



# 10.2.e



maandag 19 november 2018



Ha, wie belt? **BRW**

12:42

**10.2.e** ! Was benieuwd of jullie nog met een reactie komen op de laatste versie? :)

12:43

**10.2.e**



Ik zal **10.2.e** even vragen. **BRW**  
Gr **10.2.e**

12:44

Ah ook bij **10.2.e** Doe **10.2.e** de groeten ;)

12:45

**10.2.e**



Doe ik.

12:47



Ha, geen feedback op het stuk. Goede versie voor morgen volgens ons.

13:05

Oh super!! Nu hopen dat de rest geen grote dingen heeft ;)

13:06

**10.2.e**



Bericht invoeren



VERZ.





4G+



53%



11:33

**10.2.e**

13:06

Oh super!! Nu hopen dat de rest geen grote dingen heeft ;)

**10.2.e**

dinsdag 12 februari 2019



Ik probeer het ca 14.15 gr **10.2.e**

13:04

13:26

Ha **10.2.e**! 14.15 is prima! :)

**10.2.e**

14:18

Hoi **10.2.e** ik heb om 1430 zelf overleg staan, vanaf 1500 ben ik dan weer volop bereikbaar :) **10.2.e**

**10.2.e**

maandag 25 februari 2019

15:07

Ik kan nu niet praten. Ik bel zo meteen terug.

**10.2.e**

Ha, morgen proberen?  
Na 11.00 ben ik vrij goed bereikbaar

18:06

Ha **10.2.e** Lijkt me prima, ik

**10.2.e**

Bericht invoeren



VERZ.





4G+



53%



11:33



# 10.2.e



18:19

Ha 10.2.e Lijkt me prima, ik bel je na 11 uur!

10.2.e

dinsdag 7 mei 2019

13:44

Ik kan de telefoon nu niet aannemen. Bel later terug.

10.2.e



Onze rvb heeft positief besloten om met jullie het gesprek aan te gaan.

13:47

woensdag 8 mei 2019



Ik kan je later vanmiddag iets later terug bellen.

14:33

14:34

Bel maar wanneer je beschikbaar bent! :)

10.2.e

16:42

Zit nu zelf weer in overleg... En mijn vraag is al beantwoord :)

10.2.e



Oh prima, fijne vakantie, wij hebben een goed gesprek met ohh gehad!



Bericht invoeren



VERZ.





4G+



53%



11:33

**10.2.e**

Oh prima, fijne vakantie, wij hebben een goed gesprek met obb gehad!

16:45

16:50

Oh goed zo!! Ergens vind ik het wel jammer om me hier nu niet 2,5 week tegenaan te mogen bemoeien... ;)

**10.2.e**

Over 2.5 week is er vast ook nog heel veel te doen!

Fijne vakantie

17:10

17:30

Dank! Ik verheug me nu al op mijn terugkomst... ;) Succes komende weken!

**10.2.e**

maandag 17 juni 2019

12:36

**BRW****10.2.e****10.2.e**

Bericht invoeren



VERZ.





4G+



53%



11:33

**10.2.e****10.2.e**

Mobiel

Mobiel

**10.2.e**

15:04

Dat doe ik wat later  
vandaag.

15:05

15:05

Tnx! :)

**10.2.e**

dinsdag 18 juni 2019

**BRW****0.2.e**

11:5

donderdag 15 augustus 2019

16:37

Overleg loopt beetje uit,  
kom er aan!**10.2.e**

Bericht invoeren



VERZ.





4G+



53%



11:33

**10.2.e**

16:37

Overleg loopt beetje uit,  
kom er aan!

**10.2.e**

Komen jullie naar de 8ste?

16:37

16:38

Ben ik al, maar dan in  
reiziger 1 ;)

**10.2.e**

maandag 26 augustus 2019



Ha **10.2.e** het zou fijn  
zijn als het lukt om deze  
ochtend nog even naar  
mijn mail te kijken. Gr **10.2.e**

09:49

09:50

Ga er zo gelijk naar kijken!

**10.2.e**

10:13

Behalve dat onze inlog  
niet werkt en het plaatje  
op mijn telefoon niet  
zichtbaar is... kun je het als  
platte tekst mailen? :)

**10.2.e**

woensdag 28 augustus 2019

Hi **10.2.e** Kun je mij voorzien  
van het nummer van

**10.2.e**

Bericht invoeren



VERZ.





4G+



53%



11:33

**10.2.e****10.2.e**

10:13

Behalve dat onze inlog  
niet werkt en het plaatje  
op mijn telefoon niet  
zichtbaar is... kun je het als  
platte tekst mailen? :)

woensdag 28 augustus 2019

**BRW****0.2.e**

19:2

donderdag 29 augustus 2019

**10.2.e**Mobiel  
Mobiel**10.2.e**

08:19

08:24

Dank!

**10.2.e**

maandag 2 september 2019

**BRW****10.2.e**

Bericht invoeren



VERZ.





4G+



53%



11:34



10.2.e



MOBIER 10.2.e

08:19

08:24

Dank!

10.2.e

maandag 2 september 2019

BRW

10.2.e

15:19

19:48

Hi 10.2.e! Ik bel je  
morgenochtend wel even  
over de opdracht :) Fijne  
avond!

10.2.e

dinsdag 3 september 2019



Prima

09:25

woensdag 18 september 2019



Ik bel je later

14:05



Bericht invoeren



VERZ.





4G+



53%



11:34

**10.2.e**

woensdag 18 september 2019



Ik bel je later

14:05

14:11

Graag! :)

**10.2.e**

maandag 23 september 2019

17:00

Ik kan nu niet praten. Ik bel zo meteen terug.

**10.2.e**

donderdag 26 september 2019

11:50

Hi **10.2.e**! Ben je belbaar vandaag? :)**10.2.e**

maandag 7 oktober 2019

09:30

Hi **10.2.e** Kun je zsm concept van brief **10.2.e** delen? Tnx! **10.2.e****10.2.e**

09:38

En kun je in brief expliciet opnemen welke kwaliteit en kwantiteit het voorstel inhoudt?

**10.2.e****10.2.e**

Bericht invoeren



VERZ.





4G+



53%



11:34

**10.2.e**

09:38

En kun je in brief expliciet opnemen welke kwaliteit en kwantiteit het voorstel inhoudt?

**10.2.e**

13:27

Nog geen makkelijke vraag? :)

**10.2.e**

Is het okay, als we de conceptbrief ca 17.30 sturen?

15:28

15:45

Ja! :)

**10.2.e**

17:30

**BRW****10.2.e**

Brief zit in je mail! Gr

19:48

19:59

Tnx! Fijne avond!

**10.2.e**

dinsdag 8 oktober 2019



Bericht invoeren



VERZ.





4G+



52%



11:34

**10.2.e**

Brief zit in je mail! Gr

19:48

19:59

Tnx! Fijne avond!

**10.2.e**

dinsdag 8 oktober 2019

07:34

Goedemorgen **10.2.e**! Wij hebben nog wel wat opmerkingen op de brief, probeer je die zsm op te sturen! **10.2.e**

**10.2.e**

10:26

Heb je voor mij een nieuwe concept brief? :)

**10.2.e**

We zijn er druk mee. Volgt spoedig

10:57



Zie je mail

13:15

13:39

Laatste punten zitten in je inbox. **10.2.e** was blij met nieuwe formuleringen!

**10.2.e**

woensdag 9 oktober 2019



Bericht invoeren



VERZ.





52%



11:34



10.2.e



woensdag 9 oktober 2019

16:03

Hi 10.2.e, de brieven aan NS en TK zitten in jouw en 10.2.e inbox. Communicatie heeft contact over precieze moment van verzending

10.2.e



Thx

16:06

donderdag 10 oktober 2019

08:30

Brief is uit!! Mooi werk! 😊

10.2.e



Indeed! BRW

BRW

08:34

dinsdag 22 oktober 2019

14:27

Ik kan nu niet praten. Ik bel zo meteen terug.

10.2.e

woensdag 23 oktober 2019

Het ziet er naar uit dat ik de ochtend van 7 november

10.2.e



Bericht invoeren



VERZ.





4G+



52%



11:34

**10.2.e**

woensdag 23 oktober 2019

18:18

Het ziet er naar uit dat ik de ochtend van 7 november naar Utrecht kom, schikt die locatie ook? ;)

**10.2.e**

Natuurlijk

18:27

donderdag 24 oktober 2019

09:48

Hoe laat komt jou/  
jullie uit?

**10.2.e**Liefst vroeg ca [9.00/ 9.30](#)

13:25

13:28

915 tot 1015?

**10.2.e**

Prima

13:38

dinsdag 3 december 2019

Hi **10.2.e** kun jij vandaag laten weten of jullie bezwaar hebben tegen het delen van onze brief aan jullie? En die van jullie aan ons

**10.2.e**

Bericht invoeren



VERZ.





11:34



10.2.e



dinsdag 3 december 2019

11:22

Hi 10.2.e, kun jij vandaag laten weten of jullie bezwaar hebben tegen het delen van onze brief aan jullie? En die van jullie aan ons (zonder bijlage uiteraard!). Hoor graag! 10.2.e

10.2.e



Die brief van jullie is ok. Die van ons is weer een nieuwe vraag die ik even check.

11:52

11:53

Ja, ik weet het... dank!

10.2.e

woensdag 4 december 2019

17:50

Hi 10.2.e, had je nog wat gehoord over de andere brief? :)

10.2.e



Nee sorry nog niet. Ik trek er achteraan first thing morgen. Ok

18:01

10.2.e



Bericht invoeren



VERZ.





52%



11:34



10.2.e



Nee sorry nog niet. Ik trek er achteraan first thing morgen. Ok

18:01

18:01

Prima, spreek je morgen!

10.2.e

donderdag 5 december 2019

10:47

Al nieuws? :)

10.2.e



Zie je mail

12:09

12:13

Dank!

10.2.e



Ha 10.2.e, wie was eigenlijk degene die de brieven heeft opgevraagd?

16:11

FMN vroeg of de brief aan de TK het enige document is of dat er ook andere brieven/ documenten/ besluiten zijn. In het kader van openheid en voorkomen van evt. WOB-verzoeken willen we meer

10.2.e



Bericht invoeren



VERZ.





4G+



52%



11:34

**10.2.e****10.2.e**

FMN vroeg of de brief aan de TK het enige document is of dat er ook andere brieven/ documenten/ besluiten zijn. In het kader van openheid en voorkomen van evt. WOB-verzoeken willen we maar gelijk zo open mogelijk zijn :)

16:15



Fmn is?

16:19

**10.2.e****BRW**

16:22

**10.2.e**

Federatie  
mobiliteitsbedrijven  
Nederland, uit mijn hoofd  
Arriva, Transdev en Keolis

16:23

**BRW**

**BRW** dat is de  
branche vereniging.. **10.2.g**

**10.2.g**

16:29



Bericht invoeren



VERZ.





4G+



52%



11:35



# 10.2.e



BRW

BRW dat is de  
branche vereniging.. 10.2.g

10.2.g

16:29

donderdag 23 januari 2020



10.1.c is eigenlijk  
wel wat kort. 10.1.c of minimaal  
10.1.c met voor ons de  
verplichting de kosten te  
beperken is beter.

14:01

Ik heb nu 10.1.c als  
voorbereidingskosten  
opgenomen, wat moet t  
volgens jou zijn?

14:10

10.2.e

vrijdag 24 januari 2020



Ik bel je later

10:32

Zie mijn vorige berichtje,  
wat zijn grofweg de  
voorbereidingskosten? :)

10:35

10.2.e

10.2.e weekend begint

10.2.e



Bericht invoeren



VERZ.





4G+



52%



11:35

**10.2.e**

10:35

Zie mijn vorige berichtje,  
wat zijn grofweg de  
voorbereidingskosten? :)

**10.2.e**

10:49

**10.2.e** weekend begint  
om 1300, zou gezien jullie  
deadline, fijn zijn als zij  
voor die tijd akkoord gaan  
met de mail aan NS incl het  
bedrag er in :)

**10.2.e**

---

maandag 27 januari 2020

---

19:11

Mijn directeur is nog  
niet akkoord, dus  
morgenochtend wordt  
erg lastig

**10.2.e**

19:1

**BRW****10.2.e****BRW**

19:34

---

woensdag 29 januari 2020

---

Goedemorgen **10.2.e** ben je

**10.2.e**

Bericht invoeren



VERZ.





11:35



10.2.e



woensdag 29 januari 2020

Goedemorgen 10.2.e, ben je weer aan het observeren? Ik was benieuwd hoe jullie nu verder willen, 10.2.e had niks gehoord van jullie? Is de rfi wel online gegaan? Hoor graag!

09:24

10.2.e

10.2.e



Ha, we willen het punt vanmiddag in de geplande call bespreken. Zodat we op dezelfde lijn zitten. De rfi is wel gepubliceerd. We gaan daarmee geen fin verplichtingen aan. Gr

10:06

10:53

Ok, tnx voor stavaza, spreek je vanmiddag!

10.2.e

donderdag 30 januari 2020



10.2.e belt je.

15:57

Top! BRW  
(BRW, maar dan bel

10.2.e



Bericht invoeren



VERZ.





4G+



52%



11:35

**10.2.e****10.2.e**

Goedemorgen **10.2.e**, ben je weer aan het observeren? Ik was benieuwd hoe jullie nu verder willen, **10.2.e** had niks gehoord van jullie? Is de rfi wel online gegaan? Hoor graag!

09:24

**10.2.e**

Ha, we willen het punt vanmiddag in de geplande call bespreken. Zodat we op dezelfde lijn zitten. De rfi is wel gepubliceerd. We gaan daarmee geen fin verplichtingen aan. Gr

10:06

**10.2.e**

10:53

Ok, tnx voor stavaza, spreek je vanmiddag!

donderdag 30 januari 2020



**10.2.e** belt je.

15:57

**10.2.e**

15:57

Top! **BRW** **BRW** maar dan bel ik daarna wel terug :)



Bericht invoeren



VERZ.



10-07-19 15:19 - 10.2.e: Hey 10.2.e! 10.2.e en ik hebben een klusje voor Rebel deze zomer, hebben jullie daar nog ruimte voor? :)

10-07-19 16:02 - 10.2.e: Vast wel

10-07-19 16:03 - 10.2.e: Even over bellen zo?

10-07-19 16:19 - 10.2.e: Ja prima! Bel jij?

10-07-19 16:21 - 10.2.e: Yep, zit nu even in de metro maar ik bel je als ik eruit ben

10-07-19 16:22 - 10.2.e:

12-07-19 13:00 - 10.2.e: Hoi! In het team besproken en er is groot enthousiasme Planning is natuurlijk uitdagend maar ruikt wel in goed overleg. Heel snel starten is essentieel - m.n. buitenlandse vervoerders zullen in aug. heel weinig beschikbaar zijn. Kun je dinsdag om 11:30 bij jullie afspreken om e.e.a. door te spreken? Dan kom ik graag met 10.2.e langs.

12-07-19 13:09 - 10.2.e: Goed om te horen! :) 10.2.e kan wel, maar ik zit tot 1230 in overleg, kunnen jullie ook een uurtje later?

12-07-19 13:15 - 10.2.e: Of een half uurtje?

12-07-19 13:16 - 10.2.e: 10.2.e moet om 1255 de trein in, maar dan doen we 1200 tot 1245

12-07-19 13:17 - 10.2.e: Houden we het even compact

12-07-19 13:17 - 10.2.e: Lukt dat dan wel met jou 1230 meeting?

12-07-19 13:18 - 10.2.e: Ik plan het in en meld jullie aan

12-07-19 13:18 - 10.2.e: Ok

12-07-19 13:18 - 10.2.e: Is telefonisch

12-07-19 13:18 - 10.2.e: Fijn

12-07-19 13:18 - 10.2.e: BRW

12-07-19 13:18 - 10.2.e: Hana, mooi

18-07-19 11:23 - 10.2.e: Hi 10.2.e, wat is het mailadres van 10.2.e eigenlijk?

18-07-19 11:23 - 10.2.e: Of wil je dat ik jou alleen stukken stuur? :)

18-07-19 11:58 - 10.2.e: 10.2.e@rebelgroup.com

18-07-19 11:58 - 10.2.e: Inx, nee onverwacht ;)

19-07-19 19:04 - 10.2.e: Laatste vraag voor mijn vakantie, sturen jullie de offerte nog naar 10.2.e volgende week? Dan kan dat netjes worden afgehandeld en zijn jullie zeker van betalingen ;)

19-07-19 19:16 - 10.2.e: Yes, doen we. BRW

19-07-19 19:20 - 10.2.e: Top! BRW

14-08-19 16:41 - 10.2.e: Hai, zou jij woensdagochtend vroeg kunnen?

14-08-19 16:41 - 10.2.e: Zit in overleg...

14-08-19 16:42 - 10.2.e: Is een beetje puzzelen met de agenda's - reactie heeft gern haast ;)

14-08-19 16:43 - 10.2.e: Ik heb op woensdagochtenden altijd ander overleg...

14-08-19 16:43 - 10.2.e: Vanaf half elf zou kunnen?

14-08-19 16:51 - 10.2.e: Lukt heel misschien - en maandagochtend?

14-08-19 16:53 - 10.2.e: 9 uur?

14-08-19 17:21 - 10.2.e: Die zet ik erin

14-08-19 17:37 - 10.2.e: Stuur je m door? :)

14-08-19 17:39 - 10.2.e: Yes, verstuurd. Dat is helaas alleen 10.2.e / jou dan. Maar is belangrijker dat hij erbij is dan ik gezien de uitvoering de afgelopen weken.

14-08-19 17:41 - 10.2.e: Yes, BRW

22-08-19 08:40 - 10.2.e: Hoi! Jij zit bij ProRail vandaag begrijp ik. We hebben met 10.2.e gesproken ( manager sustainability bij corp. strategy ). Positief is dat ProRail grote belangstelling heeft en zoekt naar haar rol in dit dossier. Ze proberen barrières weg te nemen, maar hebben daar nog niet heel veel zicht op. Ze zien voor zich dat ze de coordinatie van aanvraag van treinpaden door meerdere landen kunnen doen. Hij ging zelfs zo ver als de oprichting van een trein-leasebedrijf om het materieelprobleem op te lossen. Denk dat het reeel en zinvol kan zijn als er een loket wordt ingericht die zich inderdaad op de coordinatie richt en ook aanspreekpunt is bij andere issues waar vervoerders tegenaan lopen. Capaciteit was allemaal geen probleem volgens 10.2.e, maar je hoort natuurlijk wel eens anders van vervoerders. Tegelijkertijd komt het knelpunt pas echt naar voren als er verzoeken voor treinpaden komen of als ( nieuwe ) vervoerders daar gesprekken over starten.

22-08-19 08:44 - 10.2.e: Ja klopt, nu in de trein naar Utrecht om met 10.2.e kennis te maken, dus je update komt mooi op tijd ;)

26-08-19 11:47 - 10.2.e: Hi 10.2.e, wat is nu jullie planning om mij concept te sturen? 10.2.e vraagt om nota over onderwerp en wil naar graag gelijk compleet informeren (dus met jullie rapport erbij)

27-08-19 16:01 - 10.2.e: Hoi, hierop terugkomend: we zorgen voor een versie met de kern van de inhoud/conclusies op donderdag. Figuren, opmaak en evt. onderbouwing komt dan in de versie vrijdag.



27-08-19 23:11 - 10.2.e: Ok top!  
 30-08-19 09:36 - 10.2.e: Hi 10.2.e, kunnen we vandaag even bellen? :)  
 30-08-19 09:37 - 10.2.e: Ik bel je over een half uur  
 30-08-19 09:39 - 10.2.e:  
 30-08-19 19:03 - 10.2.e: <Media weggelaten>  
 30-08-19 19:09 - 10.2.e: Haha veel dank!! En fijn weekend! :)  
 03-09-19 20:56 - 10.2.e: En jij mij vanavond, reactie zit in je mail! ;)  
 04-09-19 08:20 - 10.2.e: Thanks! We gaan ermee aan de slag  
 04-09-19 08:29 - 10.2.e:  
 05-09-19 15:05 - 10.2.e: Hey, heb jij tussen 5 en 5:30 nog even een momentje bij IenW?  
 05-09-19 15:05 - 10.2.e: Even de belangrijkste opmerkingen doornemen  
 05-09-19 15:06 - 10.2.e: Ja, kan wel, vijf uur sharp? BRW  
 05-09-19 15:07 - 10.2.e: Yes, ik zit tot 5 met 10.2.e  
 09-09-19 12:06 - 10.2.e: Hi 10.2.e! Net met 10.2.e even over nota voor 10.2.e gehad, we zouden  
 toch toch graag nog even met jullie willen afspreken om wat meer gevoel te krijgen bij de 3-4  
 geïnteresseerde partijen en hoe serieus zij zijn. Kunnen jij en/of 10.2.e deze week nog ergens?  
 09-09-19 12:19 - 10.2.e: Lukt vast, ik kom er op terug.  
 09-09-19 13:25 - 10.2.e: Hoi, de agenda's zijn wel een beetje lastig. Lukt telefonisch tussen  
 09:00 en 10:30 morgen voor jullie?  
 09-09-19 13:32 - 10.2.e: Haha ik dacht dat het vast zou lukken ;)  
 09-09-19 13:32 - 10.2.e: Nee, helaas ik heb dan overleg en 10.2.e is buiten de deur  
 09-09-19 13:33 - 10.2.e: Wat kan wel voor jullie Anders doen we weer 10.2.e óf mij  
 09-09-19 13:34 - 10.2.e: Even bellen? :)  
 09-09-19 13:41 - 10.2.e: 10.2.e wil morgenochtend met jullie bellen tussen 9 en 10, BRW  
 09-09-19 13:41 - 10.2.e: Ik ben er dan niet bij  
 09-09-19 13:43 - 10.2.e: Werkt dat voor jullie? :)  
 09-09-19 13:43 - 10.2.e: Ja  
 09-09-19 13:44 - 10.2.e:  
 09-09-19 13:44 - 10.2.e: Heb je haar nummer?  
 09-09-19 13:44 - 10.2.e: Alleen 10.2.e, geen 10.2.e dan?  
 09-09-19 13:45 - 10.2.e: Nee 10.2.e heeft MI...  
 09-09-19 13:45 - 10.2.e: Ok  
 10-09-19 15:42 - 10.2.e: Hi! Nog 2 dingetjes, kunnen we even bellen?  
 10-09-19 15:44 - 10.2.e: Ik bel je zo  
 10-09-19 15:46 - 10.2.e:  
 30-09-19 13:52 - 10.2.e: 10.2.a  
 30-09-19 13:52 - 10.2.e: 10.2.a  
 30-09-19 14:05 - 10.2.e: 10.2.g  
 30-09-19 16:18 - 10.2.e: Hoe is het ons vorige project vergaan? Denk je dat het rapport al  
 binnenkort online komt?  
 30-09-19 16:19 - 10.2.e: We wilden nog eens een bedankmailtje + update sturen naar de  
 partijen die we gesproken hebben namelijk  
 30-09-19 19:53 - 10.2.e: Ah nazorg! Netjes :)  
 30-09-19 19:54 - 10.2.e: Onderwerp wordt donderdag besproken in de staf stas. Verder heeft die BRW  
 vorige week een stavaza nachttrein brief beloofd aan de kamer voor de BO Mirts eind november,  
 dus denk dat we dan rapport gelijk meesturen.  
 30-09-19 20:53 - 10.2.e: Ok, goed om te weten - dan sturen we het later wel na naar de  
 vervoerders  
 30-09-19 20:54 - 10.2.e: Wie weet stimuleert het ze extra om nog eens over Nederland na te  
 denken  
 01-10-19 08:32 - 10.2.e: Ons mooie landje  
 10-10-19 08:05 - 10.2.e: Brief is uit!  
 10-10-19 09:04 - 10.2.e: Dank!  
 10-10-19 09:05 - 10.2.e: Jullie ook bedankt! :)  
 23-10-19 10:06 - 10.2.e: BRW 10.2.e BRW  
 23-10-19 10:06 - 10.2.e: Ik kom vanmorgen op je vraag terug trouwens...  
 23-10-19 10:07 - 10.2.e: BRW  
 23-10-19 10:08 - 10.2.e: BRW  
 23-10-19 10:11 - 10.2.e: BRW  
 23-10-19 14:22 - 10.2.e: BRW



**BRW**

24-10-19 17:27 - 10.2.e: Hi 10.2.e! Kun je nog even op de mail naar mij een 10.2.e zetten welke partijen jullie wel benaderd hebben, maar dus niet mee wilden werken of niet te pakken kregen oid zoals aangegeven in het mail? Tnx!

12-11-19 14:35 - 10.2.e: Hi 10.2.e! Kunnen we even bellen? Ik lees in jouw mail terug dat jullie Transdev wel benaderd hebben inkv marktonderzoek nachttrein, maar niet gesproken, waarom niet? 10.2.e zit donderdag met FMN om tafel

**10.2.e en BRW**

26-11-19 09:14 - 10.2.e: Hi 10.2.e, nog even een nachttrein vraag... wij hebben zo afspraak met flibus. Ik denk dat jullie voor net onderzoek ook met 10.2.e gesproken hebben?

26-11-19 09:14 - 10.2.e: Of iemand anders?

26-11-19 10:12 - 10.2.e: 10.2.e ja

26-11-19 10:22 - 10.2.e: Tnx

11-12-19 15:14 - 10.2.e: Hi 10.2.e beetje zakelijk weer op: had jij mijn mail over contactgegevens gezien?

11-12-19 15:15 - 10.2.e: Ik zal einde dag in de trein even onze excel opschonen en met je delen

11-12-19 15:15 - 10.2.e: Had hem op m'n lijstje staan ja - excuus dat het even duurt

11-12-19 15:16 - 10.2.e: Geen probleem :)

12-12-19 09:34 - 10.2.e: Dank voor de lijst :)

**10.2.e en BRW**



[Redacted text block]



Van: 10.2.e - DGB  
 Aan: 10.2.e @flixbus.nl  
 Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGMO  
 Onderwerp: Internationale treinen  
 Datum: donderdag 18 oktober 2018 19:46:41

---

Beste 10.2.e

Zoals je waarschijnlijk wel weet speelt in Nederland momenteel een discussie om de internationale trein in te zetten als aantrekkelijk alternatief voor vliegen op de middellange afstand in Europa. In juni dit jaar heeft de Staatssecretaris dan ook haar ambities op dit vlak opgenomen in een brief aan de Tweede Kamer, zie ook <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2018/06/21/internationaal-reizigersvervoer-per-spoor-mede-in-relatie-tot-luchtvaart>. In dat kader zouden wij graag eens met jou (contactgegevens heb ik van mijn collega 10.2.e gekregen) in gesprek gaan om te kijken in hoeverre Flixtrain kansen ziet om internationale treinverbindingen op te zetten die ook Nederland aan doen. Ik heb begrepen dat Flixtrain in Duitsland ook een nachttrein heeft opgezet sinds april dit jaar. Ook dit is een product waarvan we graag verkennen in hoeverre Nederland hier een interessante bestemming voor kan zijn.

We horen graag of je een dergelijk gesprek ziet zitten!

Hartelijke groet,

10.2.e

P.s: vanwege vakantie de komende dagen, graag mijn collega's (zie cc) meenemen in je antwoord.

10.2.e

Sr. Beleidsmedewerker 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-mail: 10.2.e @minienm.nl



**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e -  
**Onderwerp:** RE: Internationale treinen  
**Datum:** donderdag 8 november 2018 09:38:31  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[image002.png](#)

---

Ha 10.2.e,  
Goed om te horen, ik stuur je een agenda-uitnodiging en zal je aanmelden bij ons bij de  
receptie!  
Tot 6 december!  
Hartelijke groet,  
10.2.e

---



**Van:** 10.2.e @pv.oebb.at  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Cc:** 10.2.e - DGMO  
**Onderwerp:** AW: Nightjet to the Netherlands?  
**Datum:** donderdag 22 november 2018 08:15:37

---

Dear 10.2.e,  
 thank you for the quick answer. Sounds good, I'll inform 10.2.e about that.  
 I think that's really good for the 30 minutes call. ☺  
 Thank you!  
 Best regards,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

**ÖBB-Personenverkehr AG**

Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien

Tel. +43 10.2.e

10.2.e @pv.oebb.at

[www.oebb.at](http://www.oebb.at)

FN: 248742 y, HG Wien | DVR: 2111135 | UID: ATU58044146

Diese Nachricht könnte vertrauliche Informationen enthalten. Sind Sie nicht der richtige Empfänger, so informieren Sie bitte den Absender und löschen Sie diese Nachricht. Die unbefugte Nutzung oder Weitergabe dieser Nachricht ist nicht erlaubt.

---

**Von:** 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e@minienm.nl]

**Gesendet:** Mittwoch, 21. November 2018 17:03

**An:** 10.2.e (PV)

**Cc:** 10.2.e - DGMO

**Betreff:** RE: Nightjet to the Netherlands?

Dear 10.2.e,

A conference call is fine, we will make the call at Tuesday 13:00

Points we would like to discuss are:

- Introduction
- Discussion on international train travel in the Netherlands
- Articles in media (June 2018) on collaboration NS and ÖBB to get Nightjet to the Netherlands
- Ambitions of ÖBB
- Possible role for Dutch government

Are there any points other than these you would like to discuss?

Best regards,

10.2.e

**Van:** 10.2.e @pv.oebb.at

**Verzonden:** woensdag 21 november 2018 09:41

**Aan:** 10.2.e - DGB

**Onderwerp:** AW: Nightjet to the Netherlands?

Dear 10.2.e,

alright, thanks for your response.

10.2.e would prefer a conference call. So please call him on Tuesday 13:00 under 10.2.e

Could you please send us a short overview with the points you would like to discuss?

Thanks a lot.



Best regards,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

**ÖBB-Personenverkehr AG**

Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien

Tel. +43 10.2.e

10.2.e [@pv.oebb.at](mailto:10.2.e@pv.oebb.at)

[www.oebb.at](http://www.oebb.at)

FN: 248742 y, HG Wien | DVR: 2111135 | UID: ATU58044146

Diese Nachricht könnte vertrauliche Informationen enthalten. Sind Sie nicht der richtige Empfänger, so informieren Sie bitte den Absender und löschen Sie diese Nachricht. Die unbefugte Nutzung oder Weitergabe dieser Nachricht ist nicht erlaubt.

---

**Von:** 10.2.e - DGB [<mailto:10.2.e@minienm.nl>]

**Gesendet:** Dienstag, 20. November 2018 18:06

**An:** 10.2.e (PV)

**Cc:** 10.2.e - DGMO

**Betreff:** RE: Nightjet to the Netherlands?

Dear 10.2.e,

The time slot on the 27th would be best for us. I will send you and 10.2.e an invitation for your agendas.

Would Skype be an option for you or do you prefer a conference call?

Best regards,

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e [@pv.oebb.at](mailto:10.2.e@pv.oebb.at) <10.2.e@pv.oebb.at>

**Verzonden:** dinsdag 20 november 2018 11:07

**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e [@minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)>

**CC:** 10.2.e - DGMO 10.2.e [@minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)>

**Onderwerp:** AW: Nightjet to the Netherlands?

Dear 10.2.e,

thanks for your mail. I can offer you one of the following time slots:

21.11. 13:00-13:00

27.11. 13:00-13:30

29.11. 11:30-12:00

Please let me know if one of the suggested time slots suit you.

Thanks a lot.

Best regards,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

**ÖBB-Personenverkehr AG**

Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien

Tel. +43 10.2.e

10.2.e [@pv.oebb.at](mailto:10.2.e@pv.oebb.at)

[www.oebb.at](http://www.oebb.at)

FN: 248742 y, HG Wien | DVR: 2111135 | UID: ATU58044146

Diese Nachricht könnte vertrauliche Informationen enthalten. Sind Sie nicht der richtige Empfänger, so informieren Sie bitte den Absender und löschen Sie diese Nachricht. Die unbefugte Nutzung oder Weitergabe dieser Nachricht ist nicht erlaubt.

