelang het duurt voor het vertreksein in de stand veilig komt. De conducteur kan hierop anticiperen en de deuren tijdig sluiten, zodat de trein zo snel mogelijk kan vertrekken. Proeven hebben uitgewezen dat hiermee significante tijdswinst is te behalen.

Financiën

Voor het doorrijden van de sprinters Leeuwarden - Meppel naar Zwolle zijn aanpassingen te Meppel en aanpassingen aan de overwegveiligheid noodzakelijk. De aanpassingen te Meppel worden geraamd in de range van 10.2.g voor de variant met drie perronsporen en 10.2.g voor de vier perronsporen. Een eerste indicatie voor aanpassingen aan de overwegveiligheid vanuit de verkenning van de gemeente Staphorst is 10.1.c. Voor financiering van deze maatregelen wordt in eerste instantie gekeken naar de middelen uit de Motie Koopmans. Van een aantal projecten die uit de Motie worden gefinancierd zijn de investeringsramingen en kansen voor aanvullende financiering nog niet geheel duidelijk. Dat betekent ook dat er nog geen inzicht is, in welke mate de projecten voor Zwolle - Leeuwarden uit de Motie Koopmans kunnen worden gefinancierd. Het voornemen is om in het BO van april 2016 dit overzicht te geven.

Samengevat

Het realiseren van een sprinter Zwolle - Leeuwarden met aansluitingen op de treindiensten te Zwolle v.v. vraagt onderstaande aanpassingen:

- Op het traject Zwolle - Meppel zijn maatregelen noodzakelijk om de toegenomen overwegveiligheid te compenseren. Mogelijk dat combinatie met de initiatieven van de gemeente Staphorst voor een station en een bedrijventerrein aan de oostzijden van het spoor kansen bieden.
- De variant met vier perronsporen te Meppel, mits met extra wissel is toekomst vast. Mogelijk dat een variant met drie perronsporen in combinatie met rijtijdwinst door bijvoorbeeld aftellers dezelfde functionaliteit kan bieden. Het conflict goederentrein Onnen - Zwolle en de sprinter Meppel - Leeuwarden is in alle gevallen een gegeven.
- Het is aan te bevelen om de mogelijkheid van extra rijtijdwinst op de trajecten Zwolle - Leeuwarden/Groningen spoedig te onderzoeken. Dit kan helpen in de vervolgdiscussie.
- Het kiezen van de dienstregeling uitgangspunten heeft gevolgen voor de gewenste lay-out te Meppel. Het is dan ook wenselijk dat ProRail en NS in gesprek gaan om tot een gedeeld beeld voor Meppel te komen.
- Nog geen zicht op de beschikbare financiële middelen voor aanpassingen Meppel en oplossen overwegveiligheid Meppel - Zwolle.
- Daarmee is het onzeker of de benodigde aanpassingen aan de infrastructuur gereed kunnen zijn in 2021 om doorrijden van 3^e en 4^e trein door te laten rijden naar Zwolle.

Voorgesteld besluit:

- Er wordt kennisgenomen van de uitkomsten van de capaciteitsanalyse Zwolle – Leeuwarden.
- Aan ProRail wordt de opdracht verstrekt om na te gaan welke rijtijdwinst haalbaar is voor de sprinters Zwolle- Leeuwarden/Groningen door kleine maatregelen.
- ProRail en NS gaan in gesprek over de maatregelen te Meppel om tot een gedeeld beeld te komen. Dit beeld wordt geagendeerd in het BO Spoor van april 2016.
- Nadere besluiten volgt in het BO spoor van april 2016 in relatie tot de beschikbare budgetten.

Bestuurlijk Overleg NS/SNN/ProRail/IenM
D.d. 26 juni 2015
Agendapunt 5

Capaciteitsanalyse Zwolle – Leeuwarden

Aanleiding voor de capaciteitsanalyse.

De Provincie Fryslân en NS hebben op 3 december 2012 een overeenkomst gesloten voor uitbreiding van de treindiensten tussen Zwolle- Meppel en Leeuwarden. Vanaf dienstregeling 2017 gaan tussen Meppel en Leeuwarden 2 sprinters per uur per richting rijden in een halfuursfrequentie. Hierdoor is het mogelijk om de IC in een 30 minuten interval tussen Zwolle en Leeuwarden te rijden. Deze IC's stoppen te Meppel, Steenwijk en Heerenveen. Het eindbeeld in de overeenkomst Fryslân en NS is dat, naast de 2 IC's (Randstad -) Zwolle – Leeuwarden per uur per richting, de sprinters 2x per uur per richting tussen Zwolle en Leeuwarden gaan rijden in plaats van Meppel - Leeuwarden. Hiervoor is het nodig dat het project Zwolle – Herfte gereed is. Volgens de huidige projectplanning is dat medio 2021. Dat betekent dat het doorrijden van de sprinterdienst Leeuwarden - Meppel naar Zwolle niet eerder dan in dienstregeling 2022 mogelijk is. Naast de wens van een hogere frequentie hecht de Provincie Fryslân aan het versnellen van de IC treinen tussen Zwolle en Leeuwarden ten opzichte van de huidige snelle IC die alleen in Heerenveen en Steenwijk stopt.

In de overeenkomst tussen Fryslân en NS is vastgelegd dat in 2018 definitief besloten wordt over het doorrijden van de sprinters van Meppel naar Zwolle.

Waarom dan nu een capaciteitsanalyse? In het BO van 23 oktober 2014 is besloten tot dit onderzoek omdat is geconstateerd dat alle gewenste varianten in de dienstregelingen aanpassingen aan de infrastructuur behoeven. Dergelijke aanpassingen kennen een doorlooptijd van meerdere jaren. Onduidelijkheid over het toekomstige treinproduct tussen Zwolle en Leeuwarden heeft ook invloed op lopende en nog te starten initiatieven. Het betreft o.a. de wenselijkheid van blokverdichting Zwolle – Meppel, een project in het kader van de Motie Koopmans, de nog te maken keuzes voor de varianten te Zwolle en de haalbaarheid van een station Staphorst.

Aanpak van de studie.

De studie is gestart met het inventariseren van de wensen van de stakeholders:

- Het aantal stops in de IC Zwolle – Leeuwarden, nl 2 of 3. In de varianten met 3 IC's stops wordt gehalteerd in Meppel, Steenwijk en Heerenveen.
- Bij 2 IC's stops is gekeken naar de effecten van de combinatie van halteringen Heerenveen / Meppel en Heerenveen / Steenwijk.
- De keuze waar de sprinter Zwolle – Leeuwarden aansluiting biedt op de overige treindiensten. Dat kan zijn op de treindiensten te Zwolle ("Knoop Zwolle") of op de treindiensten te Leeuwarden ("Knoop Leeuwarden").

Deze combinaties leiden tot zes varianten. De gevolgen van een haltering te Staphorst¹ is voor al deze zes varianten inzichtelijk gemaakt.

Vervolgens zijn de effecten van deze varianten op een groot aantal aspecten onderzocht:

- Vervoer/klant waarde
- Exploitatie van de treindienst
- Rijtijden treindienst
- Overstappen. Tijden en aantal reizigers
- Brugopeningen
- Benodigde infrastructurele maatregelen

¹ De halte Leeuwarden Werpsterhoek is onderdeel van alle varianten.

Bij de start van de studie was al bekend dat de brugopeningen kritisch zouden zijn, met name die bij het Van Harinxmakanaal te Leeuwarden. Daarom is destijds in het BO Spoor besloten om de brug over het Van Harinxmakanaal op afstand te gaan bedienen. De 1,5 minuut tijdwinst die deze aanpassing oplevert draagt bij aan het verminderen van het probleem, maar nog onvoldoende. Om die reden is een nader onderzoek gedaan naar optimalisatie van het gebruik door het scheepvaartverkeer van de brugopening van het Van Harinxmakanaal

Resultaten variantenonderzoek.

Door de specifieke kenmerken van het traject, met name het groot aantal beweegbare bruggen is het erg lastig om tot een goede dienstregeling te komen: Het gaat soms om seconden, daardoor is er slechts beperkt verschuiving in de tijdliggingen van treindiensten mogelijk. De keuze van de uitgangspunten voor de varianten blijkt in dit onderzoek cruciaal te zijn: De nu voorliggende resultaten hebben betrekking op de onderzochte varianten; ander uitgangspunten leiden tot andere varianten en die weer tot andere bevindingen kunnen leiden. Verder wordt er nog gestudeerd op de aanpak van de westzijde te Leeuwarden met de mogelijkheden voor 4 treinen per uur per richting (in de spits) tussen Sneek en Leeuwarden en ligt er nog een voorstel om de scope van Zwolle aan te passen ten aanzien van de snelheid op het emplacement. De uiteindelijke keuzes in die projecten zullen van invloed zijn op de mogelijkheden van de treindiensten tussen Leeuwarden en Zwolle.

In het bijgevoegde Beoordelings Kader, een zogenaamde BOK is terug te vinden hoe de zes varianten op de onderzochte aspecten scoren. De aspecten “betrouwbaarheid” en mogelijkheden voor “busknopen” zijn in dit stadium van het onderzoek nog niet beoordeeld.

De belangrijke punten:

- **Brugopeningen**
Het traject Zwolle – Leeuwarden kent een groot aantal beweegbare bruggen. Door het verhogen van de treinfrequentie nemen de mogelijkheden en openingsduur om de spoorbruggen te kunnen openen af. In de huidige situatie zijn er ruimere mogelijkheden voor brugopeningen. Variant 6, 3 IC stops sprinter aansluitingen te Leeuwarden geeft de meeste mogelijkheden. Variant 3, ook 3 IC stops, maar sprinter aansluitingen te Zwolle biedt de minste mogelijkheden. In alle varianten is de netto openingstijd van de Van Harinxmakanaal brug korter dan de minimaal acceptabele 2 x 7 minuten per uur. Voor deze brug is gekeken naar optimalisatie mogelijkheden. Daaruit komt naar voren dat er maatregelen denkbaar zijn om het scheepvaartverkeer sneller de brug te laten passeren. Het betreft het o.a. uitbaggeren van het kanaal i.c.m. met het plaatsen van damwanden, beide brugopeningen bevaarbaar maken (seintechisch) en het leveren van nader informatie aan het scheepvaartverkeer door bijvoorbeeld matrixborden toe te passen. In het coalitieakkoord heeft de Provincie Fryslân aangegeven om het Van Harinxmakanaal bevaarbaar te maken voor Klasse V schepen, zonder het hele kanaal naar klasse V te brengen. Concreet gaat het om aanpassingen bij de bruggen Dronrijp, Ritsumasyl en het verruimen van de bocht in Franeker. Bekeken zal worden of optimaliseren van de kunstwerken en het kanaalprofiel uitgebreid kan worden naar de kanaalomgeving van de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal.

- **Vervoerwaarde**

In de bijlage wordt de ontwikkeling van de reizigersaantallen van de treindienst tussen Zwolle en Leeuwarden beschreven. Hieruit blijkt dat de verbeteringen van de laatste jaren geleidt hebben tot een groei van het aantal reizigers. De beoogde dienstregeling in 2022 geeft een grote verbetering t.o.v. de huidige dienstregeling (2015) met een stoppende en een snelle IC tussen Leeuwarden en de Randstad, en 1 Sprinter tussen Leeuwarden en Meppel. (Treinaantallen per uur per richting) In de dienstregeling 2017 is een tweede sprinter voorzien tussen Leeuwarden naar de Meppel. Hierdoor kan de stoppende IC worden versneld en is er sprake van 2 gelijkvormige IC's per uur per richting tussen Leeuwarden en Zwolle. Deze verbeteringen in 2017 leveren al veel voordelen op voor de reiziger. Van de verbetering tussen de dienstregelingen 2017 en 2022 profiteert een beperkte groep reizigers. Er is gekeken naar het saldo, dat er per variant op vooruit gaan ten opzichte van dienstregeling 2017. Het gaat dan om het aantal profiterende IC reizigers en het aantal reizigers met een kortere reistijd. De varianten met 3 IC stops scoren op deze aspecten het hoogst.

- **Overstappen**

Voor de tijdligging van de sprinter moet een keuze gemaakt worden tussen aansluiten op de treindienst in Leeuwarden of aansluiten op de treindienst in Zwolle. De eerste optie levert vooral een meerwaarde voor de reizigers die georiënteerd zijn op het achterland van Leeuwarden (inclusief Groningen). Het aantal reizigers op de stations Wolvega, Akkrum en Grou-Jirnsom is beperkt. Voor deze groep reizigers lijkt een overstapknoop Leeuwarden aantrekkelijker dan de overstapknoop Zwolle. Nader onderzoek moet uitwijzen of dit inderdaad het geval is. Als de sprinter aansluit in de Knoop Leeuwarden zullen de IC's en sprinters van/naar Zwolle kort achter elkaar in Leeuwarden aankomen en vertrekken. Te Meppel echter, leidt deze optie tot een goede spreiding over het uur van de stoptreinen Groningen – Zwolle v.v. en Leeuwarden- Zwolle v.v.

- **Reistijden**

Een overzicht van de reistijden:

Reismogelijkheden Leeuwarden - Zwolle	2015		2017		PNN referentie	
	reistijd	Frequentie	reistijd	Frequentie	reistijd	Frequentie
Intercity	0:54	1	0:55	2	0:52	2
Stoppende Intercity	1:03	1				
Sprinter	1:11*	1	1.13*	2	1:02	2
Steenwijk - Hoogeveen						
	0:26	2	0:23	2	0:39	2

* Inclusief overstaptijd te Meppel

- Investerings

Uit het onderzoek komt naar dat op een aantal plaatsen aanpassingen aan de infrastructuur noodzakelijk zijn om de gewenste dienstregeling mogelijk te maken. Het betreft de onderstaande aspecten/locaties:

- Tractie (energievoorziening)

Bij een hogere frequentie wordt er meer energie gevraagd van de bovenleiding. Voor dit onderwerp is een Quick Scan uitgevoerd. Bepalend hierbij zijn de plaatsen waar 2 treinen tegelijkertijd optrekken. Uit de Quick scan komt naar voren dat dit op het traject Meppel – Leeuwarden tot knelpunten leidt. Op twee plaatsen moeten onderstations worden uitgebreid. Aangezien in dienstregeling 2017 al vier treinen per uur per richting gaan rijden, is het aannemelijk dat dit probleem al voor een deel dan gaat optreden. In dat geval wordt vanuit dienstregeling 2017 de tractie aangepast. Het is nog onduidelijk of deze eventuele aanpassingen voldoende zijn voor de gewenste dienstregeling in 2021.

