



Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Contact

10.2.e
Beleidsmedewerker

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

Date

4 May 2020

agenda

Subject	Informal and confidential discussion on issues relating the foreseen policy proposal for the organization of the Dutch railway market from 2025
Date of meeting	7 May 2020
Time of meeting	11.00-12.30 h
Meeting location	digital

The purpose of our meeting is first to elaborate on the foreseen policy proposal for the organisation of the Dutch railway market from 2025. The State Secretary for Infrastructure and Water management will expect to present her proposal to the Cabinet and Parliament in June. Second, we would also like to discuss certain issues with regard to the interpretation of articles in the PSO regulation. 10.2.a

Since the proposal is not presented to Cabinet nor Parliament, the nature of our meeting is confidential. We assume this is not a problem for the European Commission. If it is, please let us know beforehand.

We propose the following agenda:

Agenda

1. Opening of the meeting
2. General characteristics of the Dutch railway market (10.2.e)
 - Short recapitulation of the presentation on the Dutch Railway market, presented during the workshop of October the 10th.
3. Foreseen policy proposal railway market from 2025 (10.2.e)
 - Elaboration of the proposal for the organization of the Dutch railway market.

4. Open access in Dutch context (10.2.e and 10.2.e)
 - Implementation of open access, both domestic and international.
5. Discussions on the following issues:
 - The EC's interpretation of the article with regard to the conditions for direct award from 2024 (article 5 par 4a PSO regulation).
 - Open access and the intention to obligate open access operators to participate in the (existing) benchmark for quality standards and meet certain conditions if they want to leave the market.
 - Other issues that need to be discussed.
6. Conclusions of the discussion
7. End of meeting

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Date

4 May 2020

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e @ec.europa.eu
Onderwerp: Reactie e-mail
Datum: dinsdag 19 mei 2020 20:14:24

Dag 10.2.e,

Heb je al enig zicht op de beantwoording van onze vragen die ik gesteld heb? Met name jullie ideeën over de vragen rondom open toegang zou ik graag op korte termijn beantwoord zien. Onze Staatsecretaris is erg benieuwd naar jullie eerste ideeën hierover. Zij voert momenteel gesprekken met medebewindslieden ter voorbereiding op de Ministerraad waar het orderingsbesluit in wordt genomen. De bespreking in de Ministerraad volgt op korte termijn.

Hoor graag!
Groet 10.2.e
+317 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @ec.europa.eu
Aan: 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Some general SERA-related questions (non Covid-19)
Datum: vrijdag 29 mei 2020 10:28:32

Dear 10.2.e,

Please allow me to reply in English, to facilitate any future involvement of my colleagues in this discussion.

Many thanks for the questions you have put forward. Please find below an informal and non-binding reply by DG MOVE.

1. 10.2.a

10.2.a

2. 10.2.a

10.2.a

3. 10.2.a

10.2.a

4. 10.2.a

10.2.a

I hope these answers provide you with additional information.

Best regards,

10.2.e

From: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>

Sent: Tuesday, April 14, 2020 11:11 AM

To: 10.2.e (MOVE) <10.2.e@ec.europa.eu>

Cc: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>

Subject: Some general SERA-related questions (non Covid-19)

Beste 10.2.e,

Het zijn vreemde tijden op het moment waarop we enerzijds volop bezig zijn met de impact van de Covid-19 crisis op het openbaar vervoer in Nederland en anderzijds de boel draaiende proberen te houden en zoveel mogelijk gewoon werk proberen te verrichten.

Deze mail betreft een aantal zaken die ik graag bij jou en je collega's onder de aandacht zou willen brengen, niet Covid-19 gerelateerd. Het betreft een heel scala aan onderwerpen die op een of andere manier SERA-gerelateerd zijn.

Mocht het nodig zijn de mail te (laten) vertalen, laat het mij dan even weten, dan kan ik dat regelen.