---

**Von:** 10.2.e - DGB [<mailto:10.2.e@minienm.nl>]



**Gesendet:** Freitag, 16. November 2018 16:17

**An:** 10.2.e (PV)

**Cc:** 10.2.e - DGMO

**Betreff:** RE: Nightjet to the Netherlands?

Dear 10.2.e,

Sorry for the delayed response. We think it's best for now to start with a phone call/digital meeting just to get acquainted and explore each other's interest in a future nighttrain to the Netherlands. Would it be possible to call 10.2.e and you in the coming week? Of the week after? Which moments would suit you best?

Best regards,

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e - DGB

**Verzonden:** dinsdag 6 november 2018 15:32

**Aan:** 10.2.e @pv.oebb.at' 10.2.e @pv.oebb.at>

**Onderwerp:** RE: Nightjet to the Netherlands?

Dear 10.2.e,

Thanks for the quick response and too bad the 14<sup>th</sup> is no option anymore.

I have to check with my colleagues which one of your suggestions would be best. Is it OK if I come back to you when we've made a decision?

Best regards,

10.2.e

10.2.e MSc.

Sr. Beleidsmedewerker 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-mail: 10.2.e @minienm.nl

---

**Van:** 10.2.e @pv.oebb.at 10.2.e @pv.oebb.at>

**Verzonden:** maandag 5 november 2018 15:16

**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>

**Onderwerp:** AW: Nightjet to the Netherlands?

Dear 10.2.e,

I'm in an appointment the whole day so it is better via mail. ☺

I replied to 10.2.e on 22 of october that it would be possible to meet there. Unfortunately 10.2.e cannot attend the festival due to an important appointment with our executive board.

Nevertheless it is possible to meet at our headquarters here in Vienna our we set a date for a phone call?

Sorry and thanks a lot!

Best regards,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

**ÖBB-Personenverkehr AG**

Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien

Tel. +43 10.2.e

10.2.e @pv.oebb.at

[www.oebb.at](http://www.oebb.at)

FN: 248742 y, HG Wien | DVR: 2111135 | UID: ATU58044146

Diese Nachricht könnte vertrauliche Informationen enthalten. Sind Sie nicht der richtige Empfänger, so informieren Sie



bitte den Absender und löschen Sie diese Nachricht. Die unbefugte Nutzung oder Weitergabe dieser Nachricht ist nicht erlaubt.

---

**Von:** 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e@minienm.nl]

**Gesendet:** Montag, 05. November 2018 15:05

**An:** 10.2.e (PV)

**Betreff:** RE: Nightjet to the Netherlands?

Dear 10.2.e,

I just tried to reach you by phone, but got your voicemail instead. As said by 10.2.e we would like an appointment with 10.2.e in Amsterdam on the 14<sup>th</sup>. Could you help us with that?

Thanks in advance!

Best regards,

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e - DGMO

**Verzonden:** vrijdag 19 oktober 2018 09:44

**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e@minienm.nl>

**CC:** 10.2.e@pv.oebb.at

**Onderwerp:** RE: Nightjet to the Netherlands?

Dear 10.2.e,

As I understood, you can help me to set a date for an appointment with 10.2.e. November 14<sup>th</sup> would be very convenient for 10.2.e and me. Could you make a suggestion about the time and exact place where we could meet 10.2.e? If possible, the morning is more convenient. If that doesn't work, the afternoon is fine as well.

Thanks!

Best regards,

10.2.e

Trainee

.....  
**M 06** 10.2.e

**E** 10.2.e@minienm.nl  
.....

---

**Van:** 10.2.e - DGMO

**Verzonden:** vrijdag 19 oktober 2018 10:38

**Aan:** 10.2.e@pv.oebb.at' 10.2.e@pv.oebb.at>; 10.2.e - DGB

10.2.e@minienm.nl>

**CC:** 10.2.e@pv.oebb.at

**Onderwerp:** RE: Nightjet to the Netherlands?

Dear 10.2.e,

Thank you for the quick and positive response. I will get in touch with 10.2.e to fix an appointment.

Best regards,

10.2.e

Trainee

.....  
**M 06** 10.2.e

**E** 10.2.e@minienm.nl  
.....

---

**Van:** 10.2.e@pv.oebb.at 10.2.e@pv.oebb.at>

**Verzonden:** vrijdag 19 oktober 2018 07:45

**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e@minienm.nl>

**CC:** 10.2.e - DGMO 10.2.e@minienm.nl>; 10.2.e@pv.oebb.at

**Onderwerp:** AW: Nightjet to the Netherlands?

Dear 10.2.e,



yes, I am the right person to talk to. Please get into contact with my assistant in order to fix an appointment either here in Vienna or by phone. Alternatively I will be in Amsterdam on 14<sup>th</sup> of November for the World Rail Festival, where we could meet.

10.2.e

Tel. +43 10.2.e

10.2.e @pv.oebb.at

Best regards and thanks for contacting,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

**ÖBB-Personenverkehr AG**

1100 Wien, Am Hauptbahnhof 2

15. Stock

Mobil +43 10.2.e

10.2.e @pv.oebb.at

[www.oebb.at](http://www.oebb.at)

**Weiter ÖBB-Klischee oder doch lieber Tatsachen?**

**Machen Sie sich selbst ein Bild:** <http://fakten.oebb.at>

---

TÜV AUSTRIA zertifiziert

nach ISO 9001:2008 und EN 13816:2002

FN: 248742 y, HG Wien | DVR: 2111135 | UID: ATU58044146

Diese Nachricht könnte vertrauliche Informationen enthalten. Sind Sie nicht der richtige Empfänger, so informieren Sie bitte den Absender und löschen Sie diese Nachricht. Die unbefugte Nutzung oder Weitergabe dieser Nachricht ist nicht erlaubt.

---

**Von:** 10.2.e - DGB <mailto:10.2.e@minienm.nl>

**Gesendet:** Donnerstag, 18. Oktober 2018 19:49

**An:** 10.2.e (PV)

**Cc:** 10.2.e - DGMO

**Betreff:** Nightjet to the Netherlands?

Dear 10.2.e,

In the Netherlands the attention for modal shift from plane to train has been growing rapidly in the last few months. As a response to this growing attention and her own ambitions, our state secretary for infrastructure and water management has elaborated on the present state and ambitions for the international train product in our country in a [letter](#) to parliament. One of the subjects herein is the ambition to connect the Netherlands with other countries by sleeper trains. The Dutch NS has informed us that they have been in contact with your organization on this subject and that a ÖBB Nightjet might call on Amsterdam around the year 2021/2023. Given the ambition of our State Secretary we would like the opportunity to exchange thoughts on this subject with your company.

My questions are whether you are the right person within ÖBB to talk to on this subject and if so, if you are keen to make an appointment with us in the coming period.

Best regards,

10.2.e

P.s.: could you reply to my colleague 10.2.e (in cc.) as well? I will be on leave for the coming days.

10.2.e 10.2.e

Sr. Beleidsmedewerker 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-mail: 10.2.e @minienm.nl



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 ) - DGB  
**Aan:** 10.2.e @allrail.eu"  
**Onderwerp:** Conference call I&W-AllRail

---

Hi 10.2.e

Nice that we can meet digitally next week! I or maybe a colleague of mine will call you at your number 0032 10.2.e

On our side are invited:

10.2.e – international train travel

10.2.e – international train travel

10.2.e – open access

10.2.e - Trainee

Best regards,

10.2.e



**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e ) - DGB  
**Cc:** 10.2.e ) - DGB; 10.2.e ) - DGMO; 10.2.e ) - DGB  
**Onderwerp:** AW: Amsterdam to Berlin in 4 hours  
**Datum:** woensdag 5 december 2018 09:39:20  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[image002.png](#)  
[image003.png](#)  
**Prioriteit:** Hoog

---

Dear 10.2.e

What is your feeling on our call this afternoon please?

Would you rather just talk with me or some of the other ALLRAIL folk as indicated below?

Thanks

10.2.e

**Von:** 10.2.e

**Gesendet:** 30 November 2018 19:51

**An:** 10.2.e - DGB'

**Cc:** 10.2.e - DGB'; 10.2.e - DGMO'; 10.2.e - DGB'

**Betreff:** AW: Amsterdam to Berlin in 4 hours

Dear 10.2.e

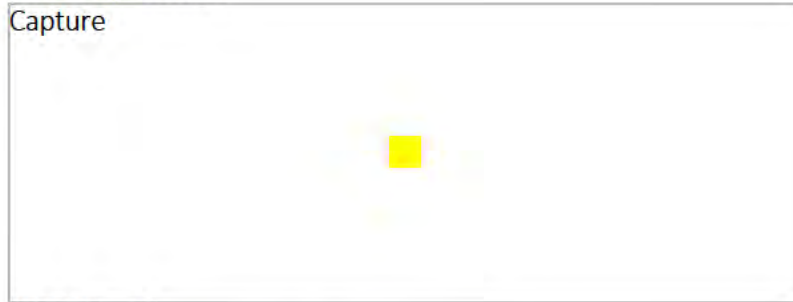
That's ok, whatever you prefer. But all these companies are ALLRAIL; together with some others, they form our association. Dr 10.2.e is our President, and 10.2.e CEO of Leo Express is our Board Director. We know each other; no real introductions necessary

Kind regards

10.2.e

Secretary General

Capture



ALLRAIL asbl

Washingtonstraat / Rue de Washington 40

B-1050 Brussels

E-mail: 10.2.e @allrail.eu

Tel.: +32 10.2.e

**Twitter:** @ALLRAIL\_EU

Reg nr. 675.784.944. Publication in the Belgian Official Gazette on 29/05/2017

**Von:** 10.2.e ) - DGB 10.2.e @minienm.nl>

**Gesendet:** 30 November 2018 17:21

**An:** 10.2.e @allrail.eu>

**Cc:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e -

DGMO 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e DGB

10.2.e @minienm.nl>

**Betreff:** RE: Amsterdam to Berlin in 4 hours



Dear 10.2.e

Nice to see that so many companies are interested in this subject!

However, we would like to minimize the number of participants in the conference call as to get as much out of the conversation as possible. Conference calls with lots of parties who don't know each other yet can be quite a struggle. We are not unwilling to talk to the mentioned companies, but we would prefer best to have the call with just AllRail next Thursday. We can discuss in what way we can organize further appointments with other interested parties then. I hope you understand our motives herein and are OK with this set-up!

Best regards,

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e <[allrail.eu](mailto:allrail.eu)>

**Verzonden:** donderdag 29 november 2018 23:03

**Aan:** 10.2.e <[@minienm.nl](mailto:@minienm.nl)>

**Onderwerp:** AW: Amsterdam to Berlin in 4 hours

Hello again

I have also heard that the CEO of the Czech-based operator (and ALLRAIL member) Leo Express ([leoexpress.com/en](http://leoexpress.com/en)), Mr 10.2.e, would like to participate in the call as well

Leo operates open access services within the Czech Republic, Poland & Slovakia. Like Westbahn in Austria, it would participate in PSO tendering if only those markets were open and there were tenders (it's slowly beginning)

I'm not aware of any specific interest in the Dutch market, but I think they are just curious to talk with you

Thanks

10.2.e

---

**Von:** 10.2.e <[@allrail.eu](mailto:@allrail.eu)>

**Gesendet:** 29 November 2018 20:45

**An:** 10.2.e <[@minienm.nl](mailto:@minienm.nl)>

**Betreff:** AW: Amsterdam to Berlin in 4 hours

Dear Ms. 10.2.e

Next week in our call, some of our members have an interest in joining in too.

They are not necessarily planning to expand to the Netherlands but are interested in the changes that the Netherlands is considering

- 10.2.e, an Austrian open access carrier operating regular frequencies between Vienna, Salzburg and (starting 2019) Munich ([westbahn.at/en](http://westbahn.at/en)) – similar rolling stock to NS Intercity train
- 10.2.e is from the ticket vendor Trainline based in Paris. Trainline one of several independent ticket vendor ([trainline.nl](http://trainline.nl)), a model vital for market opening elsewhere in Europe- but it just does not appear to be on your radar in the Netherlands

Would that be ok? If so, can we send you a telephone conference call link? We will not all be in the same place

Kind regards

10.2.e

Secretary General

ALLRAIL asbl

Washingtonstraat / Rue de Washington 40

B-1050 Brussels

E-mail: 10.2.e <[@allrail.eu](mailto:@allrail.eu)>

Tel.: +32 10.2.e

**Twitter:** @ALLRAIL\_EU



**Von:** 10.2.e ) - DGB 10.2.e @minienm.nl>

**Gesendet:** 26 November 2018 13:07

**An:** 10.2.e @allrail.eu' 10.2.e @allrail.eu>

**Betreff:** RE: Amsterdam to Berlin in 4 hours

Dear Mr. 10.2.e,

Thank you for the email below and your interesting point of view on international train travel you have sent to my colleague 10.2.e. My colleague 10.2.e and I are responsible for the broad subject of international train travel for passengers including the possible re-introduction of a night train in the Netherlands. Considering your e-mail below we would like to make an appointment with you to get acquainted and discuss the possibilities to stimulate international train travel in the Netherlands by night train or otherwise, from the point of view of AllRail.

Would you be interested in such an appointment? And if so, are you in the Netherlands in the coming week(s)?

Best regards,

10.2.e

Sr. Beleidsmedewerker 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-mail: 10.2.e @minienm.nl

**Van:** 10.2.e @allrail.eu>

**Verzonden:** maandag 5 november 2018 15:27

**Aan:** 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>

**CC:** 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e .

10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e BSK

10.2.e @minienm.nl>

**Onderwerp:** AW: Amsterdam to Berlin in 4 hours

Dear Ms 10.2.e

# BRW



Amsterdam - in co-operation with NS (incumbents almost always work together).

<https://www.lok-report.de/news/europa/item/5375-niederlande-ns-und-oebb-wollen-nightjet-von-duesseldorf-nach-amsterdam-verlaengern.html>

Excuse us if we dare to propose an alternative, but in other parts of Europe (Flixbus in neighbouring Germany, Regiojet & Leo Express between Czech Republic and Slovakia), operators can carry out night trains without any subsidy.

We hope that if the Netherlands does consider a subsidy for night trains, it will do a competitive tender and not fall hook, line & sinker for ÖBB's narrative that it is the only company that can do this and needs a large subsidy for doing so.

ÖBB likes to promote its Nightjet as a wild success, but it rarely ever mentions that it has only succeeded because of directly awarded taxpayer subsidy from the Austrian government for services on Austrian territory – and of course the easy access to old DB night train rolling stock (that was refused to every other operator).

We are convinced that ÖBB's Nightjets are actually nothing special; our member operators could carry out much more successful night train services throughout Europe if they had access to the same taxpayer funding or probably less.

We'll be monitoring the ÖBB Nightjet direct awards closely over the next months – it would be great to hear your ministry's opinion on this topic

Thank you and kind regards

10.2.e

Secretary General

Capture

ALLRAIL asbl

Washingtonstraat / Rue de Washington 40

B-1050 Brussels

E-mail: 10.2.e [@allrail.eu](mailto:10.2.e@allrail.eu)

Tel.: +32 10.2.e

**Twitter: @ALLRAIL\_EU**

Reg nr. 675.784.944. Publication in the Belgian Official Gazette on 29/05/2017

# BRW



# BRW



BRW



**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e DGB  
**Onderwerp:** Phone number tomorrow  
**Datum:** woensdag 5 december 2018 18:44:50  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Hello

Could you call me tomorrow on the number

+49 10.2.e ?

Thanks

10.

Kind regards

10.2.e

Secretary General

Capture

ALLRAIL asbl

Washingtonstraat / Rue de Washington 40

B-1050 Brussels

E-mail: 10.2.e [@allrail.eu](mailto:10.2.e@allrail.eu)

Tel.: +32 10.2.e

**Twitter:** @ALLRAIL\_EU

Reg nr. 675.784.944. Publication in the Belgian Official Gazette on 29/05/2017



**Van:** 10.2.e ) - DGB  
**Aan:** 10.2.e "  
**Onderwerp:** RE: Internationale treinen  
**Datum:** donderdag 6 december 2018 11:06:53  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[image002.png](#)

Hoi 10.2.e  
 Ben je al in de buurt? Ik kon je telefonisch niet bereiken...  
 Hartelijke groet,  
 10.2.e  
 0610.2.e

**Van:** 10.2.e  
**Verzonden:** woensdag 7 november 2018 16:42  
**Aan:** 10.2.e ) - DGB  
**Onderwerp:** RE: Internationale treinen  
 Hallo 10.2.e  
 Dat is nog wel te doen. BRW

Vriendelijke groet,

10.2.e



10.2.e

Phone +31 10.2.e (primary nr)  
 +31 (0)6 10.2.e (alternative nr)  
 Mail 10.2.e @flixbus.com  
 Office Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands  
 FlixBus BV – Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands  
 BTW-nr: NL855492028B01 /// KvK-nr. 64024989



Please think before you print.

**From:** 10.2.e ) - DGB 10.2.e @minienm.nl>  
**Sent:** Mittwoch, 7. November 2018 15:29  
**To:** 10.2.e flixbus.com>  
**Subject:** RE: Internationale treinen

Ha 10.2.e

BRW

Laatste moment in Den Haag is om 11 uur, dan kunnen we tot 12 uur in gesprek. Schikt jou dat?

Hartelijke groet,

10.2.e

**Van:** 10.2.e @flixbus.com>

**Verzonden:** woensdag 7 november 2018 15:12

**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>

**Onderwerp:** RE: Internationale treinen

Hallo 10.2.e

Hoe laat zou het op de 6<sup>e</sup> uiterlijk kunnen? BRW

Vriendelijke groet,

10.2.e



10.2.e

Phone +31 (0)6 10.2.e (primary nr)

+31 (0)6 10.2.e (alternative nr)

Mail 10.2.e @flixbus.com

Office Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands

FlixBus BV – Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands

BTW-nr: NL855492028B01 /// KvK-nr. 64024989



Please think before you print.

**From:** 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>

**Sent:** Dienstag, 6. November 2018 15:09

**To:** 10.2.e 10.2.e @flixbus.com>

**Subject:** RE: Internationale treinen

Hoi 10.2.e

Dank voor de reactie! De 7<sup>e</sup> ligt aan deze kant helaas wat lastig, omdat één van de betrokken collega's die dag thuiswerkt. Woensdag 5 december kunnen wij nog de hele dag en de 6<sup>e</sup> in de ochtend, zit daar iets van je gading tussen?

Hartelijke groet,

10.2.e

**Van:** 10.2.e @flixbus.com>

**Verzonden:** dinsdag 6 november 2018 14:41

**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>

**Onderwerp:** RE: Internationale treinen

Hallo 10.2.e

Dank voor je mailtje. Het is op dit moment erg druk bij ons en ik ben deze maand ook nog eens veel afwezig. BRW ik zou dan vanaf het middaguur (mag ook later in de middag) in Den Haag kunnen zijn. Komt dat gelegen? Zo nee, is er dan misschien een ander moment in die week (3-7 december)? BRW

Vriendelijke groet,

10.2.e



10.2.e

Phone +31 (0)6 10.2.e (primary nr)

+31 (0)6 10.2.e (alternative nr)

Mail 10.2.e flixbus.com

Office Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands

FlixBus BV – Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands

BTW-nr: NL855492028B01 /// KvK-nr. 64024989



Please think before you print.

**From:** 10.2.e ) - DGB 10.2.e @minienm.nl>

**Sent:** Montag, 5. November 2018 14:30

**To:** 10.2.e flixbus.com>

**Subject:** RE: Internationale treinen



Beste 10.2.e

Fijn om te horen dat je zo enthousiast bent over dit onderwerp! Ben je toevallig binnenkort in de buurt van Den Haag, zodat je afspraken handig kunt combineren? Of heb je zelf een ander voorstel?

We horen het graag!

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e <10.2.e@flixbus.com>

**Verzonden:** dinsdag 23 oktober 2018 14:43

**Aan:** 10.2.e - DGB <10.2.e@minienm.nl>

**CC:** 10.2.e ) - DGB <10.2.e@minienm.nl>; 10.2.e

DGMO 10.2.e @minienm.nl>

**Onderwerp:** RE: Internationale treinen

Hallo 10.2.e

Dank voor je mailtje. Wij gaan graag met jullie in gesprek! Vanuit FlixTrain zijn we nog in de verkennende fase voor de Benelux, maar we zien wel een aantal potentieel kansrijke verbindingen.

Sowieso ben ik er van overtuigd dat een substantiële verschuiving van luchtvaart naar spoor mogelijk is, zelfs zonder dat hier veel publiek geld in geïnvesteerd hoeft te worden. Overal verschillende stroom- en veiligheidssystemen is natuurlijk lastig, maar technisch oplosbaar: het is puur een kostenverhaal dat multicourant materieel duurder is dan monocourant.

Het gaat er meer om dat de overheden de juiste randvoorwaarden bieden, waardoor het ook daadwerkelijk aantrekkelijk wordt om internationaal spoorvervoer aan te bieden. Met 30 minuten tijdwinst voor de trein naar Berlijn en een extra Eurostar gaat de status quo niet wezenlijk veranderen; in het internationaal spoorvervoer is nu nauwelijks dynamiek, die je wel ziet in het internationaal busvervoer en de luchtvaart.

Maar goed, ik ga hierover graag met jullie in gesprek!

Vriendelijke groet,

10.2.e



10.2.e

Phone +31 10.2.e (primary nr)

+31 (0)6 13 10.2.e alternative nr)

Mai 10.2.e @flixbus.com

Office Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands

FlixBus BV – Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands

BTW-nr: NL855492028B01 /// KvK-nr. 64024989



Please think before you print.

---

**From:** 10.2.e ) - DGB <10.2.e@minienm.nl>

**Sent:** Donnerstag, 18. Oktober 2018 19:50

**To:** 10.2.e @flixbus.com>

**Cc:** 10.2.e ) - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e ) -

DGMO 10.2.e minienm.nl>

**Subject:** RE: Internationale treinen

Beste 10.2.e

Zoals je waarschijnlijk wel weet, speelt in Nederland momenteel een discussie om de internationale trein in te zetten als aantrekkelijk alternatief voor vliegen op de middellange afstand in Europa. In juni dit jaar heeft de Staatssecretaris dan ook haar ambities op dit vlak opgenomen in een brief aan de Tweede Kamer, zie ook

<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en->



[waterstaat/documenten/kamerstukken/2018/06/21/internationaal-reizigersvervoer-per-spoor-mede-in-relatie-tot-luchtvaart](#). In dat kader zouden wij graag eens met jou (contactgegevens heb ik van mijn collega 10.2.e gekregen) in gesprek gaan om te kijken in hoeverre Flixtrain kansen ziet om internationale treinverbindingen op te zetten die ook Nederland aan doen. Ik heb begrepen dat Flixtrain in Duitsland ook een nachttrein heeft opgezet sinds april dit jaar. Ook dit is een product waarvan we graag verkennen in hoeverre Nederland hier een interessante bestemming voor kan zijn.

We horen graag of je een dergelijk gesprek ziet zitten!

Hartelijke groet,

10.2.e

P.s: vanwege vakantie de komende dagen, graag mijn collega's (zie cc) meenemen in je antwoord.

10.2.e

Sr. Beleidsmedewerker 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-mail: 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 voortvloeit uit het gebruik van elektronisch verzonden 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  
**Aan:** 10.2.e )-DGB; 10.2.e 10.2.e DGB; 10.2.e )-DGMO; 10.2.e 10.2.e )-DGB  
**Onderwerp:** Follow-up and agenda suggestion for 15th Jan  
**Datum:** donderdag 6 december 2018 18:06:04  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[image005.png](#)  
[image006.png](#)  
[image002.png](#)  
[2018 Eisenbahninfrastrukturpreise\\_PWC.pdf](#)

---

Hello

Thanks for the call just now

Attached is a track access charges study in German from PWC that I received; I promised to send this to you all after the call- yes NL is better than many neighbouring countries but look at some of the Scandinavian countries...

Here would be my suggested agenda for Tuesday 15<sup>th</sup> January

10.2.g

[Redacted agenda items]

What do you think?

Annoyingly, we don't have time on 15<sup>th</sup> Jan until 16.00- due to previous commitments at with EU institutions that same day. But after 16.00 we are available 'open end', although a few (but not all) members will have to leave around 17.15 in order to catch last flights home to Eastern Europe. For this reason, we would suggest doing points 1-4 between 16.00-17.00

Those of us that can stay longer can handle points 5-8

Two further issues:

- Here is the [latest scrapped Eurostar](#) , sent to the junk yard at just 24 years old – and legislation cannot stop this. But domestic French high-speed trains – from the same manufacturer – last [almost 40 years](#)
- Would you like to talk with the Austrian company that is preparing the domestic competitive tendering in Romania? It is a consultancy (and not an ALLRAIL member). But the ideas are radical & welcome. I can set you up a call between you and them if you want (we would not participate)

Thanks & kind regards

10.2.e  
Secretary General



ALLRAIL asbl

Washingtonstraat / Rue de Washington 40

B-1050 Brussels

E-mail: 10.2.e [allrail.eu](mailto:allrail.eu)

Tel.: +32 10.2.e

Twitter: @ALLRAIL\_EU



**Von:** 10.2.e

**Gesendet:** 06 December 2018 15:54

**An:** 10.2.e ) - DGB'

**Cc:** 10.2.e ) - DGB' ; 10.2.e ) - DGMO' ; 10.2.e ) - DGB'

**Betreff:** last minute change of number

**Priorität:** Hoch

Dear All

Could I at the last minute give you a different number to call please?

It is an office number and not a mobile

+49 10.2.e

Many thanks

Kind regards

10.2.e

Secretary General

Capture



ALLRAIL asbl

Washingtonstraat / Rue de Washington 40

B-1050 Brussels

E-mail: 10.2.e [@allrail.eu](mailto:10.2.e@allrail.eu)

Tel.: +32 10.2.e

**Twitter:** @ALLRAIL\_EU



**Van:** 10.2.e ) - DGB  
**Aan:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e - DGB; 10.2.e ) - DGMO  
**Onderwerp:** RE: Phone number tomorrow  
**Datum:** donderdag 6 december 2018 08:59:10  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Hi 10.2.e

Thank you for the telephone number. I hope I'll be back in time from another appointment to make the call myself, if else one of my colleagues will make the call.

Looking forward to our conversation!

Best regards,

10.2.e

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** woensdag 5 december 2018 18:45

**Aan:** 10.2.e ) - DGB

**Onderwerp:** Phone number tomorrow

Hello

Could you call me tomorrow on the number

+49 151 10.2.e

Thanks

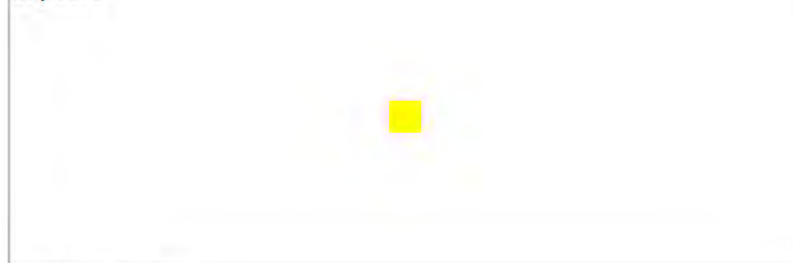
10.2.e

Kind regards

10.2.e

Secretary General

Capture



ALLRAIL asbl

Washingtonstraat / Rue de Washington 40

B-1050 Brussels

E-mail: 10.2.e [@allrail.eu](mailto:10.2.e@allrail.eu)

Tel.: +32 10.2.e

**Twitter:** @ALLRAIL\_EU

Reg nr. 675.784.944. Publication in the Belgian Official Gazette on 29/05/2017

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e ) - DGB  
**Cc:** 10.2.e - DGB; 10.2.e ) - DGMQ; 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** last minute change of number  
**Datum:** donderdag 6 december 2018 15:54:38  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[image002.png](#)  
[image003.png](#)  
**Prioriteit:** Hoog

---

Dear All

Could I at the last minute give you a different number to call please?

It is an office number and not a mobile

+4910.2.e

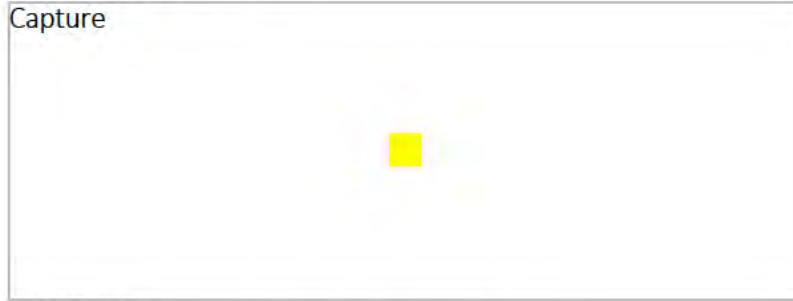
Many thanks

Kind regards

10.2.e

Secretary General

Capture



ALLRAIL asbl

Washingtonstraat / Rue de Washington 40

B-1050 Brussels

E-mail: 10.2.e [allrail.eu](mailto:allrail.eu)

Tel.: +32 10.2.e

**Twitter: @ALLRAIL\_EU**

Reg nr. 675.784.944. Publication in the Belgian Official Gazette on 29/05/2017

---



**Van:** 10.2.e )- DGB  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Follow-up and agenda suggestion for 15th Jan  
**Datum:** maandag 14 januari 2019 14:37:47  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[image002.png](#)

---

Hi 10.2.e  
 I would like to confirm that 10.2.e , 10.2.e and I will be present at the meeting tomorrow. Can you indicate which of your members/organisations will be present? That will be easier by the introductions ☺  
 Thanks in advance!  
 Best regards,  
 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e  
**Verzonden:** vrijdag 11 januari 2019 09:16  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**CC:** 10.2.e DGB 10.2.e 10.2.e DGB ; 10.2.e ) - DGMO  
**Onderwerp:** AW: Follow-up and agenda suggestion for 15th Jan

Hi 10.2.e  
 May I ask – just for our seat planning, do you know how many people you will be?  
 Of course, you can come in great numbers- no problem at all! Before Christmas we met with a different country's ministry, and there were 9 people.  
 Just we would ideally like to plan the right size room (there are several on the same floor)  
 Thanks

10.2.e  
 Kind regards

10.2.e  
 Secretary General



ALLRAIL asbl  
 Washingtonstraat / Rue de Washington 40  
 B-1050 Brussels  
 E-mail: 10.2.e [@allrail.eu](#)  
 Tel.: +32 10.2.e

**Twitter:** @ALLRAIL\_EU

Reg nr. 675.784.944. Publication in the Belgian Official Gazette on 29/05/2017

---

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Cc:** 10.2.e ) - DGB; 10.2.e ) - DGB; 10.2.e ) - DGMO  
**Onderwerp:** AW: Follow-up and agenda suggestion for 15th Jan  
**Datum:** donderdag 17 januari 2019 09:13:01  
**Bijlagen:** [image002.png](#)  
[image003.png](#)

---

Dear 10.2.e 10.2.e und 10.2.e

Thank you for coming to visit with us a few days ago- it was really appreciated that you made the time and effort.

I know that you were looking for good practices, especially cross-border, and that our members could only really list the problems.

It remains really interesting to ask why ÖBB only went to NS for partnership on the potential night train to Amsterdam. I mean: arguably, all NS needs to do in that partnership is provide a locomotive (and not the rolling stock). Others, even a freight operator, could provide just a locomotive.

So the whole competitive landscape remains a struggle in multiple areas. The handful of cases of long distance open access above rail competition that already exist across Europe (covering less than 5% of the total EU long distance passenger market) mainly survive only if they have very rich investors to continually bail them out.

Meanwhile, when you talk to CER (the incumbent lobby association), they often give the impression there is already a competitive market. It often argues that "a company has the right to choose its trading partners". In a functioning market yes, but not when there is clear & obvious market failure and they are market dominant, often enjoying high levels of taxpayer subsidy.