- Overwegveiligheid

Ook voor dit onderwerp is een Quick scan uitgevoerd. Daaruit komt naar voren dat bij de varianten met een aansluitknoop te Zwolle, treinen in een sterke bundeling (op 2 of 3 minuten afstand van elkaar) gaan rijden tussen Zwolle en Meppel. Bij een Knoop Zwolle betreft het 4 treinen per halfuur per richting, die op korte afstand achter elkaar rijden. Uit de beoogde dienstregelingen blijkt dat de Noord – Zuid bundel en de Zuid - Noord bundel elkaar kruisen ter hoogte van Staphorst. Dit leidt te Staphorst tot 8 treinpassages per half uur die kort achter elkaar plaats vinden. Gevolg is dat de overwegen te Staphorst snel achter elkaar open en dicht gaan, of juist heel lang dicht blijven liggen. Dit leidt tot risicovol oversteekgedrag dat negatief uitwerkt op overwegveiligheid, tevens neemt de barrièrewerking toe. Het betreft ca. zes overwegen. Dit lijkt op dit basis van deze Quick scan niet acceptabel. Bij een aansluitknoop te Leeuwarden, is de spreiding van de treinen over het uur tussen Zwolle en Meppel groter, het is nog niet duidelijk of dit tot een acceptabel niveau van overwegveiligheid leidt. In dienstregeling 2017 rijden de sprinters vanuit Leeuwarden nog niet door naar Zwolle, waardoor die situatie qua treinaantallen niet sterk afwijkt van de huidige, maar de opvolgtijden tussen de treinen zijn wel korter.

- Leeuwarden

Bij een aansluiting van de sprinters op de treindiensten te Leeuwarden (“Knoop Leeuwarden”) in combinatie met een kwartierdienst Leeuwarden – Sneek v.v. neemt de behoefte aan perronspoorcapaciteit te Leeuwarden toe. Deze behoefte is groter dan in de huidige situatie beschikbaar is. Fysieke uitbreiding van het aantal perronsporen kan een oplossing zijn, maar mogelijk zijn er ook logistieke oplossingen.

- Meppel

De bestaande infrastructuur te Meppel is niet berekend op het grote aantal treinen, dat dicht achter elkaar Meppel gaat passeren en waarvan een aantal wel en een aantal niet zal stoppen. De varianten met een stop te Meppel in de IC Zwolle – Leeuwarden vergroot het probleem: Hierdoor krijgen de opvolgende treinen, de sprinters van/naar Groningen en Leeuwarden extra rijtijd. De 2^e overstapknoop te Groningen wordt daardoor kritischer. Op dit op te lossen zijn drie maatregelen bekeken:

- Aanpassen van de seinen te Meppel, waardoor treinen korter achter elkaar kunnen binnenkomen en vertrekken. Deze aanpassing biedt voor een beperkt aantal varianten een oplossing. Het betreft de varianten 1, 5, en 6. Kosten: =< € 5 miljoen (excl. BTW +/- 40%) Bij variant 1 leidt dit echter wel tot een verkorting van de openingstijd brug over het Van Harinxmakanaal naar 2x4' i.p.v. 2x 5'.

- 3 perronsporen te Meppel. Deze zijn er in de huidige situatie ook, maar zullen ingrijpend aangepakt moeten worden voor toekomstig gebruik: de toekomst vraagt om een ander perronspoorgebruik, perronlengte en hogere snelheden richting de perronsporen. Alleen de varianten 5 en 6 dienen iets aangepast te worden. Kosten: tussen de 10.2.g
- 4 perronsporen te Meppel. Naast het aanpassen van de huidige drie perronsporen is een vierde perronspoor nodig. Met name voor de varianten waarbij de IC van/naar Leeuwarden te Meppel stopt. Geschikt voor alle. Kosten 10.2.g

ProRail schat in dat bij deze maatregelen met minimaal 3 jaar doorlooptijd van begin studie tot realisatie rekening moet worden gehouden.

Conclusies:

10.2.g

Tevens is uit bespreking van de uitkomsten met de stakeholders naar voren gekomen dat 10.2.g

10.2.g Een kort overzicht:

De Provincie Fryslân gaf aan dat voor een aantal aspecten van de varianten politieke besluitvorming noodzakelijk is. Zo is men er tot nu toe vanuit gegaan dat in de dienstregelingen na 2021 de sprinters aansluiten op de knoop te Zwolle en niet te Leeuwarden. Verder relateert de provincie de sneller IC verbinding aan de huidige rijtijd van de IC en niet mede aan de verhoging van de frequentie. Deze IC stopt in Steenwijk en Heerenveen.

De provincie Drenthe hecht aan een IC stop te Meppel, vanwege de mogelijkheden die dat biedt voor een goede verbinding van/naar de richting Hoogeveen van/naar de richting Heerenveen. Tevens biedt het een mogelijkheid voor reizigers van/uit de richting Hoogeveen om in Meppel makkelijk over te stappen op de IC naar de Randstad en v.v.

De provincie Overijssel hecht aan een IC stop Steenwijk omdat dit in de huidige situatie reeds het geval is. Achteruitgang van het bedieningsniveau is lastig uitlegbaar. Daarnaast hebben varianten waarbij een toekomstige realisatie van een halte Staphorst mogelijk is, de voorkeur boven varianten waarbij dit niet het geval is.

De provincie Groningen hecht eraan dat er geen reistijdverslechtering voor de IC's en sprinters tussen Zwolle en Groningen v.v. ontstaat door de veranderingen in de dienstregeling tussen Zwolle en Leeuwarden v.v.

De NS is van mening dat 10.2.g

De NS is van mening dat 10.2.g

De tegengesteld wensen leiden tot dilemma's die betrekking hebben op een drietal aspecten: dienstregeling, infrastructuur en financiering.

Dienstregeling

Op dit aspect zijn de tegenstellingen tussen de stakeholders het grootst. De onderstaande dilemma's zijn gevonden:

1. Het voorkeursmodel van NS (3 IC stops) gebaseerd op klantwaarde versus de ambities van de Provincie Fryslân ten aanzien van de reistijd Zwolle – Leeuwarden (voorkeur maximaal 2 IC stops).
2. Goede overstap vanuit de sprinter te Zwolle versus een goede overstap Leeuwarden.

10.2.g

Infrastructuur

Bij dit aspect is beperkt sprake van dilemma's:

1. De toekomstvast oplossing Meppel versus de investering.
2. De IC stop Meppel in de IC Zwolle – Leeuwarden versus de aanpassingen te Meppel.

Daarnaast is geconstateerd dat een aantal vragen leven, deels vanwege het globale karakter van onderzoek op specifieke aspecten, deels vanwege de vragen die worden opgeroepen door de uitkomsten. Het betreft:

1. In hoeverre zijn de oplossingen voor Meppel toekomstvast: De variant waarbij de stoptrein Leeuwarden – Meppel ook in dienstregeling 2022 niet verder dan Meppel rijdt is niet bestudeerd. Deze wijkt namelijk af van dienstregeling 2022 met vier treinen Meppel – Leeuwarden in 2017, omdat de tijdliggingen van de treinen door de realisatie van Zwolle – Herfte en station Werpsterhoeke wijzigingen. De vraag is welke maatregelen te Meppel hiervoor nodig zijn.
2. Welke oplossingen zijn denkbaar voor het geconstateerd knelpunt Leeuwarden bij Knoop Leeuwarden?
3. Is de achteruitgang van de overwegveiligheid tussen Meppel en Zwolle bij de varianten Knoop Zwolle echt onacceptabel en in hoeverre beïnvloeden de varianten met knoop Leeuwarden dit aspect?
4. Welke kansen biedt het project Westzijde Leeuwarden/4^e trein Leeuwarden – Sneek en de scope aanpassing te Zwolle voor de treindiensten tussen Zwolle en Leeuwarden?

Budget

Het dilemma voor dit aspect is:

1. De benodigde investeringen versus het beschikbare budget.

Uit het overzicht van de beschikbare middelen van de Motie Koopmans blijkt dat op dit moment ca. € 10 miljoen niet belegd is. Er liggen nog twee voorstellen voor ter besluitvorming over de besteding van Motie Koopmans middelen, het betreft rijtijdverbetering te Zwolle en een garantstelling van de Van Harinxmakanaalbrug. Na positieve besluitvorming resteert er ca. € 6,5 miljoen. De conclusie is, op basis van de gekozen uitgangspunten dat onafhankelijk van de te kiezen variant er sprake is van budget tekort. Voor het bepalen van de grote van dit tekort zijn de antwoorden op de vragen en dilemma's uit dienstregeling en de infrastructuur noodzakelijk. Dit laat echter onverlet dat een nader onderzoek naar de mogelijkheden om het budget te verruimen gewenst is. Hierbij kan ook nagegaan worden of maatregelen aan de brug over het Van Harinxmakanaal uit een ander budget kan worden gefinancierd.

Voorstel aan het BO:

Op basis van de conclusies van de aspecten exploitatie, infrastructuur en budget wordt aan het BO gevraagd in te stemmen met de volgende voorstellen:

- Provincie Fryslân organiseert het proces om samen met de provincie Drenthe, de provincie Overijssel en de NS om tot een voorkeursmodel voor de dienstregeling te komen.
- Het BO geeft ProRail opdracht om:
 - Onderzoek te doen naar No Regret maatregelen voor Meppel. Met name de mogelijkheid van een terugvalvariant met continuering van de stoptrein Leeuwarden – Meppel wordt hierbij onderzocht. Hierbij worden de uitwerkingen van Westzijde Leeuwarden/4^e trein Leeuwarden – Sneek en de scope aanpassing te Zwolle betrokken.
 - De analyse voor overwegveiligheid Zwolle – Meppel uit te voeren voor de varianten Knoop Zwolle en Knoop Leeuwarden.
 - Na gaan welke maatregelen het knelpunt van de perroncapaciteit te Leeuwarden bij Knoop Leeuwarden oplossen. Voor dat dit onderzoek gestart kan worden, zal de provincie Fryslân een besluit nemen of de variant Knoop Leeuwarden bespreekbaar is.
- SNN stelt een werkgroep in om de mogelijkheden te verkennen om het budget te verruimen.
- De resultaten van deze acties zijn gereed januari 2016.

Van: 10.2.e @prorail.nl
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e) - DGB; 10.2.e @frysian.nl; 10.2.e @drenthe.nl; 10.2.e @overijssel.nl
Onderwerp: Capaciteit Leeuwarden - Meppel - Zwolle
Datum: dinsdag 26 mei 2020 12:34:23
Bijlagen: [image001.png](#)
[6_Nadere uitwerking capaciteitsanalyse Zwolle-Leeuwarden.pdf](#)
[5.1_BOK Zwolle - Leeuwarden v6.pdf](#)
[5_Capaciteitsanalyse Zwolle - Leeuwarden.pdf](#)

Beste mensen,

Vanochtend verwees ik al naar de studies die in 2015/2016 zijn gedaan naar de dienstregelingsmogelijkheden tussen Leeuwarden en Zwolle. Deze zijn besproken in het BO spoor van 26 juni 2015 (BOK) en 5 februari 2016, Meppel etc. De bijlagen uit deze vergaderingen stuur ik jullie toe met onderstaande toelichting:

Het BOK (BeOordelingsKader) uit 2015

Dit is de weergave van de uitkomsten uit de dienstregelingsstudie door ProRail uit 2015. Het betreft 6 mogelijke varianten. Deze 6 zijn ontstaan uit de combinatie van:

- Aantal IC stops 1, 2 of 3
- Aansluiting van de sprinter Zwolle – Leeuwarden in óf de knoop (= aansluitingen te) Leeuwarden óf de knoop Zwolle.

Uitgangspunt van de studie was de bediening van Werpsterhoeke (is dus de basis)

Relevant zijn de varianten met 3 IC stops: Variant 3 (knoop Zwolle) en Variant 6 (knoop Leeuwarden)

De bediening van halte Staphorst is als optie bekeken, onderzijde van de matrix.

Wat zien we?

Variant 3 leidt tot de meeste problemen, maar extra perronspoor Meppel helpt. Inpassing van Staphorst leidt tot twee problemen:

- 3 bruggen krijgen te kleine openingstijden
- Keertijd in Leeuwarden wordt tekort, betekent extra compositie (materieel en personeel) en een extra perron te Zwolle
- Dit geldt ook bij extra perronspoor Meppel

Variant 6 lijkt het te passen met extra perronspoor Meppel.

Deze matrix geeft inzicht in de mogelijke knelpunten, sinds de studie zijn een paar uitgangspunten veranderd:

- Verondersteld was dat NS in Zwolle naar de oude knooppunttijden (tijdliggingen) terug zou willen na realisatie van Zwolle – Herfte. Huidig inzicht is dat NS de huidige knooptijden handhaaft.
- Het nieuwe sprintermaterieel, van CAF is nog iets sneller dan waarmee gerekend is

De vraag is dus of de verschoven tijdligging te Zwolle, icm sneller materieel en kortere stops de bediening van Werpsterhoeke mogelijk maakt zonder infra aanpassingen. 10.2.q

Vervolg capaciteitsanalyse Zwolle – Leeuwarden van 5 februari 2016

In deze notitie zien jullie twee uitwerkingen van Meppel. In het verleden is al gedacht aan seinverdichting tussen Zwolle en Meppel voor de extra treinen. Gebleken is dat dit niet voldoende werkt, het gaat om de opvolging van treinen in Meppel, daarvoor is een extra perron effectief. De optie van 3 perronsporen is niet maakbaar gebleken. Dus de info over het 4 perron te Meppel is relevant. In het BO is dit voor kennisgeving aangenomen met de constatering dat er geen geld beschikbaar is voor Meppel. Vervolgens is NS verzocht een dienstregeling te ontwerpen zonder infra aanpassingen. De bevindingen van NS kwamen overeen met die van ProRail: zonder infra aanpassingen zijn niet alle wensen mogelijk (op basis van de gewenste openingstijden voor de bruggen)

Met vriendelijke groet,

10.2.e | 10.2.e informatie en investeringen | Capaciteitsmanagement
 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot B1.21, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Op vrijdag niet aanwezig

ProRail

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

10.2.e - DGMo

Onderwerp: decentralisatie Leeuwarden-Zwolle
Locatie: webex

Begin: di 26-5-2020 10:00

Einde: di 26-5-2020 11:00

Tijd weergegeven als: Voorlopig

Terugkeerpatroon: (geen)

Vergaderingsstatus: Nog niet gereageerd

Organisator: 10.2.e - BSK

Verplichte deelnemers: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - DGB

Ha allen,

Graag plan ik dit overleg om in aanwezigheid van 10.2.e van ProRail en 10.2.e van OVS door te praten over de decentralisatie Zwolle-Leeuwarden. Agendapunten kunnen zijn de noodzakelijke aanpassingen in de infra om meer stations te kunnen bedienen en de wijze waarop de decentralisatie zich verhoudt tot de ambities voor snelle verbindingen tussen het Noorden en de Randstad.

Webex-link volgt.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Reactie Overijssel - Notitie uitwerking decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden Zwolle versie 30 april 2020
Datum: dinsdag 26 mei 2020 09:39:00
Bijlagen: [Notitie uitwerking decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden Zwolle versie 20200430 - reactie Overijssel.docx](#)

Ha, voor jullie ook nog even deze versie. Ter bespreking zometeen.