Het betreft punten rondom de capaciteitsverdeling, en open toegang, waar wij graag jullie kijk op zouden willen hebben. Daarnaast maak ik van de gelegenheid gebruik om ook nog een aantal andere dingen bij je aan te kondigen.

Open toegang zoals dat met het Vierde Spoorwegpakket is uitgewerkt, hebben we sinds 7 maart vorig jaar in onze wetgeving geïmplementeerd. Nederland hanteert bij implementatie altijd zoveel mogelijk letterlijke omzetting en beleidsarm. Op deze manier ondervindt een wetsvoorstel zo min mogelijk vertraging omdat dit over het algemeen dan minder politiek debat op levert.

Nu het wetsvoorstel in werking is getreden, zijn wij open toegang nader onder de loep gaan nemen en hebben wij nog wel een aantal vragen. Bijvoorbeeld ten aanzien van het indienen van een melding voor open toegang bij de toezichthoudende instantie (in

Nederland de ACM). De richtlijn en de uitvoeringsverordening schrijven wel een minimale termijn voor namelijk 18 mdn van te voren, maar geen maximum termijn. In Nederland is het heel gebruikelijk dat je ook maximum termijn aangeeft zodat een aanvraag niet oneindig ver in de toekomst kan liggen. Wij zijn voornemens deze te maximeren op 36 maanden van te voren en horen graag hoe de Europese Commissie hierin staat. Dus een aanvraag voor open toegang zal dan tussen de 36-18 mdn van te voren worden ingediend. Vanaf 36 maanden heeft de infrastructuur beheerder een meer reëel beeld van toekomstige capaciteitsclaims en heeft de toezichthoudende instantie een beter beeld van een eventueel openbaar dienstcontract dat in het gedrang zou kunnen komen.

Daarnaast weet je dat in Nederland een tamelijk hoog kwaliteitsniveau geldt tav het openbaar vervoer. Tot nu toe wordt dat geregeld in concessies. De SERA richtlijn geeft uitdrukkelijk aan regelgeving rondom vervoerbewijzen gestroomlijnd kan worden. Wij leiden uit de formulering van de SERA-richtlijn af dat je ook aan open toegang vervoer algemene regels mag stellen, mits proportioneel en aan alle (personen) vervoerders/ spoorwegondernemingen opgelegd. In dat verband willen wij alle personenvervoerders gebenchmarkt kunnen worden. Dat gebeurt nu doordat alle OV-bedrijven dit in de concessie opgelegd krijgen (dat is een afspraak tussen de opdrachtgevende OV autoriteiten). De afspraak is dat OV –bedrijven moeten gedogen dat er een enquête wordt afgenomen onder hun reizigers. Zij moeten enquêteurs toegang verschaffen. Deze enquêteurs zijn van een onafhankelijke instantie en peilen sociale veiligheid, comfort, reisinfo, etc. Wij hebben het voornemen deze afspraak te veralgemeniseren en laten gelden voor het gehele OV (voor vervoerders open toegang + geconcessioneerd vervoer). De OT vervoerder krijgt ook de beschikking over deze informatie zodat deze ook zijn diensten kan vergelijken.

Daarnaast zijn wij ook voornemens een algemene regel te stellen ten aanzien van het verlaten van de markt. Omdat in Nederland de capaciteit op het spoor schaars is en openbaar vervoer een dagelijkse levensbehoefte van veel Nederlanders; Zij zijn er van afhankelijk qua woon- werkverkeer, willen we niet dat er zomaar vervoer uitvalt. Een quickscan die wij als Nederland hebben uitgevoerd en naar de TK hebben gestuurd (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/24/ervaringen-met-open-toegang-van-de-eu-lidstaten>) wijst uit dat dit een terechte dreiging is. Daarom zijn wij voornemens om in regelgeving op te nemen dat een open toegangvervoerder ten minste een half jaar van te voren moet melden als deze de markt gaat verlaten. Op deze manier kan er aan concessiehouders gevraagd worden om bepaalde diensten tijdelijk via een noodmaatregel over te nemen, zodat de reiziger niet de dupe wordt van een opgeheven open toegang verbinding. We horen graag jullie kijk hierop.