Sadly, we are genuinely worried that EU rail liberalisation will fail, not because private companies are not interested but because it is a competitive market only in name (but not in reality).

On that happy note, I wish you all a nice day. Please do stay in touch

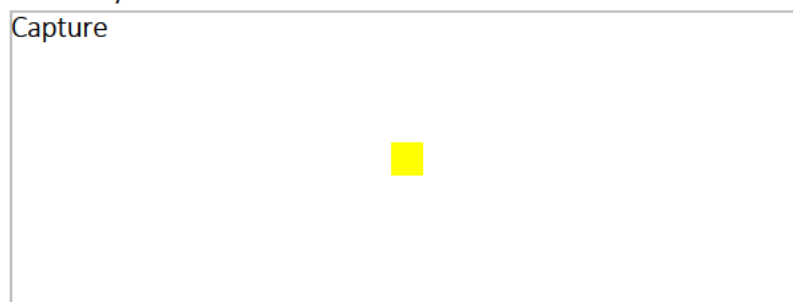
10.2.e

Kind regards

10.2.e

Secretary General

Capture



ALLRAIL asbl

Washingtonstraat / Rue de Washington 40

B-1050 Brussels

E-mail: 10.2.e @allrail.eu

Tel.: +32 10.2.e

**Twitter:** @ALLRAIL\_EU

Reg nr. 675.784.944. Publication in the Belgian Official Gazette on 29/05/2017

**Von:** 10.2.e ) - DGB



**Gesendet:** 10 January 2019 10:47

**An:** 10.2.e

**Cc:** 10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGMO

**Betreff:** RE: Follow-up and agenda suggestion for 15th Jan

Hi 10.2.e,

Thank you for the information, we will see you coming Tuesday!

Best regards,

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e @allrail.eu>

**Verzonden:** woensdag 9 januari 2019 18:21

**Aan:** 10.2.e ) - DGB 10.2.e @minienm.nl>

**CC:** 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e ) - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e ) - DGMO 10.2.e @minienm.nl>

**Onderwerp:** AW: Follow-up and agenda suggestion for 15th Jan

Hello

You are quite right – my mistake – I meant Tuesday 15<sup>th</sup> Jan

And here is the location: Meeting room, 8th floor at Silversquare, Square de Meeüs 35, 1000 Brussels, Belgium

Look forward to meeting you/seeing you again next week

Kind regards

10.2.e

---

**Von:** 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienm.nl>

**Gesendet:** 09 January 2019 18:09

**An:** 10.2.e @allrail.eu>

**Cc:** 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e ) - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e ) - DGMO 10.2.e @minienm.nl>

**Betreff:** RE: Follow-up and agenda suggestion for 15th Jan

Dear 10.2.e

Best wishes for the new year! BRW

Just checking: I thought we agreed to meet on the 15<sup>th</sup> of January, which is on a Tuesday, not a Wednesday as stated in your email below. Is that correct?

Best regards,

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e @allrail.eu>

**Verzonden:** woensdag 9 januari 2019 17:51

**Aan:** 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienm.nl>

**CC:** 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGMO 10.2.e @minienm.nl>

**Onderwerp:** AW: Follow-up and agenda suggestion for 15th Jan

Dear 10.2.e & colleagues

I can confirm that we now do have a room booked next Wednesday afternoon for our joint meeting

It is not at our address, because that is a bit outside of the city centre. Instead we will be in the middle of the EU district, at a new location that one of our members has access to

I will send you the exact address tomorrow, but I can already say that it will be 5 minutes walking distance from either the NMBS rail station Brussels Luxembourg or alternatively 5 mins walk away from Trone metro station

It's easy to get to Brussels Luxembourg by train in just 10 mins from Brussels Noord or 20 mins from Brussel Zuid, at no extra cost (the train ticket to Brussels should cover that extra bit for

free)

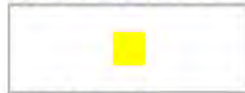
Best regards

10.2.e

Kind regards

10.2.e

Secretary General



ALLRAIL asbl

Washingtonstraat / Rue de Washington 40

B-1050 Brussels

E-mail: 10.2.e @allrail.eu

Tel.: +32 10.2.e

Twitter: @ALLRAIL\_EU

Reg nr. 675.784.944. Publication in the Belgian Official Gazette on 29/05/2017

Von: 10.2.e @allrail.eu>

Gesendet: 07 January 2019 12:13

An: 10.2.e DGB' 10.2.e @minienm.nl>

Cc: 10.2.e - DGB' 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e

DGB' 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e ) - DGMO'

10.2.e @minienm.nl>

Betreff: AW: Follow-up and agenda suggestion for 15th Jan

Dear 10.2.e

Thanks for your message below.

Hope that you all had a good Christmas & New Year Eve-

BRW

Your agenda sounds fine - the time works very well – I am currently trying to finalise a meeting room – please have a few more days' patience, and I will let you know

Best regards

10.2.e

Von: 10.2.e ) - DGB 10.2.e @minienm.nl>

Gesendet: 21 December 2018 14:53

An: 10.2.e @allrail.eu>

Cc: 10.2.e ) - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e ) - DGB

10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e ) - DGMO 10.2.e @minienm.nl>

Betreff: RE: Follow-up and agenda suggestion for 15th Jan

Dear 10.2.e

Thanks again for the very informing call a few weeks ago and my apologies for the somewhat late response. It will be our pleasure to join the AllRail members on January 15th from 16:00 onwards in Brussels. As suggested in the call we would prefer a somewhat different agenda starting with the best practices, which would give us an idea of what your members can contribute to the railway system.

Our suggested agenda would therefore be:

- 10.2.g
- 
- 
- 
-



- o 10.2.g
- o
- o
- o
- o
- o
- o

Do you have a location for our meeting?

Best regards and happy holidays!

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.

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e DGB  
**Onderwerp:** RE: Opties voor afspraak  
**Datum:** dinsdag 5 maart 2019 12:19:19  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

Ha 10.2.e,  
 Ik snap het.  
 Net iets later is denk ik beter zodat we dan nog iets concreter 10.2.g kunnen zijn.  
 En morgen, volgende week wo en do vallen ook af door andere meetings.  
 Misschien 12 maart nog even open houden. Als dat kan.  
 Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

T 06 10.2.e NS |  
 Laan van Puntenburg 100  
 Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

**Van:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]

**Verzonden:** maandag 4 maart 2019 11:02

**Aan:** 10.2.e

**Onderwerp:** RE: Opties voor afspraak

Ho 10.2.e,  
 De agenda's lopen snel vol aan deze kant, heb jij al zicht op een moment dat jullie uitkomt? ☺  
 Hoor het graag!

10.2.e

**Van:** 10.2.e - DGB

**Verzonden:** dinsdag 26 februari 2019 13:48

**Aan:** 10.2.e @NS.NL

**Onderwerp:** Opties voor afspraak

Ha 10.2.e,  
 10.2.e en ik kunnen op de volgende momenten (volgende week toch niet zoveel...)

- Woensdag 6 maart 10:30-16:00 in Den Haag of 11:30-15:00 in Utrecht
- Dinsdag 12 maart nog de gehele dag
- Woensdag vanaf 12:30 in Utrecht 10.2.e zit daarvoor in Eindhoven, dus DH is dan niet handig voor ons allen)
- Donderdag 14 maart tot 13:00 in Utrecht (ik moet daar om 13:00 toch zijn...)

Laat maar weten wat uit komt!

Gr.

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, 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](#)

# BRW

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** donderdag 28 maart 2019 12:54

**Aan:** 10.2.e - DGB

**CC:** 10.2.e

**Onderwerp:** Nachttreinen 'met de benen op tafel'

Ha 10.2.e,

Vond het een fijn gesprek gisteren – dank voor je helderheid en openheid

Zoals gisteren besproken, gaan we een 'Benen-op-tafel' sessie voor nachttreinen opzetten. Time wise willen we dit laten plaatsvinden in de w/c 15 april.

Twee opties – kunnen jullie:

1) 16 april in de middag (UT/AMS)

2) 19 april hele dag (UT/AMS)

Hoor graag van je en hoor dan ook graag wie er allemaal bij zullen zijn.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

**T** 10.2.e

**NS | Communicatie**  
Laan van Puntenburg 100  
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

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 RPFJ  
**Aan:** 10.2.e -DGB 10.2.e -DGB; 10.2.e AW; 10.2.e  
**Onderwerp:** Nieuw moment voor Nachttrein "benen op tafel" afspraak  
**Datum:** dinsdag 9 april 2019 12:26:16  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Dear All,

Wij hadden dinsdag 16/4 in de middag van 14:00-15:30 staan voor de Nachttrein 'benen op tafel' afspraak. Echter 10.2. kan er niet bij zijn en dat wil ik wel heel graag. Dus ik ga nu op zoek naar een nieuw moment. Kunnen jullie aangeven of je kan op:

- Maandag 15/4 13-15 in Utrecht
- Donderdag 18/4 11-13 in Utr/Ams
- Vrijdag 19/4 11-14 in Amsterdam

Ik hoor het graag!

Met vriendelijke groet,

10.2.e

T 06 - 10.2.e

**NS | Communicatie**  
 Laan van Puntenburg 100  
 Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---

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 -DGB  
**Aan:** 10.2.e 10.2.e -DGB; 10.2.e 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Nieuw moment voor Nachttrein "benen op tafel" afspraak  
**Datum:** dinsdag 9 april 2019 14:15:02  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

Hebben hier het zelfde met de donderdagochtend maar die afspraak is makkelijk te verzetten! Zullen we de dag dan starten in Utrecht of Amsterdam. 10.2.e moet om 12 uur in Amersfoort zijn, dus amsterdam of Utrecht is dan denk ik het makkelijkst.

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** dinsdag 9 april 2019 14:04

**Aan:** 10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e ; 10.2.e

**Onderwerp:** RE: Nieuw moment voor Nachttrein 'benen op tafel' afspraak

Dinsdagen is een no-go for 10.2.e Ik kan donderdagochtend ook wel – dan moet ik een andere afspraak afzeggen maar komt goed

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

T 06 - 10.2.e

**NS | Communicatie**  
 Laan van Puntenburg 100  
 Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

**Van:** 10.2.e - DGB [<mailto:10.2.e@minienw.nl>]

**Verzonden:** dinsdag 9 april 2019 13:44

**Aan:** 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  
 <10.2.e>

**Onderwerp:** RE: Nieuw moment voor Nachttrein 'benen op tafel' afspraak

Hoe zitten jullie dinsdagochtend 16 april of donderdagochtend 18 april....probleem zit geloof ik met name in de middag...

**Van:** 10.2.e <10.2.e@NS.NL>

**Verzonden:** dinsdag 9 april 2019 13:23

**Aan:** 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  
 10.2.e >

**Onderwerp:** RE: Nieuw moment voor Nachttrein 'benen op tafel' afspraak

Oh jee, wacht, dat is weer een dinsdag en dan kan 10.2.e niet.

Uhhh, prik dan maar wat – ik ben dan met vakantie in die week tot 5 mei maar kom dan terug voor deze bespreking.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

T 06 - 10.2.e

**NS | Communicatie**



Laan van Puntenburg 100  
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** dinsdag 9 april 2019 13:22

**Aan:** 10.2.e DGB' 10.2.e <[10.2.e@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)>; 10.2.e -

DGB 10.2.e <[10.2.e@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)>; 10.2.e <10.2.e

10.2.e

**Onderwerp:** RE: Nieuw moment voor Nachttrein 'benen op tafel' afspraak

Ik kan dan alleen op 23/4 ergens tussen 13-16 en alleen in utrecht

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

T 06-10.2.e

**NS | Communicatie**  
Laan van Puntenburg 100  
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

**Van:** 10.2.e [<mailto:10.2.e@minienw.nl>]

**Verzonden:** dinsdag 9 april 2019 13:21

**Aan:** 10.2.e <10.2.e@NS.NL>; 10.2.e - DGB

10.2.e <[10.2.e@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)>; 10.2.e <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e

HCM 10.2.e >

**Onderwerp:** RE: Nieuw moment voor Nachttrein 'benen op tafel' afspraak

Ha 10.2.e,

Ik had al begrepen dat dinsdag 16/4 toch niet uitkwam, maar voor mij zijn maandag en donderdag helaas geen optie en op vrijdagen werkt 10.2.e niet... Hoe zitten jullie de week erna?

Hartelijke groet,

10.2.e

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e 10.2.e -DGB; 10.2.e -DGB; 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Nieuw moment voor Nachttrein "benen op tafel" afspraak  
**Datum:** dinsdag 9 april 2019 12:56:08  
**Bijlagen:** [image003.png](#)  
[image002.png](#)

---

Dear 10.2.e

Ik kan flexibel zijn en kan alle tijdstippen vrijmaken.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

---

T 06 - 10.2.e

**NS |**

Laan van Puntenburg 100

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)



**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Nieuw moment voor Nachttrein "benen op tafel" afspraak  
**Datum:** dinsdag 9 april 2019 13:41:59  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

[Voor mij geen probleem!](#)

---

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e -DGB; 10.2.e -DGB; 10.2.e 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Nieuw moment voor Nachttrein "benen op tafel" afspraak  
**Datum:** dinsdag 9 april 2019 14:17:52  
**Bijlagen:** [image003.png](#)  
[image001.png](#)

---

Ok – donderdag 18 april om 09:00 in Amsterdam! Ik ga het nu regelen. Top!  
Met vriendelijke groet,

10.2.e  
10.2.e  
10.2.e

---

T 06 - 10.2.e

**NS** | Communicatie  
Laan van Puntenburg 100  
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---



**Van:** 10.2.e )- DGB  
**Aan:** 10.2.e @NS.NL  
**Onderwerp:** Artikel 68 Experimenten  
**Datum:** vrijdag 26 april 2019 17:31:06

---

Hoi 10.2.e ,

10.2.g

Hoor het graag!

Fijn weekend vast!

10.2.e

Artikel 68

- 1 Op schriftelijk verzoek van NS kan de concessieverlener ontheffing verlenen van voorschriften uit deze concessie indien NS een experiment wenst uit te voeren met een nieuw(e) vervoerdienst of product.
2. Deze nieuw(e) vervoerdienst of product heeft als doel de reizigers per saldo een verbetering van hun deur-tot-deurreis te bieden.
3. Een verzoek tot ontheffing als bedoeld in het eerste lid gaat in ieder geval vergezeld van:
  - a. een concrete beschrijving en doelstelling van het experiment en de te behalen resultaten;
  - b. de concessievoorschriften waarvan NS ontheffing vraagt;
  - c. de begindatum en de duur van het experiment;
  - d. de criteria op basis waarvan en het moment waarop NS beoordeelt of het experiment hetzij wordt beëindigd, hetzij (deels) wordt opgenomen in het reguliere aanbod van NS.
4. Een ontheffing wordt verleend voor de duur van het experiment, met een maximum van drie jaar.
5. NS zendt de concessieverlener tijdig voor het einde van de duur van het experiment een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van het experiment in de praktijk, alsmede haar beslissing inzake de opname van (een deel van) de dienst of het product in het reguliere aanbod van NS en informeert de consumentenorganisaties hierover.

# BRW

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** maandag 27 mei 2019 15:36

**Aan:** 10.2.e - DGB

**CC:** 10.2.e ; 10.2.e

**Onderwerp:** RE: Nachttreinen

Beste 10.2.e,

Bijgevoegd ontvang zoals door 10.2.e aangekondigd het productaanbod om woensdag te bespreken. Woensdag moeten we denk ik in ieder geval de vervolgaanpak bespreken en in welk overleg tussen lenW-NS we dit agenderen.

@10.2.e kun jij nog een agendaverzoek uitsuren voor het overleg woensdagmiddag in Den Haag?

Dank en tot woensdag!

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e



**NS** | Stakeholder- en Concessiemanagement

Laan van Puntenburg 100

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** vrijdag 24 mei 2019 14:35

**Aan:** 10.2.e - DGB' 10.2.e @minienw.nl>

**CC:** 10.2.e 10.2.e @NS.NL>; 10.2.e

10.2.e @ns.nl>

**Onderwerp:** RE: Nachttreinen

Beste 10.2.e,

Hoewel we afgesproken hadden dat we deze week een eerste aanzet voor het gezamenlijke nachttreinen voorstel zouden sturen, willen we intern nog wat zaken checken.

Maandag zal je van ons (10.2.e zal het versturen) een concept voorstel ontvangen. Het financiële deel zal nog in detail opgenomen zijn omdat we nog een voorbehoud moeten nemen.

Fijn weekend!

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e



[Internet](#)



---

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** dinsdag 21 mei 2019 11:33

**Aan:** 10.2.e - DGB

**CC:** 10.2.e

**Onderwerp:** RE: Nachttreinen

Ha 10.2.e,

Na ingroei verwachten wij dat ca 10.1.c gaan reizen.

Dit zijn Nederlanders en Duitser/Oostenrijkers.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e



[Internet](#)

---

**Van:** 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e@minienw.nl]

**Verzonden:** dinsdag 21 mei 2019 10:04

**Aan:** 10.2.e 10.2.e @NS.NL>

**CC:** 10.2.e 10.2.e @NS.NL>

**Onderwerp:** RE: Nachttreinen

Ha 10.2.e,

Dank! En helder! Nog 1 korte vraag, om hoeveel reizigers gaat het ongeveer per jaar, even uitgaande van een realistische bezettingsgraad!

Met groet,

10.2.e

**Van:** 10.2.e 10.2.e @NS.NL>

**Verzonden:** maandag 20 mei 2019 08:44

**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

**CC:** 10.2.e 10.2.e @NS.NL>

**Onderwerp:** Nachttreinen

Beste 10.2.e,

Zoals besproken hierbij input van onze zijde over nachttreinen.

Om Nederland duurzaam bereikbaar te houden en een alternatief voor vliegen te bieden (onderdeel van de NS strategie en op verzoek van ministerie), onderzoekt NS International het herintroduceren van de nachttrein van en naar Nederland. 10.1.c

Zoals bekend is er veel politieke en publieke belangstelling voor het herintroduceren van de nachttrein. Een recent marktonderzoek onder treinreizigers heeft eveneens aangegeven dat het publiek enthousiast is over nachttreinen.

Dat is de reden dat we een onderzoek hebben uitgevoerd om de Nightjet, die nu tussen Düsseldorf en Wenen/München/Innsbruck rijdt, door te trekken naar Amsterdam vanaf december 2020. Resultaat van het onderzoek is dat NS samen met OBB de huidige verbinding Düsseldorf-München/Innsbruck/Wenen per december 2020 kan doortrekken naar Amsterdam. Het betreft een dagelijkse verbinding vertrekkend vanaf Amsterdam met stops in Utrecht en Arnhem via het Ruhrgebied naar München/Innsbruck en Wenen. Met het doortrekken van deze verbinding zou Nederland weer aangesloten zijn op het Europese nachttreinen netwerk. Indien succesvol kan deze aansluiting op het Europese netwerk verder uitgebouwd worden met verbindingen naar bijvoorbeeld Zurich en/of Noord Italië.

10.1.c

Dit komt doordat de kosten van een nachttrein relatief hoog liggen (relatief veel kilometers, lange reistijd en daarom hoge infra-, personeels- en materieelkosten) en de opbrengsten (per kilometer) liggen relatief laag doordat ticketprijzen concurrerend moeten zijn met die van vliegtickets. De meerkosten van het doortrekken van de Nightjet zijn hoger dan de meeropbrengsten. 10.1.c

Dit is de reden dat NS met het ministerie wil zoeken naar een oplossing zoals bijvoorbeeld een subsidie voor een proefperiode. Tijdens de proefperiode kunnen we (NS en OBB) aantonen of nachttreinen aanslaan in Nederland en inderdaad als een alternatief voor het vliegtuig gebruikt worden. Deze proefperiode kan eveneens gebruikt worden om het levelplayingfield te bewerkstelligen.

De resultaten van het onderzoek zijn gedeeld in de RvB van NS en zij zijn akkoord met het delen van de resultaten met het ministerie. 10.1.c

Ik hoop dat je hiermee voldoende informatie hebt, aarzel niet om te mailen of bellen als je meer info nodig hebt. Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

06 10.2.e

[Internet](#)



---

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](#)

---

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

**Verzonden:** maandag 27 mei 2019 15:54

**Aan:** 10.2.e ; 10.2.e - DGB

**CC:** 10.2.e

**Onderwerp:** RE: Nachttreinen

Met excuses maar ik blijf doorgaan in het BRW tot donderdagochtend 09u00.

Ik kan dus niet bij de afspraak woensdagmiddag zijn.

@10.2.e – kunnen we een bila plannen volgende week zodat ik weer bij ben?

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e



**NS** | Communicatie

Laan van Puntenburg 100

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---



**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e 10.2.e  
 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - HMC  
**Onderwerp:** RE: Nieuw tijdstip en nieuwe locatie Bespreken nachttrein  
**Datum:** woensdag 29 mei 2019 14:47:23  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

Voor mij is die dinsdag prima. Zowel Utrecht of Amsterdam.  
Met vriendelijke groet,

10.2.e  
10.2.e  
06 10.2.e



[Internet](#)

**Van:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 28 mei 2019 17:19  
**Aan:** 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e  
 ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e

**Onderwerp:** RE: Nieuw tijdstip en nieuwe locatie Bespreken nachttrein

Allen,

Ivm nasleep staking en de drukke agenda's verplaatsen we de vergadering van morgen naar volgende week.

Enige optie die ik hier zie in de agenda's is dinsdag van 15- 17 in Utrecht of Amsterdam.

Ik hoop dat dit gaat passen?

Met vriendelijke groet,

10.2.e

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

**Van:** 10.2.e - DGB

**Verzonden:** maandag 27 mei 2019 17:24

**Aan:** 10.2.e ; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @NS.NL; 10.2.e  
 ; 10.2.e DGB; 10.2.e DGB; 10.2.e

**Onderwerp:** Nieuw tijdstip en nieuwe locatie Bespreken nachttrein

**Tijd:** woensdag 29 mei 2019 17:00-19:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** Asmterdam CS 2de verdieping K8371A (dat is praktische boven de koninklijke wachtruimte)

Allen,

Gelet op mijn agenda en afwezigheid van 10.2.e hebben we besloten de meeting wat anders vorm te geven:

As Woensdag van 15-17 : bespreking nachttrein met 10.2.e (NS) en 10.2.e en evt 10.2.e (IenW)

Agenda betreft dan volledig het bespreken van de nachttrein, het voorstel NS, verkennen van de verschillende opties voor realisatie en de vervolgstappen (proces vanaf nu)

Zodra ik vergaderruimte door heb gekregen meld ik dat in de afspraak. Verzoek aan NS om de locatie alvast aan te passen naar Den Haag.

De vergadering in de ochtend komt dus te vervallen, en het bila overleg tussen 10.2.e en 10.2.e wordt verplaatst naar volgende week.

Met vriendelijke 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, 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 - DGB  
**Aan:** 10.2.e 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e 10.2.e  
 - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - FMC  
**Onderwerp:** RE: Nieuw tijdstip en nieuwe locatie Bespreken nachttrein  
**Datum:** woensdag 29 mei 2019 14:58:12  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Allen,

Binnenkort hebben we overleg over de nachttrein en hoe we deze kunnen terugbrengen op het Nederlandse spoor. NS heeft hiertoe onderzoek gedaan, een voorstel opgesteld en wil graag met IenW verkennen welke mogelijkheden er zijn om met name het exploitatietekort op te vangen. Om de staatssecretaris goed te adviseren is het van belang dat we de volgende zaken goed inzichtelijk maken.

- 1: Voorstel – door NS aangeleverd
- 2: Opbouw van de kosten en het exploitatietekort
- 3: Op basis van deze opbouw bepalen welke knoppen er zijn om aan te draaien. Hiervoor hebben we er al een aantal benoemd:
  - EU subsidie (IenW zoekt uit)
  - 'gewone' rijkssubsidie naar voorbeeld andere landen (IenW zoekt uit)
  - Subsidie via concessie (NS en IenW bekijken samen de mogelijkheden)

10.2.g

4: BRW

5: Wat is het tijdspad als we ons richten op herintroductie eind 2020

Volgens mij zijn de punten 1-3 en 5 goede gespreksonderwerpen voor ons eerstvolgende overleg en kunnen we vanuit daar weer verder.

Is volgende week dinsdag voor NS een optie of is het gelet op de agenda's handiger om het overleg een weekje door te schuiven?

Wellicht dat 10.2.e en ik onze bila volgende week telefonisch kunnen doen?

Met vriendelijke groet,

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e ) - DGB  
**Aan:** 10.2.e @ns.nl; 10.2.e NS.NL; 10.2.e - DGB; 10.2.e NS.NL;  
 10.2.e ) - DGB; 10.2.e ) - DGB; 10.2.e ) - FMC; 10.2.e  
 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: Aanpak Nachttrein  
**Datum:** dinsdag 4 juni 2019 08:18:25

---

Hoi 10.2.e

Ivm andere overleggen kunnen de heren van het concessieteam vandaag helaas niet aanschuiven. Mogelijk dat 10.2.e later kan aanhaken, maar dat is afhankelijk van hoe lang het andere overleg waarbij hij aanwezig moet zijn duurt.

Alsnog goed om vandaag de punten die ik vorige week heb gemaild door te nemen, na vandaag zullen er denk ik nog wel meerdere bijkomsten zijn waarbij we dan ook iemand uit het ienw concessieteam kunnen laten aanschuiven.

Met groet,  
10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)



**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e HCM  
**Cc:** 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** RE: Informatie over subsidie die OBB krijgt  
**Datum:** woensdag 5 juni 2019 18:20:56  
**Bijlagen:** image001.png

---

Dank 10.2.e

We gaan er naar kijken en mochten we nog meer vragen hebben dan weten we jullie of (via jullie) de Oostenrijkers te vinden ☺

10.2.e gaat morgen kijken of 14 juni vanuit ons ook een geschikt moment is, hoop van harte van wel!

Gr.

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e HCM  
**Verzonden:** woensdag 5 juni 2019 15:34  
**Aan:** 10.2.e ) - DGB  
**CC:** 10.2.e  
**Onderwerp:** Informatie over subsidie die OBB krijgt

Ha 10.2.e

Onderstaand vind je de informatie over de subsidie die OBB krijgt. Ook is terug te vinden welke lijnen er precies onder vallen.

Indien je een contactpersoon wilt bij het ministerie in Oostenrijk of vragen voor OBB hebt, hoor ik dat graag. Met vriendelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e



About the subsidy that we get in Austria for the Nightjet trains I can give you the following information. The subsidy is part of the overall domestic subsidy for long distance services that our ministry for transport announced to award directly to ÖBB PV AG (see the announcement published in the TED supplement to the Official Journal of the EU <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:524862-2018:TEXT:EN:HTML&src=0>). The nightjet lines that the ministry plans to subsidise are listed in the following document which is also part of the announcement in the TED <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/downloads/vergaben/at0.pdf> The decision of the Ministry not to subsidise the lines from Vienna and Innsbruck to Hamburg and Düsseldorf is not explained in the document so we can only submit that they did not see any national benefit by subsidising these lines (or maybe they simply had a lack of money).

---

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 - DGB; 10.2.e - BSK  
**Cc:** 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e 10.2.e  
**Onderwerp:** Deep dive subsidie nachttrein  
**Datum:** woensdag 5 juni 2019 15:04:07  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Beste allen,

Gisteren hebben we overlegd over introductie van de nachttrein en het vervolgproces. We hebben afgesproken om samen de volgende stappen te zetten:

1. Bijeenkomst om subsidievarianten af te pellen
2. Uitwerken van een of twee haalbare opties
3. Beslissen in een DO 10.2.e welke variant gekozen wordt.
4. Bekrachtiging middels een letter of intent tussen NS (RvB) en IenW (Staatssecretaris) begin september

De eerste stap is het organiseren van een deep dive-bijeenkomst om de verschillende subsidievarianten af te pellen. Doel is om gezamenlijk tot een haalbare variant te komen. Naar mijn beeld bespreken we in ieder geval de voor en nadelen van de volgende opties:

- Subsidie via concessie (op basis van art. 46)
- EU subsidie
- 'gewone' rijkssubsidie naar voorbeeld andere landen
- Evt. andere opties

Vanwege de strakke planning stel ik voor om op korte termijn bij elkaar te komen. Ik heb hier intern de agenda's over elkaar gelegd en zie een mogelijkheid op **vrijdag 14 juni van 14.00 tot 16.00**. Komt dit wat jullie betreft uit?

Hoor graag!

Met vriendelijke groet,

10.2.e  
10.2.e  
10.2.e

NS

**NS | Stakeholder- en Concessiemanagement**  
 Laan van Puntenburg 100  
 Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---

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 ) - BSK  
**Aan:** 10.2.e HCM  
**Cc:** 10.2.e - 10.2.e ) - DGB  
**Onderwerp:** RE: Deep dive subsidie nachttrein  
**Datum:** donderdag 6 juni 2019 13:27:42

---

Beste 10.2.e en 10.2.e

Prima! Dan gaan we intern kijken of we locatie Utrecht kunnen inpassen (ivm met reistijd)

Groet 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e HCM

**Verzonden:** donderdag 6 juni 2019 13:13

**Aan:** 10.2.e ) - BSK

**CC:** 10.2.e ) - DGB ; 10.2.e DGB

**Onderwerp:** Re: Deep dive subsidie nachttrein

Wat het beste past. Lichte voorkeur voor Utrecht.

Ruimtes zijn op vrijdag wel te regelen.

Groeten 10.2.e

Op 6 jun. 2019 om 13:05 heeft 10.2.e ) - BSK  
 10.2.e @minienw.nl> het volgende geschreven:

Beste 10.2.e en 10.2.e

Voor de deepdive over de nachttrein van volgende week, wat voor locatie kunnen we wat jullie betreft het beste afspreken?

Groet 10.2.e

---

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

**Verzonden:** donderdag 6 juni 2019 10:57

**Aan:** 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e

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

<10.2.e @minienw.nl>

**CC:** 10.2.e HCM 10.2.e @NS.NL>; 10.2.e RPFJ

10.2.e @NS.NL>; 10.2.e WH 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e BJ

10.2.e @ns.nl>

**Onderwerp:** RE: Deep dive subsidie nachttrein

Allen!

De 14e kan ik vrij maken, of beter gezegd de oppas regelen, intern wordt gekeken of we ook de juiste mensen kunnen laten aanschuiven!

Wat betreft inhoud van de meeting, zou ik graag willen aanvullen dat we eerst toch even goed stilstaan bij het voorstel zelf en de opbouw van de kosten, zodat iedereen aanwezig over hetzelfde info niveau beschikt en dat we vanuit daar gaan kijken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor het exploitatietekort, waarbij de opties tav subsidiëring zeker goed onderzocht gaan worden, maar waarbij we toch ook echt willen stil staan bij mogelijke andere oplossingsrichtingen. Zoals het nu beschreven staat ligt de focus eigenlijk alleen op subsidiëring en opdracht aan onze zijde is om breder te kijken.

Benieuwd waar we op uit gaan komen!

Met groet,

10.2.e

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e - BSK 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e - DGB 10.2.e ) - DGB 10.2.e @NS.NL  
**Onderwerp:** RE: Deep dive subsidie nachttrein  
**Datum:** donderdag 6 juni 2019 14:59:13

---

**BRW**

In ieder geval fijn dat het gelukt is om op korte termijn een moment te vinden om de mogelijkheden verder uit te diepen!

Met groet,  
10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)



**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB  
**Cc:** 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e  
**Onderwerp:** Afspraak introductie nachttrein  
**Datum:** donderdag 13 juni 2019 15:24:06  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[161104 - BIJLAGE bij brief subsidieverzoek pendel Ddr-BdDocument.pdf](#)  
[161104 - Brief Subsidieaanvraag Pendel IC Ddr - Bd.pdf](#)  
[Nachttreinen financieringsvarianten 20190614.pptx](#)

---

Dag allen,  
Morgen spreken wij elkaar om 14.00 in Utrecht over het mogelijk maken van de introductie van de nachttrein in 2020.