Groeten, 10.2.e

Dubbele inhoud met document 166

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: Didier van de Velde | inno-V; 10.2.e | inno-V; 10.2.e ; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: RTM: NS behoudt concessie; meer ruimte voor concurrentie op internationale verbindingen
Datum: vrijdag 12 juni 2020 16:27:00
Bijlagen: [image007.png](#)
[image052.png](#)
[image053.png](#)
[image057.png](#)
[image058.png](#)
[image059.png](#)
[image076.png](#)

Ha vrienden,

Julie hebben ongetwijfeld gisteren en vandaag het nieuws voorbij zien komen. Hierbij voor de zekerheid nog de link naar de kamerbrief met bijlagen: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/06/11/hoofdpijnen-integrale-besluit-marktordening-op-het-spoor-na-2024>

Hieronder als speciale service het nieuwsoverzicht zoals dat bij ons is samengesteld, zie o.a. leuke tweets over jullie onderzoek.

Ook van mij nog dank voor de leuke samenwerking en tot snel **BRW**

Groeten, 10.2.e

Van: Newsroom IenW <NewsroomIenW@minienw.nl>
Datum: vrijdag 12 jun. 2020 3:00 PM
Aan: Newsroom IenW <NewsroomIenW@minienw.nl>
Onderwerp: RTM: NS behoudt concessie; meer ruimte voor concurrentie op internationale verbindingen

Het openbaar vervoer in Nederland moet de komende jaren nóg beter en aantrekkelijker worden. Daarbij is een belangrijke rol weggelegd voor de trein. Uit oogpunt van kwaliteit en stabiliteit gaat de concessie voor het landelijke spoorwegnet (hoofdrailnet) na 2024 opnieuw naar NS. Voor internationale verbindingen en op een aantal regionale lijnen moet er juist meer ruimte komen voor concurrentie. Dat schrijft staatssecretaris Van Veldhoven donderdag 11 juni in een brief aan de Tweede Kamer.

Volg aanvullingen via het [Newsroom-dashboard](#).

Wat valt op?:

Nieuws genereert flink wat media-aandacht

- Verschillende dagbladen brengen daags erna het nieuws
- Volkskrant en Nederlands Dagblad publiceren (hetzelfde) interview met de staatssecretaris over de onderhandse gunning van de hoofdrailnetconcessie (en over ov in coronatijd)
 - o Volkskrant maakt er bijna een *two-pager* van
 - o Kop volkskrant.nl: 'Kabinet durft meer marktwerking op spoor niet aan: NS ook na 2024 op het hoofdrailnet'
 - o Paginahoge foto van buste van staatssecretaris in Volkskrant; zelfde foto siert online artikel en homepage volkskrant.nl
- Fors aantal nieuwssites neemt nieuws over. Regionale titels focussen op treinvervoer vanaf Zwolle naar het Noorden (NS blijft IC's rijden, andere vervoerders als Arriva krijgen vanaf 2025 de kans om sprinterdiensten aan te bieden.) en op de mogelijkheid dat dan op 3 trajecten in Overijssel andere vervoerders het treinverkeer gaan verzorgen.
- Beperkt aandacht voor nieuws uit kamerbrief over vertraging levering ICNG's
 - o Fd.nl kopt: 'Pas in 2023 snellere treinen op hogesnelheidslijn HSL-Zuid'
 - Pas vanaf 2023 zal NS treinen met 200 kilometer per uur treinen laten rijden tussen Amsterdam, Breda en Brussel.
 - De planning was dat dit na ingebruikname van de nieuwe intercity's op de HSL-Zuid vanaf 2022 zou kunnen gebeuren.
 - Maar door verstoring van productie en testen bij treinenbouwer Alstom door Covid-19 zullen niet alle treinen op tijd geleverd worden

Reacties van stakeholders lopen uiteen, NS en FNV Spoor hebben gemengde gevoelens

Positief

NS

- NS-topman Van Boxtel vindt het "een grote opsteker in roerige tijden" dat het spoorbedrijf opnieuw het vertrouwen krijgt van het kabinet. "De afgelopen jaren is hard gewerkt om het vertrouwen in NS te herstellen." Hij noemt de vernieuwde concessie "een beloning en een aansporing tot nog betere resultaten".
- Boer, tot voor kort hoofd communicatie NS: 'Mooi nieuws! NS heeft de afgelopen jaren bewezen dat het een onmisbare bijdrage levert met alle andere partners aan het OV in Nederland. Gefeliciteerd, iedereen bij @NS_online en @rogervanboxtel en alle reizigers in Nederland'
- 10.2.e (COR NS): 'BAM! Concessie na 2025 op de HRN weer naar NS. (Als het aan de stas ligt)'

Anderen

- Schonis (TK D66): 'Blij met het besluit van @SvVeldhoven dat @NS_online de komende jaren het hoofdrailnetwerk blijft bedienen! NS krijgt zekerheid voor de langere termijn in deze onzekere tijden van Corona en kan zo blijven investeren voor toekomstige groei op 't spoor'
- Kröger (TK GL): 'Deze duidelijkheid geeft zekerheid aan de reizigers en de NS. En dat is goed, want we hebben het spoor keihard nodig.'
- Verkeerswethouder Amsterdam en voormalig staatssecretaris IenM Dijkzma: 'Goed besluit! En nu gestaag verder bouwen aan het verhogen van de kwaliteit en dienstverlening voor #reizigers. Zet 'm op @NS_online!'
- Dutordoir (CEO NMBS): 'Kogel door De kerk? Mooie prestatie ! Proficiat aan de NS collega's . Van harte verdiend in deze bijzondere tijden!'

'Mixed feelings'

NS

- Volgens NS is het niet in het belang van de reiziger het treinvervoer 'verder te versnipperen' door drie sprinterdiensten, genoemd in het Regeerakkoord, mogelijk van het hoofdrailnet 'af te knippen'. Het leidt tot langere reistijden, meer overstappen en meer onduidelijkheid over tarieven.
- Het baart de NS zorgen dat het kabinet wil onderzoeken of marktwerking meer ruimte moet krijgen op internationale verbindingen, gezien de prestaties en plannen van de vervoerder op dat vlak. 'Het kabinet wil dit mogelijk helemaal anders organiseren. Dat maakt het nodeloos ingewikkeld en kost tijd.'

FNV Spoor

- Janssen, bestuurder FNV Spoor: 'Het is goed dat het kabinet het hoofdrailnet ook na 2024 onderhands aan NS gunt. Dat is een bevestiging dat de NS-medewerkers al jaren een wereldprestatie leveren.'
- Janssen: 'De staatssecretaris geeft daarnaast echter veel meer ruimte aan buitenlandse vervoerders dan ze volgens de EU hoeft te doen. Ze nodigt buitenlandse vervoerders uit om via internationale verbindingen ook binnenlandse verbindingen te verzorgen.'
- Ook heeft de staatssecretaris besloten nog drie sprinterdiensten in 2025 te decentraliseren en openbaar aan te besteden. Dat gaat niet alleen ten koste van de winstgevendheid van NS, maar ook ten koste van Nederlandse werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden.'
- De vakbond roept de leden van de Tweede Kamer op tegen het plan voor meer concurrentie op het Nederlandse spoor te stemmen.

Kritisch

- Reizigersorganisatie Voor Beter OV: 'Dat van die "makkelijke" en "comfortabele" reis [dixit NS] gaan wij monitoren. Voor 2024 en na 2024'
- Publicist Bordewijk: 'D66 staatssecretaris @SvVeldhoven wil nieuwe Europese regels voor zijn bij concessieverlening op hoofdrailnet. Zou D66 (en PvdA en GL) toch aan het denken moeten zetten over de Europese integratie als neoliberaal project.'
- Bos (directeur reizigersvereniging Rover) tweet nav interview met stas: 'Veel bepalender dan wie de trein rijdt, is de vraag wat er geëist wordt. Komt er een groeiambitie in de volgende concessie? Wordt vervoerder afgerekend op een modal shift? Rover schrijft deze zomer daarover een visie. Ideeën? Laat het weten.'
- Lukassen (RTL Nieuws): 'Zelfs de HSL mag NS na 2024 blijven exploiteren. U weet wel. Das die waarover 40 dagen n hogesnelheidstrein reed. Waar ik weet niet hoeveel miljard € aan stuk geslagen is. Oh wacht ff: ik weet t wel.'
- **10.2.e** (Public Affairs FlixBus): 'Staatssecretaris @SvVeldhoven en @rogervanboxtel steken een dikke middelvinger op naar de EU en het Vierde Spoorpakket. Tot 2035 wordt 95% van de markt cadeau gedaan aan een overheidsbedrijf en worden alle andere Europese spoorbedrijven buitenspel gezet. Dáááá EU-spoormarkt!'

Neutraal

- Rover: 'NS zal ook vanaf 2025 de dienstverlening op het Nederlandse hoofdrailnet aanbieden, heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat besloten. Wel wordt bekeken of er meer lijnen gedecentraliseerd kunnen worden. Dat is in lijn met de visie van Rover.'

Selectie dagbladen:

- [NS blijft ook na 2024 de baas op het spoor](#) (De Volkskrant, 12-06 10:11)
- [NS blijft de belangrijkste vervoerder op het spoor: 'Om kwaliteit en stabiliteit'](#) (De Telegraaf, 12-06 02:18)
- [NS mag na 2024 op Nederlandse hoofdspoor blijven](#) (Brabants Dagblad, 12-06 03:26)
- [Geen marktwerking op spoor](#) (Nederlands Dagblad, 12-06 03:58)
- ['Gespreide werktijden moeten blijven'](#) (Nederlands Dagblad, 12-06 03:58)
- [NS blijft nog jaren leidend op hoofdrailnet](#) (Noordhollands Dagblad, 12-06 04:34)
- [NS mag ook na 2024 op hoofdspoor rijden](#) (Dagblad van het Noorden, 12-06 05:31)
- [Kansen Arriva op spoor naar Zwolle](#) (lc.nl, 12-06 05:36)

Selectie nieuwssites:

- [Reiziger ook na 2024 verzekerd van gemakkelijke en comfortabele treinreis](#) (ns.nl, 11-06)
- [FNV kritisch op besluit meer marktwerking op het spoor](#) (fnv.nl, 12-06)
- [Vakbond FNV tegen meer concurrentie op Nederlands spoor](#) (rd.nl, 12-06 13:53)
- [IenW wil nog geen marktwerking op HRN](#) (ovmagazine.nl, 12-06 13:01)
- [Pas in 2023 snellere treinen op HSL-Zuid](#) (fd.nl, 12-06 12:50)
- [Kamerbrief over midterm reviews concessies van NS en ProRail en de internationale benchmark NS en ProRail](#) (rijksoverheid.nl, 12-06 11:05)
- [Kamerbrief over integrale besluit marktordering op het spoor na 2024](#) (rijksoverheid.nl, 12-06 11:05)
- [NS blijft tussen Groningen en Zwolle rijden, maar deur voor Arriva staat op een kier](#) (www.oogtv.nl, 12-06 11:14)
- [NS behoudt concessie: meer ruimte voor concurrentie op internationale verbindingen](#) (havenentransport.nl, 12-06 10:01)
- [NS krijgt concessie tot 2035](#) (treinreiziger.nl, 12-06 00:16)
- [NS ook na 2024 aanbieder spoordiensten op het hoofdrailnet](#) (Zakenreisnieuws.nl, 12-06 00:28)
- [Stoptreinen van Zwolle naar het Noorden straks in andere handen](#) (rtvdrenthe.nl, 12-06 00:50)
- [Kabinet geeft concurrenten van NS geen extra ruimte op landelijk spoornet](#) (nu.nl, 12-06 08:24)
- [NS behoudt concessie: meer ruimte voor concurrentie op internationale verbindingen](#) (Fok!, 12-06 09:07)
- [NS blijft sprinters richting Zwolle ook na 2025 verzorgen: concurrentie heeft nakijken](#) (rtvnoord.nl, 11-06 23:17)
- [Stoptrein Leeuwarden-Zwolle mogelijk naar andere vervoerder: Arriva staat te springen | Omrop Fryslân](#) (omroepfryslan.nl, 11-06 23:19)
- [NS behoudt concessie voor hoofdspoor na 2024](#) (fd.nl, 11-06 23:00)
- [NS blijft ook na 2024 de belangrijkste spoorvervoerder](#) (rtvutrecht.nl, 11-06 22:52)
- [Vanaf 2025 mogelijk meer regionaal treinvervoer in Overijssel, onderzoek naar verbinding met Duitsland](#) (rtvoost.nl, 11-06 22:55)
- [Vanaf 2025 mogelijk meer regionaal treinvervoer in Overijssel, onderzoek naar verbinding met Duitsland](#) (rtvoost.nl, 11-06 22:57)
- [NS behoudt hoofdrailnetconcessie na 2024](#) (ovpro.nl, 11-06 22:44)
- [NS blijft ook na 2024 de belangrijkste spoorvervoerder](#) (nd.nl, 11-06 22:11)
- [Kabinet durft meer marktwerking op het spoor niet aan. Waarom niet?](#) (volkskrant.nl, 11-06 21:47)
- [NS behoudt concessie na 2024: meer ruimte voor concurrentie op internationale verbindingen](#) (rijksoverheid.nl, 11-06 21:31)

- [NS krijgt opnieuw alleenrecht om te rijden op landelijk spoorwegnet](#) (nos.nl, 11-06 21:32)
- [NS mag ook na 2024 op Nederlandse hoofdspoor blijven rijden](#) (parool.nl, 11-06 21:34)
- [NS behoudt monopolie op hoofdspoor net na 2024](#) (nrc.nl, 11-06 21:36)
- [NS ook na 2024 belangrijkste spoorvervoerder](#) (dagblad070.nl, 11-06 21:42)
- [Bijlage 5 Reactie ProRail op evaluatierapport midterm review beheerconcessie ProRail](#) (rijksoverheid.nl, 11-06 21:20)
- [Bijlage 10 Brief NS over vertraging infasering ICNG](#) (rijksoverheid.nl, 11-06 21:20)
- [Bijlage 2 Fenmeting monitor gedecentraliseerde stoptreindiensten Limburg](#) (rijksoverheid.nl, 11-06 21:20)
- [Bijlage 3 Eindrapport Effecten openbaar aanbesteden van het OV \(Decisio, inno-V, TwijnstraGudde\)](#) (rijksoverheid.nl, 11-06 21:20)
- [Bijlage 1 Evaluatierapport midterm review vervoerconcessie NS](#) (rijksoverheid.nl, 11-06 21:20)
- [NS mag ook na 2024 op Nederlandse hoofdspoor blijven rijden](#) (ed.nl, 11-06 21:04)
- [NS ook na 2024 belangrijkste spoorvervoerder](#) (dagblad010.nl, 11-06 21:15)
- [NS blijft ook na 2024 de belangrijkste spoorvervoerder](#) (nieuws.nl, 11-06 20:55)
- [NS mag ook na 2024 op Nederlandse hoofdspoor blijven rijden](#) (bndestem.nl, 11-06 20:40)
- [NS mag ook na 2024 op Nederlandse hoofdspoor blijven rijden](#) (bd.nl, 11-06 20:41)
- [NS mag ook na 2024 op Nederlandse hoofdspoor blijven rijden](#) (tubantia.nl, 11-06 20:48)
- [NS mag ook na 2024 op Nederlandse hoofdspoor blijven rijden](#) (destentor.nl, 11-06 20:49)
- [NS mag ook na 2024 op Nederlandse hoofdspoor blijven rijden](#) (limburger.nl, 11-06 20:31)
- [NS blijft ook na 2024 de belangrijkste spoorvervoerder](#) (rd.nl, 11-06 20:35)
- [Bijlage 1a Eindrapport Vervoersconcessie HRN praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning \(inno-V\)](#) (rijksoverheid.nl, 11-06 20:36)
- [Bijlage 3 Evaluatierapport sturing beheerconcessie ProRail](#) (rijksoverheid.nl, 11-06 20:36)
- [Bijlage 4 Eindrapport Ordening \(RHDHV\)](#) (rijksoverheid.nl, 11-06 20:36)
- [Bijlage 2 Eindrapport Onderzoek Ordening HSL-Zuid \(Berenschot\)](#) (rijksoverheid.nl, 11-06 20:36)
- [Bijlage 6 Hoofdrapportage internationale benchmark 2019 ProRail en NS](#) (rijksoverheid.nl, 11-06 20:36)
- [Bijlage 1b inno-V rapport ProRail Consequenties van mogelijke netwerkindelingen](#) (rijksoverheid.nl, 11-06 20:36)
- [Bijlage 9 Beoordeling Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid op Internationale benchmark ProRail en NS](#) (rijksoverheid.nl, 11-06 20:36)
- [Bijlage 7 Internationale benchmark ProRail](#) (rijksoverheid.nl, 11-06 20:36)
- [Bijlage 8 Internationale benchmark NS](#) (rijksoverheid.nl, 11-06 20:36)
- [Reiziger na 2024 verzekerd van gemakkelijke en comfortabele treinreis](#) (nieuws.ns.nl, 11-06 20:37)
- [NS mag ook na 2024 op Nederlandse hoofdspoor blijven rijden](#) (gelderlander.nl, 11-06 20:18)
- [NS mag ook na 2024 op Nederlandse hoofdspoor blijven rijden](#) (ad.nl, 11-06 20:25)
- [NS mag ook na 2024 op Nederlandse hoofdspoor blijven rijden](#) (pzc.nl, 11-06 20:28)
- [NS behoudt concessie; meer ruimte voor concurrentie op internationale verbindingen](#) (rijksoverheid.nl, 11-06 20:03)
- [NS behoudt concessie; meer ruimte voor concurrentie op internationale verbindingen](#) (transport-online.nl, 11-06 20:08)