Daarnaast hebben we in het kader van de capaciteitsverdeling nog een vraag.

Probleemstelling

De Richtlijn geeft aan dat eenmaal verdeelde capaciteit niet ingetrokken kan worden, zoals ook in SERAC 11 maart in geval van bestaand verkeer op omleidingsroutes aan de orde kwam. Dat is op een netwerk met schaarse capaciteit soms best een lastig vraagstuk. Op enkele baanvakken in Nederland rijden tot vier goederentreinen per dag. Doordat goederenvervoerders flexibiliteit willen inbouwen, wordt er op deze baanvakken veel meer capaciteit door goederenvervoerders aangevraagd en toebedeeld in standaard (iedere dag/uur) goederenpaden dan noodzakelijk. Gevolg hiervan is dat er veel schaarse capaciteit verloren gaat, omdat 80% van deze aangevraagde paden niet gebruikt wordt. Dit gaat op deze baanvakken in het Nederlandse netwerk ten koste van

reizigersvervoer.

Oplossing

In overleg met de sector hebben we gekeken hoe we efficiënt met de capaciteit op deze baanvakken om zouden kunnen gaan. Een oplossing die zowel reizigers- als goederenvervoerders omarmen, is om op deze betreffende baanvakken de capaciteit van enkele reizigerstreinen voorwaardelijk te verdelen. Aanvullend hierop zouden er dan geen standaard goederenpaden meer ingelegd worden op deze baanvakken. Op het moment dat er zich in de ad hoc-fase toch een goederentrein aandient, dan zou de voorwaardelijke capaciteit van een vooraf met de sector afgestemde reizigerstrein komen te vervallen. Die capaciteit gaat dan naar de goederentrein die daadwerkelijk gebruik gaat maken van datzelfde pad. Op de momenten dat er géén goederenvervoerder gebruik maakt van een pad, wordt de capaciteit definitief toegewezen aan de personenvervoertrein. De oplossing zorgt voor een betere benutting van het netwerk en heeft zowel voor het reizigers- als voor het goederenvervoer voordelen. De benodigde reizigerstreinen kunnen netto vaker rijden en er is toch altijd flexibele ruimte voor goederentreinen. We zijn benieuwd hoe jullie hiertegenover staan. Tot zover de inhoudelijke vragen.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om nog in herinnering te brengen dat zodra we de Covid-19 crisis weer wat te boven zijn, we graag een tweetal gesprekken nog met jullie zouden willen inplannen.

Het betreft een gesprek dat is toegezegd over de modernisering van de spoorse regelgeving (een nieuwe spoorwegwet) in relatie tot het toepassingsbereik van de technische richtlijnen en de SERA-richtlijn. En een vervolg gesprek op 10 oktober 2019 over de marktordening in Nederland, met andere woorden een PSO en SERA-gerelateerd gesprek.

Beide zaken gaan door de crisis iets minder voortvarend dan gepland en overleggen zijn met video conferencing vanuit huis lastig te organiseren, maar we zijn nog steeds graag bereid hierover verder te praten.

Daarnaast heeft DG Move ons ook een brief gestuurd over de uitvoering van de PSO verordening. Deze brief is door omstandigheden enigszins in de beantwoording vertraagd. Maar ik verwacht daarover volgende week te kunnen berichten.

Blijf gezond en hoor graag van je!

Groet **10.2.e**

10.2.e

Dir Openbaar vervoer en Spoor

DG Mobiliteit

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Telefoon 070 **10.2.e** | 06 **10.2.e**

Aanwezig ma, di, do, vrij

Rijnstraat 8 | Den Haag | Flex op D 12.

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

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.