De agenda is voorlopig als volgt:

10.2.g  
10.2.g

Bijgevoegd vinden jullie een presentatie met daarin een verkenning van de opties voor financieringsvarianten voor het exploitatietekort vanuit onze kant. Doel is om deze morgen met elkaar te bespreken, en samen tot een compleet overzicht van de opties te komen. Vervolgens destilleren we daaruit de meest haalbare variant. Ter info heb ik het voorbeeld van de subsidieaanvraag voor de pendel Dordrecht-Breda bijgevoegd. Een subsidieaanvraag voor de het exploitatietekort van de nachttrein zou hierop kunnen lijken.

Tot morgen!

Met vriendelijke groet,

10.2.e  
10.2.e  
06 10.2.e



**NS | Stakeholder- en Concessiemanagement**  
 Laan van Puntenburg 100  
 Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---

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  
**Cc:** 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e  
**Onderwerp:** Deep dive nachttrein  
**Datum:** vrijdag 14 juni 2019 17:28:53  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Beste 10.2.e,

Tijdens de 'deep dive' van vanmiddag heb ik de volgende acties genoteerd. Heb jij aanvullingen?

- Een memorandum van overeenstemming is nodig i.p.v. letter of intent (het gaat hier om voldoende juridische zekerheid voor NS om stappen te zetten).
- Het schema met de opties wordt door lenW aangevuld en weer gedeeld met NS. Doel is om tot een gezamenlijk gedragen overzicht te komen.
  - a. lenW voegt als optie de aparte subsidieregeling toe.
  - b. NS verschaft lenW informatie over kruissubsidie-risico.
  - c. NS verschaft lenW informatie over KGOV-gelden.
- lenW plant vervolgoverleg met NS over dit overzicht.
- NS en lenW plannen een vervolgoverleg om juridische haken en ogen te verhelderen.
- lenW maakt t.z.t. een memo voor de staatssecretaris met de opties. Hier leest NS op mee en geeft input.
- Overleg plannen met 10.2.e om tot voorkeursopties te komen als opmaat voor overleg tussen staatssecretaris en Roger van Boxtel.

Met vriendelijke groet,

10.2.e  
 10.2.e  
 10.2.e



**NS** | Stakeholder- en Concessiemanagement  
 Laan van Puntenburg 100  
 Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---

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 - DGB  
**Aan:** 10.2.e @ns.nl"  
**Onderwerp:** FW: Deep dive nachttrein  
**Datum:** maandag 24 juni 2019 16:19:06  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Ik had je mailadres fout 😊

---

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Verzonden:** maandag 24 juni 2019 16:16  
**Aan:** 10.2.e  
**CC:** 10.2.e @ns.nl'  
**Onderwerp:** RE: Deep dive nachttrein

Hoi 10.2.e,

Welkom terug van vakantie! Ter info:

- Ik leg hier de laatste hand aan het schema, verwacht dit jullie morgen te kunnen toesturen voor afstemming. Dan/daarna ook even kijken hoe verder.
- Overleg met 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e wordt gepland, opties zijn 9, 15 en 17 juli.

Gr.

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e ; 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** Stuk nachttrein in brief internationaal  
**Datum:** woensdag 26 juni 2019 21:52:35

---

Hoi 10.2.e, 10.2.e,

Hieronder vinden jullie het stuk over nachttrein dat nu is opgenomen in de brief internationaal die in principe voor het zomerreces (dus volgende week) uit gaat naar de Kamer. Daarin staat dat wij komende periode verkennende gesprekken voeren. 10.2.g

Mochten er nog onoverkomelijke punten in deze tekst staan dan weten jullie ons (z.s.m.) te vinden!

Hartelijke groet,

10.2.e

N.b.: 10.2.e en ik zijn er pas maandag weer, graag 10.2.e in die tijd als 1<sup>e</sup> aanspreekpunt gebruiken ☺

*Nachttrein*

10.2.g

10.2.g

---

[1] Kamerstukken II, vergaderjaar 2018-2019, 29984 nr. 821



**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** Re: Nieuw tijdstip: Nightjet  
**Datum:** donderdag 27 juni 2019 21:56:54

---

Ha 10.2.e, dat is beter. 10.2.e zal ook nog een call inschieten met 10.2.e en legal erbij om de inhoud te bespreken.

Groeten 10.2.e

> Op 27 jun. 2019 om 21:45 heeft 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl> het volgende geschreven:

>

> Hoi 10.2.e,

>

> Om 14:00 BRW. Een deel van onze afspraak BRW, ik wilde die tijd gebruik voor nachttrein er van uit gaande dat we dan klaar zijn 10.1.c

>

> Gr.

> 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.

> <meeting.ics>

---

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:** 10.2.e - DGB namens 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e 10.2.e @NS.nl; 10.2.e ; 10.2.e - DGB;  
 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** FW: Directeurenoverleg Internationaal  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

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

**Van:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl <mailto:10.2.e @minienw.nl> >  
**Verzonden:** dinsdag 25 juni 2019 16:29  
**Aan:** 10.2.e - DGB; 10.2.e @NS.nl <mailto:10.2.e @NS.nl>; 10.2.e 10.2.e  
 - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB

**Onderwerp:** Directeurenoverleg Internationaal

**Tijd:** dinsdag 9 juli 2019 12:00-13:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** Utrecht, locatie volgt (ProRail of NS)

Nadere info volgt nog.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

DGB/OVS/Beleid&Omgeving

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

M: 31 (0)6 10.2.e

**Van:** 10.2.e HCM  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: Deep dive nachttrein  
**Datum:** donderdag 27 juni 2019 14:48:55  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Ha 10.2.e

Is er inderdaad op 9 juli een directeuren overleg gepland? Met NS deelname? In 10.2.e haar agenda zie ik deze niet terug.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e

NS

[Internet](#)

---

**Van:** 10.2.e ) - DGB [mailto:10.2.e@minienw.nl]

**Verzonden:** woensdag 26 juni 2019 17:59

**Aan:** 10.2.e

**CC:** 10.2.e HCM ; 10.2.e - DGB ;  
10.2.e - BSK

**Onderwerp:** RE: Deep dive nachttrein

Ha allen,

Bijgevoegd het aangevulde overzicht over de mogelijkheden om om te gaan met het exploitatietekort op de nachttreinverlenging vanaf Düsseldorf.

Voorstel vanuit ons is om in de 2<sup>e</sup> helft van volgende week een (telefonische) afspraak te plannen om richting het geplande directeurenoverleg internationaal van dinsdag 9 juli uit te wisselen welke bespreekpunten we zien en welke opties we met elkaar het meest kansrijk achten. Ik zou jullie willen vragen om voor die afspraak het bijgevoegde overzicht verder aan te vullen/becommentariëren etc.

Opties voor de belafspraken zijn voor ons:

Dinsdag 2 juli na 15:00 (of 10.2.e **BRW**

Donderdag 4 juli tussen 9 en 10 en 11 en 12.

Hartelijke groet,

10.2.e

---



**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Cc:** 10.2.e WH; 10.2.e HCM  
**Onderwerp:** Overzicht financieringsopties nachttrein  
**Datum:** donderdag 4 juli 2019 10:39:57  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[Exploitatie nachttrein \(NS\).docx](#)

---

Beste 10.2.e

In de bijlage vind je het overzicht aan financieringsopties voor het exploitatietekort. We hebben in de tabel met track changes onze opmerkingen gezet. Ik stel voor dat we straks door het schema lopen.

De geel gearceerde varianten (1 b,c,d) lijken ons het meest voor de hand te liggen. Dit zijn ook alle drie varianten die onder de concessie komen te vallen. Dit is vanuit het oogpunt van mogelijke staatssteunproblemen ook het handigst.

Grofweg ziet het (relevante) staatssteunkader er als volgt uit:

1. Compensatie onder de concessie. Dit is vanuit het oogpunt van staatssteun de wenselijke route.

De PSO-Verordening is van toepassing op compensaties voor openbaar personenvervoer per spoor. Als de compensatie voor openbaar vervoersdiensten wordt betaald conform de PSO-verordening, dan wordt die compensatie geacht verenigbaar te zijn met de interne markt, en hoeft die compensatie niet vooraf te worden aangemeld.

2. Compensatie buiten de concessie. Dit is minder wenselijk vanuit het oogpunt van staatssteun.

Steun die niet onder de PSO-verordening valt, kan nog steeds verenigbaar zijn met de interne markt, maar moet wel eerst getoetst worden aan de reguliere staatssteunregels. Hierbij zijn in ieder geval relevant de Richtsnoeren Staatssteun Spoorwegondernemingen en de meer algemene regels zoals de Algemene Groepsvrijstellingsverordening.

Tot straks!

Met vriendelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e



**NS** | Stakeholder- en Concessiemanagement  
 Laan van Puntenburg 100  
 Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---

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 - DGB  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: Geen bezwaren NS tav tekst nachttrein  
**Datum:** donderdag 4 juli 2019 14:28:38

---

11.1

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Verzonden:** donderdag 4 juli 2019 14:26  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** Geen bezwaren NS tav tekst nachttrein

---

**Van:** 10.2.e <10.2.e@NS.NL>  
**Verzonden:** donderdag 4 juli 2019 14:25  
**Aan:** 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>  
**CC:** 10.2.e 10.2.e@NS.NL>  
**Onderwerp:** Re: SPOED: aangepaste tekst nachttrein

10.2.e,

Dank voor het delen. Prima wat mij betreft.

Groeten 10.2.e

Op 4 jul. 2019 om 14:10 heeft 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl> het volgende geschreven:

Hoi 10.2.e

De tekst t.a.v. nachttrein is nog aangepast, zie onderstaand in geel. Als er onoverkomelijke bezwaren zijn dan horen we dat graag zsm. Ik zal jullie ook proberen te bellen.

Gr.

10.2.e

---

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

**Verzonden:** donderdag 4 juli 2019 13:04

**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e@minienw.nl>

**Onderwerp:** aangepaste tekst nachttrein

*Kansen voor de terugkeer van de nachttrein*

10.2.g

[Redacted content]

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.

---

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](#)

---

---

[1] Kamerstukken II, vergaderjaar 2018-2019, 29984 nr. 821



**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: behalve dit punt...  
**Datum:** donderdag 4 juli 2019 14:36:50

---

Zal ik overnemen

---

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Verzonden:** donderdag 4 juli 2019 14:35  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** behalve dit punt...

---

**Van:** <sup>10.2.e</sup> <10.2.e@NS.NL>  
**Verzonden:** donderdag 4 juli 2019 14:34  
**Aan:** 10.2.e - DGB <sup>10.2.e</sup> <10.2.e@minienw.nl>  
**CC:** 10.2.e 10.2.e@NS.NL>

**Onderwerp:** Re: SPOED: aangepaste tekst nachttrein

Een opmerking:

10.2.g

10.2.g

Thx, 10.2.e

Sent from my iPad

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** Exploitatie nachttrein (NS)  
**Datum:** donderdag 4 juli 2019 13:47:57  
**Bijlagen:** [Exploitatie nachttrein \(NS\).docx](#)

---

Hoi 10.2.e,

Even snel:

IK kom op bijgevoegd schema, zoek nog even naar een kleurrijkere invulling van de laatste kolom (kansrijkheid), maar moet nu ander overleg in.

Voorstel agenda is dus:

10.2.g

[Redacted content]

Hoor graag!

10.2.e

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Exploitatie nachttrein (NS)  
**Datum:** donderdag 4 juli 2019 16:08:00  
**Bijlagen:** [Exploitatie nachttrein NS&IenW.docx](#)

---

Hoi 10.2.e,  
Hierbij met smileys in de laatste kolom ☺  
10.2.e

---



**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: Timing MoU nachttrein  
**Datum:** vrijdag 5 juli 2019 15:03:07  
**Bijlagen:** image001.png

---

Ha 10.2.e,

BRW

Ja, een GO in september maakt start vanaf dec 2020 nog mogelijk.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

06 10.2.e

NS

[Internet](#)

---

**Van:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]

**Verzonden:** vrijdag 5 juli 2019 12:03

**Aan:** 10.2.e

**Onderwerp:** Timing MoU nachttrein

Hoi 10.2.e,

BRW

Ik was benieuwd of jij nog een antwoord had gevonden op onze eerder gestelde vraag: eind van de zomer moet NS duidelijkheid hebben (MoU) om voorbereidingen te kunnen starten om per eind 2020 nachttrein te herintroduceren, wat als dit 2-3 maanden later wordt?

Hoor het graag!

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, 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 - DGB  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Timing MoU nachttrein  
**Datum:** vrijdag 5 juli 2019 15:05:20  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

En als de MoU 2-3 maanden later wordt? Is dan de vertraging 2-3 maanden? Of een jaar?  
Fijn weekend vast!

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e -  
**Onderwerp:** RE: Exploitatie nachttrein (NS)  
**Datum:** vrijdag 5 juli 2019 12:34:08  
**Bijlagen:** [image003.png](#)  
[Bijlage 1 Voorstel NS Herintroductie nachttrein 20190527.pdf](#)  
[Bijlage 2 Mogelijkheden exploitatietekort nachttrein.docx](#)  
[Concept Agenda DO Internationaal 9-7-2019.docx](#)  
[image001.wmz](#)

Hoi 10.2.e,

Ik kom op bijgevoegde set om te versturen.

10.2.g terwijl dit inmiddels september is (toch?) Is er nog een kans om dat aan te passen?

Hoor het graag als je verder nog aanvullingen hebt, dan stuur ik het daarna uit, ook naar 10.2.e,

10.2.e @ns.nl (toch?) en 10.2.e @ns.nl (toch?).

Gr.

10.2.e

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** vrijdag 5 juli 2019 11:09

**Aan:** 10.2.e - DGB

**Onderwerp:** RE: Exploitatie nachttrein (NS)

Ha 10.2.e,

Eens met de agenda. Ik heb een korte annotatie toegevoegd om zo te bespreken.

Agenda Overleg

10.2.g

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

06 10.2.e



**NS** | Stakeholder- en Concessiemanagement  
 Laan van Puntenburg 100  
 Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** donderdag 4 juli 2019 16:53

**Aan:** 10.2.e - DGB' <10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Exploitatie nachttrein (NS)

Hoi 10.2.e,

Morgen bellen om 11.30 is prima! Ik kom trouwens op bijgevoegd overzicht, dat kunnen we natuurlijk ook met



smileys aanvullen ☺.  
Met vriendelijke groet,

10.2.e  
10.2.e  
06 10.2.e



NS | Stakeholder- en Concessiemanagement  
Laan van Puntenburg 100  
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---

**Van:** 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e@minienw.nl]

**Verzonden:** donderdag 4 juli 2019 16:08

**Aan:** 10.2.e <10.2.e@ns.nl>

**Onderwerp:** RE: Exploitatie nachttrein (NS)

Laten we morgen na 11:30 even bellen? Mijn batterij is leeg, dus ga nu offline...

---

**Van:** 10.2.e - DGB

**Verzonden:** donderdag 4 juli 2019 13:48

**Aan:** 10.2.e <10.2.e@ns.nl>

**Onderwerp:** Exploitatie nachttrein (NS)

Hoi 10.2.e,

Even snel:

IK kom op bijgevoegd schema, zoek nog even naar een kleurrijkere invulling van de laatste kolom (kansrijkheid), maar moet nu ander overleg in.

Voorstel agenda is dus:

10.2.g  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]

Hoor graag!

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 we ke 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](#)

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Beleid en Omgeving

**Contactpersoon****10.2.e**

Sr. Beleidsmedewerker

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

9 juli 2019

**Bijlage(n)**

- Voorstel NS/OBB  
- Overzicht mogelijkheden  
exploitatiekort

# agenda

---

Betreft	DO Internationaal
Vergaderdatum	9 juli 2019
Vergadertijd	12:00 - 13:00
Vergaderplaats	Hoofdkantoor NS, Utrecht, Laan van Puntenburg 100, zaal V17.03
Deelnemers	<b>10.2.e</b> , <b>10.2.e</b> , <b>10.2.e</b> (I&W, OVS), <b>10.2.e</b> , <b>10.2.e</b> <b>10.2.e</b> , <b>10.2.e</b> (NS)

---

1. **10.2.g**
2. **10.2.g**
3. **10.2.g**
4. **10.2.g**
5. **10.2.g**

BRW

**Van:** 10.2.e**Verzonden:** maandag 8 juli 2019 17:41**Aan:** 10.2.e - DGB**Onderwerp:** Update potentieel issue nachttrein

Beste 10.2.e,

Graag wil ik je voor het overleg van morgen laten weten, dat het potentiële issue met OBB 10.1.c van de baan is. 10.1.c

Dus een goede basis om morgen het gesprek verder te voeren. Tot morgen,  
Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

[Internet](#)

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 - BSK  
**Aan:** 10.2.e - 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** Verslag DO nachttrein  
**Datum:** woensdag 10 juli 2019 15:40:43  
**Bijlagen:** [Verslag DO internationaal nachttrein \(uitgewerkt verslag\).docx](#)  
[Verslag DO internationaal nachttrein \(notulering\).docx](#)

---

Ha 10.2.e

Hierbij een verslag van het directeurenoverleg nachttrein van 9 juli 2019.

Groet 10.2.e

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e – DGB  
**Onderwerp:** RE: Tekst offerteuitvraag marktonderzoek nachttrein  
**Datum:** donderdag 11 juli 2019 21:48:53

---

Dank je 10.2.e – ik bespreek het morgen even in team en kom er op terug.

10.2.e

M+31 6 10.2.e

10.2.e @Rebelgroup.com

**From:** 10.2.e - DGB

**Sent:** Thursday, July 11, 2019 6:00 PM

**To:** 10.2.e

**Subject:** Tekst offerteuitvraag marktonderzoek nachttrein

Hi 10.2.e,

Hieronder zoals gisteren besproken de tekst die wij willen opnemen in de officiële offerteuitvraag aan jullie t.a.v. marktonderzoek nachttrein. Hoor graag van je of jullie hier mee aan de slag kunnen voor minder dan 10.2.g en of dat lukt deze zomer. In de stukken zullen we opnemen opleverdatum 31-8 of zoveel eerder als mogelijk. We willen nota ter info aan eerste tas Stas (19 aug) meegeven, maar vermoed dat dat te kort dag is?

Ik ben hier intern nog even inkoopplan aan het afmaken en akkoord 10.2.e etc. verkrijgen, ik kan je waarschijnlijk begin volgende week de gehele offerteuitvraag sturen.

Hoor het graag en je weet me te vinden bij vragen!

Gr.

10.2.e

*De TK heeft lenW gevraagd te onderzoeken wat nodig is om de nachttrein in Nederland te herintroduceren. In dat kader overweegt lenW een subsidieregeling op te zetten om de nachttrein terug naar Nederland te halen danwel in te stemmen met een voorstel van NS/OBB om als proef tot 2025 een nachttrein te rijden en hier subsidie aan te verstrekken. Om hier aan het einde van de zomer 2019 een keuze in te maken is op dat moment inzicht nodig in hoeverre andere partijen in de komende jaren met een serieus voorstel kunnen en zullen komen om de nachttrein in Nederland te herintroduceren, welke aspecten van belang zijn bij een eventuele algemene subsidieregeling en welke invulling van deze aspecten gewenst is om partijen te interesseren voor deze subsidieregeling. De consultant wordt gevraagd om op basis van deskresearch en gesprekken met vervoerders in een rapport aan te geven:*

*- welke partijen serieuze partijen zijn om een nachttrein van/naar Nederland te gaan rijden in de periode tot 2025 of daarna*

*- welke van deze partijen in een dusdanige positie (financieel, geografisch, marktaandeel, beschikbaar materieel, etc.) verkeren dat zij een met een serieus voorstel voor de herintroductie van de nachttrein kunnen komen in de genoemde periode(s)*

*- hoe groot de consultant de kans schat dat één of meerdere partijen dit ook zullen doen (zonder subsidieregeling)?*

*- indien een subsidieregeling wordt ingesteld, welke aspecten (hoogte subsidie, looptijd, voorwaarden, etc.) dienen hier dan in terug te komen en met welke invulling hiervan?*

*- indien een dergelijke subsidieregeling wordt ingesteld, hoeveel en welke partijen dan waarschijnlijk in de genoemde periode(s) met een serieus/kansrijk voorstel komen?*

---

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 -DGB  
**Aan:** 10.2.e -DGB; 10.2.e -  
**Onderwerp:** Marktonderzoek nachttrein

---

Hi 10.2.e,

Hierbij de afspraak zoals net besproken, zet jij hem door naar 10.2.e?

Ik meld jullie aan!

Gr.

10.2.e

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e ) – DGB  
**Cc:** 10.2.e  
**Onderwerp:** Opties financiële bijdrage.pptx  
**Datum:** dinsdag 16 juli 2019 12:20:03  
**Bijlagen:** [Opties financiële bijdrage.pptx](#)

---

Ha 10.2.e

Zoals besproken,

Groet,

10.2.e

---

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 - DGB  
**Aan:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** Contactgegevens  
**Datum:** woensdag 17 juli 2019 09:59:15  
**Bijlagen:** [image004.png](#)  
[image001.png](#)  
**Prioriteit:** Hoog

---

Hoi 10.2.e

Zie hieronder een voorbeeld van een mail die wij regelmatig krijgen vanuit AllRail. Ik heb in reactie hierop 10.2.e gevraagd om contactpersonen van de drie partijen die hieronder worden genoemd en evt. andere van hun leden die in staat kunnen zijn om een internationale nachttrein te gaan rijden naar Nederland. Hopelijk komt reactie hier op deze week nog binnen, die stuur ik dan naar je door, en anders 10.2.e

Voor Flixbus Nederland hebben wij zelf al een contactpersoon, genaamd 10.2.e, degene die ook in overleg met ons liet vallen dat een nachttrein tussen Amsterdam en Berlijn wellicht een interessant idee was: 10.2.e @flixbus.com, +31 €10.2.e. Het budget is geregeld, dus hopelijk kan ik jullie z.s.m. de officiële stukken sturen.

Gr.

10.2.e

**Van:** 10.2.e @allrail.eu>

**Verzonden:** dinsdag 16 juli 2019 09:57

**Aan:** 10.2.e - KIM 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 DGMO' 10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** Regiojet using new, successful bond issue of €40 million to strengthen its EU cross-border night trains

**Urgentie:** Hoog

Dear esteemed colleagues at the Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,  
 Could I please alert you to a new report yesterday about how one of our privately-owned members, Regiojet, has announced it will use a new, successful bond issue of €40 million to strengthen its EU cross-border night trains between the Czech Republic and Slovakia?

Two articles on this issue are to be found here:

<https://www.railwaygazette.com/news/traction-rolling-stock/single-view/view/regiojet-to-strengthen-overnight-trains.html>

<https://www.railjournal.com/financial/regiojet-rerpots-12-increase-in-passenger-numbers/>

The irony being that Regiojet is now getting hold of the same 2<sup>nd</sup> hand rolling stock from DB's former Citynightline pool that ÖBB Nightjet is using

Therefore, we still cannot fathom out why ÖBB and its collaboration NS are demanding a subsidy, especially to such a lucrative and densely populated market as the Netherlands.

Clearly, as long as the market conditions are right, operators such as Regiojet, Snälltåget and BTE Express are capable of running (EU cross-border) night trains without subsidy, using private capital instead.

Thanks and best regards

10.2.e

Secretary General



ALLRAIL asbl



**Twitter: @ALLRAIL\_EU**

Rue Washington 40,  
1050 Brussels, Belgium.

E-mail: 10.2.e @allrail.eu

Tel.: +32 10.2.e

Reg nr. 675.784.944. Publication in the Belgian Official Gazette on 29/05/2017

**Von:** 10.2.e KIM 10.2.e @minienw.nl>

**Gesendet:** 02 June 2019 14:09

**An:** 10.2.e allrail.eu>

**Cc:** 10.2.e ) - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e DGB  
10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMO 10.2.e @minienw.nl>

**Betreff:** RE: Draft version research report night trains

Dear 10.2.e s, thank you for your comments on our draf report. We will carefully assess the impact of your remarks on the final version.

Kind regards,

10.2.e.  
Senior Researcher

.....  
**KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis**  
Ministry of Infrastructure and Water Management  
Bezuidenhoutseweg 20 | 2594 AV Den Haag  
P.O. Box 20901 | 2500 EX Den Haag  
.....

**Tel** +31 10.2.e

10.2.e @minienm.nl  
<http://www.kimnet.nl>

.....  
**Van:** 10.2.e allrail.eu>

**Verzonden:** zaterdag 1 juni 2019 11:46

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

**Onderwerp:** Re: Draft version research report night trains

Dear 10.2.e ,

Thanks for your email on 26<sup>th</sup> May asking for our comments on the draft research report.

In our view, the draft version focuses too much on specific comments I made on the phone a few weeks ago in which I did state that I was deeply worried about the prospect of yet another anti-competitive direct taxpayer award to ÖBB Nightjet. After all, we know this already happens elsewhere with the ÖBB Nightjet, namely in Austria itself and that - in collaboration with the respective national incumbent - ÖBB is also currently trying to achieve this goal in several other many EU member states. It is crucial to avoid such a scandal, as this would set a very dangerous precedent, contradict the EU's vision of more rail market liberalisation.

But in our phone call together, I also definitely talked about ALLRAIL's belief that cross-border night trains can be commercially viable and profitable in many places. There are already examples in Europe, such as the regular Regiojet night trains between Slovakia and the Czech Republic, Snälltåget between Sweden and Germany and BTE Express between Hamburg and the German/Swiss border (near Basle).

With Amsterdam and Rotterdam being such popular leisure and business hubs respectively, it is hard to believe that night trains to other major hubs such as Munich, Zurich, Copenhagen or Vienna (between 750-1200 kilometres) would not be viable, especially considering there would likely be relatively balanced demand in both directions. With the Greta Thunberg effect and increasing public awareness for sustainable, sharing transport modes, the tide is turning in favour of more train travel.

Your report analyses that only 7%-18% of potential cross-border night train travellers want to take the bus. Knowing that Flixbus alone (approx.. 50 seats per bus) already offers 36 cross-border services to & from the Netherlands at night, does this then not suggest night time rail demand could be at least 5-10 times as high - at least 14.000 travellers per night? That is enough in the medium term to sustain at least 8 rail services in both directions? Fixed operational costs would then be spread among more travellers.

In addition: how can it be that ÖBB Nightjets from Munich and Vienna to Hamburg can be operated without subsidy whereas a potential night train to Amsterdam allegedly cannot, considering that your research also mentions how track infrastructure access fees in the Netherlands are lower than in Germany? This makes no financial sense at all.

(By the way: Amsterdam even has other big cities nearby – such as Rotterdam -, with drop-offs / pick-ups just beforehand/afterwards, while Hamburg does not – this gives the Netherlands a much larger catchment group than Northern Germany)

How can it be that only a few days ago, the Swiss rail incumbent SBB announced [it is considering introducing new night trains around Europe?](#)

In the media, there was no mention of these new SBB trains being reliant on subsidy.

Indeed your Summary itself mentions how “sufficient market demand seems to exist”. Even NS and ÖBB – who appear to have an identical view on everything (what a surprise!) – state that “demand is not an issue”

Against all of this backdrop, how can it be that your report seems to come to the conclusion right from the start that night trains must be subsidised?

Furthermore, some of the research methodology is lop-sided. Pricing comparisons and load factors in the report are entirely based on ÖBB’s limited experience as a monopolistic provider around Europe. Assumptions are also made that really only apply to ÖBB, for example the statement that night time rolling stock is not very productive, unable to be used on daytime trains.

In reality: like with their daytime trains, new operators would enter the market with attractive prices and a fresh innovative approach, not more of the same. We have seen this with Regiojet’s profitable night trains between the Czech Republic and Slovakia, which have attracted new customers from other transport modes. [Some of the recent growth in Czech rail](#) is actually directly attributable to Regiojet’s new night time services.

For the record: Regiojet does re-use some of its night time rolling stock on daytime services. The same applies for Treinreiswinkel. And we suspect that Flixtain would do so as well.

Your research should instead have asked what product innovation and price points might motivate modal shift, instead of just assuming anything on offer on the rails will be more or less the same quality and price as the ÖBB Nightjet.

We also explicitly reject one of the sources: one of the authors you quote as if he were an independent source is Poul Kattler, whose pressure group does not base its work on any academic research; instead it is just a blatant social media advocate for ÖBB Nightjet, pushing for taxpayer subsidy [without any parallel push for more product innovation or balancing the books](#). We have clear evidence that Mr Kattler's pressure group pays no attention whatsoever to successful examples from the private sector, such as Regiojet or the Calendonian Sleeper.

Perhaps predictably, your report also highlights "the lack of level playing field between different transport modes". This is typical state incumbent lobbying narrative. It belongs to their standard [repertoire](#) these days while they always avoid mentioning the benefits that arises intra-modal competition. Please [see this recent interview](#) just 2 weeks ago by DB's CEO. It sounds like you are making the incumbents' bidding.

Surely the lack of level playing field between different rail operators is a much more pressing issue to tackle first of all?! Such as lack of fair access for new entrants to suitable rolling stock (it is proven that incumbents get better financing rates) and lack of through ticketing and access to inherited rail ticket distribution channels [at the explicit behest of the incumbents](#), not new entrants(!) You made it sound as if the lack of sales co-operation is somehow mutual – on the contrary, it is very one-sided!

Sadly, these very serious barriers to entry for newcomers are barely mentioned in your report. Therefore, the false impression is given that new entrant operators somehow experience a level intramodal playing field to the ÖBB/NS collaboration. The impression is given that other operators are simply not stepping up to the plate, that it therefore cannot be done and the only solution is ÖBB Nightjet, which is 'blackmailing' the Dutch government for a subsidy. If no subsidy, then ÖBB will not offer the service, correct?

If the Dutch government still wants to spend money to help the establishment of new night trains, then it should help in a manner that is neutral to all operators, such as subsidizing track access and station stop fees and providing equal financing opportunities to new operators when they are seeking to lease or purchase rolling stock.

For example, if the market fails to create fair access to night train rolling stock and only ÖBB currently has the assets, there should be a publicly funded long distance rolling stock pool instead. As we can see from Regiojet and Treinreiswinkler, others are equally capable of operating the trains.

**To conclude**, incumbent operators may think profitable operations are impossible without subsidy, but [ALLRAIL certainly does not agree](#). EU reg. 1370/2007 (Art 2. e) states that a route should not be taxpayer subsidised if it is commercially viable. If night trains to Hamburg are commercially viable - with a much smaller catchment area - then why should Amsterdam not be?

Even if there were a competitive tender, with all the competitive advantages that incumbents currently benefit from at the moment, the probability is that the NS/ÖBB collaboration would win, closing out new entrants to the market for the foreseeable future (any newcomers would then be competing against the taxpayer). The Netherlands would get stuck in a vicious circle of public subsidy in favour of one specific company for many years to come, which is not responsible behaviour towards the taxpayer.

On the contrary, if there were a level [intra-modal](#) playing field, we believe there could be an



active and vibrant night train market with different operators such as Regiojet, Flixbus and others (perhaps even start-ups?) competing on price and product quality - rather than night trains becoming a luxury that Dutch taxpayers are forced to pay for.

As a final word: it is surprising that, after EU elections last weekend showed how voters are moving away from the traditional political parties in favour of new political solutions, this draft research report implies that perpetuating the historical dominance of the traditional railway providers is the only way forward.

Thanks & kind regards

10.2.e

ALLRAIL

---

**Von:** 10.2.e ) - KIM 10.2.e [minienw.nl](mailto:minienw.nl)>

**Gesendet:** 31 May 2019 19:52

**An:** 10.2.e [allrail.eu](mailto:allrail.eu)>

**Betreff:** RE: Draft version research report night trains

Thank you. Tomorrow is also fine, if that suits you better.