Selectie beeld:



Selectie tweets:

IenW



@MinIenW (Ministerie IenW)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
45008 Volgers

- Ook na 2024 willen we snel, comfortabel, betrouwbaar, toegankelijk én betaalbaar blijven reizen. Het voorstel voor de #marktordening op het #spoor is klaar en naar de Tweede Kamer gestuurd. Bekijk het hier: <https://t.co/FwLWd56m9H> @NS_online @provfrylan @ProRail <https://t.co/jnhjlcqNe> (11-06 20:26 / 16 retweets / 22 favorites)
- Ook na 2024 willen we snel, comfortabel, betrouwbaar, toegankelijk én betaalbaar blijven reizen. Het voorstel voor de #marktordening op het #spoor is klaar en naar de Tweede Kamer gestuurd. Bekijk het hier: <https://t.co/1fen0ld3Rt> @NS_online @FMNconnect @provfrylan @ProRail <https://t.co/bEPdv6fuV> (11-06 20:04 / 1 retweets / 1 favorites)

10.2.e @WinoAarnink (Wino Aarnink)

directeur Openbaar Vervoer en Spoor, vm RWS Midden-Nederland
656 Volgers

- Kamerbrief over spoormarktordening: <https://t.co/gOjCgXu6T0> (11-06 20:13 / 4 retweets / 5 favorites)
- Kamerbrief over de tussentijdse evaluatie van de NS-concessie en de ProRail-concessie: <https://t.co/fOr2fbmOoo> (11-06 20:16 / 2 retweets / 2 favorites)

10.2.e @10.2.e

Beleidsmedew Directie Openbaar Vervoer en Spoor
238 Volgers

- Hier had quote moeten staan in plaats van quite (12-06 09:40 / 0 retweets / 1 favorites)
- Mooie quite uit de Kamerbrief: De benchmark laat zien dat Nederland een goed presterend spoorstelsel heeft (ten opzichte van de vergelijkingsgroep), dat op een groot aantal prestatiegebieden tot de koplopers behoort en zich positief ontwikkelt. #MTR #NS #ProRail (11-06 22:13 / 0 retweets / 3 favorites)

Landelijke politiek

@RutgerSchonis (Rutger Schonis)

10.2.e

Kamerlid D66
2127 Volgers

- Blijf met het besluit van @SvVeldhoven dat @NS_online de komende jaren het hoofdrailnetwerk blijft bedienen! NS krijgt zekerheid voor de langere termijn in deze onzekere tijden van Corona en kan zo blijven investeren voor toekomstige groei op 't spoor <https://t.co/OeUBxmXnm0> (11-06 22:38 / 2 retweets / 19 favorites)

10.2.e

@suzanne_GL (Suzanne Kröger)

TK GroenLinks
10477 Volgers

- Deze duidelijkheid geeft zekerheid aan de reizigers en de NS. En dat is goed, want we hebben het spoor keihard nodig. <https://t.co/XAO42Q0d1h> (11-06 23:45 / 6 retweets / 36 favorites)

Politieke ondersteuning

10.2.e

@10.2.e
Persoonlijk medewerker bij Tweede Kamer VVD
977 Volgers

- @RvanAsten @SvVeldhoven Een typische D66 zin . Hoe zou die er bij andere partijen uitzien? VVD: Hopelijk kunnen we in de zomer met de auto naar de F1 in Zandvoort. GL: Hopelijk kunnen we in de zomer met de bakfiets naar... SP:... (12-06 07:45 / 0 retweets / 2 favorites)

Gemeenten en Provincies

10.2.e

@sharon_dijksma (Sharon Dijksma)

Wethouder Amsterdam, vm TK PvdA; vm stas IenM + EZ
31289 Volgers

- Goed besluit! En nu gestaag verder bouwen aan het verhogen van de kwaliteit en dienstverlening voor #reizigers. Zet 'm op @NS_online! <https://t.co/AMmr5KgfNS> (11-06 22:53 / 4 retweets / 18 favorites)

10.2.e

@SjoerdFeitsma (Sjoerd Feitsma)

Wethouder Leeuwarden
3673 Volgers

- Begin van het einde voor directe verbinding Fryslân-Randstad. Bizar. <https://t.co/oSRWcsrY1Q> (12-06 00:37 / 2 retweets / 9 favorites)

10.2.e

@RvanAsten (Robert van Asten)

Wethouder Den Haag
4243 Volgers

- Alleen al vanwege deze zin de moeite waard om te lezen! innoV <https://t.co/WOPDKJ3u07> <https://t.co/Tyc5X5KVPK> (12-06 07:38 / 0 retweets / 15 favorites)

10.2.e

@10.2.e

Beleidsadviseur Stadsregio Amsterdam
772 Volgers

- @10.2.e Eerst echt gemengde spoordienst. (11-06 20:56 / 0 retweets / 1 favorites)

10.2.e

@10.2.e

10.2.e U-OV Prov. Utrecht (vm innoV)
2134 Volgers

- Ik weet nog niet zo goed wat ik ervan moet vinden. Enerzijds: marktwerking in het regionaal spoor is behoorlijk succesvol. Daarom had ik graag wat meer #marktwerking gezien. Anderzijds: NS doet het absoluut niet slecht, en aanbesteden van grote delen is erg complex (...) (11-06 21:01 / 0 retweets / 3 favorites)
- @Corelce Tja, dit is meer een compromisvoorstel denk ik, met enerzijds I&W die het HRN aan NS wil geven en anderzijds regionale vervoerders en overheden die pushen naar meer marktwerking en decentralisatie. Dus moest er toch een stap(je) genomen worden. (11-06 21:14 / 0 retweets / 1 favorites)
- @Corelce Ja, als je het mee had kunnen nemen in de aanbesteding van de noordelijke treindiensten was er nog wat synergie te behalen. Nu wordt het een aanbesteding van één los lijntje. Tja. (11-06 21:17 / 0 retweets / 1 favorites)
- Ik had ook niet verwacht dat I&W voor radicaal meer marktwerking zou gaan, maar ik had wel iets meer gedecentraliseerde sprinterdiensten verwacht... (11-06 20:53 / 0 retweets / 2 favorites)
- Voorstel voor marktordening op het spoor vanaf 2024 ligt er. Geen heel grote verrassing: voorgesteld wordt om NS de concessie weer te geven en niet meer #marktwerking toe te staan, op de Sprinter Zwolle - Leeuwarden na... <https://t.co/avcg2P4KEJ> (11-06 20:52 / 0 retweets / 3 favorites)

Pers (journalisten etc.)

10.2.e

@10.2.e

10.2.e NRC Handelsblad
3193 Volgers

- Voor dit besluit heeft @MinlenW een ruimhartig beroep gedaan op de adviesbranche... <https://t.co/cIQiNuLH0T> (12-06 13:43 / 1 retweets / 1 favorites)
- Mijn favoriete rapport tot nu toe is die over voorwaarden en aandachtspunten bij gunning vervoersconcessie HRN van @innoVadviseurs. Ze houden van kleur daar <https://t.co/5eSzXtbk9X> (12-06 13:47 / 0 retweets / 1 favorites)
- In de conclusie zijn gelukkig een paar varianten afgevallen <https://t.co/HvMuKwWA3o> (12-06 13:49 / 0 retweets / 1 favorites)
- deze is ook heel kek <https://t.co/uAQMic9rWx> (12-06 13:50 / 0 retweets / 1 favorites)
- List of all the job cuts each airline has announced so far <https://t.co/ckQXXJi12v> (12-06 14:09 / 1 retweets / 1 favorites)
- NS behoudt monopolie op hoofdspoorlijn na 2024 <https://t.co/bZOekWF05L> (11-06 22:08 / 1 retweets / 5 favorites)

10.2.e

@PBordewijk (Paul Bordewijk)

Publicist
642 Volgers

- D66 staatssecretaris @SvVeldhoven wil nieuwe Europese regels voor zijn bij concessieverlening op hoofdrailnet. Zou D66 (en PvdA en GL) toch aan het denken moeten zetten over de Europese integratie als neoliberaal project. (12-06 09:22 / 0 retweets / 1 favorites)



@renelukassen (René Lukassen)

Journalist RTL
2238 Volgers

- R zit even niemand op te letten, n hups. <https://t.co/N5O22fUeHH> Ik kan de kamerbrief niet vinden nog. (11-06 21:36 / 1 retweets / 2 favorites)
- @10.2.e Oh noes! (11-06 22:30 / 0 retweets / 1 favorites)
- Ha. Hier is ie! T ministerie van Cora schrijft idd dat t voornemens is de concessie voor t hoofdrailnet onderhands te gunnen aan NS, n 100% staatsdeelneming van t ministerie van Wopke. <https://t.co/bamnXgHzpw> (11-06 21:49 / 0 retweets / 3 favorites)
- Zelfs de HSL mag NS na 2024 blijven exploiteren. U weet wel. Das die waarover 40 dagen n hogesnelheidstrein reed. Waar ik weet niet hoeveel miljard € aan stuk geslagen is. Oh wacht ff: ik weet t wel. <https://t.co/rfflyFZYCc> (11-06 21:58 / 0 retweets / 2 favorites)
- Zo'n concessie duurt over t algemeen 10 jaar. Dat zitten we dus tot 2035 aan NS vast. 2035. (11-06 22:00 / 0 retweets / 2 favorites)

favorites)

10.2.e @DutchIvo (Ivo Boers)

Journalism
161 Volgers

- Beste @SvVeldhoven, ik denk dat ik voor een groot deel van de Nederlandse jongeren spreek als ik zeg dat de NS, helemaal vergeleken met andere Europese landen, alles behalve betaalbaar is. <https://t.co/NkZ1ssm2mn> (11-06 23:45 / 0 retweets / 1 favorites)
- Voor een retourtje Utrecht (vanaf Den Bosch) moet ik 4 uur (!) werken als 18-jarige met een minimumloon. Laten er nou niet veel plekken zijn waar ik namelijk meer verdien. Dus gooi de NS prijzen omlaag of trek het minimumloon van een 18-jarige gelijk aan die van een 21+ (11-06 23:48 / 0 retweets / 1 favorites)
- Sowieso moeten we trouwens stoppen om jongeren voor een slecht loon hetzelfde te laten doen als iemand anders die 5 jaar ouder is. Maar goed, dat is iets wat wel vaker voorbij komt he :) (11-06 23:49 / 0 retweets / 1 favorites)

10.2.e @10.2.e

10.2.e Volkskrant
1030 Volgers

- In gesprek met Stientje van Veldhoven, die het spoor niet wil aanbesteden, maar opnieuw wil gunnen aan de NS. Nét voordat Europese regels dat moeilijker gaan maken. 'De risico's van aanbesteden zijn groter dan de kansen.' <https://t.co/85fbST3Cjo> (11-06 20:19 / 1 retweets / 6 favorites)

Vervoersbedrijven

10.2.e @10.2.e

Machinist NSR
529 Volgers

- @10.2.e @rogervanboxtel @10.2.e Ik had een hele reactie getypt maar toch maar niet verzonden. Ik hou het er maar op dat ik deze reactie uiterst teleurstellend vind. (11-06 21:21 / 0 retweets / 6 favorites)
- @10.2.e @rogervanboxtel @10.2.e @NS_online Wij worden aangestuurd door onze top, die ook keihard gewerkt heeft om NL bereikbaar te houden. Met weet-ik-het hoeveel ziekmeldingen en andere problemen kon de volledige dienstregeling niet gehaald worden, dus zijn we teruggevallen naar een noodregeling (cont) (11-06 21:46 / 0 retweets / 1 favorites)
- @10.2.e @rogervanboxtel @10.2.e @NS_online Daarmee was je inderdaad (flink) langer onderweg, maar je kwam wél op je bestemming. Hadden we vol ingezet, had het zomaar kunnen gebeuren dat er 2 treinen achter elkaar uitvielen, tegelijk met een paar IC's op je traject. Dan hadden we ook een hoop klachten gehad (cont) (11-06 21:47 / 0 retweets / 1 favorites)
- @10.2.e @rogervanboxtel @10.2.e @NS_online En in dat geval terecht. Er moesten keuzes gemaakt worden en die vielen voor onze reizigers niet makkelijk, maar onze kerntaak (zorgen dat je op de plaats van bestemming komt) hebben we behoorlijk uit kunnen voeren. Dat kun je gebrek aan ambitie noemen (cont) (11-06 21:49 / 0 retweets / 1 favorites)
- @10.2.e @rogervanboxtel @10.2.e @NS_online @NS_Int En aan wie ligt dat precies? NL: ATB, ERTMS, 1500V~/25kV~ B:TBL, ERTMS, 3000V~/25kV~ FR: Helemaal andere beveiliging D: PZB, LZB, ERTMS, 15kV Als Europa nu eens écht 1 zou worden, kan er beter gewerkt worden aan Int. verbindingen, daar is meer voor nodig dan alleen NS. (11-06 22:16 / 0 retweets / 1 favorites)
- @10.2.e @rogervanboxtel @10.2.e @NS_online @NS_Int Het is ingewikkelder als een vliegticket, alhoewel....ook daar moet je wel een beetje weten hoe het werkt. Een ticket voor ICE is in een wip geboekt, no problem. Thalys/Eurostar boek je bij die bedrijven, maar NSInt verkoopt ze ook. (cont) (11-06 22:47 / 0 retweets / 1 favorites)
- @10.2.e @rogervanboxtel @10.2.e @NS_online @NS_Int Dat is niet alleen bij ons zo. Als ik een kaartje in Spanje wil hebben van Madrid Chamartin naar Salamanca, kan ik dat pas 2 maanden van te voren doen, niet eerder..... Dat zal dan wel (niet mijn expertise) een Europees dingetje zijn. (11-06 22:54 / 0 retweets / 1 favorites)
- @10.2.e @rogervanboxtel @10.2.e @NS_online @NS_Int @SvVeldhoven Dat is je goed recht. Maar ik ga ermee stoppen, we zullen het wel nooit helemaal eens worden en dat is ook prima. Weet gewoon dat iedereen bij NS bezig is om te verbeteren waar mogelijk, maar we zijn van veel factoren afhankelijk. (11-06 23:08 / 0 retweets / 1 favorites)