Regards, 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e [@allrail.eu](mailto:@allrail.eu)>

**Verzonden:** vrijdag 31 mei 2019 17:52

**Aan:** 10.2.e ) - KIM 10.2.e [@minienw.nl](mailto:@minienw.nl)>

**Onderwerp:** AW: Draft version research report night trains

Dear 10.2.e

We are looking at this now and will get back to you before the end of the day

But I can say one thing already: the Caledonian Sleeper operates between England and Scotland, hence it might be better to refer to it as a service in the United Kingdom

You will hear from me later today

Thanks

10.2.e

Secretary General



ALLRAIL asbl

**Twitter:** @ALLRAIL\_EU

Rue Washington 40,

1050 Brussels, Belgium.

E-mail: 10.2.e [@allrail.eu](mailto:@allrail.eu)

Tel.: +32 10.2.e

Reg nr. 675.784.944. Publication in the Belgian Official Gazette on 29/05/2017

---

**Von:** 10.2.e - KIM 10.2.e [@minienw.nl](mailto:@minienw.nl)>

**Gesendet:** 26 May 2019 13:34

**An:** 10.2.e [@allrail.eu](mailto:@allrail.eu)>

**Betreff:** Draft version research report night trains

Dear 10.2.e

As agreed during our recent conversation, I hereby send you a draft version of our research report on the possible reintroduction of international night trains to the Netherlands.

We would appreciate it, if you could comment on this draft, especially on any factual incorrectness. In view of our time schedule until the date of publication we kindly ask you to do

so before June, 1.

Thanking you in anticipation,

Kind regards,

10.2.e.  
Senior Researcher

.....  
**KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis**  
Ministry of Infrastructure and Water Management  
Bezuidenhoutseweg 20 | 2594 AV Den Haag  
P.O. Box 20901 | 2500 EX Den Haag  
.....

Tel +31 10.2.e

10.2.e @minienm.nl  
<http://www.kimnet.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.

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Regiojet using new, successful bond issue of €40 million to strengthen its EU cross-border night trains  
**Datum:** donderdag 18 juli 2019 18:01:12

---

Dear 10.2

Thanks for your reply to my earlier mail and nice to hear that BTE Express is willing to talk to us.

It's actually the consultant Rebel Group this time who is willing to make appointments with the operators, in order to fulfill their investigation in our service. 10.2.e of this Rebel Group (in cc) is there for the logical person to send the contact information to and arrange for meetings/conference calls. Can you send him the contact information of BTE Express and the others? If you have any further questions during my leave, you can contact 10.2.e

Thanks again for your help!

Best regards,  
10.2.

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

**Van:** 10.2.e 10.2.e @allrail.eu>  
**Verzonden:** donderdag 18 juli 2019 17:14  
**Aan:** 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>  
**Onderwerp:** AW: Regiojet using new, successful bond issue of €40 million to strengthen its EU cross-border night trains

Dear 10.2.

Thanks for your email below

BTE Express is ready to come to The Hague and talk with you; an appointment could already be set up

I'm still working on getting the others to the Netherlands or in contact with you; they are a bit further away

You will hear from me soon!

Thanks again

10.  
 2  
 10.2.e  
 Secretary General

ALLRAIL asbl  
 Twitter: @ALLRAIL\_EU

Rue Washington 40,  
 1050 Brussels, Belgium.  
 E-mail: 10.2.e @allrail.eu  
 Tel.: +10.2.e

Reg nr. 675.784.944. Publication in the Belgian Official Gazette on 29/05/2017

-----Ursprüngliche Nachricht-----



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

Gesendet: 16 July 2019 13:37

An: 10.2.e @allrail.eu>

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>

Betreff: RE: Regiojet using new, successful bond issue of €40 million to strengthen its EU cross-border night trains

Dear 10.2.

Thank you for your mail on the new report on Regiojet.

As stated before, we are very open to other operators than NS and OBB to come to us with a realistic plan to reintroduce a night train service to the Netherlands. We have also emphasized this in our letter to parliament on July 11th: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/07/11/ontwikkelingen-internationaal-persoonenvervoer-per-spoor>

In fact, we have asked the consultant Rebel to investigate for us which other operators are in the position and are willing to reintroduce the night train service to the Netherlands in the coming period. Therefore I would like to ask whether you can send me the contact information of the operators Regiojet, Snälltåget and BTE Express, as mentioned in your email below, and any other of your members who would be able of running (EU cross-border) night trains to the Netherlands.

Can you send me this information this week? I'll be on holiday from next week on.

Thanks a lot in advance!

Best regards,

10.2.

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e DGB  
**Cc:** 10.2.e 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Second opinion nachttrein  
**Datum:** donderdag 18 juli 2019 14:55:23  
**Bijlagen:** image001.png

---

Ha 10.2.e

Dank voor je bericht. Dit helpt! We komen spoedig bij jullie terug met een voorstel.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

06 10.2.e



**NS International** | Directie  
 De Oost | Stationsplein 9  
 Postbus 767, 1000 AT Amsterdam  
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---

**Van:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]

**Verzonden:** donderdag 18 juli 2019 12:06

**Aan:** 10.2.e

**Onderwerp:** FW: Second opinion nachttrein

Hoi 10.2.e

In afwezigheid van 10.2.e bij dezen onderstaande mail ook voor jou. Ik had 10.2.e n ook opgenomen in het origineel, hopelijk kunnen jullie hier wat mee?

Hartelijke groet,

10.2.e

**Van:** 10.2.e - DGB

**Verzonden:** donderdag 18 juli 2019 12:04

**Aan:** 10.2.e <10.2.e @NS.NL>

**CC:** 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e  
 <10.2.e @ns.nl>; 10.2.e BSK 10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** Second opinion nachttrein

Hoi 10.2.e

In navolging op ons telefoongesprek dinsdag, ontvang je hieronder een tekstje met waar wij aan dachten bij het uitvoeren van de second opinion. Ben benieuwd of dit herkenbaar is, ook voor jullie financiële afdeling die wellicht al vaker een second opinion heeft laten uitvoeren?

**BRW**

10.2.e

*In de second opinion wordt een onafhankelijke partij gevraagd om de kosten en opbrengsten zoals door NS/OBB gepresenteerd te onderzoeken op de wijze waarop deze tot stand zijn gekomen, de validiteit en realiteitszin van deze cijfers en een oordeel te vellen of het door NS/OBB opgegeven exploitatietekort realistisch is en welke bandbreedte te verwachten is.*

---

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](#)





> Retouradres Postbus 20906 2500 EX Den Haag

**Bestuurskern**

Inkoop  
Team Operationele inkoop  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

10.2.e  
10.2.e @minienw.nl

**Bijlage(n)**

Bijlage 1 ARVODI

Datum 18 juli 2019  
Betreft Offerteaanvraag: marktonderzoek nachttrein

Geachte heer/mevrouw,

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een raamovereenkomst voor Advies- en ingenieursdiensten, waar u één van de contractpartners voor bent. Hierbij nodig ik u uit tot het uitbrengen van een nadere offerte voor marktonderzoek nachttrein, volgens bijgevoegde bijlage en de hierna beschreven eisen en voorwaarden.

Vanuit het ministerie heeft de directie Openbaar Vervoer en Spoor behoefte aan een marktonderzoek nachttrein. Deze dienst houdt zich bezig met Openbaar Vervoer en Spoor.

**Omschrijving van de opdracht****1. Achtergrond**

De Tweede Kamer heeft de staatssecretaris van IenW gevraagd te onderzoeken wat nodig is om de nachttrein in Nederland te herintroduceren. In dat kader overweegt IenW een subsidieregeling op te zetten om de nachttrein terug naar Nederland te halen dan wel in te stemmen met een voorstel van NS/OBB om als proef tot 2025 een nachttrein te rijden en hier subsidie voor te verstrekken. Om hier aan het einde van de zomer 2019 een keuze in te maken is op dat moment inzicht nodig in hoeverre andere partijen in de komende jaren met een serieus voorstel kunnen en zullen komen om de nachttrein in Nederland te herintroduceren, welke aspecten van belang zijn bij een eventuele algemene subsidieregeling en welke invulling van deze aspecten gewenst is om partijen te interesseren voor deze subsidieregeling.

**2. Inhoud**

De opdrachtnemer wordt gevraagd om op basis van deskresearch en gesprekken met vervoerders in een rapport aan te geven:

- welke partijen serieuze partijen zijn om een nachttrein van/naar Nederland te gaan rijden in de periode tot 2025 of daarna
- welke van deze partijen in een dusdanige positie (financieel, geografisch, marktaandeel, beschikbaar materieel, etc.) verkeren dat zij een met een serieus voorstel voor de herintroductie van de nachttrein kunnen komen in de genoemde periode(s)

- hoe groot de consultant de kans schat dat één of meerdere partijen dit ook zullen doen (zonder subsidieregeling)?
- indien een subsidieregeling wordt ingesteld, welke aspecten (hoogte subsidie, looptijd, voorwaarden, etc.) dienen hier dan in terug te komen en met welke invulling hiervan?
- indien een dergelijke subsidieregeling wordt ingesteld, hoeveel en welke partijen dan waarschijnlijk in de genoemde periode(s) met een serieus/kansrijk voorstel komen?

**Bestuurskern**  
Inkoop  
Team Operationele inkoop

Opdrachtgever stuurt en betaalt op basis van (deel)producten. Er vindt geen directe aansturing door opdrachtgever plaats.

### 3. Contractduur

De uitvoering van de werkzaamheden vangt aan na ontvangst van de opdrachtbrief en zal op 31 augustus 2019 of zoveel eerder als mogelijk worden afgerond.

Opdrachtgever is voornemens een overeenkomst aan te gaan voor de duur van de opdracht. Indien wegens onvoorziene omstandigheden de einddatum van het project niet kan worden behaald, behoudt IenW het recht de looptijd van de opdracht te kunnen verlengen met maximaal 4 maanden.

### 4. Eisen aan de opdracht

De offerte dient minimaal een plan van aanpak en de CV's van de in te zetten medewerkers te bevatten.

### 5. Beoordeling offerte

Uw aanbieding wordt o.a. beoordeeld op:

- uitwerking van een plan van aanpak
- prijsstelling
- de kwalificaties van de in te zetten medewerkers (CV 's)

Geef middels open kostencalculatie inzicht in de kostenopbouw per op te leveren product. De prijzen worden vermeld in Euro, zowel inclusief als exclusief BTW. De prijsstelling is "all-in".

Het maximaal beschikbare budget voor deze opdracht bedraagt €33.000 excl. BTW. Een offerte met een hogere prijs zal ongeldig terzijde worden gelegd.

De opgegeven prijzen/tarieven gelden voor de gehele doorlooptijd van de overeenkomst (inclusief optiejaren) en kunnen niet geïndexeerd worden.

### 6. Contractmanagement

#### Wijze van facturering

Afrekening geschiedt op basis van vaste prijs. Betaling vindt plaats in één termijn na ontvangst en acceptatie van het eindrapport.

Het betaalritme vindt dus als volgt plaats:  
100 % na acceptatie eindrapport.

## Controlemiddelen

Elke 2 weken wordt een voortgangsgesprek gevoerd met de projectverantwoordelijke. In een voortgangsbespreking wordt in ieder geval ingegaan op de stand van zaken, eventueel reeds bereikte resultaten en de consequenties hiervan voor de planning van het verdere verloop van de opdracht als ook overige relevante zaken, zoals knelpunten. Tevens wordt de financiële stand van zaken voor wat betreft de uitputting en de prognose besproken.

## Bestuurskern

Inkoop  
Team Operationele inkoop

## 7. Procedure en (acceptatie)voorwaarden

Alle communicatie m.b.t. deze offerteaanvraag verloopt uitsluitend per e-mail via onderstaande contactpersonen:

Contactpersoon 1: 10.2.e  
E-mailadres: 10.2.e@minienw.nl

Contactpersoon 2: 10.2.e  
E-mailadres: 10.2.e@minienw.nl

Ik verzoek u uw offerte digitaal op 22-7-2019 op bovenstaande e-mailadressen onder vermelding van 'marktonderzoek nachttrein' in te dienen.

Uw aanbieding dient geldig te zijn tot 2 maanden na de datum van indiening.

Aan uw offerte zijn voor mij geen kosten verbonden.

## NAW-gegevens

Voor zover dit niet op uw briefpapier vermeld staat, dient u in uw aanbieding alle volgende gegevens van uw organisatie op te nemen:

\* Volledige NAW gegevens / Factuurgegevens Let op: Indien uw factuuradres afwijkt van het adres van uw briefpapier (of automatische ondertekening) graag expliciet vermelding maken van het factuuradres.

\* Kamer van Koophandelnummer (inclusief vestigingsnummer indien van toepassing)

\* Banknaam + Bankrekeningnummer

\* IBAN / BIC nummer

\* BTW nummer

Bij het ontbreken van voornoemde gegevens, is het onmogelijk om tot facturatie te kunnen overgaan.

Als uw offerte niet volledig voldoet aan de in deze offerteaanvraag omschreven eisen en voorwaarden, zal deze niet in behandeling worden genomen. IenW behoudt zich het recht voor om onvolledige offertes terzijde te leggen.

Daarnaast behoudt opdrachtgever zich het recht voor om het gehele offertetraject tijdelijk of definitief te stoppen. Eveneens behoudt opdrachtgever zich het recht voor om de opdracht niet te gunnen. U heeft in een dergelijke situatie geen recht op vergoeding van enigerlei kosten gemaakt in het kader van deze offerteaanvraag. Door het uitbrengen van een offerte verklaart u zich akkoord met deze voorwaarde.

## Algemene voorwaarden

Op de uitvoering van deze opdracht zijn de (algemene) voorwaarden zoals vastgesteld in de raamovereenkomst van toepassing. (Algemene) Voorwaarden



uwerzijds, onder welke benaming dan ook, worden uitdrukkelijk van de hand  
gewezen.

**Bestuurskern**  
Inkoop  
Team Operationele inkoop

De navolgende documenten maken deel uit van de af te sluiten overeenkomst.  
Voor zover deze documenten met elkaar in tegenspraak zijn, prevaleert het eerder  
genoemde document boven het later genoemde:

1. de opdrachtbrief;
2. de raamovereenkomst;
3. de ARVODI-2016 (reeds in uw bezit);
4. de offerteaanvraag, inclusief eventuele bijlage(n);
5. uw offerte.

Artikel 19 (voorschot) van de ARVODI is niet van toepassing.

Indien van u geen offerte tegemoet kan worden gezien, verzoek ik u mij per  
omgaande hiervan op de hoogte te stellen.

Met belangstelling zie ik uw offerte tegemoet.

Hoogachtend,

10.2.e

10.2.e

Directie Openbaar Vervoer&Spoor

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e -  
**Onderwerp:** Contactinfo OBB/mail aan 10.2.e  
**Datum:** donderdag 18 juli 2019 13:07:57  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[image002.png](#)

Hoi 10.2.e,

Zie onderstaande mail die ik dinsdag naar 10.2.e had gestuurd, waarnaar je kan verwijzen in je contacten met hem.

Wij hebben als IenW eerder gesproken met ÖBB, contactpersoon voor nachttreinen daar is 10.2.e, 10.2.e : 10.2.e @pv.oebb.at en +43 10.2.e . Om tot een telefonische afspraak met hem te komen werd ik echter doorverwezen naar 10.2.e, 10.2.e, +43 10.2.e en 10.2.e @pv.oebb.at. Succes!

10.2.e

**Van:** 10.2.e - DGB

**Verzonden:** dinsdag 16 juli 2019 13:37

**Aan:** 10.2.e

**CC:** 10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e - BSK

**Onderwerp:** RE: Regiojet using new, successful bond issue of €40 million to strengthen its EU cross-border night trains

Dear 10.2.e,

Thank you for your mail on the new report on Regiojet.

As stated before, we are very open to other operators than NS and OBB to come to us with a realistic plan to reintroduce a night train service to the Netherlands. We have also emphasized this in our letter to parliament on July 11<sup>th</sup>:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/07/11/ontwikkelingen-internationaal-personenvervoer-per-spoor>

In fact, we have asked the consultant Rebel to investigate for us which other operators are in the position and are willing to reintroduce the night train service to the Netherlands in the coming period. Therefore I would like to ask whether you can send me the contact information of the operators Regiojet, Snälltåget and BTE Express, as mentioned in your email below, and any other of your members who would be able of running (EU cross-border) night trains to the Netherlands.

Can you send me this information this week? I'll be on holiday from next week on.

Thanks a lot in advance!

Best regards,

10.2.e

**Van:** 10.2.e <10.2.e @allrail.eu>

**Verzonden:** dinsdag 16 juli 2019 09:57

**Aan:** 10.2.e - KIM 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 - DGMO' <10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** Regiojet using new, successful bond issue of €40 million to strengthen its EU cross-border night trains

**Urgentie:** Hoog

Dear esteemed colleagues at the Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,

Could I please alert you to a new report yesterday about how one of our privately-owned members, Regiojet, has announced it will use a new, successful bond issue of €40 million to strengthen its EU cross-border night trains between the Czech Republic and Slovakia?

Two articles on this issue are to be found here:

<https://www.railwaygazette.com/news/traction-rolling-stock/single-view/view/regiojet-to-strengthen-overnight-trains.html>

<https://www.railjournal.com/financial/regiojet-rerpots-12-increase-in-passenger-numbers/>

The irony being that Regiojet is now getting hold of the same 2<sup>nd</sup> hand rolling stock from DB's former Citynightline pool that ÖBB Nightjet is using

Therefore, we still cannot fathom out why ÖBB and its collaboration NS are demanding a subsidy, especially to such a lucrative and densely populated market as the Netherlands.

Clearly, as long as the market conditions are right, operators such as Regiojet, Snälltåget and BTE Express are capable of running (EU cross-border) night trains without subsidy, using private capital instead.

Thanks and best regards

10.2.e

Secretary General



ALLRAIL asbl

**Twitter: @ALLRAIL\_EU**

Rue Washington 40,  
1050 Brussels, Belgium.

E-mail: 10.2.e [@allrail.eu](mailto:10.2.e@allrail.eu)

Tel.: +32 10.2.e

Reg nr. 675.784.944. Publication in the Belgian Official Gazette on 29/05/2017

**Von:** 10.2.e - KIM <10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)>

**Gesendet:** 02 June 2019 14:09

**An:** 10.2.e <10.2.e [@allrail.eu](mailto:10.2.e@allrail.eu)>

**Cc:** 10.2.e - DGB 10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl); 10.2.e - DGB  
<10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)>; 10.2.e - DGMO 10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)>

**Betreff:** RE: Draft version research report night trains

Dear 10.2.e, thank you for your comments on our draf report. We will carefully assess the impact of your remarks on the final version.

Kind regards,

10.2.e

Senior Researcher

.....  
**KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis**

Ministry of Infrastructure and Water Management  
Bezuidehouthoutseweg 20 | 2594 AV Den Haag  
P.O. Box 20901 | 2500 EX Den Haag

.....  
Tel +31 BRW

10.2.e [@minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)  
<http://www.kimnet.nl>

.....  
**Van:** 10.2.e <10.2.e [@allrail.eu](mailto:10.2.e@allrail.eu)>

**Verzonden:** zaterdag 1 juni 2019 11:46

**Aan:** 10.2.e - KIM <10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)>

**CC:** 10.2.e - DGB <10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)>; 10.2.e - DGB  
<10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)>; 10.2.e - DGMO <10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)>



**Onderwerp:** Re: Draft version research report night trains

Dear **10.2.e**,

Thanks for your email on 26<sup>th</sup> May asking for our comments on the draft research report.

In our view, the draft version focuses too much on specific comments I made on the phone a few weeks ago in which I did state that I was deeply worried about the prospect of yet another anti-competitive direct taxpayer award to ÖBB Nightjet. After all, we know this already happens elsewhere with the ÖBB Nightjet, namely in Austria itself and that - in collaboration with the respective national incumbent - ÖBB is also currently trying to achieve this goal in several other many EU member states. It is crucial to avoid such a scandal, as this would set a very dangerous precedent, contradict the EU's vision of more rail market liberalisation.

But in our phone call together, I also definitely talked about ALLRAIL's belief that cross-border night trains can be commercially viable and profitable in many places. There are already examples in Europe, such as the regular Regiojet night trains between Slovakia and the Czech Republic, Snälltåget between Sweden and Germany and BTE Express between Hamburg and the German/Swiss border (near Basle).

With Amsterdam and Rotterdam being such popular leisure and business hubs respectively, it is hard to believe that night trains to other major hubs such as Munich, Zurich, Copenhagen or Vienna (between 750-1200 kilometres) would not be viable, especially considering there would likely be relatively balanced demand in both directions. With the Greta Thunberg effect and increasing public awareness for sustainable, sharing transport modes, the tide is turning in favour of more train travel.

Your report analyses that only 7%-18% of potential cross-border night train travellers want to take the bus. Knowing that Flixbus alone (approx.. 50 seats per bus) already offers 36 cross-border services to & from the Netherlands at night, does this then not suggest night time rail demand could be at least 5-10 times as high - at least 14.000 travellers per night? That is enough in the medium term to sustain at least 8 rail services in both directions? Fixed operational costs would then be spread among more travellers.

In addition: how can it be that ÖBB Nightjets from Munich and Vienna to Hamburg can be operated without subsidy whereas a potential night train to Amsterdam allegedly cannot, considering that your research also mentions how track infrastructure access fees in the Netherlands are lower than in Germany? This makes no financial sense at all. (By the way: Amsterdam even has other big cities nearby – such as Rotterdam –, with drop-offs / pick-ups just beforehand/afterwards, while Hamburg does not – this gives the Netherlands a much larger catchment group than Northern Germany)

How can it be that only a few days ago, the Swiss rail incumbent SBB announced [it is considering introducing new night trains around Europe?](#)

In the media, there was no mention of these new SBB trains being reliant on subsidy. Indeed your Summary itself mentions how “sufficient market demand seems to exist”. Even NS and ÖBB – who appear to have an identical view on everything (what a surprise!) – state that “demand is not an issue”

Against all of this backdrop, how can it be that your report seems to come to the conclusion right from the start that night trains must be subsidised?

Furthermore, some of the research methodology is lop-sided. Pricing comparisons and load factors in the report are entirely based on ÖBB's limited experience as a monopolistic provider around Europe. Assumptions are also made that really only apply to ÖBB, for example the statement that night time rolling stock is not very productive, unable to be used on daytime trains.

In reality: like with their daytime trains, new operators would enter the market with attractive prices and a fresh innovative approach, not more of the same. We have seen this with Regiojet's profitable night trains between the Czech Republic and Slovakia, which have attracted new customers from other transport modes. [Some of the recent growth in Czech rail](#) is actually directly attributable to Regiojet's new night time services.

For the record: Regiojet does re-use some of its night time rolling stock on daytime services. The same applies for Treinreiswinkel. And we suspect that Flixbus would do so as well.

Your research should instead have asked what product innovation and price points might motivate modal shift, instead of just assuming anything on offer on the rails will be more or less the same quality and price as the ÖBB Nightjet.

We also explicitly reject one of the sources: one of the authors you quote as if he were an independent source is **10.2.e**, whose pressure group does not base its work on any academic research; instead it is just a blatant social media advocate for ÖBB Nightjet, pushing for taxpayer subsidy [without any parallel push for more product innovation or balancing the books](#). We have clear evidence that **10.2.e** pressure group pays no attention whatsoever to successful examples from the private sector, such as Regiojet or the Calendonian Sleeper.

Perhaps predictably, your report also highlights "the lack of level playing field between different transport modes". This is typical state incumbent lobbying narrative. It belongs to their standard [repertoire](#) these days while they always avoid mentioning the benefits that arises intra-modal competition. Please [see this recent interview](#) just 2 weeks ago by DB's CEO. It sounds like you are making the incumbents' bidding.

Surely the lack of level playing field between different rail operators is a much more pressing issue to tackle first of all?! Such as lack of fair access for new entrants to suitable rolling stock (it is proven that incumbents get better financing rates) and lack of through ticketing and access to inherited rail ticket distribution channels [at the explicit behest of the incumbents](#), not new entrants(!) You made it sound as if the lack of sales co-operation is somehow mutual – on the contrary, it is very one-sided!

Sadly, these very serious barriers to entry for newcomers are barely mentioned in your report. Therefore, the false impression is given that new entrant operators somehow experience a level intramodal playing field to the ÖBB/NS collaboration. The impression is given that other operators are simply not stepping up to the plate, that it therefore cannot be done and the only solution is ÖBB Nightjet, which is 'blackmailing' the Dutch government for a subsidy. If no subsidy, then ÖBB will not offer the service, correct?

If the Dutch government still wants to spend money to help the establishment of new night trains, then it should help in a manner that is neutral to all operators, such as subsidizing track access and station stop fees and providing equal financing opportunities to new operators when

they are seeking to lease or purchase rolling stock.

For example, if the market fails to create fair access to night train rolling stock and only ÖBB currently has the assets, there should be a publicly funded long distance rolling stock pool instead. As we can see from Regiojet and Treinreiswinkler, others are equally capable of operating the trains.

**To conclude**, incumbent operators may think profitable operations are impossible without subsidy, but ALLRAIL certainly does not agree. EU reg. 1370/2007 (Art 2. e) states that a route should not be taxpayer subsidised if it is commercially viable. If night trains to Hamburg are commercially viable - with a much smaller catchment area - then why should Amsterdam not be?

Even if there were a competitive tender, with all the competitive advantages that incumbents currently benefit from at the moment, the probability is that the NS/ÖBB collaboration would win, closing out new entrants to the market for the foreseeable future (any newcomers would then be competing against the taxpayer). The Netherlands would get stuck in a vicious circle of public subsidy in favour of one specific company for many years to come, which is not responsible behaviour towards the taxpayer.

On the contrary, if there were a level intra-modal playing field, we believe there could be an active and vibrant night train market with different operators such as Regiojet, Flixbus and others (perhaps even start-ups?) competing on price and product quality - rather than night trains becoming a luxury that Dutch taxpayers are forced to pay for.

As a final word: it is surprising that, after EU elections last weekend showed how voters are moving away from the traditional political parties in favour of new political solutions, this draft research report implies that perpetuating the historical dominance of the traditional railway providers is the only way forward.

Thanks & kind regards

10.2.e

ALLRAIL

---

**Von:** 10.2.e - KIM <10.2.e@minienw.nl>

**Gesendet:** 31 May 2019 19:52

**An:** 10.2.e <10.2.e@allrail.eu>

**Betreff:** RE: Draft version research report night trains

Thank you. Tomorrow is also fine, if that suits you better.

Regards, 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e <10.2.e@allrail.eu>

**Verzonden:** vrijdag 31 mei 2019 17:52

**Aan:** 10.2.e - KIM <10.2.e@minienw.nl>

**Onderwerp:** AW: Draft version research report night trains

Dear 10.2.e

We are looking at this now and will get back to you before the end of the day

But I can say one thing already: the Caledonian Sleeper operates between England and Scotland, hence it might be better to refer to it as a service in the United Kingdom

You will hear from me later today

Thanks

10.2.e

Secretary General





ALLRAIL asbl

**Twitter: @ALLRAIL\_EU**

Rue Washington 40,  
1050 Brussels, Belgium.

E-mail: 10.2.e @allrail.eu

Tel.: +32 10.2.e

Reg nr. 675.784.944. Publication in the Belgian Official Gazette on 29/05/2017

**Von:** 10.2.e - KIM 10.2.e @minienw.nl>

**Gesendet:** 26 May 2019 13:34

**An:** 10.2.e <10.2.e @allrail.eu>

**Betreff:** Draft version research report night trains

Dear 10.2.e ,

As agreed during our recent conversation, I hereby send you a draft version of our research report on the possible reintroduction of international night trains to the Netherlands. We would appreciate it, if you could comment on this draft, especially on any factual incorrectness. In view of our time schedule until the date of publication we kindly ask you to do so before June, 1.

Thanking you in anticipation,

Kind regards,

10.2.e  
Senior Researcher

.....  
**KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis**  
Ministry of Infrastructure and Water Management  
Bezuidenhoutseweg 20 | 2594 AV Den Haag  
P.O. Box 20901 | 2500 EX Den Haag  
.....

**Tel** +31 10.2.e

10.2.e @minienm.nl  
<http://www.kimnet.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 we ke 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 - DGB  
**Aan:** 10.2.e ; 10.2.e @rebelgroup.com"  
**Cc:** 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** Marktonderzoek nachttrein: Offerteuitvraag, juridisch kader subsidies, nog geen reactie 10.2.e  
**Datum:** donderdag 18 juli 2019 11:59:50  
**Bijlagen:** [Aanwijzingen voor subsidieverstrekking.rtf](#)  
[Geld uitgeven - Handreikingen voor de praktijk.pdf](#)  
[IENW BSK-2018 44571 Kader Misbruik en Oneigenlijk gebruik Subsidies IenW \(Vastgesteld\).docx](#)  
[Enkelvoudige offerte-aanvraag onder een ROK \(IenW.001.01\).docx](#)  
[PERSBERICHT Onze visie op nachttreinen - innovatie ipv subsidies.pdf](#)

Beste 10.2.e, 10.2.e,

Zoals afgesproken in ons overleg dinsdag zou ik nog op zoek gaan naar het juridisch kader voor subsidies. Zie bijgevoegde documenten t.a.v. subsidieverstrekingen en onderstaande mail van 10.2.e van HBJZ. Belangrijk punt in deze is daarnaast nog dat er geen sprake mag zijn van ongeoorloofde staatssteun. Ik begrijp van 10.2.e dat dat een wereld op zich is en iets waar IenW/HBJZ zich over moet buigen als voor ons duidelijker is over wat voor subsidie (grootte etc.) sprake is, waar jullie onderzoek ons dus bij kan helpen. De Europese Commissie oordeelt of staatssteun wel of niet geoorloofd is (zie ook [dit bericht](#)), belangrijke elementen daarbij zijn:

- de steun wordt verleend aan een onderneming die een economische activiteit verricht;
- de steun wordt door staatsmiddelen bekostigd;
- deze staatsmiddelen verschaffen een economisch voordeel dat niet via normale commerciële weg zou zijn verkregen (non-marktconformiteit);
- de maatregel is selectief: het geldt voor één of enkele ondernemingen, een specifieke sector/regio;
- de maatregel vervalst de mededinging (in potentie) en (dreigt te) leiden tot een ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer in de EU.

Ik heb helaas nog geen reactie van 10.2.e van AllRail, behalve een algemene mail met een persbericht t.a.v. nachttreinen, zie bijlage. Ik zal hem vanmiddag proberen telefonisch te bereiken.

Bijgevoegd ook de offerteuitvraag, als jullie de offerte voor het weekend sturen kan ik het nog afhandelen, anders graag naar 10.2.e en 10.2.e sturen.

Hartelijke groet,

10.2.e

**Van:** 10.2.e - HBJZ

**Verzonden:** donderdag 18 juli 2019 09:47

**Aan:** 10.2.e - DGB

**Onderwerp:** info subsidieverstrekking tbv marktverkenning nachttrein

Hoi 10.2.e,

Hierbij enkele stukken over subsidieverstrekking.

In het bijgevoegde "kader misbruik en oneigenlijk gebruik" staat in de inleiding een goed overzicht van alle regelgeving en andere relevante stukken mbt subsidieverstrekking.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken

E-mail: 10.2.e @minienw.nl

Tel.: 070-10.2.e of 06-10.2.e

Bezoekadres: Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag

Postadres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Op maandag na 14:00 niet aanwezig.