10.2.e @10.2.e

medewerker NS-reisinformatie
1013 Volgers

- Hartelijk geconcessieerd! Goed nieuws in een zware tijd <https://t.co/jt6NS7eVNV> (11-06 21:50 / 0 retweets / 12 favorites)



@NS_online (NS online)
NS webcare
238382 Volgers

- @10.2.e Bedankt, en jij ook geconcessieerd! ^LR (11-06 21:58 / 0 retweets / 3 favorites)
- @10.2.e Ik begrijp de verwarring. Het is na 2024, dus vanaf 2025. ^EB (11-06 21:05 / 0 retweets / 2 favorites)
- Reiziger na 2024 verzekerd van gemakkelijke en comfortabele treinreis <https://t.co/0Xu6iVTCJv> (11-06 20:56 / 13 retweets / 46 favorites)

10.2.e @barthoboer (Bartho Boer)

Chief Corporate Communications & CSR @KPN; vm Hoofd communicatie NS
6099 Volgers

- @rogervanboxtel Van harte! Hard work payed off (11-06 22:01 / 1 retweets / 4 favorites)
- Mooi nieuws! NS heeft de afgelopen jaren bewezen dat het een onmisbare bijdrage levert met alle andere partners aan het OV in Nederland. Gefeliciteerd, iedereen bij @NS_online en @rogervanboxtel en alle reizigers in Nederland <https://t.co/Zof1clLuD7> (11-06 21:59 / 0 retweets / 17 favorites)

10.2.e @rogervanboxtel (Roger van Boxtel)

interim president-directeur NS per 1-8-2015
8828 Volgers

- @barthoboer Ook dankzij jouw onvoorwaardelijke inzet voor.: (11-06 22:13 / 0 retweets / 3 favorites)
- @sharon_dijkma @NS_online (11-06 22:56 / 0 retweets / 3 favorites)
- Roger van Boxtel, president-directeur van NS - NS dankt het kabinet voor het vertrouwen dat zij ons schenkt en beschouwt dit besluit als een grote opsteker in roerige tijden. De afgelopen jaren is hard gewerkt om het vertrouwen in NS te herstellen... <https://t.co/EXhFf9f53> (11-06 23:28 / 10 retweets / 44 favorites)
- @DutordoirSophie Dankjewel lieve beste collega van NMBS. Een goede buur is beter dan een verre vriend. Voorstel van kabinet gaat nu naar parlement #nmb #ns (11-06 22:26 / 0 retweets / 4 favorites)
- Heel NS heeft voor reizigers hard gewerkt aan herstel van vertrouwen. Gunning hoofdrailnet is beloning en aansporing in één. Opsteker in roerige tijden! #NS_online (11-06 21:00 / 28 retweets / 203 favorites)



@10.2.e)
Machinist Nederlandse Spoorwegen
102 Volgers

- @10.2.e @NS_online Die vraag zou je aan de provincie Friesland moeten stellen. Die hebben het in hun bolletje gehaald om die lijn los te weken van het HoofdRailNet (11-06 22:51 / 0 retweets / 1 favorites)
- @10.2.e @NS_online Ik heb geen idee. Er was ook sprake van dat de splinterdiensten Groningen - Zwolle losgemaakt moesten worden. Dat is schijnbaar van de baan (11-06 22:57 / 0 retweets / 1 favorites)
- @10.2.e @10.2.e @NS_online @provfrylan Had net even het bericht op de interne site van NS erop na geslagen. Lijkt een optie te zijn die @SvVeldhoven in haar advies/brief naar de kamer heeft gestuurd. Er is door Friesland wel voor gelobbyd (11-06 23:24 / 0 retweets / 2 favorites)

@10.2.e

10.2.e

Machinist/mentor bij Arriva
139 Volgers

- @10.2.e @SjoerdFeitsma Exact! Intercity verbinding valt onder het landelijk spoornet en is gisteren door @SvVeldhoven aan #NS gegund! Tenzij #NS dienstregeling wijzigt verandert er nul komma nul aan een directe verbinding #Fryslân <-> #Randstad (12-06 07:53 / 0 retweets / 2 favorites)

10.2.e

@10.2.e
Ondernemingsraad Reizigers, COR NS
7236 Volgers

- BAM! Concessie na 2025 op de HRN weer naar NS. (Als het aan de stas ligt) (11-06 20:26 / 1 retweets / 4 favorites)



@10.2.e
Woordvoerder Nederlandse Spoorwegen
678 Volgers

- Roger van Boxtel, president-directeur van NS - NS dankt het kabinet voor het vertrouwen dat zij ons schenkt en beschouwt dit besluit als een grote opsteker in roerige tijden. De afgelopen jaren is hard gewerkt om het vertrouwen in NS te herstellen... <https://t.co/WgkGuYZocB> (11-06 21:06 / 0 retweets / 1 favorites)

10.2.e

@DutordoirSophie (Sophie Dutordoir)
CEO van NMBS
822 Volgers

- @rogervanboxtel Kogel door De kerk? Mooie prestatie! Proficiat aan de NS collega's. Van harte verdient in deze bijzondere tijden! (11-06 22:18 / 0 retweets / 7 favorites)

10.2.e

@10.2.e
Machinist
2784 Volgers

- @ROVER_online Wat zou er op bijvoorbeeld lijnen als Zwolle-Groningen/Leeuwarden volgens jullie dan allemaal verbeteren voor de reiziger? Meer treinen per uur kunnen ook met ns geregeld worden (mits er infra beschikbaar is). Ik zie verder enkel nadelen voor de reiziger. (11-06 22:25 / 1 retweets / 9 favorites)
- @10.2.e Echt niet als je het mij vraagt.... Daar wordt de reiziger echt niet beter van. Nu nog directe treinen vanuit de randstad naar het Noorden. Die zouden dan nog maar tot Zwolle rijden. Extra overstappen, verval GTBV deel van de reis, extra uit- en inchecken. Bah! (11-06 21:59 / 0 retweets / 5 favorites)
- @10.2.e En dan al dat dat personeel dat bij NS wil blijven werken maar dat dan eigenlijk niet kan door de woonplaats in het noorden ivm reistijd. Dan moeten die noodgedwongen over naar Arriva voor minder salaris, meer werkuren en slechtere arbeidsvoorwaarden. (11-06 22:01 / 0 retweets / 4 favorites)
- @10.2.e Die afspraken zijn afspraken die tijdelijk gelden. Bij overgang NS naar Keolis (Kampen etc) ging 0% van het NS-personeel over naar de nieuwe vervoerder. En naast roosters en werktijden is het arbeidsvoorwaardenpakket van NS echt enorm. Eén van de besten in NL. (11-06 22:10 / 0 retweets / 3 favorites)
- @10.2.e Dat is wel van heeel lang geleden idd. Benieuwd of dat soort afspraken nu ook weer gemaakt zouden kunnen worden. Bij overgang Keolis niet blijkaar.... Voor dat laatste moeten de bonden zich sowieso hard maken. (11-06 22:20 / 0 retweets / 2 favorites)
- Goed nieuws! Nieuwe concessie #hoofdrailnet ook na 2024 naar #NS. Wel zorgen over eventuele verdere versnippering van hoofdrailnet wat de #reiziger niet ten goede komt. Denk aan meer overstappen, meer in- en uitchecken en verval geld terug bij vertering na overstap. <https://t.co/hxChrRi0IJ> (11-06 21:16 / 2 retweets / 40 favorites)
- @10.2.e @10.2.e En NS heeft juist net allemaal nieuwe sprinters gekocht die ook naar Leeuwarden en Groningen rijden. Als men er meer p/u wilt kant dat natuurlijk prima, mits de infra dat toelaat. Tevens zijn er gloednieuwe intercity's onderweg voor de lijnen naar Leeuwarden en Groningen. (11-06 22:08 / 0 retweets / 2 favorites)
- @10.2.e @10.2.e Dat gaat uiteindelijk alleen maar weer extra geld kosten natuurlijk. En nog steeds is niemand ermee geholpen. Wat zouden de verbeteringen zijn ten opzichte van nu? Ik zie alleen maar nadelen voor de reiziger. (11-06 22:17 / 0 retweets / 2 favorites)

10.2.e

@Ma_Piot (Magdalena Piotrowska)
NS Regiodirecteur Zuid
215 Volgers

- Goed nieuws voor #NS en voor de reizigers. Beloning en grote maatschappelijke opdracht tegelijk. Wij hebben best wel uitgekeken naar deze dag. NS krijgt opnieuw alleenrecht om te rijden op landelijk spoorwegnet /via @NOS <https://t.co/J1pYiOPF0J> (11-06 22:29 / 0 retweets / 5 favorites)

10.2.e

@10.2.e
10.2.e NS
2502 Volgers

- Geweldig nieuws in deze tijden. En zwaar terecht ook. #blij #NS <https://t.co/7TrzifKK13> (11-06 21:48 / 0 retweets / 4 favorites)

10.2.e

@10.2.e
machinist/ buschauffeur bij Arriva
335 Volgers

- Helemaal prima... Ik hoop alleen dat #Arriva ooit de stoptreinen Groningen - Zwolle vv en Leeuwarden - Zwolle vv mag krijgen. Of gewoon alles boven Zwolle. #ns #trein #treinleven #machinist #Leeuwarden #Groningen #Zwolle <https://t.co/JMcKu7LONB> (11-06 21:48 / 0 retweets / 4 favorites)
- @10.2.e Het is niet alleen maar slechter bij Arriva. Wij kennen geen diensten boven de 9 uren en hebben een uitstekend werken naar wens rooster. Net als vroeger gaat het NS personeel met een extra vergoeding over naar de nieuwe vervoerder. Zijn genoeg die dan willen overstappen. (11-06 22:04 / 0 retweets / 2 favorites)
- @10.2.e Van NS naar Noordned zijn mensen met een extra toelage overgegaan. Deze krijgen tot op vandaag nog steeds de toelage. Ook zijn wij met de CAO onderhandelingen bezig om dichterbij het NS CAO te komen. (11-06 22:15 / 0 retweets / 1 favorites)
- @10.2.e Alles boven Zwolle maar naar #Arriva ❤️ (11-06 21:54 / 0 retweets / 1 favorites)
- @10.2.e @10.2.e Arriva kan extra WINK treinen bestellen. Die we nu hebben kunnen na goedkeuring ook elektrisch rijden (pantograaf zit er al op). Kan NS de extra stellen in het rest van het land gebruiken. Desnoods nemen wij een paar SNG stellen over (11-06 22:12 / 0 retweets / 1 favorites)



@10.2.e
NS machinist uit Utrecht
449 Volgers

- NS krijgt opnieuw alleenrecht om te rijden op landelijk spoorwegnet Staatssecretaris erkend dat machinisten conducteur er voor gezorgd hebben dat NS de concessies heeft gekregen! #mcn #hc @vvmc <https://t.co/m9QqzGSKvX> (11-06 22:07 / 1 retweets / 2 favorites)

10.2.e

@10.2.e
10.2.e bij NS Stations
324 Volgers

- Mooi nieuws! Ook na 2024 ben je verzekerd van een comfortabele en gemakkelijke treinreis met NS. Het kabinet heeft besloten de concessie voor het hoofdrailnet ook na 2024 aan NS toe te kennen, wanneer de huidige concessie afloopt. <https://t.co/JT7dRuYi6B> (11-06 22:20 / 0 retweets / 4 favorites)

kunnen leveren. Ook onder samenloop met NS. (11-06 21:04 / 0 retweets / 3 favorites)
 - Maar goed: NS heeft in de afgelopen jaren als een leeuw gevochten om het Hoofdrailnet te behouden. Heeft haar beste beentje voorgezet. Ik hoop dat ze dat niveau houden. (11-06 21:08 / 0 retweets / 7 favorites)
 - @renelukassen Bij spoorconcessies is 15 jaar gebruikelijker tegenwoordig. Dus ga maar uit van 2040. U weet wel: van dat Toekomstbeeld. (11-06 22:17 / 0 retweets / 3 favorites)

Maatschappelijke instellingen



@10.2.e

werkt met liefde in een verpleeghuis en is trotse moeder
 40 Volgers

- @10.2.e @10.2.e @NS_online @provfryslan Fryslân is waarschijnlijk voorstander.. (11-06 23:18 / 0 retweets / 2 favorites)

Burgers



Burger

-
 100 Volgers

- @barthoboer @NS_online @rogervanboxtel Lekker likken naar je oude werkgever en de ellende van de afgelopen maanden
 verwijzen ja.... cc @mijvoorbetov @10.2.e (11-06 22:02 / 0 retweets / 0 favorites)



Burger

-
 18 Volgers

- @mijvoorbetov @10.2.e @barthoboer @NS_online @rogervanboxtel @10.2.e Misschien een kans om eisen te formuleren voor de concessie na 2024, gezien vanuit de reiziger? Eisen heeft de regering namelijk nog niet gesteld, dus daar zit nog een gat in de markt :). (11-06 22:20 / 0 retweets / 2 favorites)



Burger

Kritisch, eerlijk & rechtvaardig. Nederlander, Liwwadder, Fries
 203 Volgers

- @10.2.e Het nieuwe woord voor Onderhandse gunning much?? @10.2.e (12-06 08:51 / 0 retweets / 1 favorites)

- @SjoerdFeitsma Volgens mij lees je niet goed. Betreft alleen maar de sprinter Leeuwarden - Meppel (- Zwolle). De IC Leeuwarden - Randstad blijft gewoon bij NS (12-06 07:45 / 0 retweets / 3 favorites)



Burger

-
 6 Volgers

- @RvanAsten @SvVeldhoven Mooi dat NS blijft rijden. Geeft ook een hoop rust bij het personeel. En de boel aan anderen aanbesteden kost vaak geld zoals in de UK. En in Duitsland vallen ritten vaak uit of rijdt men met te kleine eenheden... (12-06 10:54 / 0 retweets / 3 favorites)