Kader ter voorkoming van misbruik en  
oneigenlijk gebruik van subsidies  
Infrastructuur en Waterstaat  
*M&O-beleid subsidies IenW*



# Kader ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik van subsidies Infrastructuur en Waterstaat *M&O-beleid subsidies IenW*

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Vastgesteld door HDFMC d.d. 22 februari 2018

Hoofddirectie Financiën, Management en Control

Directie Bedrijfsvoering, Organisatie en Informatiebeleid

Opgesteld door: 10.2.e

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Rijksbrede en departementale regelgeving en kaders</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>Doel van het M&amp;O-kader subsidies lenW</b>	<b>1</b>
<b>4</b>	<b>Reikwijdte</b>	<b>2</b>
	4.1 Juridisch instrument versus begrotingsinstrument	2
	4.1.1 Van toepassing op subsidies aan RWT's	2
	4.1.2 Niet van toepassing op bijdragen aan mede-overheden, zbo's en internationale organisaties	2
	4.1.3 Analoog van toepassing op IF en DF	2
	4.2 Overige financiële regelingen	2
<b>5</b>	<b>Definities</b>	<b>3</b>
<b>6</b>	<b>Verplichtingen voor lenW die volgen uit het Rijksbrede kader</b>	<b>4</b>
<b>7</b>	<b>M&amp;O binnen de beleidscyclus van subsidies</b>	<b>5</b>
	7.1 Voorbereiding	5
	7.1.1 Algemeen	5
	7.1.2 Risico-analyse bij beslisnota DG/M/Stas	5
	7.1.3 Nadere M&O-risicoanalyse	5
	7.1.4 Restrisiko's	6
	7.2 Uitvoering	6
	7.2.1 Controlestructuur	6
	7.2.2 Ontdekking en registratie van M&O	7
	7.2.3 Corrigerende maatregelen en sancties: Sanctiebeleid	8
	7.3 Verantwoording	9
	7.3.1 Reviewbeleid	9
	7.4 Evaluatie	9
<b>8</b>	<b>Aanvullingen en afwijkingen</b>	<b>10</b>
	8.1 Uitvoeringsorganisatie	10
	8.1.1 RVO	10
	8.1.2 Externe Uitvoeringsinstantie	10
	8.2 Subsidies niet gebaseerd op een regeling	10
	8.2.1 Anticiperende subsidies	10
	8.2.2 Begrotingssubsidies en Incidentele subsidies	10
	8.3 Bijdragen aan RWT's	11
	8.4 Overzicht	11
<b>9</b>	<b>Meldpunt Fraude Subsidies lenW</b>	<b>13</b>
<b>10</b>	<b>Departementaal Misbruikregister</b>	<b>13</b>
<b>11</b>	<b>Informereren Tweede Kamer over M&amp;O risico's</b>	<b>13</b>
<b>12</b>	<b>Verschaffen van informatie aan ADR en AR</b>	<b>13</b>
<b>13</b>	<b>Taken, rollen en verantwoordelijkheden</b>	<b>14</b>
<b>Bijlage 1</b>	<b>Risico-analyse Subsidies (subsidie aan organisatie)</b>	<b>15</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Nadere risico-analyse M&amp;O subsidies (potentieel M&amp;O en maatregelen)</b>	<b>17</b>
<b>Bijlage 3</b>	<b>Richtlijnen maatregelen en sancties</b>	<b>18</b>
<b>Bijlage 4</b>	<b>Reviewbeleid Subsidies lenW</b>	<b>20</b>
<b>Bijlage A</b>	<b>Verplichtingen die volgen uit het Rijksbrede kader</b>	<b>24</b>
<b>Bijlage B</b>	<b>Beoordelingskader subsidiebeheer Algemene Rekenkamer</b>	<b>26</b>
<b>Bijlage C</b>	<b>Samenvatting Wet bestuurlijke boete meldingsplichten door ministers verstrekte subsidies</b>	<b>29</b>

## 1 Inleiding

Het voorkomen van misbruik en oneigenlijk gebruik van subsidies is een belangrijk aandachtspunt bij de overheid. Ook de politiek en de samenleving achten dit van groot belang.

Dit kader bevat het beleid ter voorkomen van misbruik en oneigenlijk gebruik van subsidies binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Met dit kader wordt invulling gegeven aan de verplichtingen die voortvloeien uit de rijksbrede regelgeving ten aanzien van misbruik en oneigenlijk gebruik van subsidies.

Het geeft invulling aan de opzet, uitvoering, controle en en evaluatie van het M&O-beleid subsidies.

## 2 Rijksbrede en departementale regelgeving en kaders

Het kader voor M&O-beleid en voor subsidies wordt gevormd door de volgende formele wet- en regelgeving en het rijksbrede beleid zoals dat (grotendeels) is opgenomen in de HAFIR:

### a. Wet- en regelgeving

1. [Algemene wet bestuursrecht, in het bijzonder titel 4.2](#)
2. [Wet bestuurlijke boete meldingsplichten door ministers verstrekte subsidies](#)
3. [Aanwijzingen voor subsidieverstrekking](#) (MR 2009); Kader financieel beheer rijkssubsidies c.q. Uniform subsidiekader USK
4. [Kaderwet subsidies I en M](#)
5. [Kaderbesluit subsidies I en M](#)

### b. Rijksbrede regelgeving en beleid

1. [Misbruik en oneigenlijk gebruik \(M&O-definitie\)](#) (1994, HAFIR)
2. [Handleiding ter voorkoming en bestrijding van misbruik en oneigenlijk gebruik](#) (1998, HAFIR)
3. [Rijksbrede leidraad voor het tegengaan van misbruik & oneigenlijk gebruik bij subsidies](#) (2009, HAFIR)
4. [Handleiding Departementale registratie ernstige onregelmatigheden bij subsidies](#) (2010)
5. [Kabinetsbeleid Fraude met publieke middelen](#) (2013)
6. [Raamwerk voor uitvoering van subsidies RUS](#) (2013)

## 3 Doel van het M&O-kader subsidies IenW

Net zoals voor alle departementen is het voor IenW van belang dat de subsidies die worden verstrekt ook rechtmatig, doeltreffend en doelmatig worden verstrekt. Eén aspect daarbij is dat de mogelijkheden dat een aanvrager of ontvanger méér subsidie ontvangt door het bewust verstrekken van verkeerde informatie, of dat de ontvanger de middelen aan een ander doel besteedt, zoveel mogelijk moeten worden beperkt.

Het M&O-kader subsidies IenW geeft richtlijnen voor de opzet, uitvoering, controle en evaluatie van het M&O-beleid ten aanzien van subsidies binnen IenW.

Het gaat in op de vier hoofdaspecten van het M&O-beleid: regelgeving, voorlichting, controlebeleid en sanctiebeleid.



## 4 Reikwijdte

Dit kader is van toepassing op subsidies die door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (inclusief de agentschappen) worden verstrekt, waarbij wordt in hoofdlijnen aangesloten op de definitie van subsidies in [artikel 4:21](#) van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). De hoofdregel in artikel 4.23 van de Awb is dat subsidies worden verstrekt op basis van een wettelijk voorschrift dat regelt voor welke activiteiten subsidie kan worden verstrekt. Datzelfde artikel laat een aantal uitzonderingen toe.

Aansluitend bij dit artikel 4.23 van de Awb is dit kader van toepassing op:

- Subsidieregelingen
- Anticiperende subsidies
- Begrotingssubsidies
- Incidentele subsidies

### 4.1 Juridisch instrument versus begrotingsinstrument

In de begroting van het departement, hoofdstuk XII van de Rijksbegroting worden verschillende begrotingsinstrumenten onderscheiden<sup>1</sup>, die elk op een eigen begrotingsartikelonderdeel worden begroot en verantwoord. Naast het subsidieartikel zijn er artikelonderdelen voor onder meer bijdragen mede-overheden, aan internationale organisaties en aan ZBO's en RWT's.

#### 4.1.1 Van toepassing op subsidies aan RWT's

In het bijzonder bij de Bijdragen komt het voor dat de daadwerkelijke bijdrage in de juridische vorm van een subsidiebeschikking wordt verstrekt. Dit is bijvoorbeeld het geval bij bijdragen aan organisaties die de RWT-status hebben (maar niet ZBO zijn)<sup>2</sup>. Hierop is dit kader wel van toepassing.

#### 4.1.2 Niet van toepassing op bijdragen aan mede-overheden, zbo's en internationale organisaties

Daarnaast komt het voor bij incidentele of éénmalige specifieke uitkeringen – aan provincies en gemeenten - en bijzondere uitkeringen – aan de BES-eilanden. Hiervoor gelden de [Financiële-verhoudingswet](#) respectievelijk de [Wet financiën BES](#), maar daarnaast óók de subsidietitel van de Awb.

Waterschappen zijn ook mede-overheden. Hiervoor geldt geen aparte regeling, en bijdragen voor hun publieke taken worden in de regel in de vorm van een subsidie verstrekt. Voor mede-overheden geldt in het algemeen een heel laag risico. Om die reden is dit kader niet van toepassing op bijdragen aan mede-overheden voor de uitvoering van hun wettelijke taken. Datzelfde geldt voor onverplichte bijdragen aan internationale organisaties, zoals de UN, de WMO en ICAO.

#### 4.1.3 Analooq van toepassing op IF en DF

Hoewel binnen de begrotingen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds de indeling naar begrotingsinstrumenten (nog) niet wordt gehanteerd, worden bovenstaande regels analoog daarop van toepassing verklaard.

### 4.2 Overige financiële regelingen

Dit kader is niet van toepassing op regelingen voor specifieke uitkeringen en bijzondere uitkeringen, garantie- en borgstellingen, kredieten en fiscale regelingen.

Van toepassing op subsidies aan RWT's.

Niet van toepassing op bijdragen aan mede-overheden en ZBO's voor wettelijke taken en voor bijdragen aan internationale organisaties

Van toepassing op XII, IF en DF.

Niet van toepassing op overige financiële regelingen.

<sup>1</sup> Zie de [Rijksbegrotingsvoorschriften](#)

<sup>2</sup> Voorbeeld: Prorail. In het [Regeerakkoord 2017](#) is bepaald dat ProRail een ZBO wordt. Het zal nog enige tijd duren voordat dit is geëffectueerd. Voor een overzicht van andere organisaties: zie [de begrotingsbijlage ZBO's en RWT's](#).

## 5 Definities<sup>3</sup>

**Misbruik:** het bewerkstelligen van geen of te geringe betaling van verplichte bijdragen aan de overheid en van het verkrijgen of genieten van een (te hoge) uitkering door het *bewust* niet, niet tijdig, niet juist of niet volledig verstrekken van gegevens en inlichtingen.

**Oneigenlijk gebruik:** het volgens de regels van de wet, maar in strijd met de bedoelingen van de wettelijke bepalingen, geheel of ten dele ontgaan van een verplichte bijdrage aan de overheid en verkrijgen of genieten van een (te hoge) uitkering.

**M&O-gevoeligheid:** zodra de aanspraak op een uitkering of subsidie, de verplichting om een heffing te betalen en/of de hoogte van de uitkering, subsidie of heffing afhankelijk is van gegevens die door een derde of andere belanghebbende zelf verstrekt moeten worden.

In dit verband dient benadrukt te worden dat als een regeling op grond van deze definitie als M&O-gevoelig wordt aangeduid, dit niet wil zeggen dat er dus een ontoereikend M&O-beleid wordt gevoerd betreffende deze regeling. M&O-gevoelig omvat volgens deze definitie alle regelingen waar zich *potentieel*, op grond van het feit dat er een afhankelijkheid van derdengegevens bestaat, M&O zou kunnen voordoen. Het kan hierbij zowel om regelingen gaan waar wel een toereikend M&O-beleid gevoerd wordt als om regelingen waar dit niet het geval is.

**Rest-M&O:** Het restant M&O is de M&O gevoeligheid die (bewust) overblijft na alle maatregelen die het departement naar aanleiding van de risicoanalyse treft ten aanzien van voorlichting, controle en sancties.

**Onregelmatigheid:** Elke niet-naleving van een voorwaarde in een subsidieregeling en/of subsidiebeschikking.

**Fraude:** Misbruik waarbij strafbare feiten zijn gepleegd én waarover de rechter een zodanig strekkende uitspraak heeft gedaan.

*Voorbeelden<sup>4</sup>:*

*Een activiteit wordt bewust zodanig anders omschreven, dat het binnen het kader van de subsidieregeling valt*

*Dubbele aanvraag indienen onder een andere naam*

*Te laat indienen, maar antedateren van een subsidieaanvraag bij regelingen met een gestelde aanvraagtermijn*

*Projecten schetsen een onjuist beeld van de financiering van het eigen – niet-gesubsidieerde – aandeel*

*Aanvragers voeren teveel kosten op*

*Activiteiten worden niet conform het projectplan uitgevoerd.*

*Kosten worden verkeerd in de eigen administratie verantwoord en vervolgens worden meer uren dan werkelijk zijn gemaakt of te hoge kosten opgevoerd.*

*Onjuiste of te rooskleurige verslaggeving in voortgangsrapportages.*

<sup>3</sup> Deze definities worden rijksbreed gehanteerd en zijn overgenomen uit de [Handleiding ter voorkoming en bestrijding van misbruik en oneigenlijk gebruik](#)

<sup>4</sup> Zie <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-649267>

## 6 Verplichtingen voor lenW die volgen uit het Rijksbrede kader

Uit de onder 2 genoemde rijksbrede kaders die van toepassing zijn volgen een aantal verplichtingen voor het departement<sup>5</sup>. Deze hebben zowel betrekking op de organisatie van het M&O-beleid binnen lenW als op de inhoudelijk vereisten en verplichtingen.

### Vereisten aan de organisatie van het departementale M&O-beleid

- Er is een departementaal orgaan van waaruit het M&O-beleid wordt gecoördineerd, gestuurd en bewaakt; en dat tot taak heeft
  - het vaststellen van centrale normen en grenzen ten aanzien van het M&O-beleid
  - centraal toezicht op M&O-beleid
- Er is een handboek, handleiding, handreiking, circulaire of standaardprotocol waarin toetsings- dan wel aandachtspunten betreffende het M&O-beleid zijn opgenomen.

Als M&O-coördinatie-orgaan wordt aangemerkt de HDFMC met ondersteuning door FMC-BOI

HDFMC vervult de eerstgenoemde functie, daarin ondersteund door de Directie FMC-BOI.

Het voorliggende kader geeft invulling aan het tweede vereiste.

### Inhoudelijke vereisten en verplichtingen

- |   |                 |
|---|-----------------|
| • Per regeling beoordelen welke M&O-maatregelen nodig zijn.                                 | Zie 7.1         |
| • Informeren van Tweede Kamer over rest-M&O en regelingen met onvoldoende M&O-maatregelen   | Zie 7.1.4 en 11 |
| • Verschaffen van voldoende informatie aan ADR en AR om het M&O-beleid te kunnen beoordelen | Zie 12          |
| • Opstellen van overzicht van alle regelingen met potentieel M&O en getroffen maatregelen   | Zie 12          |
| • Uitvoeren van een M&O-risicoanalyse met schriftelijke vaststelling                        | Zie 7.1         |
| • (Steekproefsgewijze) beoordeling van de verantwoording en eventueel aanvullende controles | Zie 7.2         |
| • Actieve en consistente toepassing van handhavingsmogelijkheden                            | Zie 7.2.3       |
| • Departementale registratie van misbruik bij subsidieverstrekking                          | Zie 7.2.2 en 10 |
| • Periodieke evaluatie van subsidieregeling op M&O-aspecten                                 | Zie 7.4         |

In dit kader worden bovenstaande vereisten en verplichtingen op hoofdlijnen uitgewerkt.

### Beoordelingskader Subsidiebeheer

Bij de beoordeling van het subsidiebeheer van een departement hanteert de Algemene Rekenkamer het Beoordelingskader Subsidiebeheer (zie bijlage B). In dit beoordelingskader – dat gebaseerd is op de rijksbrede kaders en het beleid – is een aantal aspecten opgenomen die direct gerelateerd zijn aan M&O-beleid. In de uitwerking in het lenW-kader is hiermee rekening gehouden.

---

<sup>5</sup> Zie bijlage A

## 7 M&O binnen de beleidscyclus van subsidies

In elke fase van de beleidscyclus spelen aspecten van M&O-beleid bij subsidies een rol. Dat begint al met de voorbereidingsfase, waarin tenminste moet worden beoordeeld of en in hoeverre een op te stellen subsidieregeling of –beschikking M&O-gevoelig is, en welke maatregelen kunnen of moeten worden getroffen.

In beginsel zijn alle subsidieregelingen en subsidies potentieel M&O-gevoelig: informatie waarop de subsidie wordt gebaseerd zal in vrijwel alle gevallen door de aanvrager/ontvanger worden verstrekt.

Bij de uitvoering van de subsidie zal moeten worden gecontroleerd of subsidieontvangers zich houden aan de subsidieverplichtingen en of maatregelen en sancties nodig zijn. Datzelfde geldt wanneer subsidieontvangers zich moeten verantwoorden. En tot slot moet bij de evaluatie van de subsidieregeling worden beoordeeld of de getroffen M&O-maatregelen voldoende zijn gebleken.

### 7.1 Voorbereiding

#### 7.1.1 Algemeen

In de voorbereidingsfase van de beleidscyclus vinden bij het ontwerpen van een subsidieregeling of –beschikking<sup>6</sup> onder andere de probleemanalyse, het vaststellen van de beleidsdoelen, de keuze en vormgeving van instrumenten, de voorbereiding van de diverse aspecten van de uitvoering en de keuze van uitvoeringsorganisatie plaats.

Indien uit de analyse van het Integraal Afwegingskader (IAK) blijkt dat het meest geschikte instrument een subsidie is, kan worden gestart met het ontwerpen van een subsidieregeling.

#### 7.1.2 Risico-analyse bij beslisnota DG/M/Stas<sup>7</sup>

Bij het voorleggen van een voornemen aan de DG of de bewindspersoon tot het verstrekken van een subsidie<sup>8</sup> of het ontwerpen van een subsidieregeling moet een risicoanalyse worden uitgevoerd (zie bijlage 1). Deze risicoanalyse is breed van opzet, waarbij onder meer wordt gekeken naar de doelmatigheid en doeltreffendheid en juridische, politieke en bestuurlijke risico's. Bij subsidies aan instellingen, de organisaties waar lenW structureel subsidies aan verleent (zoals de SWOV en VVN), wordt tevens gekeken naar de continuïteit en kwaliteit van de organisatie.

Onderdeel van deze brede risicoanalyse is het bepalen van de risico's op M&O op hoofdlijnen.

#### 7.1.3 Nadere M&O-risicoanalyse

Bij het nader ontwerp van de subsidiebeschikking<sup>8</sup> of de subsidieregeling zullen de M&O-risico's nader moeten worden onderzocht. Deze nadere M&O-risicoanalyse moet resulteren in een overzicht van potentieel M&O, de getroffen maatregelen en de rest-risico's (zie bijlage 2).

De risico's op M&O moeten zoveel mogelijk beheerst worden bij:

##### 1. het opstellen van de regeling:

Zijn de doelen SMART geformuleerd, de prestaties duidelijk afrekenbaar, is de doelgroep helder omschreven, zijn er beperkte uitzonderingen op de hoofdregels, zijn er weinig keuzemogelijkheden voor begunstigden?

Bij beslisnota's moet een algemene risicoanalyse worden gevoegd met M&O-risico's op hoofdlijnen.

Nadere M&O-risicoanalyse uitvoeren bij uitwerking beschikking of regeling.

<sup>6</sup> Subsidiebeschikking indien het een anticiperende subsidie, begrotingssubsidie of incidentele subsidie betreft.

<sup>7</sup> Zie ook de [Procedure subsidies uit de Structurele Aanschrijving](#)

<sup>8</sup> Als het een anticiperende subsidie, begrotingssubsidie of incidentele subsidie betreft.



2. de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid  
Welke misbruikmogelijkheden zijn er? Welke richtlijnen voor de uitvoering? Is objectieve vaststelling van niet-naleving mogelijk?
3. de organisatie van de controle en handhaving  
Welke controlemogelijkheden worden gekozen, wat zijn de kosten/baten van de controles?
4. de sanctiemogelijkheden  
Welke sancties kunnen worden toegepast, is de bevoegdheid daartoe goed geregeld?
5. de voorlichting over de regeling  
Is de voorgenomen voorlichting aan (potentiële) subsidieontvangers toereikend?

De Rijksbrede Leidraad voor het tegengaan van Misbruik en Oneigenlijk Gebruik bij subsidies geeft een praktische handleiding met voorbeelden, het benoemen van verbeterpunten en het duiden van een aantal randvoorwaarden die kunnen bijdragen aan een succesvol M&O-beleid.

De risico's, de bijbehorende controlemaatregelen en uitvoeringskosten kunnen aanleiding zijn het ontwerp van de regeling aan te passen.

#### **7.1.4 Restriscio's**

Als het ontwerp van de regeling definitief is geworden, moet helder zijn of in welke mate M&O-risico's aanwezig zijn, op welke wijze deze met maatregelen zijn afgedekt en wat het resterende M&O-risico is.

Indien blijkt dat het restrisico op M&O niet laag of aanvaardbaar is, kan de regeling alleen in werking treden indien de minister dan wel staatssecretaris expliciet instemt met het hogere restrisico.

In de toelichting op de subsidieregeling moet in alle gevallen melding worden gemaakt over de uitgevoerde nadere risicoanalyse M&O. Daarbij moet expliciet melding gemaakt worden van het rest-M&O en de mate van dit restrisico<sup>9</sup>.

## **7.2 Uitvoering**

In de uitvoeringsfase vinden de daadwerkelijke uitvoering, de controle en de bijsturing van de uitvoering plaats. Zoals in de vorige paragraaf is uiteengezet, moeten de nodige voorzieningen daartoe al bij het ontwerp van de regeling aan de orde komen en eventueel in de regeling zelf worden opgenomen.

### **7.2.1 Controlestructuur**

Het doel van controles is om te bepalen of en in hoeverre de informatie die de subsidieaanvragers c.q. subsidieontvanger verstrekt voldoende betrouwbaar is. Door controle wordt een redelijke zekerheid verkregen over de conclusie dat de het rest-M&O voor de minister laag dan wel aanvaardbaar is. Onder controlestructuur wordt verstaan: het samenstel van controlemaatregelen om M&O-risico's te beheersen en bestaat uit:

- Administratieve controles  
De subsidieverlener voert deze controles tijdens het subsidieproces uit op basis van bewijsmateriaal dat de subsidieontvanger verstrekt, eventueel in samenloop met toetsingsinformatie. Toetsingsinformatie is informatie die al uit andere hoofde (onafhankelijk van de subsidieaanvraag/aanvrager) is verzameld bij de subsidieverlener of bij andere instanties.

---

<sup>9</sup> Dit moet wel op een zodanig niveau dat een potentiële aanvrager geen misbruik kan maken van die informatie, het is niet de bedoeling 'mazen in de wet' te afficheren.

Bij meer dan laag restrisico  
expliciete instemming  
bewindspersoon nodig

In de toelichting op de  
subsidieregeling moet M&O  
expliciet worden vermeld.

Als het bewijsmateriaal van de subsidieaanvrager zelf afkomstig is, moet beoordeeld worden of en in hoeverre dit voldoende betrouwbaar is. In sommige gevallen kan gebruik gemaakt worden van informatie die bij andere instanties beschikbaar is; dit moet wel afdoende zijn geregeld.

- Fysieke controles

Dit betreft bezoeken ter plaatse door of namens de subsidieverlener.

De uitgevoerde nadere M&O-risicoanalyse is de basis voor de opstelling van checklists voor de administratieve controles en de fysieke controles.

IenW geeft prioriteit aan administratieve controles boven fysieke controles.

Het besluit om fysieke controles uit te voeren is gebaseerd op een risico-analyse van de aanvrager/ontvanger en een kosten/baten afweging.

Omdat fysieke controles relatief duur zijn, wordt prioriteit gegeven aan administratieve controles. Bij fysieke controles dient bovendien een risicoanalyse op de begunstigten te worden uitgevoerd, waarbij in elk geval in aanmerking wordt genomen:

- Uitkomsten van de administratieve controles
- Of het gaat om een nieuwe of bestaande (=reeds bekende) aanvrager
- Of bij de aanvrager al eerder onregelmatigheden zijn geconstateerd
- Het financiële belang.

Indien uit de uitgevoerde controles blijkt dat in de uitvoering de risico's op M&O hoger zijn dan bij de voorbereiding – de risicoanalyse – werd ingeschat, moet de subsidieregeling op dat punt worden aangepast c.q. het stelsel van controles worden aangepast.

### 7.2.2 Ontdekking en registratie van M&O

M&O kan worden gesignaleerd door de subsidieverlener, de (administratieve) uitvoeringsorganisatie, of namens de subsidieverlener, maar ook door de ADR, de Algemene Rekenkamer of een derde.

- Er wordt een onregelmatigheid geconstateerd, bijvoorbeeld: de adresgegevens van de aanvrager kloppen niet, de verantwoordingsaanpak is te laat ingediend, het bankrekeningnummer klopt niet etcetera.
- Er ontstaat dus een vermoeden van misbruik
- Dit moet leiden tot een onderzoek: wat is er precies aan de hand?
- Het onderzoek moet zich richten op de vragen:
  - o Misbruik: heeft de aanvrager/ontvanger **bewust** verkeerde informatie verstrekt met als **doel** meer subsidie te ontvangen dan waar hij recht op heeft?
  - o Oneigenlijk gebruik:
- Is er sprake van strafbare feiten, zoals valsheid in geschrifte?
- Leidt dit tot een substantieel lagere vaststelling (minder dan de helft) of intrekking van de subsidie?
- Dan is opname in de departementale registratie geboden.

Na een eerste melding of constatering moet worden geverifieerd of er inderdaad sprake is van M&O en de subsidie om die reden lager wordt vastgesteld. Indien dat zo is, wordt de melding opgenomen in het departementale register Misbruik Subsidies, conform de voorschriften in de [Handleiding Departementale registratie ernstige onregelmatigheden bij subsidies](#). Aanspreekpunt daarvoor is IBI-Team Subsidies (zie ook paragraaf 10).

Bij een melding van mogelijk misbruik:

- Verificatie van de juistheid
- Bij een correcte melding: registratie in het subsidiedossier
- Bepalen van de te nemen maatregel en registratie in het subsidiedossier
- Opname in het departementale register Misbruik Subsidies  
N.B. Bij uitvoeringsinstanties binnen het Rijk (bijv. RVO)

- Opname in het eigen register van de uitvoeringsinstantie
  - Registraties worden binnen de grenzen van het privacyreglement aan de departementale registratiehouder doorgegeven.
- Bij Uitvoeringsinstanties buiten het Rijk
- Opname in het departementale register

### **7.2.3 Corrigerende maatregelen en sancties: Sanctiebeleid**

De subsidieverlener bepaalt conform de regeling en in overleg met HBJZ of en welke maatregelen moeten worden genomen. Het opleggen van corrigerende maatregelen in geval van misbruik is belangrijk voor de handhaving van het subsidie-instrument, waarvan voor de betrokken subsidieontvanger een belangrijk repressief signaal uitgaat.

#### **- Bestuursrechtelijk traject**

Bij geconstateerde onrechtmatigheden/onregelmatigheden kan op grond van de Awb een subsidie worden geweigerd (bij aanvraag), ingetrokken worden, op nihil worden gesteld of lager worden vastgesteld. Ook kan een reeds verleende subsidie worden gewijzigd ten nadele van de ontvanger. Daarnaast kunnen betalingen worden opgeschort, en kan het teveel aan de subsidieontvanger reeds betaalde bedrag worden teruggevorderd, zo nodig bij dwangbevel.

Voor eventueel nader onderzoek kan op basis van de Kaderwet Subsidies IenM en de Awb een toezichthouder worden ingeschakeld<sup>10</sup> die documentatie kan inzien of kan aan een externe accountant gevraagd worden nader onderzoek te verrichten.

#### **- Bestuurlijke boete**

Daarnaast geldt voor een drietal specifieke meldingsplichten de Wet Bestuurlijke boete meldingsplichten door ministers verstrekte subsidies. Wanneer een subsidieontvanger zich niet houdt aan zo'n specifieke meldingsplicht kan op grond van deze wet een boete worden opgelegd. Uiteraard moeten zo'n meldingsplicht dan wel in de subsidieregeling of –beschikking zijn opgenomen.

#### **- Strafrechtelijk traject**

Indien het vermoedelijke misbruik ook een strafbaar feit vormt wordt, zonodig in overleg met HBJZ, de ILT-IOD ingeschakeld en/of het Openbaar Ministerie. Het kan dan gaan om de volgende strafbare feiten uit het Wetboek van Strafrecht (WvS):

- Valsheid in geschrifte: het verstrekken van onjuiste gegevens (art. 225 WvS);
- Niet naar waarheid verstrekken van gegevens, anders dan valsheid in geschrifte, de relevant zijn voor de verstrekking, duur of hoogte van een tegemoetkoming (art. 227a WvS);
- Het niet tijdig verstrekken van gegevens in verband met die tegemoetkoming (art. 227b WvS);
- Oplichting (art. 326 WvS);
- Verduistering (art. 321 WvS); en
- Middelen die met een bepaald doel door of vanwege de overheid zijn verstrekt, aanwenden voor andere doeleinden dan waarvoor zij zijn verstrekt (art. 323a WvS).

De afhandeling van het strafrechtelijk traject is geheel in handen van het OM, IenW heeft daarmee geen verdere betrokkenheid. Als de subsidieontvanger strafrechtelijk wordt veroordeeld is het eenvoudiger om gelden terug te vorderen. Het is echter niet verplicht, en niet gewenst om te wachten op de uitkomsten hiervan voordat er bestuursrechtelijke maatregelen worden genomen.

---

<sup>10</sup> Zie [artikel 7 van de Kaderwet](#), zie ook [artikel 4:59 van de Awb](#) (m.b.t. per boekjaar verstrekte subsidies).

De maatregelen en sancties worden opgenomen in het subsidiedossier en in het departementale misbruikregister.

De controlemaatregelen en sancties zijn in Bijlage 3 nader uitgewerkt<sup>11</sup>. Hierbij geldt het principe comply-or-explain.

### 7.3 Verantwoording

Indien een subsidieontvanger verantwoording dient af te leggen vóórdat de subsidie wordt vastgesteld, wordt deze verantwoording beoordeeld door de beleidsdirectie. Hierbij is het gestelde in 7.2.1. ten aanzien van de controlestructuur eveneens van toepassing.

Bij grotere subsidiebedragen, conform het USK > € 125.000, moet de subsidieontvanger een financiële verantwoording indienen alvorens de subsidie kan worden vastgesteld. Tenzij gebruik is gemaakt van de uitzonderingsmogelijkheid op grond van het Kaderbesluit Subsidies lenM<sup>12</sup>, moet bij deze verantwoording een controleverklaring van een accountant worden gevoegd, die gebaseerd is op het door lenW voorgeschreven controleprotocol. In deze verklaring verklaart de accountant onder meer dat de door hem uitgevoerde controles mede betrekking hebben op de naleving van de subsidievoorwaarden.

In het algemeen geeft deze controleverklaring enige zekerheid omtrent de betrouwbaarheid van de verantwoordingsinformatie die wordt verstrekt door de subsidieontvanger. Echter, deze mate van zekerheid is mede afhankelijk van de kwaliteit van de werkzaamheden van de betreffende accountant.

Bij grote subsidies, meerjarige subsidies etcetera kan het een zinvol zijn een beoordeling van de kwaliteit van de werkzaamheden van de accountant uit te laten voeren door de ADR: een review.

#### 7.3.1 Reviewbeleid

Bij het opstellen van de regeling/beschikking geeft de beleidsdirectie aan in hoeverre reviews zullen worden uitgevoerd, waarbij het volgende uitgangspunt in acht worden genomen:

Reviews zijn in het bijzonder aan de orde:

- Als de risicoanalyse daartoe aanleiding geeft
- Bij verandering van accountant als het meerjarige subsidies betreft wordt in het eerste jaar een review uitgevoerd op de werkzaamheden van de nieuwe accountant.

Daarnaast zijn reviews aan de orde als algemeen instrument om de kwaliteit van externe accountants te beoordelen.

Voor het reviewbeleid sluit lenW aan bij het Reviewbeleid van het minister van Economische Zaken.

IBI en RVO zijn de twee belangrijkste uitvoerders van de subsidies van lenW, waarbij de RVO in het bijzonder de omvangrijke, grote regelingen uitvoert. De RVO volgt het reviewbeleid van haar moederdepartement, het ministerie van Economische Zaken. Omwille van de eenduidigheid en beleid sluit lenW inhoudelijk aan bij dit reviewbeleid (zie bijlage 4).