Burger

-
 906 Volgers

- @rogervanboxtel @10.2.e Echt zwakke hap wat jullie hebben laten zien! Mijn reistijd verdubbelde in crisistijd. Geen enkele manier laten zien dat je reizigers wil vervoeren. Laat nu ook echt ambitie zien dat je reiziger uit vliegtuigen gaat halen. (11-06 21:09 / 1 retweets / 4 favorites)

- @10.2.e @rogervanboxtel @10.2.e Even helder. Het is geen kritiek op personeel op de werkvloer. Wel op de bangigheid en de ambitieeloosheid van Nederland op het gebied van OV. @NS_online heeft gewoon mensen letterlijk in de kou laten staan. (11-06 21:32 / 0 retweets / 2 favorites)

- @10.2.e @rogervanboxtel @10.2.e @NS_online Verder roept iedereen vliegen onder <750 km moet vervangen worden door treinen. @NS_online / @NS_Int laten op geen enkele manier zien hoe dit zou kunnen en zou moeten dat bedoel ik met ambitie!! (11-06 21:58 / 0 retweets / 1 favorites)

- @10.2.e @rogervanboxtel @10.2.e @NS_online @NS_Int Ok maar het is zo moeilijk om een kaartje ergens naar het buitenland te kopen op een fatsoenlijk tijdstip. Maar een vliegticket is geen probleem en met drie drukken op de knop. Een jaar lang accepteren dat de Eurostar een overstap heeft in Brussel dat is gebrek aan ambitie! (11-06 22:28 / 0 retweets / 1 favorites)

- @10.2.e @rogervanboxtel @10.2.e @NS_online @NS_Int Ja maar niet 6 maanden van te voren naar Zürich. Je weet niet eens wat het gaat kosten en wat de dienstregeling is. Met het vliegtuig zo geregeld. (11-06 22:50 / 0 retweets / 1 favorites)

- @10.2.e @rogervanboxtel @10.2.e @NS_online @NS_Int Ja dat accepteren door @SvVeldhoven en @NS_online en @NS_Int stoort mij zeer! (11-06 22:57 / 0 retweets / 1 favorites)



Burger

-
 33 Volgers

- @NS_online Sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden van het hoofdrailnet snijden? Momenteel rijden daar ook intercitytreinen. Blijven die wel rijden? Ik zou het vervelend vinden om verplicht een overstap te moeten maken in Zwolle op een Sprinter naar Leeuwarden. Dit is nog steeds een stad! <https://t.co/gSNStN8h0z> (11-06 22:48 / 0 retweets / 1 favorites)

- @10.2.e @NS_online Waarom zouden zij dit in vredesnaam willen? Elke middelgrote stad hoort toch een fatsoenlijke intercitylijn hebben? (11-06 22:55 / 0 retweets / 2 favorites)

- @10.2.e @NS_online Dan mogen ze Zwolle - Leeuwarden ook eender behandelen. Ik wil protesteren! Wat is jullie mening @provfryslan? (11-06 23:01 / 0 retweets / 3 favorites)

- @10.2.e @10.2.e @NS_online @provfryslan @SvVeldhoven Beste mevrouw @SvVeldhoven, doe het alsjeblieft de treinreizigers niet aan dat ze met een boemeltje van Zwolle naar Leeuwarden moeten reizen na 2024. Sommige mensen komen van ver en zijn afhankelijk van het OV. Ik wil niet iemand worden die zegt 'Vroeger was alles beter'... (11-06 23:36 / 0 retweets / 3 favorites)



Burger

-
 1215 Volgers

- Zeur niet van Veldhoven Deutsch Bahn gaat NS overnemen . Dat weet iedereen. <https://t.co/UdavVQJn32> (11-06 23:19 / 0 retweets / 1 favorites)



Burger

Zoals Biceps: ik weet dat ik machtig ben, en sterk, en eigenlijk goed
 19 Volgers

- @NOS "Staatssecretaris Van Veldhoven vindt dat de NS goed presteert, betaalbaar en toegankelijk is." Hoe dan? Het is reteduur geworden! En de prestatie is als ze rijden prima, maar ze eigen te vaak niet. Is dit de tactiek van vervallen ritten tellen niet als vertraging? Hoe?! (12-06 00:27 / 0 retweets / 1 favorites)



Burger

-
 372 Volgers

- Grappig om te zien hoe staatssecretaris @SvVeldhoven zich voor het karretje van partijgenoot en NS baas Van Bortel laat spannen. En ze heeft het waarschijnlijk niet eens in de gaten. (12-06 07:02 / 0 retweets / 1 favorites)

**Burger**-
78 Volgers

- NS mag blijven op het Hoofdrailnet. Echter komt er wel concurrentie op HSL en naar Duitsland. NS mag op de HSL blijven rijden.
<https://t.co/4xDjgUI2Ei> (11-06 20:17 / 0 retweets / 2 favorites)

**Burger**-
1312 Volgers

- Na of vanaf? <https://t.co/arTm31yT2z> (11-06 20:57 / 0 retweets / 1 favorites)

**Burger**-
555 Volgers

- @10.2.e @10.2.e Mogelijk per 2025. Ik gok dat ProRail er dan achterkomt dat de stroomvoorziening niet deugt. Of is dat te cynisch? (overigens rijdt die sprinter nu ook al als een extra contract tussen provincie en NS toch?) (11-06 20:58 / 0 retweets / 1 favorites)

**Burger**-
465 Volgers

- @10.2.e Wat gaat marktwerking bieden op een lijn Leeuwarden - Zwolle? Wat is er zo slecht aan de dienst van NS nu? (11-06 21:10 / 0 retweets / 1 favorites)

- @10.2.e Klinkt in mijn ogen vooral een aanbestedingsproces optuigen met weinig winst vooral. Apeldoorn-Enschede klinkt dan nog als een lijn waar meer winst te halen valt... (11-06 21:16 / 0 retweets / 1 favorites)

**Burger**-
954 Volgers

- @MinlenW @NS_online @provfrylan @ProRail Hey ministerie! Gaan jullie ook toegankelijkheid eisen van NS? Niet die laffe belofetjes die ze doen, maar echte harde en concrete veranderingen? Openbaar Vervoer = Openbaar. Oftewel, van iedereen. (11-06 21:19 / 2 retweets / 2 favorites)

**Burger**-
0 Volgers

- Wat een eer als de NS het goed doet en het is een Nederlands bedrijf, moeten ze dit alleenrecht houden. Doen andere landen ook. Maar met die Nederlanders weet je het maar nooit <https://t.co/2aIZzaOM7G> (11-06 21:36 / 0 retweets / 1 favorites)

**Burger**-
22 Volgers

- slecht plan... nooit meer aansluiting #Arriva #NS Stoptrein tussen Leeuwarden en Zwolle per 2025 in regionale concessie, kans voor Arriva <https://t.co/D7Kg9rm1HO> (11-06 22:00 / 0 retweets / 1 favorites)

**Burger**-
114 Volgers

- Mooi voor de NS dat zij opnieuw het hoofdrailnet mag rijden. Maar ik lees dat zij volgens de bewindspersoon betaalbaar zijn? Iemand een idee wat een retourtje Amsterdam-Breda voor iemand met een minimum inkomen betekent? Heel veel. (11-06 22:01 / 0 retweets / 1 favorites)

**Burger**-
21 Volgers

- @10.2.e @10.2.e Arriva doet het inderdaad ongelofelijk goed in het Noorden, maar het zou echt afschuwelijk zijn als er geen directe verbinding meer zou zijn vanaf Groningen naar Utrecht. Om in de uithoeken van het land te komen duurt sowieso nu al best lang; liever dus geen extra overstap. (11-06 22:04 / 0 retweets / 2 favorites)

Nieuwssites en rtv**@transportonline (Transport Online)**Alles over wegtransport
10281 Volgers

- Vakbond FNV tegen meer concurrentie op Nederlands spoor ==> <https://t.co/d9LrggfHRC> <https://t.co/7ZG39dpmNE> (12-06 13:53 / 0 retweets / 1 favorites)

- NS behoudt concessie; meer ruimte voor concurrentie op internationale verbindingen ==> <https://t.co/yQWYNah3yh>
<https://t.co/4IFZT7cgg5> (11-06 20:08 / 1 retweets / 2 favorites)

**@OV_Magazine (OV-Magazine)**Vakblad over openbaar vervoer
3002 Volgers

- Het @MinlenW besloot de concessie Hoofdrailnet onderhands te gunnen aan @NS_online. NS mag tot 2035 blijven rijden. Eén of meerdere Sprinterdiensten worden wel gedecentraliseerd <https://t.co/HOAFQJcd4> <https://t.co/LNJdrI38gg> (12-06 12:23 / 1 retweets / 3 favorites)

**@dvhn_nl (Dagblad v/h Noorden)**regionieuws van Dagblad van het Noorden
88786 Volgers

- Het kabinet gaat de stoptrein tussen Leeuwarden en Zwolle, die ook stopt in Meppel, in 2025 onderbrengen in de regionale concessie. Het voornemen biedt kansen voor Arriva. <https://t.co/x3qLHJUvSI> (11-06 22:20 / 0 retweets / 2 favorites)

**@oogtv (OOG Radio en TV)**Nieuws uit de stad Groningen
13335 Volgers

- NS blijft tussen Groningen en Zwolle rijden, maar deur voor Arriva blijft op een kier #groningen: <https://t.co/hCheoICMqD> (12-06 10:40 / 0 retweets / 2 favorites)

**@ndnl (Nederlands Dagblad)**-
13272 Volgers

- Staatssecretaris Van Veldhoven wil het spoor niet openbaar aanbesteden, maar gunnen aan de NS. Nét voordat Europese regels dat moeilijker gaan maken. 'De risico's van aanbesteden zijn groter dan de kansen.' <https://t.co/iKq7vGF6x5> (12-06 11:00 / 1 retweets / 1 favorites)

@rtvnoord (RTV Noord)



RTV Noord
105608 Volgers

- NS blijft sprinters richting Zwolle ook na 2025 verzorgen; concurrentie heeft nakijken <https://t.co/nzMuFdj3nK>
<https://t.co/42l0x1Nbx4> (11-06 23:11 / 2 retweets / 3 favorites)



@RTVDrenthe (RTV Drenthe)

RTV Drenthe
88716 Volgers

- Stoptreinen van Zwolle naar het Noorden straks in andere handen <https://t.co/xpCFuqcpyn> (11-06 23:22 / 0 retweets / 4 favorites)



@rtvoost (RTV Oost)

RTV Oost
188530 Volgers

- Vanaf 2025 mogelijk meer regionaal treinvervoer in Overijssel, onderzoek naar verbinding met Duitsland <https://t.co/PqSsXwAuE4>
#rtvoost <https://t.co/juOzv2dz4v> (11-06 21:41 / 1 retweets / 0 favorites)



@rtvutrecht (RTV Utrecht)

RTV Utrecht
102679 Volgers

- NS blijft ook na 2024 de belangrijkste spoorvervoerder <https://t.co/BAjxKDaNR1> #utrecht <https://t.co/qDFgo9Sb8K> (11-06 22:43 / 0 retweets / 0 favorites)



@OVpro (OVPro)

online vakblad voor het stads- en streekvervoer
2973 Volgers

- Het is mogelijk dat de spoorlijnen Zwolle – Groningen en Apeldoorn – Enschede op een later moment opgaan in bestaande regionale concessies, zolang dit een verbetering voor de reiziger oplevert #spoorordening: <https://t.co/OI16mFjZ3k> (12-06 07:58 / 0 retweets / 1 favorites)

- Na 2025 behoudt NS de concessie op het hoofdrailnet. Het ministerie wil dat op internationale verbindingen en op een aantal regionale lijnen meer ruimte komt voor concurrentie: <https://t.co/OLj3l8oHda> (11-06 21:18 / 3 retweets / 3 favorites)



@De_Stentor (De Stentor)

Regionieuws Flevoland, Drenthe, Overijssel
19931 Volgers

- NS mag ook na 2024 op Nederlandse hoofdspoor blijven rijden <https://t.co/ecjvgtSi2J> (11-06 20:11 / 0 retweets / 1 favorites)



@DeGelderlander (De Gelderlander)

De Gelderlander
69519 Volgers

- NS mag ook na 2024 op Nederlandse hoofdspoor blijven rijden <https://t.co/CnEjrPzBc1> (11-06 20:12 / 0 retweets / 1 favorites)



@dagblad070 (Dagblad070)

-
478 Volgers

- NS ook na 2024 belangrijkste spoorvervoerder <https://t.co/aHzqpgKJMS> (11-06 20:33 / 0 retweets / 1 favorites)



@parool (Het Parool)

Het officiële Twitteraccount van Het Parool
354310 Volgers

- Staatssecretaris Stientje van Veldhoven (Infrastructuur) vindt de prestaties van NS goed; ook in vergelijking met andere Europese spoorbedrijven. <https://t.co/ybxiBnByNY> (11-06 20:34 / 0 retweets / 6 favorites)



@DagbladVoorburg (Voorburgs Dagblad)

Nieuws uit #Leidschendam, #Voorburg, #Rijswijk en #DenHaag
2239 Volgers

- NS ook na 2024 belangrijkste spoorvervoerder <https://t.co/XCpVGzVfIQ> (11-06 20:35 / 0 retweets / 1 favorites)



@blikopnieuwsnl (Blik op Nieuws)

Landelijk, provinciaal en regionaal nieuws
895 Volgers

- NS behoudt concessie; meer ruimte voor concurrentie op internationale verbindingen <https://t.co/GfTYQaomBf> (11-06 20:36 / 0 retweets / 1 favorites)



@Dagblad010tweet (Dagblad010)

-
1034 Volgers

- NS ook na 2024 belangrijkste spoorvervoerder <https://t.co/WdwhDt39u8> (11-06 20:36 / 0 retweets / 1 favorites)



@lc_nl (Leeuwarder Courant)

Leeuwarder Courant
57737 Volgers

- Stoptrein tussen Leeuwarden en Zwolle per 2025 in regionale concessie, kans voor Arriva <https://t.co/ILDnaSSqYW> (11-06 20:57 / 0 retweets / 2 favorites)



@NOS (NOS)

NOS
1164169 Volgers

- NS krijgt opnieuw alleenrecht om te rijden op landelijk spoorwegnet <https://t.co/7RWonRVh6n> (11-06 21:04 / 10 retweets / 39 favorites)



@OmropFryslanNL (Omrop Fryslân NL)

Selectie laatste nieuws uit Friesland in het Nederlands
2942 Volgers

- Stoptrein Leeuwarden-Zwolle mogelijk naar andere vervoerder; Arriva staat te springen <https://t.co/f0SVcx1tw4> (11-06 21:50 / 0 retweets / 1 favorites)



@nrc (NRC)

NRC
600628 Volgers

- De NS behoudt na 2024 waarschijnlijk het monopolie op het landelijke hoofdspoorwegnet. Dat liet Van Veldhoven donderdagavond aan de Kamer weten. <https://t.co/8ihb7TSrS> (11-06 21:17 / 0 retweets / 11 favorites)

@TreinenwebNL (Treinenweb.nl)

Het laatste spoorgelateerde nieuws



1308 Volgers

- NS voegt vanaf 29 juni nachtnet en extra treinen toe aan dienstregeling: <https://t.co/FiTqilUwo2> (11-06 22:22 / 0 retweets / 2 favorites)

**@Teletekst (NOS Teletekst)**

Laatste nieuws | op TV, internet, mobiel
122914 Volgers

- Ook straks is landelijk net voor NS <https://t.co/qOJ6zEr9JK> (11-06 21:41 / 2 retweets / 6 favorites)

**@Metro (Metro)**

Nieuws uit binnen- en buitenland, Amsterdam, Rotterdam
52371 Volgers

- Voorwaarde voor verlenging is wel dat het spoorbedrijf zich blijft aanpassen aan groeiende reizigers aantallen. Treinen moeten bovendien nog vaker op tijd rijden #NS #Gefeliciteerd #treinleven .<https://t.co/iwxptLIHf8> (11-06 22:02 / 1 retweets / 1 favorites)

**@ADPolitiek (AD Politiek)**

Al het nieuws over de Haagse politiek
3208 Volgers

- Voor internationale verbindingen en op een aantal regionale lijnen moet er juist meer ruimte komen voor concurrentie
<https://t.co/PQxVRpdGT4> (11-06 20:11 / 5 retweets / 3 favorites)

Groeten 10.2.e

10.2.e

Analist Newsroom – *IenW live*

.....
Directie Communicatie
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....

T 070 10.2.e
M 06 10.2.e
E 10.2.e @minienw.nl
www.rijksoverheid.nl/ienw
.....

werkdagen: ma, di, wo, do (a.m.), vr

Van: 10.2 e @proRail.nl
Aan: 10.2 e - BSK
Onderwerp: marktordening
Datum: maandag 15 juni 2020 12:58:51

Dag 10.2.e

Ik las met belangstelling het voornemen van de Minister ten aanzien van de marktordening.

10.2.g

10.2.g

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Programma manager

10.2.e

06 10.2.e
Moreelsepark 3 3511 EP Utrecht, Postbus 2038, 3500 GA, Utrecht

ProRail

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 10.2.e @prorail.nl
 Aan: 10.2.e @fryslan.frl; 10.2.e - BSK; 10.2.e @overijssel.nl; 10.2.e @drenthe.nl
 Cc: 10.2.e - DGB
 Onderwerp: RE: Reactie Overijssel - Notitie uitwerking decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden Zwolle versie 30 april 2020
 Datum: maandag 29 juni 2020 10:59:31
 Bijlagen: image001.png
 20200626 Notitie uitwerking Decentralisatie sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden opm 10.2.e .docx

Nog een paar opmerkingen gemaakt en tekstvoorstellen gedaan.

Met vriendelijke groet,

10.2.e | 10.2.e informatie en investeringen | Capaciteitsmanagement
 06 10.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot B1.21, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Op vrijdag niet aanwezig

ProRail

Van: 10.2.e 10.2.e @fryslan.frl>
 Verzonden: vrijdag 26 juni 2020 14:57
 Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e @overijssel.nl;
 10.2.e @drenthe.nl
 CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
 Onderwerp: RE: Reactie Overijssel - Notitie uitwerking decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden Zwolle versie 30 april 2020

Dag 10.2.e,

Ik ben ook nog even bezig geweest met de notitie in aanvulling op 10.2.e. Graag bijgevoegde versie gebruiken. Het lijkt mij goed om te kijken of dan tot een versie voor een DO kunnen komen. Dit DO plan jij toch in 10.2.e?

Groet,
 10.2.e

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
 Verzonden: vrijdag 26 juni 2020 14:55
 Aan: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @overijssel.nl; 10.2.e 10.2.e @fryslan.frl; 10.2.e @drenthe.nl
 CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
 Onderwerp: RE: Reactie Overijssel - Notitie uitwerking decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden Zwolle versie 30 april 2020

Bedankt 10.2.e,

Deze neem ik over.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>
 Verzonden: woensdag 24 juni 2020 14:17
 Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @overijssel.nl; 10.2.e @fryslan.frl; 10.2.e @drenthe.nl
 CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
 Onderwerp: Re: Reactie Overijssel - Notitie uitwerking decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden Zwolle versie 30 april 2020

Dag Allen,

Zie in de bijlage mijn tekstvoorstellen en opmerkingen.

met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
 Verzonden: woensdag 24 juni 2020 11:57:25
 Aan: 10.2.e 10.2.e @fryslan.frl; 10.2.e 10.2.e @drenthe.nl
 CC: 10.2.e - DGB; 10.2.e
 Onderwerp: RE: Reactie Overijssel - Notitie uitwerking decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden Zwolle versie 30 april 2020

Hallo allemaal,

Iets later dan ik wilde (ivm de drukte bij marktordening en nu de beschikbaarheid dsvergoeding) stuur ik hierbij een aangepaste versie van onze notitie. We hadden afgesproken dat 10.2.e een planning van t het MIRT zou toevoegen. Omwille van de tijd stuur ik het aangepaste stuk nu parallel aan iedereen. Er zitten namelijk ook nog vragen in aan met name 10.2.e.

Ik stel voor dat 10.2.e de planning toevoegt en 10.2.e e.a. de vragen (zie opmerkingen) beantwoord.

Heel graag steeds direct in de tekst met TC.

Voor het overzicht heb ik de opmerkingen van 10.2.e die al in de tekst waren verwerkt weggelaten.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @overijssel.nl>

Verzonden: woensdag 20 mei 2020 16:58

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @fryslan.frl; 10.2.e 10.2.e @drenthe.nl 10.2.e @drenthe.nl>

Onderwerp: Reactie Overijssel - Notitie uitwerking decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden Zwolle versie 30 april 2020

Hallo 10.2.e en anderen,

Bedankt voor de opgeschoonde versie. Hierbij mijn reactie op deze versie. Het lijkt misschien veel commentaar, maar dankzij deze nieuwe versie kunnen we er volgens mij ook steeds beter scherpste in krijgen. Nog genoeg gespreksstof.

De opmerking in je andere mail van 30 april over het vertrouwelijke rapport éénmeting Limburg dat als mogelijke voordelen worden genoemd een integraal tariefsysteem voor de regionale reiziger (o.a. geen dubbel opstaptarief van bus naar trein) en dat het gebruik van de bus is toegenomen na decentralisatie, zie ik voor de spoorlijn Leeuwarden-Zwolle nog niet van toepassing zijn, omdat deze spoorlijn veel langgerechter is en door meerdere gebieden gaat (dit is geen daily urban system, zoals in Zuid Limburg wel het geval is).

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl

Verzonden: donderdag 30 april 2020 18:50

Aan: 10.2.e 10.2.e @overijssel.nl>; 10.2.e @fryslan.frl; 10.2.e 10.2.e @drenthe.nl

10.2.e @drenthe.nl>

Onderwerp: RE: Notitie uitwerking decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden Zwolle - reactie 10.2 + 10.2.e + 10.2.e

Heren, bijgaand de opgeschoonde versie van het besprekstuk.

Graag jullie eventuele aanpassingen direct in de tekst.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @overijssel.nl>

Verzonden: dinsdag 28 april 2020 13:01

Aan: 10.2.e @fryslan.frl; 10.2.e 10.2.e @drenthe.nl 10.2.e @drenthe.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Notitie uitwerking decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden Zwolle - reactie 10.2 + 10.2.e + 10.2.e

Heren,

Ik heb mijn reactie gezet in het stuk van 10.2.e.

Dus de laatste opmerkingen van 10.2.e van vrijdag staan hier niet in.

Is het een mogelijk dat we morgen tussen 9 en 12 uur overleggen in plaats van in de middag? Hoor graag.

Hartelijke groet,

10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.
The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

<< Disclaimer >>

Persoonsgegevens en privacy
De provincie Fryslân giet sekuer mei jo persoonsgegevens om en hannelet neffens de Algemene verordening gegevensbescherming en de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming. Lês [hier](#) ús Privacyferklearring.

Persoonsgegevens en privacy
De provincie Fryslân gaat zorgvuldig om met uw persoonsgegevens en handelt overeenkomstig de Algemene verordening gegevensbescherming en de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming. Lees [hier](#) onze Privacyverklaring.



agenda

Betreft Tripartite overleg IenW/NS/ProRail
 Vergaderdatum 7 december 2017
 Vergaderplaats Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag, Rijnstraat 8
 Deelnemers IenW: S. van Veldhoven, M. Frequin, H. 10.2.e 10.2.e (verslag)
 ProRail: J. Voppen, H. van Leeuwen
 NS: R. van Bortel, M. Rintel, T. Smit, J. van der Tak

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
 Spoor
 Afd. Beleid en Omgeving

Rijnstraat 8
 Den Haag
 Postbus 20906
 2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e
 Senior Beleidsmedewerker

T 070-10.2.e
 M +31(0)6-10.2.e
 10.2.e @minienm.
 nl

Datum

16 april 2018

Nummer

IENM/BSK-2018/

1. Opening, agenda en mededelingen

BRW

2. Vaststellen verslag 20 oktober 2017

BRW

3. Netwerkuitwerking Toekomstbeeld OV

BRW

BRW

BRW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Bele d en Omgeving

Datum

17 november 2017

Nummer

IENM/BSK-2017/285836

4. Marktordeningsscenario's

Op 28 november is de kabinetsreactie op het rapport 'kiezen voor een goed spoor' over marktordening naar de Twee Kamer gestuurd. De kabinetsreactie wordt toegelicht.

NS geeft aan dat Nederland een goed spoorsysteem heeft en dat het rapport laat zien waar het verder verbeterd kan worden. De vraag is hoe dit verbeterproces zorgvuldig vorm gaat krijgen. Waarbij ProRail ook de vraag stelt hoe dit proces samenhangt met het OV Toekomstbeeld.

Voor IenW gaat het uiteindelijk om de reiziger en het aanbod voor de reiziger. Marktordening en sturing zijn instrumenten om daar te komen. Daarom is het van belang dat de discussie over marktordening zorgvuldig een goed voorbereid gevoerd wordt. Daarvoor is meer inzicht nodig op verschillende onderdelen, zoals de huidige prestaties en de financiën die daarmee gemoeid zijn en de mogelijkheden om het spoornetwerk te verkavelen.

Ook wordt de vraag gesteld of het Mobiliteitsfonds kan leiden tot nieuwe wetgeving. Hierop wordt aangegeven dat de vraag of het wettelijk kader voldoet ook beantwoord moet worden. IenW nodigt NS en ProRail uit om in het kader van het mobiliteitsfonds mee te kijken naar meer integrale oplossingen.

5. Investeringsstrategie n.a.v. het Regeerakkoord

BRW

6. Resultaten externe review i.r.t. marktverkenning HSL-Zuid.

BRW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Bele d en Omgeving

Datum

17 november 2017

Nummer

IENM/BSK-2017/285836

7. ERTMS

BRW



verslag

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Datum

5 juli 2019

Betreft	Tripartiete-overleg IenW - NS - ProRail
Vergaderdatum en -tijd	19 juni 2019
Vergaderplaats	Ministerie van IenW, 11e etage, Rijnzaal
Aanwezig	Mark Frequin (IenW), Wino Aarnink (IenW), 10.2.e 10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW), Roger van Boxtel (NS), Tjalling Smit (NS), Marjan Rintel (NS), Jacco van der Tak (NS), Pier Eringa (ProRail), John Voppen (ProRail), Hans van Leeuwen (ProRail), 10.2.e (ProRail), Dorothea Godijn (ProRail) 10.2.e (IenW, secr.).

1. Opening

BRW

2. Gezamenlijke prestaties nu en in de toekomst

2a. Gezamenlijke prestaties nu

BRW


BRW

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

2b Middellange termijn (MLT)

Datum
5 juli 2019


BRW**2c. Behandelen en Opstellen (BenO)**
BRW**2d. Formule 1 te Zandvoort**
BRW

BRW

Bestuurskern
 Dir.Openbaar Vervoer en
 Spoor
 Rijksinfrastructuur

3. Wat verder ter tafel komt

Datum
 5 juli 2019

3a. Internationale verbindingen

BRW

3b. Spoorveiligheid

BRW

3c. Marktordening stations

Niet besproken.

3d. ZBO-vorming

BRW

3e. Trillingen/Geluid

BRW

4. Vaststellen van het verslag vorige tripartiete

BRW

5. Vooruitkijken naar het volgende tripartiete-overleggen

BRW

BRW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Datum

5 juli 2019

6. Sluiting

BRW



agenda

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e

10.2.e

Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e

10.2.e @minienw.nl

Datum

20 mei 2019

Bijlage(n)

X

Betreft	Tripartiete-overleg IenW, NS, ProRail
Vergaderdatum	19 juni 2019
Vergadertijd	10:00 - 11:30
Vergaderplaats	MinIenW, 11e etage, Rijnzaal
Deelnemers	Stientje van Veldhoven (IenW), Mark Frequin (IenW), Wino Aarnink (IenW), 10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW), Roger van Bortel (NS), Tjalling Smit (NS), Marjan Rintel (NS), Jacco van der Tak (NS), Pier Eringa (ProRail), John Voppen (ProRail), Hans van Leeuwen (ProRail), 10.2.e (IenW, secr.).

1. Opening

2. Gezamenlijke prestaties

BRW

3. Behandelen en opstellen

BRW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Datum

20 mei 2019

4. MLT

BRW

5. Formule 1 te Zandvoort

BRW

6. Wat verder ter tafel komt

6a. Ordening van stations

Bijlage 3: Brief 8 mei 2019, van NS inzake onderzoek naar ordening van stations.

Royal Haskoning DHV onderzoekt in opdracht van IenW of een andere ordening van stations voordelen oplevert voor de reiziger en de belastingbetaler ten opzichte van de huidige situatie. NS heeft aangegeven het liefst de huidige ordening te willen handhaven, maar ziet verbeteringen in de toewijzing van verantwoordelijkheden. ProRail en NS gaan hierover in gesprek. IenW zal de brief bij het onderzoek van Royal Haskoning betrekken.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Datum

20 mei 2019

6b. Veiligheid

BRW



7. Vaststellen van het verslag vorige tripartiete

BRW



8. Vooruitkijken naar het volgende tripartiete-overleggen

BRW





agenda

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e

10.2.e

Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e

10.2.e @minienw.nl

Datum

14 juni 2019

Bijlage(n)

3

Betreft	Tripartiete-overleg IenW, NS, ProRail
Vergaderdatum	19 juni 2019
Vergadertijd	10:00 - 11:30
Vergaderplaats	MinIenW, 11e etage, Rijnzaal
Deelnemers	Mark Frequin (IenW), Wino Aarnink (IenW), 10.2.e 10.2.e (IenW), Roger van Bortel (NS), Tjalling Smit (NS), Marjan Rintel (NS), Jacco van der Tak (NS), Pier Eringa (ProRail), John Voppen (ProRail), Hans van Leeuwen (ProRail), 10.2.e (ProRail), 10.2.e 10.2.e (IenW, secr.).