### 7.4 Evaluatie

De verplichte periodieke evaluatie op M&O-aspecten dient onderdeel te zijn van de verplichte 5-jaarlijkse evaluatie conform de Awb.

De subsidieregeling moet periodiek worden geëvalueerd op M&O-aspecten. Omdat elke subsidieregeling op grond van de Awb tenminste één in de vijf jaar moet worden geëvalueerd op doeltreffendheid en doelmatigheid, ligt het voor de hand de M&O-evaluatie samen te laten gaan met deze Awb-evaluatie.

<sup>11</sup> In de loop van 2018 zullen de maatregelen en sancties nader worden geconcretiseerd.

<sup>12</sup> Artikel 24, vijfde lid van het Kaderbesluit



## 8 Aanvullingen en afwijkingen

Binnen lenW kunnen verschillende categorieën subsidies worden onderscheiden. Er is de indeling uit het Uniform Subsidiekader, de indeling naar wettelijke grondslag en indeling naar uitvoeringsorganisaties.

Daarnaast is in de Structurele Aanschrijving Model U.02 Procedure Subsidies bepaald dat subsidies met een omvang van € 25.000 of meer via een beslisnota aan de DG moeten worden voorgelegd, en subsidies met een omvang van € 50.000 of meer aan de bewindspersoon<sup>13</sup>. Subsidieregelingen moeten altijd aan de bewindspersoon worden voorgelegd.

Deze complexiteit zorgt bij de uitwerking van het M&O-beleid voor een aantal vraagpunten. Ten aanzien van het gestelde in hoofdstuk 7 gelden de volgende aanvullingen en afwijkingen.

### 8.1 Uitvoeringsorganisatie

#### 8.1.1 RVO

Bij regelingen die door de RVO worden uitgevoerd is de RVO-systematiek van risico-analyse en registratie van M&O leidend.

Omvangrijke subsidieregelingen (in verwachte aantallen aanvragen) worden in de regel uitgevoerd door de RVO. De RVO hanteert een eigen systematiek van risico-analyse en registratie van misbruik.

Bij het ontwerp van een subsidieregeling wordt de RVO in een vroegtijdig stadium betrokken om aspecten van uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en M&O te borgen.

Uitgangspunt is dat voor deze regelingen de systematiek van de RVO bij de risico-analyse en de registratie van misbruik leidend is.

#### 8.1.2 Externe Uitvoeringsinstantie

Bij regelingen die door een externe uitvoeringsinstantie worden uitgevoerd is de lenW-systematiek van risico-analyse en registratie van M&O leidend.

Incidenteel wordt gekozen voor een uitvoerende instantie buiten het rijk, meestal vanwege praktische overwegingen<sup>14</sup>. In het algemeen beschikken deze organisaties niet over een eigen risico-analyseinstrument en misbruikregister. In die gevallen wordt de lenW-methodiek gehanteerd.

### 8.2 Subsidies niet gebaseerd op een regeling

Subsidies die worden verstrekt zonder dat er een subsidieregeling aan ten grondslag ligt kunnen klein én groot zijn, zie ook het schema in paragraaf 8.4.

#### 8.2.1 Anticiperende subsidies

Subsidies die verstrekt worden vooruitlopend op een nog op te stellen regeling vallen om die reden onder de richtlijnen die in dit kader gelden voor subsidieregelingen.

#### 8.2.2 Begrotingssubsidies en Incidentele subsidies

Met de instelling van het Uniform Subsidiekader is gekozen voor een systematiek van proportionaliteit van drie regimes. Voor kleine subsidiebedragen, onder de € 25.000,-, geldt een minimaal regime. In beginsel hoeft de subsidieontvanger geen verantwoording af te leggen, en kan hooguit steekproefsgewijs worden gecontroleerd of de activiteiten zijn uitgevoerd.

<sup>13</sup> Deze grensbedragen gelden bij subsidieregelingen voor het totaalbedrag van de gehele regeling.

<sup>14</sup> Zo wordt de Tijdelijke subsidieregeling kennismakingsstages scheepvaart uitgevoerd door de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders te Rotterdam, en Tijdelijke subsidieregeling spoorgoederenvervoer voor bijzondere omleidingskosten wordt uitgevoerd door ProRail BV.

Voor begrotingssubsidies en incidentele subsidies kleiner dan € 25.000 is de risico-analyse niet verplicht.

Gelet op het beginsel van het USK van proportionaliteit en het geringe financiële belang is het uitvoeren van een risico-analyse voor deze categorie subsidies niet verplicht<sup>15</sup>.

### 8.3 Bijdragen aan RWT's

Bijdragen aan organisaties die uitsluitend de status van RWT hebben worden in de vorm van een subsidiebeschikking verstrekt. In het algemeen gelden voor deze RWT's al specifieke kaders waarin aspecten als besluitvorming, risico-analyse en sanctiebeleid zijn geïncorporeerd, waardoor de in hoofdstuk 7 genoemde richtlijnen minder toepasselijk zijn.

Daar waar deze aspecten in de vigerende kaders ontbreken, moet worden uitgegaan van de in hoofdstuk 7 genoemde richtlijnen.

### 8.4 Overzicht

Het voorgaande leidt tot het volgende overzicht:

(subsidiebedrag per aanvrager)	USK1 < € 25.000	USK2 €25.000 - €125.000	USK3 € 125.000	Uitvoerder
Subsidieregelingen				lenW
				RVO
				Externe uitvoeringsorganisaties (buiten het Rijk)
Anticiperende subsidies				lenW <sup>16</sup>
Begrotingssubsidies				lenW <sup>16</sup>
Incidentele subsidies				lenW <sup>16</sup>
Bijdragen aan RWT's				lenW



Beslisnota DG én risico-analyse

Beslisnota M/Stas én risico-analyse



Geen beslisnota, geen risico-analyse

Beslisnota, risico-analyse en sanctiebeleid afhankelijk van vigerend RWT kader

<sup>15</sup> In de periode 2012 – 2017 zijn door lenW slechts 16 van kleine incidentele beschikkingen afgegeven, met een gemiddeld subsidiebedrag van € 12.200,-.

<sup>16</sup> In sommige (uitzonderings)gevallen worden deze subsidies door de RVO uitgevoerd



## 9 Meldpunt Fraude Subsidies IenW

Er wordt een Meldpunt Fraude Subsidies IenW ingesteld.

Om de ontdekkingskans op M&O te vergroten wordt een Meldpunt Fraude Subsidies IenW ingesteld.<sup>17</sup>

## 10 Departementaal Misbruikregister

Als departementaal registratiehouder wordt aangewezen: IBI-Team Subsidies

De verplichting om onregelmatigheden bij subsidies op een centraal punt te registreren zoals is opgenomen in de Aanwijzingen voor subsidie is uitgewerkt in de Handleiding registratie van ernstige onregelmatigheden bij subsidies.

Verantwoordelijk voor de opzet en uitvoering van dit register is IBI – Team Subsidies.

## 11 Informeren Tweede Kamer over M&O risico's

De Tweede Kamer wordt op verschillende wijzen en tijdstippen over M&O-risico's bij subsidies geïnformeerd:

Zoals in 7.1 is bepaald, moet in de toelichting op de subsidieregeling in alle gevallen melding worden gemaakt over de uitgevoerde risico-analyse M&O. Daarbij moet expliciet melding gemaakt worden van het rest-M&O en de mate van dit restrisico. Subsidieregelingen worden inclusief toelichting in de Staatscourant gepubliceerd, de Tweede Kamer wordt hiermee passief geïnformeerd.

Zoals in 7.4 is bepaald, is de evaluatie op M&O onderdeel van de verplichte 5-jaarlijkse evaluatie conform de Awb. Met betrekking tot evaluatierapporten moet de Tweede Kamer actief worden geïnformeerd.

Verder wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over M&O bij subsidies via het Jaarverslag, als onderdeel van de Bedrijfsvoeringsparagraaf – voor zover dit in de dan vigerende Rijksbegrotingsvoorschriften is voorgeschreven.

## 12 Verschaffen van informatie aan ADR en AR

Voor het beoordelen van het M&O-beleid Subsidies moeten zowel de ADR als de Algemene Rekenkamer kunnen beschikken over voldoende informatie. Hierin wordt voorzien door:

- a. Het beschikbaar stellen van de uitgevoerde algemene risico-analyses en de nadere M&O-risico-analyses.  
Deze risico-analyses zijn onderdeel van de subsidie-dossiers en daarmee beschikbaar voor ADR en AR.
- b. Het opstellen van een overzicht van alle subsidieregelingen die binnen de reikwijdte van dit kader vallen met potentieel M&O en getroffen maatregelen.  
Een overzicht van de subsidieregelingen is opgenomen in de Bijlage Subsidies bij de begroting hoofdstuk XII.

---

<sup>17</sup> De inrichting en vormgeving van dit meldpunt zal in de loop van 2018 nader worden uitgewerkt.



### 13 Taken, rollen en verantwoordelijkheden

Bij de uitwerking en uitvoering van het M&O-kader Subsidies lenW zijn vele partijen betrokken. Intern lenW zijn dat de BeleidsDG's en Agentschappen, HBJZ, FMC, IBI-Control, IBI-Team subsidies, ILT-IOD, RWS-CD.

Extern lenW zijn dat de RVO, andere uitvoeringsinstanties, de ADR, de AR, het Ministerie van Financiën.

Voor de volledigheid zijn in onderstaand overzicht ook de reeds bestaande taken opgenomen. De specifiek M&O-gerichte taken zijn blauw gemarkeerd.

Taak	Verantwoordelijk	Uitvoerend	Adviserend	medeparaaf
Opstellen IAK-analyse	BeleidsDG	Beleidsmedewerker	IBI-Control HBJZ	
Opstellen risico-analyse	BeleidsDG	Beleidsmedewerker	IBI-Control	
Opstellen nadere risico-analyse M&O	BeleidsDG	Beleidsmedewerker	HBJZ, IBI-Control, IBI-TS, ILT-IOD	
Opstellen beslisnota DG/Min/Stas	BeleidsDG	Beleidsmedewerker		HBJZ, FMC (BBC)
Opstellen subsidieregeling en artikelsgewijze toelichting	BeleidsDG	Jurist		
Opstellen algemene toelichting	BeleidsDG	Beleidsmedewerker	HBJZ, FMC-BOI	
In procedure brengen subsidieregeling	HBJZ	Jurist		
Beoordelen aanvraag subsidieverlening	BeleidsDG	Beleidsmedewerker	HBJZ, IBI-Control	
Beoordelen aanvraag subsidievaststelling	BeleidsDG	Beleidsmedewerker	HBJZ, IBI-Control	
Opstellen beschikkingen	BeleidsDG	IBI-TS, RWS-CD	HBJZ, IBI-Control	
Nemen corrigerende maatregelen	BeleidsDG	IBI-TS, RWS-CD	HBJZ	
Opleggen bestuursrechtelijke sancties	BeleidsDG	IBI-TS, RWS-CD	HBJZ	
Inzetten strafrechtelijk traject	BeleidsDG	Jurist	ILT-IOD	
Evaluatie subsidieregeling	BeleidsDG	Beleidsmedewerker	HBJZ, IBI-Control, FMC-BOI	
Bijhouden departementale registratie misbruik	IBI	IBI-TS	FMC-BOI	
Beheren Meldpunt Fraude Subsidies lenW	n.n.b	n.n.b	n.n.b.	
Opstellen Bijlage Subsidies bij de Begroting	FMC (coördinatie)	IBI-TS RWS-CD		
Opstellen Bedrijfsvoeringsparagraaf vwb M&O Subsidies	FMC			
Review laten uitvoeren	BeleidsDG	ADR	RVO, IBI, FMC-BOI	

## **Bijlage 1 Risico-analyse Subsidies (subsidie aan organisatie)**

### **Doel van de risico-analyse**

Het doel van een risico-analyse is om te onderzoeken welke risico's er aanwezig zijn of kunnen zijn bij het verstrekken van de subsidie, deze risico's te waarderen en zo nodig maatregelen te treffen om de kans op voordoen en/of het effect te verkleinen.

### **Onderwerpen in de risico-analyse**

Voor een risico-analyse is geen algemeen format te geven, iedere situatie moet op zijn eigen merites worden bekeken. Wel zijn er een aantal vooraf te benoemen onderwerpen die onderzocht moeten worden (zie onderstaand tabel).

### **Afwegingen bij de risico-analyse**

Bij elk onderwerp moet onderzocht worden:

- wat is de specifieke situatie
- leidt dit tot een risico
- hoe groot is dit risico; wat is de kans dat het zich voordoet en hoe groot zijn de gevolgen
- is het nodig dat er vooraf maatregelen worden genomen
- welke maatregelen zijn zinvol en realiseerbaar

### **Maatregelen**

De uitkomst van de risico-analyse en de maatregelen moeten in beginsel worden verwerkt in de subsidieregeling c.q. subsidiebeschikking, bijvoorbeeld:

- vragen van extra informatie bij de aanvraag van de subsidie
- stellen van extra eisen aan de subsidie-ontvanger
- specifieke informatieverplichtingen opleggen

In sommige gevallen is het verwerken van de maatregel in de subsidieregeling of – beschikking niet mogelijk. Bijvoorbeeld bij het verstrekken van subsidie aan een stichting waarbij lenW een bestuurlijke rol heeft: in beginsel moet (conform rijkskader) de bestuurlijke rol permanent worden beëindigd alvorens er subsidie kan worden verstrekt.

Het kan overigens ook zo zijn dat het risico-profiel zó laag is, dat kan worden gekozen voor een lichter regime uit het Uniform Subsidie Kader (USK).

Bij alle maatregelen moet wel worden afgewogen: enerzijds de risico's, anderzijds de kosten van de maatregel (bijvoorbeeld hogere uitvoeringslasten of administratieve lasten).

### **Restrisico's**

Uit de risico-analyse en de te nemen maatregelen moet tevens blijken welke restrisico's er zijn, die niet (kunnen) worden afgedekt met de maatregelen. Deze restrisico's moeten gedurende de looptijd van de subsidie blijvend gemonitord worden.

	Risico's per invalshoek	Omschrijving van het risico	Hoogte risico L/M/H	Maatregel / toelichting
1	Organisatorisch (subsidie-ontvanger)			
1.1	Omvang van de organisatie (omzet, fte etc)			
1.2	Status en aanzien van de organisatie			
1.3	Kan de organisatie gedurende de subsidie looptijd blijven voortbestaan (is er kans op bv faillissement)			
1.4	Welke ervaring is door lenW opgedaan met deze organisatie? Zijn er incidenten geweest?			
1.5	Is de AO/IC zodanig opgezet dat de door de organisatie te leveren informatie voldoende betrouwbaar is.			
2	Activiteiten en projecten			
2.1	Zijn de taken nauwkeurig beschreven en de rollen van de uitvoerende partij voldoende gedetailleerd beschreven			
2.2	Is het mogelijk dat het project c.q. de activiteiten zal mislukken en niet tot voltooiing zal leiden.			
3	Juridisch			
3.1	In hoeverre is er sprake van subsidiëring van economische activiteiten.			
3.2	In hoeverre zijn er andere organisaties die in aanmerking zouden willen/kunnen komen voor subsidie.			
4	Financieel			
4.1	In welke mate heeft de organisaties inkomsten uit andere bronnen (mogelijke bron: jaarverslag)			
4.2	Is de organisatie solvabel en liquide			
5	Politieke aspecten			
5.1	In hoeverre is het doel van de subsidie of de organisatie onderwerp van politiek debat			
5.2	Is er een maatschappelijke discussie over nut en noodzaak rond het doel van de subsidie			
6	Bestuurlijk			
6.1	Betreft het een overheidsstichting			
6.2	Is er sprake van deelname van lenW-functionarissen in het bestuur, directie, programmaraad etc			
7	Evaluatie			
7.1	Is helder welke informatie nodig is om te kunnen evalueren op doelmatigheid en doeltreffendheid			
7.2	In hoeverre kan worden bepaald of de subsidie doeltreffend is geweest			
7.3	In hoeverre kan worden bepaald of de subsidie doelmatig is geweest			
8	Misbruik en oneigenlijk gebruik			
8.1	Is misbruik mogelijk (het verkrijgen of genieten van een (te hoge) uitkering door het bewust niet, niet tijdig, niet juist of niet volledig verstrekken van gegevens en inlichtingen)			
8.2	Is oneigenlijk gebruik mogelijk (binnen de regels van de wet, maar in strijd met de bedoelingen van de wettelijke bepalingen verkrijgen of genieten van een (te hoge) uitkering.)			

## Bijlage 2 Nadere risico-analyse M&O subsidies (potentieel M&O en maatregelen)

Betreft subsidieregeling [Naam regeling]		
<b>M&amp;O-potentieel</b> (informatie die door de aanvrager/ontvanger wordt verstrekt)	<b>Maatregel</b> (administratieve controle, specifieke bepaling in regeling etc)	<b>Restrisico</b> (geen/laag/middel/hoog; omschrijven)
NAW-gegevens aanvrager		
IBAN aanvrager		
KVK-nummer aanvrager		
Tekenbevoegdheid aanvrager		
etc.		
etc.		



## Bijlage 3 Richtlijnen maatregelen en sancties

In onderstaand overzicht zijn de aanbevolen maatregelen en sancties per situatie opgenomen. Het beginsel comply-or-explain is van toepassing.

NB. De maatregelen en sancties zullen nog verder geconcretiseerd worden.

Situatie	Maatregel	Sanctie	
<i>Aanvraagfase (zie 4:35 Awb)</i>			
De subsidieontvanger dient een onvolledige aanvraag in	Eénmaal rappelleren met een reactietermijn van 2 weken	Bij geen reactie binnen de gestelde reactietermijn: Weigeren subsidieverlening	
Er is een gegronde reden om aan te nemen dat de activiteiten niet of niet geheel zullen plaatsvinden		Weigeren subsidieverlening	Awb 4:35.1.a
Er is een gegronde reden om aan te nemen dat de aanvrager niet zal voldoen aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen		Weigeren subsidieverlening	Awb 4:35.1b
Er is een gegronde reden om aan te nemen dat de aanvrager niet op een behoorlijke wijze rekening en verantwoording zal afleggen omtrent de verrichte activiteiten en de daaraan verbonden uitgaven en inkomsten, voor zover deze voor de vaststelling van de subsidie van belang zijn.		Weigeren subsidieverlening	Awb 4:35.1.c
De aanvrager heeft in het kader van de aanvraag onjuiste of onvolledige gegevens verstrekt en de verstrekking van deze gegevens tot een onjuiste beschikking op de aanvraag zou hebben geleid		Weigeren subsidieverlening	Awb 4:35.2.a
De aanvrager is failliet verklaard of aan hem is surséance van betaling verleend of ten aanzien van hem is de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen van toepassing verklaard, dan wel een verzoek daartoe bij de rechtbank is ingediend.		Weigeren subsidieverlening	Awb 4:35.2.b
<i>Nádat de subsidie is verleend, maar vóór vaststelling (zie 4:48 Awb)</i>			
De subsidieontvanger voert de gesubsidieerde activiteit niet uit		Intrekken subsidieverlening of ten nadele van de subsidie-ontvanger wijzigen	Awb 4:48.1.a
De subsidieontvanger voert de activiteit gedeeltelijk niet uit		Intrekken subsidieverlening of ten nadele van de subsidie-ontvanger wijzigen	Awb 4:48.1.a
De subsidieontvanger voldoet niet aan een subsidieverplichting → Nadere uitwerking nodig, onderscheid naar aard van de subsidieverplichting		Intrekken subsidieverlening of ten nadele van de subsidie-ontvanger wijzigen	Awb 4:48.1.b
de subsidie-ontvanger heeft onjuiste of onvolledige gegevens heeft verstrekt en de verstrekking van juiste of volledige gegevens zou tot een andere beschikking op de aanvraag tot subsidieverlening hebben geleid		Intrekken subsidieverlening of ten nadele van de subsidie-ontvanger wijzigen	Awb 4:48.1.c
de subsidieverlening was onjuist en de subsidie-ontvanger wist dit wist of behoorde dit te weten		Intrekken subsidieverlening of ten nadele van de subsidie-ontvanger wijzigen	Awb 4:48.1.c

<i>Bij vaststelling van de subsidie (zie 4:46, 4:49, 4:50, 4:56 en 4:57 Awb)</i>			
De subsidieontvanger heeft de gesubsidieerde activiteit niet uitgevoerd		Subsidie op nihil vaststellen	Awb 4:46.2.a
De subsidieontvanger heeft de activiteit gedeeltelijk niet uitgevoerd		Subsidie wordt naar rato de uitvoering lager vastgesteld	Awb 4:46.2.a
De subsidieontvanger voldoet niet aan een subsidieverplichting → Nadere uitwerking nodig, onderscheid naar aard van de subsidieverplichting		(bijv. Subsidie wordt verlaagd met 25%)	Awb 4:46.2.b
- De subsidieontvanger dient een voortgangsrapportage niet binnen de gestelde termijn in	Eénmaal rappelleren	Opschorten voorschotbetalingen totdat de voortgangsrapportage is ingediend.	
- De subsidieontvanger legt niet binnen de gestelde termijn volledige verantwoording af.	Eénmaal rappelleren met een reactietermijn van 2 weken	Bij geen reactie binnen de gestelde reactietermijn: (bijv. Vaststelling subsidie op maximaal 95%)	
- De subsidieontvanger voldoet niet aan de bijzondere meldplicht mbt afronding activiteiten	(geldt alleen bij USK 1b)	Opleggen bestuurlijke boete 4 <sup>e</sup> categorie	Wbb 2
- De subsidieontvanger voldoet niet aan de bijzondere meldplicht mbt kosten		Opleggen bestuurlijke boete 5 <sup>e</sup> categorie	Wbb 3
De subsidie-ontvanger heeft onjuiste of onvolledige gegevens heeft verstrekt en de verstrekking van juiste of volledige gegevens tot een andere beschikking op de aanvraag tot subsidieverlening zou hebben geleid		Subsidie lager vaststellen	Awb 4:46.2.c
Indien de subsidieverlening onjuist was en de subsidie-ontvanger dit wist of behoorde te weten		Subsidie lager vaststellen	Awb 4:46.2.d
<i>Nádat de subsidie is vastgesteld (maar wel binnen 5 jaar na vaststelling) (zie 4:49, 4:56 en 4:57 Awb)</i>			
op grond van feiten of omstandigheden waarvan het bij de subsidievaststelling redelijkerwijs niet op de hoogte kon zijn en op grond waarvan de subsidie lager dan overeenkomstig de subsidieverlening zou zijn vastgesteld		Intrekken of ten nadele van de ontvanger wijzigen Opschorten betalingen	4:49 Awb
indien de subsidievaststelling onjuist was en de subsidie-ontvanger dit wist of behoorde te weten		Intrekken of ten nadele van de ontvanger wijzigen Opschorten betalingen	4:49 Awb
indien de subsidie-ontvanger na de subsidievaststelling niet heeft voldaan aan aan de subsidie verbonden verplichtingen		Intrekken of ten nadele van de ontvanger wijzigen Opschorten betalingen	4:49 Awb

- Algemene wet bestuursrecht:
  - o 4:35 weigeren verlening
  - o 4:46 lagere vaststelling
  - o 4:48 subsidieverlening intrekken of ten nadele van de ontvanger wijzigen
  - o 4:49 subsidievaststelling intrekken of ten nadele van de ontvanger wijzigen
  - o 4:50 subsidieverlening intrekken of ten nadele van de ontvanger wijzigen
  - o 4:56 opschorting betaling
  - o 4:57 terugvorderen
- Wet bestuurlijke boete
- Wetboek van strafrecht

## Bijlage 4 Reviewbeleid Subsidies IenW

### 1. Reviewbeleid en reviews

Doelstelling van het reviewbeleid is om de goede werking van het systeem van controleverklaringen bij de financiële verantwoording van externe organisaties vast te stellen. Bij een review onderzoekt de ADR of de eisen die aan de werkzaamheden van de externe accountant van de subsidie-ontvanger worden gesteld zijn nageleefd, om vast te stellen of de uitkomst van deze werkzaamheden de extra zekerheid biedt die IenW bij de verantwoording verlangt.

Het kabinet gaat uit van 'single audit' van de externe accountant<sup>18</sup>. Primair zijn de externe accountants zelf verantwoordelijk voor de door hen geleverde kwaliteit van controles. Om er zeker van te zijn dat dit systeem werkt, is het gewenst jaarlijks een aantal reviews uit te voeren om inzicht te hebben in de werking van het systeem van accountantscontrole bij subsidieverantwoordingen.

Een review vervangt niet een administratieve controle die IenW zelf uitvoert op de naleving van de gestelde eisen door de subsidie-ontvanger.

### 2. Kader Reviewbeleid

IenW bereikt haar doelen onder andere door subsidies te verlenen. Dat deze subsidieverlening rechtmatig, doelmatig en doeltreffend is, is van groot belang. Om deze verantwoordelijkheid te dragen is een toereikend toezicht noodzakelijk. Het toezicht op de subsidie-ontvanger wordt uitgevoerd door de verantwoordelijke beleidsdirecties en de uitvoeringsorganisaties<sup>19</sup>, daarbij geadviseerd en ondersteund door IBI, FMC en HBJZ.

IenW krijgt informatie ten behoeve van het toezicht onder meer doordat de subsidie-ontvanger verantwoording aflegt over de subsidie. IenW kan een controleverklaring, assurancerapport of rapport van bevindingen van een externe accountant aan de subsidie-ontvanger vragen, als aanvullende zekerheid over in hoeverre de door de subsidie-ontvanger geleverde verantwoordingsinformatie voldoet aan de gestelde eisen. Dit kader voorziet in het laten uitvoeren van reviews door de ADR op de controlewerkzaamheden van die externe accountants.

Bij onduidelijkheden of onjuistheden in de verantwoordingsinformatie zal aan de subsidie-ontvanger een nadere toelichting of een correctie worden gevraagd. Afwijkingen van de gestelde eisen, zoals het niet of te laat leveren van de gevraagde verantwoordingsinformatie, onrechtmatigheden en onzekerheden met betrekking tot de besteding, krijgen een vervolg in de vorm van een maatregel richting de subsidie-ontvanger.

Bij tekortkomingen in de accountantscontrole richt de maatregel zich op de externe accountant van de subsidie-ontvanger.

### 3. Controleprotocollen

Een controleprotocol geeft voorschriften aan de externe accountant over de controlewerkzaamheden die hij/zij moet uitvoeren en de verantwoording daarover. Bij subsidies verstrekt door IenW is het Model Controleprotocol Subsidies IenW<sup>20</sup> uitgangspunt.

Het gaat daarbij om de uniforme invulling van de verantwoordelijkheden van de subsidie-ontvanger, de externe accountant, de controle-aanpak en tolerantiegrenzen

---

<sup>18</sup> Zie kabinetsreactie op rapport Algemene Rekenkamer: "Verantwoording en toezicht bij RWT's deel 5", d.d. 27 oktober 2009 (TK 30850, nrs 31, 32)

<sup>19</sup> Bij IenW zijn de uitvoeringsorganisaties: IBI-Team Subsidies, RWS-CD, de RVO en externe uitvoeringsorganisaties.

<sup>20</sup> Het Model controleprotocol subsidies IenW wordt in het vierde kwartaal 2017 vastgesteld.

die gelden voor de strekking van de controleverklaring van de accountant (goedkeurend, afkeurend, met beperking of oordeelonthouding).

#### **4. Rollen en verantwoordelijkheden**

De beleidsDG's zijn verantwoordelijk voor de invulling van het toezicht op de verleende subsidies.

De RVO coördineert, als uitvoeringsinstantie voor een groot aantal subsidieregelingen van lenW, de selectie van reviews.

IBI ondersteunt de beleidsDG's bij de selectie van reviews op subsidies en subsidieregelingen die niet worden uitgevoerd door RVO.

De beleidsDG's geven de uiteindelijke opdracht tot het uitvoeren van reviews aan de ADR. BeleidsDG's en de RVO fungeren voor de reviewverzoeken als aanspreekpunt voor de ADR voor het aanleveren van financiële documentatie.

De gewenste reviews worden opgenomen in het auditplan. Dit wordt door het AC vastgesteld. FMC bespreekt de uitvoering van het auditplan in zijn periodiek overleg met de ADR.

#### **5. Selectie en keuze reviews**

IBI en RVO ondersteunen beleid waar mogelijk bij de selectie van reviews. Voor het kerndepartement bespreken de beleidsdirecties de selectie van de reviews met de ADR en stellen ze een risico-analyse op.

In deze risico-analyse worden de volgende aspecten betrokken:

- Ervaringen uit eerdere reviews
- Signalen vanuit de media
- Financieel belang
- Complexiteit van de wet- en regelgeving voor de uitvoering
- Risico van misbruik en oneigenlijk gebruik
- Politieke en bestuurlijke risico's
- Kwaliteit van de verantwoordingsinformatie
- Uitkomsten van de door de instellingsaccountant verrichte controle.

De ADR inventariseert bij de beleidsdirecties de gewenste reviews. Naar aanleiding van het voorstel voor uit te voeren reviews voert de ADR overleg met de beleidsdirecties waarbij de onderzoeksvraag zo specifiek mogelijk wordt vastgesteld. Voorbeelden van vraagstellingen zijn:

- Heeft de externe accountant de controle deugdelijk uitgevoerd overeenkomst het doel van de controleverklaring en het controleprotocol?
- Roep de subsidieverantwoording en de beoordeling hiervan vragen op, waarover navraag kan worden gedaan bij de externe accountant?
- Roept de ontvangen controleverklaring vragen op, bijvoorbeeld bij geconstateerde onduidelijkheden, bijzondere toelichtingen, tekstaanpassingen etcetera?
- Zijn er specifieke risico's benoemd in de risico-analyse die aanleiding geven tot een review?

Uitgangspunt is dat in ieder geval in de volgende situaties een review wordt uitgevoerd:

In geval van structurele of meerjarige subsidies:

- Wanneer de subsidie-ontvanger van accountant wisselt (een review op de werkzaamheden van de nieuwe accountant).
- 
- Als de risico-analyse daartoe aanleiding geeft.



Naar aanleiding van dit overleg worden de te verrichten reviews en de bijbehorende onderzoeksvragen definitief bepaald door de beleidsdirecties. De expertise en ervaringen van de ADR uit eerdere reviews gelden hierbij als uitgangspunt. Vervolgens plant de ADR de reviews in overleg met de beleidsdirecties. De ADR voert de reviews uit en heeft over de voortgang en eventuele knelpunten daarin periodiek overleg met FMC.

## **6. Uitvoering van de reviews**

De ADR voert de reviews uit in de vorm van:

- Een collegiaal overleg: inwinnen van inlichtingen bij de accountant
- Een beperkte review: beoordeling van de controleaanpak van en vastlegging uitkomsten door de externe accountant
- Een dossierreview: een inhoudelijke beoordeling van het dossier van de externe accountant.

Combinaties van bovenstaande vormen zijn mogelijk. Indien de ADR dit noodzakelijk acht, op grond van de reviewuitkomsten, kunnen de werkzaamheden van de externe accountant (deels) worden overgedaan.

Een vast onderzoeksaspect bij iedere reviewvorm is het bij de externe accountant informeren naar zijn/haar visie op de relevante wet- en regelgeving en het uitvoeringsproces, en het door hem/haar laten aangeven van eventuele knelpunten en/of verbeterpunten in die regelgeving.

## **7. Rapportage over de uitgevoerde review**

Nadat de review uitgevoerd is stelt de ADR een reviewverslag op dat de uitkomsten van de review, in aansluiting op de doelstelling, weergeeft. Bij een beperkte review en een dossierreview bevat het verslag de conclusie of de controle door de externe accountant op de onderzochte aspecten toereikend of ontoereikend is uitgevoerd. Voorts bevat het verslag de uitkomst van de onderzoeksvraag of sprake is van eventuele knel- en/of verbeterpunten in de door lenW gestelde eisen. ADR informeert de betrokken beleidsdirecties over de uitkomsten en de eventueel te nemen vervolgacties.