1. Opening

2. Gezamenlijke prestaties nu en in de toekomst

BRW

2a. Gezamenlijke prestaties nu

BRW

2b. Middellange termijn

BRW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Datum

20 mei 2019

2c. Behandelen en opstellen

BRW

2d. Formule 1 te Zandvoort

BRW

3. Wat verder ter tafel komt**3a. Internationale verbindingen**

BRW

3b. Spoorveiligheid

BRW

3c. Marktordening stations

ProRail en NS onderzoeken in de periode tot en met medio augustus hoe de samenwerking en het functioneren van stations verder verbeterd kan worden (binnen de grenzen van de huidige ordening). De voortgang van dit onderzoek en de resultaten ervan worden in deze periode afgestemd met IenW.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Datum

20 mei 2019

3d. ZBO-vorming

BRW

3e. Trillingen/Geluid

BRW

4. Vaststellen van het verslag vorige tripartiete

BRW

5. Vooruitkijken naar het volgende tripartiete-overleggen

BRW

Bijlage 4. Overzicht lopende trajecten

Zbo-vorming	ProRail wordt omgevormd van bv naar Zbo	Inwerkingtreding 1-1-2021
Stationsordening	Onderzoek naar de verschillende opties voor het eigendom en de exploitatie van stations	Resultaten onderzoek en Besluit in voorjaar 2020
Onderhands gunnen / aanbesteden	Onderzoek over het onderhands gunnen dan wel openbaar aanbesteden van vervoerconcessie na 2024	Resultaten onderzoek en Besluit in voorjaar 2020
Decentralisatie	Onderzoek naar decentralisatie van HRN-lijnen; reikwijdte HRN	Resultaten onderzoek en Besluit in voorjaar 2020
Positie HSL-Zuid	Onderzoek naar scenario's voor binnenlands en internationaal vervoer over de HSL-Zuid.	Resultaten onderzoek en Besluit in voorjaar 2020
Effecten openbaar aanbesteden	Onderzoek naar effecten openbaar aanbesteden van openbaar vervoer.	Resultaten onderzoek in voorjaar 2020
Open toegang	Onderzoek naar de gevolgen van het recht op open toegang	Inzichten en reactie beschikbaar in dit najaar.
Onderzoek gelijk speelveld - ACM	Onderzoek naar inzicht in de randvoorwaarden voor een gelijk speelveld op de spoormarkt. ACM voert een update uit van de quickscan.	Onderzoek reeds beschikbaar, reactie volgt dit najaar. Mogelijkerwijs komt er een update van de quickscan (hangt af van uitspraak hoger beroep).
Midterm review NS Incl. Eénmeting decentralisatie Limburg	O.a. evaluatie prestaties NS op grond van vervoerconcessie en bezien concessie voor 2 ^e helft concessieperiode.	Afronding eerste helft 2020.
OV-Toekomstbeeld	Gecommitteerd beleid en voorkeursnetwerk voor het toekomstbeeld OV 2040	Toekomstbeeld beschikbaar.



agenda

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e

10.2.e

Beleidsmedewerker

M 06-10.2.e

10.2.e @minienw.nl

Datum

30 september 2019

Bijlage(n)

4

Betreft	Tripartiete-overleg IenW, NS, ProRail
Vergaderdatum	9 oktober 2019
Vergadertijd	13:00 - 14:30
Vergaderplaats	MinIenW, 11e etage, Rijnzaal
Deelnemers	Staatssecretaris van IenW, Kees van der Burg (IenW), Wino Aarnink (IenW), 10.2.e (IenW), Roger van Boxtel (NS), Tjalling Smit (NS), Marjan Rintel (NS), Jacco van der Tak (NS), John Voppen (ProRail), Hans van Leeuwen (ProRail), Dimitri Kruik (ProRail), Ines Plasmans (ProRail) Ans Rietstra (ProRail), Dorothea Godijn (ProRail) 10.2.e (ProRail) 10.2.e (IenW, secr.).

1. Opening en vaststelling agenda

2. Zbo-vorming ProRail en onderlinge afhankelijkheden dossiers

BRW

BRW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

3. Gezamenlijke prestaties in relatie tot groei

BRW

tum

september 2019

4. Toekomstbeeld OV: studie 2030

BRW

BRW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Datum

30 september 2019

5. Samenhang spoorprojecten Amsterdam

BRW

6. Duurzaamheid

BRW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Datum

30 september 2019

7. Wat verder ter tafel komt

7a. PAS

BRW

7b. PFAS

BRW

7c. Onderzoeken marktordening

- De staatssecretaris heeft aangekondigd in het voorjaar met een besluit omtrent de ordening van het spoor te komen. Hiervoor worden 8 onderzoeken uitgevoerd, die veelal nog in volle gang zijn. NS en ProRail zijn als stakeholder betrokken bij de onderzoeken door middel van klankbordgroepen.
- De staatssecretaris komt dit najaar met een reactie op 2 bouwstenen: a) Gelijk speelveld op de spoormarkt en b) het recht op toegang (open toegang). In het najaar wordt ook het onderzoek over open toegang gedeeld met de Kamer.

- De staatssecretaris komt in het voorjaar van 2020 met een reactie op onder andere a) de omvang en wijze van gunnen van de volgende concessie voor het HRN en b) de eigendoms- en exploitatieverhoudingen op stations.

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

8. Vaststellen van het verslag vorige tripartiete

BRW

Datum
30 september 2019

9. Vooruitkijken naar de volgende tripartiete-overleggen

BRW



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail
Den Haag

Contactpersoon

10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Datum

9 oktober 2019

verslag

Betreft	Tripartiete overleg IenW, NS, ProRail
Vergaderdatum en -tijd	11 oktober 2019
Vergaderplaats	IenW, Bestuursplein 11e etage - Rijnzaal
Deelnemers	Staatssecretaris van IenW, Kees van der Burg (IenW), Wino Aarnink (IenW), 10.2.e (IenW), Roger van Bortel (NS), Tjalling Smit (NS), Marjan Rintel (NS), Jacco van der Tak (NS), John Voppen (ProRail), Hans van Leeuwen (ProRail), Dimitri Kruik (ProRail), Ans Rietstra (ProRail), Dorothea Godijn (ProRail) 10.2.e (ProRail) 10.2.e (IenW, secr.).

1. Opening en vaststelling agenda en mededelingen.

BRW

2. Zbo-vorming ProRail en onderlinge afhankelijkheden dossiers.

BRW

BRW

BRW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum

9 oktober 2019

3. Gezamenlijke prestaties in relatie tot groei

BRW

4. Toekomstbeeld OV: studie 2030

BRW

BRW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum

9 oktober 2019

5. Samenhang spoorprojecten Amsterdam

BRW

6. Duurzaamheid

BRW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum

9 oktober 2019

WVTTK

- BRW [redacted]
- BRW [redacted]

Niet besproken

- BRW
- BRW
- Onderzoeken marktordening
- BRW [redacted]
- BRW [redacted]



Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor
Afd. Aansturing NS en ProRail

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31 6 10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Datum

28 november 2019

Verslag

Betreft	Kwartaaloverleg ProRail-IenW
Vergaderdatum	28-11-2019
Vergadertijd	1400-1530
Vergaderplaats	ProRail Utrecht
Deelnemers	ProRail: John Voppen Hans van Leeuwen Ans Rietstra <i>aanwezig tijdens het punt over de (her) benoemingen.</i> 10.2.e Inés Plasmans Dorothea Godijn 10.2.e IenW: Kees van der Burg 10.2.e 10.2.e 10.2.e

1. Opening, agenda, actualiteiten en mededelingen

BRW

- **BRW**

- **Stations en ordening:**

- ProRail en NS Stations hebben samen een initiatief genomen om hun onderlinge samenwerking op stations te verbeteren. ProRail licht de stand van zaken toe van hun initiatief. ProRail en NS Stations hebben de intentie de onderlinge samenwerking te willen verbeteren en dit te doen grotendeels binnen de bestaande eigendoms- en verantwoordelijkheidsverdeling. ProRail geeft aan dat er bij hun personeel zorgen leven over wat dit voor hen betekent en hiervoor is aandacht binnen ProRail.
- lenW neemt kennis van dit initiatief en houdt zich aanbevolen op de hoogte gehouden te worden hoe dit traject verder verloopt.
- lenW en ProRail zien een relatie met enerzijds het ZBO-vormingstraject waarin de bestaande situatie op stations omgezet wordt en anderzijds het in het voorjaar van 2020 te nemen integrale besluit van de minister van M&W over de marktordening van het spoor en stations voor na 2024.
- lenW doet op dit moment onderzoek naar vier alternatieve opties voor verdeling van eigendom en verantwoordelijkheden op stations te weten:
 - 1) betere samenwerking binnen de bestaande eigendoms- en verantwoordelijkheidsverdeling,
 - 2) oprichting van een aparte 'stationsentiteit',
 - 3) 'Alles naar ProRail',
 - 4) 'Alles naar NS'.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

Afd. Aansturing NS en ProRail

PAS en PFAS-problematiek: lenW geeft een update van de stavaza:

BRW

Er wordt kort teruggeblikt op de AVA. **BRW**

- **BRW**
- **BRW**
- **BRW**
- **BRW**
- **BRW**
- **BRW**
- **BRW**
- **BRW**
- **BRW**

2. Het verslag wordt zonder opmerkingen goedgekeurd.

3. Prestaties Q3:

- **BRW**
- **BRW**

- BRW

- BRW

- BRW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

Afd. Aansturing NS en ProRail

4. Nieuwe Operationele Afspraken (NOA) na 2019:

BRW

5. Mobiliteitsgroei

BRW

6. Samenspel – nieuwe manier van samenwerken

- BRW

7. W.v.t.t.k.

BRW

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

verslag

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e
Senior Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienw.n
I

Datum

20 februari 2020

Betreft	Actiepuntenlijst Informeel tripartiet overleg IenW, NS en ProRail
Vergaderdatum en -tijd	20 februari 2020 09:30-10:30
Vergaderplaats	Min IenW, Rijnzaal
Deelnemers	Kees van den Burg (IenW), Wino Aarnink (IenW), 10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW), Roger van Bortel (NS), Marjan Rintel (NS), Jacco van der Tak (NS), Anneke de Vries (NS), John Voppen (ProRail), Hans van Leeuwen (ProRail), Dorothea Godijn (ProRail), 10.2.e 10.2.e (IenW, secr.)

Actiepuntenlijst

BRW

- Naar aanleiding van de presentatie van ProRail en NS over de marktordening op stations wordt toegezegd dat IenW voor 1 maart het rapport zal ontvangen. NS vraagt na de presentatie of IenW dit gezamenlijke voorstel van ProRail en NS gaat omarmen. IenW geeft aan

dat het goed is dat ProRail en NS een gezamenlijk voorstel hebben uitgewerkt. Echter dit besluit moet in een breder verband worden gezien.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum

20 februari 2020

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

agenda

Betreft Tripartiet overleg IenW, NS en ProRail
Vergaderdatum 20 februari 2020
Vergadertijd 09:30 - 11:00
Vergaderplaats Min IenW, 11e etage, Rijnzaal
Deelnemers Stientje van Veldhoven (IenW), Kees van den Burg (IenW), Wino Aarnink (IenW), 10.2.e (IenW), Roger van Boxtel (NS), Tjalling Smit (NS), Marjan Rintel (NS), Jacco van der Tak (NS), John Voppen (ProRail), Hans van Leeuwen (ProRail), Ans Rietstra (ProRail), Dorothea Godijn (ProRail), 10.2.e (ProRail), 10.2.e (IenW, secr.)

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e
Senior Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienw.n
l

Datum

28 januari 2020

Kenmerk

IENW/BSK-2020/18332

1. Opening en vaststelling agenda, vaststellen verslagen 9 oktober 2019 en 18 december 2019

BRW

2. Gezamenlijke prestaties NS en ProRail 2019

BRW

3. Marktordening

IenW informeert NS en ProRail over de actuele planning over marktordening in het algemeen en over de stand van zaken ten aanzien van lopende onderzoeken.

IenW informeert NS en ProRail over de stand van zaken ten aanzien van stationsordening.

4. Zbo

BRW

BRW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

5. Investeringsfonds

BRW

Datum

28 januari 2020

6. MLT regie

BRW

7. Mid Term review NS en ProRail

De mid term review van NS is nagenoeg afgerond en er ligt een gedragen voorstel over nieuwe bodem en streefwaarden voor de periode 2021-2024. Ook voor ProRail komt de afronding van de mid term review steeds dichterbij. IenW zal een toelichting geven over de stand van zaken ten aanzien van beide reviews.

8. Heroverweging TBL1+ Roosendaal

BRW

9. W.v.t.t.k. en overige overleggen 2020

BRW

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

agenda

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e
Senior Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienw.n
l

Datum

13 februari 2020

Betreft	Informeel Tripartiet overleg IenW, NS en ProRail
Vergaderdatum	20 februari 2020
Vergadertijd	09:30 – 10:30
Vergaderplaats	Min ienW Rijnstraat 8, 11e etage, Rijnzaal
Deelnemers	Kees van den Burg (IenW), Wino Aarnink (IenW), 10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW), Roger van Boxtel (NS), Marjan Rintel (NS), Jacco van der Tak (NS), Anneke de Vries (NS), John Voppen (ProRail), Hans van Leeuwen (ProRail), Dorothea Godijn (ProRail), 10.2.e (IenW, secr.)

1. Opening en vaststelling agenda, vaststellen verslagen 9 oktober 2019 en 18 december 2019

BRW

2. Gezamenlijke prestaties NS en ProRail 2019

BRW

BRW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum

10 februari 2020

3. Marktordening/stations

IenW informeert NS en ProRail over de actuele planning over marktordening in het algemeen en over de stand van zaken ten aanzien van lopende onderzoeken.

Daarnaast wordt ingegaan op het voorstel van NS en ProRail over de verbetering van de samenwerking op stations en het vervolg daarop.

4. Zbo

BRW

5. MLT

BRW

6. W.v.t.t.k. en overige overleggen 2020

BRW

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

agenda

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e@mini
enw.nl

Datum

8 juni 2020

Betreft	Tripartiet overleg IenW, NS en ProRail
Vergaderdatum	18 juni 2020
Vergadertijd	13.00-14.30
Vergaderplaats	Via Web-ex
Deelnemers	Stientje van Veldhoven (Ienw), Kees van den Burg (IenW), 10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW), Roger van Boxtel (NS), Marjan Rintel (NS), Tjalling Smit (NS), Jacco van der Tak (NS), John Voppen (ProRail), Hans van Leeuwen (ProRail), Ans Rietstra (ProRail), Dorothea Godijn / 10.2.e (ProRail), Henk Bothof (ProRail), 10.2.e (IenW, secr.)

1. Opening, mededelingen en vaststelling agenda en verslag

- BRW

2. Corona en impact op het OV

BRW

BRW

A large rectangular area of the document is completely redacted with a solid black fill.**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum

20 mei 2020

BRW

A large rectangular area of the document is completely redacted with a solid black fill.

BRW

A rectangular area of the document is completely redacted with a solid black fill.

BRW

A rectangular area of the document is completely redacted with a solid black fill.

BRW

3. Marktordening

IenW informeert NS en ProRail over de stand van omtrent het besluit over de marktordening op het spoor na 2024.

4. Voortgangsbericht voorstel NS en ProRail ATB-STM

BRW

5. Versnelling IC Berlijn

BRW

BRW**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum

20 mei 2020

6. W.v.t.t.k. en overige overleggen 2020BRW