De ADR stemt het concept af met de gereviewde accountant.

## **8. Vervolgacties en sancties**

Naast de gewenste situatie dat de controle door de externe accountant conform de eisen is uitgevoerd, kunnen er ook tekortkomingen aan het licht komen. Gebleken tekortkomingen in wet- en regelgeving of controleprotocollen (bijvoorbeeld onduidelijkheden of oncontroleerbare aspecten): deze zullen gerepareerd moeten worden.

De accountant heeft de controlewerkzaamheden ontoereikend uitgevoerd: in dat geval worden aanvullende acties en sancties toegepast. Bij de toepassing van de sancties dienen de aard en de ernst van de tekortkomingen te worden overwogen, evenals de mate waarin er sprake is van herhaalde tekortkomingen. In oplopende ernst:

- De externe accountant gelegenheid geven tot herstelactie
- Jaarlijks aanschrijven van de besturen van accountantskantoren over negatieve reviewbevindingen met het verzoek voor verbetering zorg te dragen
- Besturen van accountantskantoren uitnodigen door de departementsleiding voor bespreking de situatie
- Aanschrijven van de opdrachtgever (=subsidieontvanger) met het verzoek ervoor te zorgen dat er een controleverklaring wordt ingediend die aan de vereisten voldoet.
- Maatregelen richting de opdrachtgever (= subsidieontvanger)

- Indienen van een klacht bij de Accountantskamer zoals bedoeld in de Wet tuchtrechtspraak accountants.
- Civielrechtelijke vervolging van de instellingsaccountant
- Aangifte doen bij het OM bij vermoeden van strafbare feiten.

#### **9. Evaluatie en rapportage uitkomsten reviews**

De ADR informeert FMC over de voortgang en uitkomsten van reviewonderzoeken.

FMC bespreekt uitkomsten van reviews zo nodig met de betrokken beleidsdirecties en neemt de uitkomsten van de reviews mee in de periodieke toezichtrapportage aan het Audit Committee.

De ADR evalueert en rapporteert uitkomsten van de reviews in haar interimrapportage en het samenvattend rapport dat is gericht aan de minister als daar aanleiding toe is.

## Bijlage A Verplichtingen die volgen uit het Rijksbrede kader

Uit [Misbruik en oneigenlijk gebruik \(M&O-definitie\)](#) (1994, HAFIR)

**Beheer:** voor alle regelingen die afhankelijk zijn van derdengegevens, moet het departement beoordelen welke maatregelen genomen moeten worden om M&O te voorkomen en te bestrijden (hier aangeduid met M&O-beleid) en die maatregelen vervolgens ook treffen. De departementen behoren voortdurend alert te zijn op mogelijk M&O en het voorkomen en bestrijden daarvan. Ieder departement hoort ook een inzicht te hebben in de M&O-gevoelige regelingen, de potentiële risico's op M&O en de gewenste resp. getroffen maatregelen om feitelijk M&O te voorkomen en te bestrijden.

**Presentatie:** over regelingen waar ondanks een goed M&O-beleid sprake is van inherente onzekerheid alsmede regelingen met onvoldoende M&O-beleid behoort de Tweede Kamer te worden geïnformeerd via de toelichting bij de rekening. In de geïntegreerde rijksbegrotingaanschrijving en -voorschriften is vastgelegd waar die toelichting aan moet voldoen.

**Controle/beoordeling:** wanneer, naar het oordeel van de DAD resp. de Rekenkamer, het M&O-beleid voldoende is en de eventueel resterende inherente onzekerheid voldoende is toegelicht, heeft die onzekerheid geen negatieve gevolgen voor het oordeel van de DAD resp. de Rekenkamer. Onzekerheid die het gevolg is van onvoldoende M&O-beleid kan, afhankelijk van de omvang, wel negatieve gevolgen hebben voor het oordeel van de DAD resp. de Rekenkamer. Impliciet in het voorgaande is dat de DAD resp. de Rekenkamer over voldoende gegevens beschikken om het M&O-beleid te beoordelen.

**Overzicht:** Dat betekent dat ieder departement een overzicht zal moeten hebben van alle regelingen waar, door de afhankelijkheid van derdengegevens, M&O zou kunnen optreden, alsmede van de maatregelen die genomen zijn om het optreden van M&O te voorkomen en te bestrijden. De beoordelende instanties dienen over een dergelijk overzicht te kunnen beschikken om hun beoordelende taak goed uit te kunnen voeren. Over de praktische uitwerking van een en ander, waaronder de vorm van dit overzicht en de (centrale) toegankelijkheid, zouden per departement pragmatische afspraken moeten worden gemaakt.

Uit [Handleiding ter voorkoming en bestrijding van misbruik en oneigenlijk gebruik](#)

Een algemeen, centraal gecoördineerd M&O-beleid bij een ministerie kan uit één of meer verschillende onderdelen bestaan:

1. een departementaal orgaan van waaruit het M&O-beleid wordt gecoördineerd, gestuurd en bewaakt;
    - \* het vaststellen van centrale normen en grenzen ten aanzien van het M&O-beleid
    - \* centraal toezicht op M&O-beleid
  2. een op hoofdlijnen gelijksoortig beleid voor overeenkomstige risico's in bepaalde uitgaven- en ontvangstencategorieën, zoals bijv. voor uitgaven waarvoor gegevens over inkomens en/of woonsituatie vereist zijn;
  3. een handboek, handleiding, handreiking, circulaire of standaardprotocol waarin toetsings- dan wel aandachtspunten betreffende het M&O-beleid zijn opgenomen.
- 2.2 Centraal toegankelijk overzicht van M&O-gevoelige regelingen en maatregelen

Uit Kader financieel beheer rijkssubsidies (Uniform subsidiekader) zie [Aanwijzingen voor subsidieverstreking](#) (2009)

Aanwijzing 20 Tegengaan van misbruik en borging rechtmatigheid

Bij subsidieverstreking worden met het oog op het tegengaan van misbruik de volgende handelingen uitgevoerd:

1. Er wordt een risicoanalyse uitgevoerd en schriftelijk vastgelegd bij de totstandkoming van elke subsidieregeling.
2. Er wordt beoordeeld of de (steekproefsgewijze) verantwoording voldoet aan de voorwaarden die hieraan zijn gesteld. Op basis van risicoanalyses voert de subsidieverstrekker eventueel aanvullende administratieve of fysieke controles uit.
3. Er vindt een actieve en consistente toepassing plaats van de beschikbare handhavingsmogelijkheden.
4. Er wordt departementaal een overzicht bijgehouden van misbruik bij subsidieverstrekking.
5. Er vindt een periodieke evaluatie van subsidieregelingen plaats.

Uit [Rijksbrede leidraad voor het tegengaan van misbruik & oneigenlijk gebruik bij subsidies](#)

Een departementsbreed overzicht restant M&O moet worden gemaakt door de opstellers van de subsidieregelingen binnen het departement als zij de inventarisatie van M&O gevoelige regelingen<sup>3</sup> hebben geactualiseerd. Bij dit overzicht wordt ook aangegeven welke beheersmaatregelen daadwerkelijk zijn getroffen en of deze voldoende adequaat hebben gewerkt en welke risico's bewust worden geaccepteerd. Daarnaast is het van belang dat er aangegeven wordt wat de motivering is om het restant M&O niet verder te beperken door maatregelen.



## Bijlage B Beoordelingskader subsidiebeheer Algemene Rekenkamer<sup>21</sup>

De minister is verantwoordelijk voor het beheer van zijn begroting, dus ook voor het beheer van de subsidies die in zijn begroting voorkomen. Wij toetsen het beheer van de subsidies aan de relevante wet- en regelgeving, daarnaast letten wij specifiek op een aantal belangrijke aspecten in het subsidieproces, de zogenaamde 'key controls'.

Indien er afwijkingen van de wet- en regelgeving zijn geconstateerd, maar ook als een key control ontbreekt, zijn dit tekortkomingen die kunnen leiden tot onvolkomenheden respectievelijk ernstige onvolkomenheden. Daarbij is onder andere van belang:

- Hoe lang deed de tekortkoming zich voor (9 maanden of langer)?
- Hoe hoog was het financiële risico?
- Hoe ernstig verstoorde de tekortkoming de bedrijfsvoering van het ministerie?

### Algemene normen en nadere uitwerking

Door middel van subsidie stimuleert de overheid bepaalde activiteiten van de subsidie-aanvrager, anders dan als betaling voor geleverde goederen of diensten. Een belangrijk risico waarvoor beheersingsmaatregelen moeten worden getroffen betreft misbruik en oneigenlijk gebruik.

### Key-controls

De volgende 13 generieke beheersingsmaatregelen (key controls) en uitwerking toetsen wij in samenhang om de kwaliteit van het subsidiebeheer te beoordelen.

#### 1. Risicoanalyse

Het ministerie beschikt over een procedure dat er bij de totstandkoming van elke nieuwe subsidieregeling een risicoanalyse wordt uitgevoerd en schriftelijk wordt vastgelegd (Bron: USK).

#### 2. Overzicht van geconstateerd misbruik

Het ministerie beschikt over een procedure dat er een overzicht wordt bijgehouden van geconstateerd misbruik bij subsidieverstreking en analyseert deze gevallen (Bron: USK).

#### 3. Periodieke evaluatie van subsidieregelingen

Het ministerie beschikt over een procedure dat er een periodieke evaluatie van subsidieregelingen plaatsvindt. Dit betreft een evaluatie met specifieke aandacht voor misbruik en oneigenlijk gebruik. Dit levert input voor het bijstellen van subsidieregeling en/of –proces (Bron: USK).

#### 4. Functiescheiding

Er is voldoende functiescheiding tussen de subsidieaanvraag, beoordelen subsidieaanvraag, subsidietoekenning, subsidieregistratie, subsidiebetaling en subsidievaststelling.

#### 5. Consultatie juridische afdeling

Het ministerie beschikt over een procedure dat bij nieuwe regelingen de beleidsdirectie de juridische afdeling consulteert zodat zichtbaar is vastgesteld dat er een wettelijke grondslag voor het verlenen van subsidie is.

#### 6. Juiste en tijdige beoordeling subsidieaanvraag

Het ministerie beschikt over een procedure dat de subsidieaanvraag tijdig en juist wordt behandeld. De beleidsdirectie heeft het besluit voor de beschikking gemotiveerd en dit vastgelegd (zichtbare autorisatie door bevoegd

---

<sup>21</sup> Bron: <https://verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl/beoordelingskader-subsidiebeheer>

functionaris/conform mandaatregeling), conform de arrangementen uit het Uniform Subsidiekader (USK).

**7. Juiste en tijdige subsidieverlening**

De beleidsdirectie beschikt over een procedure welke zorgdraagt dat een beschikking tot subsidieverlening wordt afgegeven binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag (een mogelijkheid is dat er signaallijsten periodiek worden uitgedraaid en/of melding door systeem). Dit wordt 22 weken indien er een nader onderzoek is ingesteld, er sprake is van cofinanciering of een aanvraag van advies is ingewonnen, bijvoorbeeld door een subsidievolgsysteem.

**8. Juiste en tijdige betaling subsidie(voorschot)**

Het ministerie beschikt over een procedure om vast te stellen dat de betaling juist (juiste bedrag, rekeningnummer en begunstigde) en tijdig (conform regeling) heeft plaatsgevonden aan de juiste instantie/instelling (tot € 25.000: gehele subsidiebedrag wordt in één keer betaald, subsidies van € 25.000 of meer: subsidieverstrekker bepaalt vooraf het bevoorschottingsregime)

**9. Beoordeling verantwoordingen subsidieontvangers en vaststelling definitieve subsidiebedrag**

- Het ministerie beschikt over een procedure die ervoor zorgt dat de beoordeling van verantwoordingen van aanvragers over besteding van door hen ontvangen subsidie geschiedt door een daartoe bevoegde persoon (conform mandaatregeling).
- Het ministerie heeft een procedure die ervoor zorgt dat wordt beoordeeld of de verantwoording van de subsidieontvanger voldoet aan de voorwaarden die hieraan zijn gesteld.
- Op basis van risicoanalyses voert het ministerie eventueel aanvullende administratieve of fysieke controles uit.
- Bij subsidies > € 125.000,- mag de subsidieverlener om een controleverklaring vragen aan de subsidieontvanger. Het ministerie dient te beschikken over een procedure waarbij de controleverklaring zichtbaar wordt beoordeeld (zichtbare beoordeling van de verklaring en aansluiting met financiële verantwoording/onderdeel van checklist) door de beleidsdirectie.
- De vaststelling van het definitieve subsidiebedrag vindt plaats op basis van de beoordelingen en de resultaten uit de verantwoordingen van de subsidieontvangers.

**10. Vastlegging verplichting en voorschot in financiële administratie**

Het ministerie beschikt over een procedure waarbij wordt vastgesteld dat de financiële vastlegging tijdig – binnen 30 dagen - en juist heeft plaatsgevonden op het juiste artikel, juiste budgetpositie, budgetplaats en grootboekrekening (juiste boeking en afboeking verplichting en voorschot).

NB. Rond het jaareinde is het essentieel dat de subsidies ten laste van het juiste jaar worden geboekt (afgrenzing).

**11. Reviewbeleid**

De rijksoverheid tracht haar doelen onder meer te bereiken met inschakeling van organisaties buiten de rijksoverheid. Voor ministeries is in het kader van het dragen van hun verantwoordelijkheid een toereikend toezicht op deze organisaties van groot belang. Informatie voor het toezicht wordt onder meer verkregen door de externe organisaties verantwoording te laten afleggen, in het geval van financiële informatie zo nodig voorzien van accountantscontrole (controleverklaring). Het houden van reviews op deze audits is onderdeel van het departementale toezichtbeleid gericht op externe organisaties. Het ministerie/beleidsdirectie die verantwoordelijk is voor het verstrekken van subsidies op basis van een regeling of op basis van een ministeriële kaderwet dient een vastgelegd reviewbeleid, gebaseerd op risicoanalyse, te hebben en dit ook uit te voeren. Verder dient een minimum aantal reviews uitgevoerd te worden om middels deelwaarneming te toetsen of de kwaliteit van de door de accountant van de subsidieontvanger uitgevoerde werkzaamheden voldoende is.

## **12. Sanctiebeleid**

De beleidsdirectie die verantwoordelijk is voor het verstrekken van subsidies op basis van een regeling of op basis van een ministeriële kaderwet moet beschikken over een sanctiebeleid en dat beleid gedurende het jaar consistent toepassen.

In het sanctiebeleid moet in ieder geval zijn opgenomen:

- Richtlijnen bij welke gevallen van misbruik welke sanctie wordt opgelegd;
- Op welke wijze de subsidievoorwaarden en mogelijke sancties met de subsidieontvanger worden gecommuniceerd (bijvoorbeeld in de beschikking, de regeling of de beleidsregels);
- De onderbouwing van de autorisatie en toepassing van het beleid bij het opleggen van sancties. Sanctiemogelijkheden zijn bijvoorbeeld: het preventief weigeren van een (toekomstige) subsidie, de subsidie lager of op nihil vaststellen, terugvorderen van de subsidie inclusief wettelijke rente, in geval van valsheid in geschrifte, aangifte bij openbaar ministerie.
- Het ministerie heeft een overzicht van het aantal gevallen van misbruik en oneigenlijk gebruik van regelgeving en analyseert deze gevallen.
- Er vindt een periodieke evaluatie van subsidieregelingen plaats met specifieke aandacht voor misbruik en oneigenlijk gebruik van regelgeving. Dit levert input voor het bijstellen van de subsidieregeling en/of de procedures.

## **13. Interne controle**

De interne controleafdeling toetst de interne beheersingsmaatregelen van het subsidieproces. Voorbeeld:

- Het ministerie (FEZ en/of beleidsdirectie) monitort of de openstaande voorschotten tijdig en juist worden afgewikkeld in het kader van het voorschottenbeheer.

## **Bijlage C Samenvatting Wet bestuurlijke boete meldingsplichten door ministers verstrekte subsidies**

Deze wet is in werking getreden op 1 juli 2013, en van toepassing op door Onze Ministers verstrekte subsidies waarop ingevolge de Algemene wet bestuursrecht titel 4.2 van die wet van toepassing is.

N.B. Deze wet geldt dus ook voor incidentele of éénmalige specifieke en bijzondere uitkeringen.

### **Melden indien activiteiten niet geheel zijn verricht vóór de einddatum of datum ambtshalve vaststelling.**

Artikel 2: Indien voor een subsidie een datum geldt waarop de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend uiterlijk moeten zijn verricht alsmede een datum waarop de subsidie uiterlijk ambtshalve wordt vastgesteld, verbindt Onze Minister die het aangaat aan de subsidiebeschikking de bijzondere meldingsplicht voor de subsidieontvanger om, zodra de eerstgenoemde datum is verstreken zonder dat de activiteiten geheel zijn verricht, daarvan onverwijld een schriftelijke melding te doen bij Onze Minister.

### **Meldingsplicht als kosten 75% minder zijn dan het verleende voorschot in een jaar**

Artikel 3: Indien bij de verlening van een subsidie tevens voorschotten van in totaal per jaar gemiddeld € 200 000 of meer ambtshalve worden verleend, kan Onze Minister die het aangaat aan de subsidie de bijzondere meldingsplicht verbinden om, indien de gemaakte subsidiabele kosten in bij die beschikking te bepalen periodes 75% of minder bedragen van de voor de desbetreffende periode begrote subsidiabele kosten, dit binnen twee maanden na afloop van die periode schriftelijk te melden bij Onze Minister.

### **Meldingsplicht bij vermoeden van kinderarbeid**

Artikel 4: Indien aan een subsidie verplichtingen zijn verbonden die strekken tot het voorkomen van inzet van dwangarbeid en kinderarbeid bij subsidiabele activiteiten in het buitenland, kan Onze Minister die het aangaat aan de subsidie tevens de bijzondere meldingsplicht verbinden om feiten en omstandigheden die duiden op inzet van dwangarbeid of kinderarbeid door één of meer van de bij de subsidiabele activiteiten betrokken partijen die in de beschikking tot verlening van de subsidie zijn aangeduid, binnen een daarbij te bepalen termijn schriftelijk te melden.

### **Hoogte van de boetes**

#### **Artikel 6**

1. Het niet voldoen aan de bijzondere meldingsplicht, bedoeld in artikel 2, is een overtreding ter zake waarvan door Onze Minister die het aangaat een bestuurlijke boete kan worden opgelegd van ten hoogste het bedrag van de vierde categorie geldboete, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

-> Per 1 januari 2016: € 20.500

2. Het niet voldoen aan de bijzondere meldingsplicht, bedoeld in artikel 3 of artikel 4, eerste lid, is een overtreding ter zake waarvan door Onze Minister die het aangaat een bestuurlijke boete kan worden opgelegd van ten hoogste het bedrag van de vijfde categorie geldboete, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

-> Per 1 januari 2016: € 82.000



# Geld goed uitgeven

---

Handreiking voor Beleidsmedewerkers

Uitgave door HBJZ, IBI en FMC



**Versie 14 oktober 2016**

## Inhoud

Inleiding.....	3
Verantwoordelijkheid.....	3
Waarom regels voor het uitgeven van geld? .....	3
Geld uitgeven in vier stappen .....	3
Stap 1: Waarom willen we geld uitgeven en is daar geld voor beschikbaar?.....	4
Stap 2: Aan wie en op welke manier gaan we geld uitgeven?.....	5
Marktpartijen (private partijen zoals stichtingen, BV's/NV's) .....	5
Medeoverheden (provincies, gemeenten en waterschappen).....	5
Provincies en gemeenten .....	5
Waterschappen.....	7
ZBO en RWT.....	7
Agentschap .....	7
Samenwerking tussen IenM en externe partijen.....	8
Stap 3: Keuze subsidie of opdracht.....	9
Handreikingen bij twijfel tussen subsidie en opdracht .....	10
Keuze resulteert in verschillend toepasselijk juridisch kader .....	10
Aandachtspunt - Staatssteun.....	10
Aandachtspunt – aard van de opdracht : detachering, inhuur of product? .....	12
Aandachtspunt - Inhuur van personeel .....	12
Stap 4 Interne procedures bij het uitgeven geld .....	13
Interne procedure voor verlening subsidie.....	13
Interne procedure voor verlening opdrachten (voor leveringen en diensten) .....	14
Interne procedure voor decentralisatie-uitkering (bijdrage aan andere overheden).....	14
Interne procedure voor 'bijdragen' aan ZBO/RWT/agentschap .....	15
En wat komt er daarna?.....	15

## Inleiding

Wanneer je als beleidsmedewerker een andere organisatie nodig hebt om beleidsdoelen van IenM te bereiken, is het vaak noodzakelijk om (ook) een financiële verplichting aan te gaan. Je gaat geld uitgeven. Geld uitgeven kan op verschillende manieren, met subsidies, bijdragen, inkopen en andere varianten, en daar zijn regels voor.

In de praktijk is het voor beleidsmedewerkers soms lastig om hierin hun weg te vinden. Met deze handreiking wordt een overzicht op hoofdlijnen gegeven, waarbij wordt ingegaan op de belangrijkste manieren om geld uit te geven, de stappen die daarbij gevolgd moeten worden en de aandachtspunten die daarbij gelden. Voor de advisering over deze te volgen stappen kan contact worden opgenomen met Integrale Bedrijfsvoering IenM (hierna: IBI).

## Verantwoordelijkheid

Doelmatig, doeltreffend en rechtmatig<sup>1</sup> omgaan met geld binnen budgettaire kaders is binnen IenM een primaire verantwoordelijkheid van de beleid-DG's.

IBI ondersteunt en adviseert de beleid-DG's rondom de (financiële) beheeraspecten. Als de DG een besluit met financiële gevolgen zelf afdoet, geeft IBI de eindparaaf. Bij deze eindparaaf toetst IBI als decentrale controller of het voorstel gedekt is en of het voorstel conform de vigerende wet- en regelgeving is. In geval een besluit aan de bewindspersonen of SG voorgelegd moet worden, heeft FMC een 'eindtoets' en parafeert mee.

HBJZ adviseert en parafeert mee indien juridische documenten (b.v. subsidieregeling, bestuursovereenkomsten e.d.) opgesteld moeten worden en als er juridische vraagstukken aan de orde zijn, zoals de instrumentenkeuze en bij staatssteunaspecten.

## Waarom regels voor het uitgeven van geld?

- Het gaat om publiek geld: Het geld dat IenM uitgeeft is door de samenleving via belastingen, heffingen en accijnzen bijeengebracht. Het geld is daarom van en voor de samenleving. IenM moet geld efficiënt, effectief en transparant uitgeven. De uitgaven moeten netjes worden verantwoord, zodat gecontroleerd kan worden wat IenM met het publieke geld heeft gedaan. Daarom zijn er regels opgesteld.
- Ingrijpen in het economisch verkeer: Door geld uit te geven, grijpt de overheid in in het economisch verkeer. Omdat alle burgers en ondernemingen gelijk moeten worden behandeld, zijn er regels opgesteld om deze gelijke behandeling te garanderen. Oneerlijke bevoordeling van bepaalde partijen, of zelfs maar de schijn daarvan, wordt zoveel mogelijk uitgesloten.

## Geld uitgeven in vier stappen

Om ergens geld aan uit te kunnen geven moeten de volgende stappen worden gevolgd:

**Stap 1:** Waarom willen we geld uitgeven en is daar geld voor beschikbaar?

**Stap 2:** Aan wie en op welke manier gaan we geld uitgeven?

**Stap 3:** Is het een 'subsidie' of een 'opdracht'?

**Stap 4:** Welke interne procedure moet je volgen bij het uitgeven van het geld?

---

<sup>1</sup> *Doelmatigheid*: de gekozen oplossing heeft een optimale balans tussen kosten en baten.  
*Doeltreffendheid*: relatie ingezette middelen en gewenst(e) resultaat of prestatie.  
*Rechtmatigheid*: voorafgaande juridische verplichting en een juiste juridische grondslag.

## Stap 1: Waarom willen we geld uitgeven en is daar geld voor beschikbaar?

Eerst moeten we bepalen of een overheidsinterventie gerechtvaardigd is en welk instrument daar het beste bij past. Hiervoor gebruiken we het (IAK)<sup>2</sup>. Pas daarna wordt toegekomen aan de vraag of en hoe geld kan worden uitgegeven. In dat kader moeten we nadenken over het nut en de noodzaak daarvan, en moeten we nagaan of er voldoende budget is:

### 1. Nut en noodzaak:

- \* Welk publiek belang bestaat er om geld uit te geven?
- \* Welk beleidsdoel wordt daarmee gediend?
- \* Hoe nuttig en noodzakelijk is het voor IenM om via het uitgeven van geld dit doel te realiseren?
- \* Kan het beleidsdoel ook met andere dan financiële middelen worden bereikt (bijvoorbeeld door het opstellen van wet- en regelgeving, of door het geven van het goede voorbeeld)?
- \* Leidt geld uitgeven tot een verstoring van de markt, bijvoorbeeld omdat de markt de activiteiten misschien uit zichzelf verricht of zal gaan verrichten?

### 2. Financiële dekking: geld kan alleen uitgegeven worden als er financiële dekking voor is in de begroting van IenM. Informatie over de begrotingscyclus en de rol van IBI en FMC bij besluitvorming met (mogelijke) financiële gevolgen zijn te vinden op intranet.<sup>3</sup>

Pas nadat het nut/de noodzaak is aangetoond, en er financiële dekking is, komt de vraag naar het instrument aan de orde.

---

<sup>2</sup> [http://intranet.minienm.nl/Kennis\\_en\\_Expertise/Programmas/Goed\\_Geregeld/Integraal\\_afwegingskader\\_IAK/](http://intranet.minienm.nl/Kennis_en_Expertise/Programmas/Goed_Geregeld/Integraal_afwegingskader_IAK/)

<sup>3</sup> [http://intranet.minienm.nl/Organisatie/Directies/FMC/Organisatie\\_FMC/Begroting\\_en\\_Beleidscontrol\\_BBC/](http://intranet.minienm.nl/Organisatie/Directies/FMC/Organisatie_FMC/Begroting_en_Beleidscontrol_BBC/)



## Stap 2: Aan wie en op welke manier gaan we geld uitgeven?

De vraag aan wie en op welke manier geld uit te geven hangen samen. Er bestaan de volgende mogelijkheden om geld aan ontvangende partijen - 'de ontvangers' - uit te geven:

1. Overboeking naar ander departement/onderdeel;
2. Financiële instrumenten (volgens de Rijksbegrotingvoorschriften<sup>4</sup>):
  - a. Opdracht
  - b. Subsidie
  - c. Bijdrage aan medeoverheden
  - d. Bijdrage aan ZBO/RWT
  - e. Bijdrage aan Agentschap
  - f. Bijdrage aan internationale organisaties (wordt verder niet toegelicht)
  - g. Bekostiging (wordt verder niet toegelicht)

Onderstaand wordt aan de hand van verschillende ontvangers aangeduid welke van bovenstaande financiële instrumenten daarbij kunnen worden ingezet. Zoals het overzicht laat zien, verschilt dit naar gelang de aard van de ontvanger en/of de door de ontvanger uit te voeren activiteiten.

De praktijk heeft geleerd dat het soms lastig is om een keuze te maken tussen bepaalde financiële instrumenten die kunnen worden ingezet richting een ontvanger. Dit speelt vooral bij de keuze tussen subsidies of opdrachten, iets waar beleidsmedewerkers regelmatig mee te maken hebben. Over de keuze tussen deze twee instrumenten en de aandachtspunten die hierbij spelen wordt onder Stap 3 nader ingegaan.

### Marktpartijen (private partijen zoals stichtingen, BV's/NV's)

#### Financiële instrumenten:

1. Opdracht
2. Subsidie

Deze instrumenten worden in Stap 3 verder uitgewerkt.

### Medeoverheden (provincies, gemeenten en waterschappen)

#### Provincies en gemeenten

##### Financiële instrumenten:

1. Bijdrage aan mede-overheden/overboeking naar een ander departement (BZK)

Tot 2008 verstrekte het Rijk naast de algemene uitkeringen uit het gemeentefonds en het provinciefonds hoofdzakelijk geld aan decentrale overheden via het instrument specifieke uitkering. Met het introduceren van de decentralisatie-uitkering en de integratie-uitkering in 2008 en de verzameluitkering in 2010 is een uitgebreid stelsel ontstaan van typen uitkeringen voor het verstrekken van geld aan decentrale overheden door het Rijk. Het doel van deze nieuwe uitkeringstypen binnen het stelsel was om de beleids- en bestedingsvrijheid van de mede-overheden te vergroten en de verantwoordingslasten te verminderen.

Alhoewel de verzameluitkering en integratie-uitkering nog wel bestaan is het voornemen deze af te schaffen. Samen met de algemene uitkering als onderdeel van het gemeente- en provinciefonds

---

<sup>4</sup> <http://www.rbv.minfin.nl/2016/begrippenlijst/financiele-instrumenten>

blijven er drie uitkeringstypen met de volgende voorkeursvolgorde over met ieder een duidelijk karakter en eigen vormen van rijksinvloed:

- a. Algemene uitkering
- b. Decentralisatie-uitkering
- c. Specifieke uitkering/verzameluitkering/Brede Doeluitkering

#### *Algemene uitkering*

Dit betreft de middelen uit het gemeente- en provinciefonds. Hoeveel geld individuele gemeenten uit het gemeentefonds ontvangen, hangt af van de kenmerken en de belastingcapaciteit van de gemeenten. De belastingcapaciteit geeft aan hoeveel belasting een bepaalde gemeente jaarlijks kan innen. De Rijksoverheid kijkt bij de verdeling van het gemeentefonds over de gemeenten onder meer naar aantal inwoners, aantal jongeren, aantal uitkeringsgerechtigden, oppervlakte van de gemeente en de grootte van de watergebieden. Dit worden maatstaven genoemd. Er zijn ruim 60 maatstaven. Voor het provinciefonds geldt een vergelijkbare systematiek.

#### *Decentralisatie-uitkering*

De decentralisatie-uitkering is een uitkering van het Rijk aan een of meer gemeenten en/of provincies met een specifiek doel. Echter deze middelen die via het gemeente- en/of provinciefonds aan deze gemeenten en/of provincies ter beschikking worden gesteld, zijn voor deze gemeenten en/of provincies volledig bestedingsvrij.

Dit hybride karakter (specifiek doel versus bestedingsvrijheid) maakt in bepaalde omstandigheden een aanpak mogelijk, waarbij IenM wenselijk beleid kan realiseren in overleg met medeoverheden, zonder die medeoverheden te belasten met financiële verantwoordingslasten. Er is dus geen financiële sturing mogelijk bij een decentralisatie-uitkering. Maar het is wel mogelijk om over het beleid afspraken te maken. Deze afspraken worden meestal in een brief of een bestuursovereenkomst vastgelegd. In de beleidspraktijk blijkt dat bij decentralisatie-uitkeringen sprake is van regelmatig overleg tussen IenM en decentrale overheden, beide vanuit een eigen verantwoordelijkheid.

Voor dit type uitkering geldt dus dat er wel sprake kan zijn van beleidsafstemming, maar niet van directe financiële sturing door het Rijk/IenM. De duur van een decentralisatie-uitkering is bij wet beperkt tot maximaal vijf jaar. Na deze periode volgt overheveling naar de algemene uitkering, tenzij er gegronde redenen bestaan om dat nog niet te doen.

#### *Specifieke uitkering/Brede Doeluitkering*

Specifieke uitkeringen zijn zowel beleidsmatig als financieel geormerkt door de minister wie het aangaat. Specifieke uitkeringen staan om die reden op de begroting van het vakdepartement (IenM). Financiële verantwoording vindt verticaal plaats, van de ontvangende overheid aan het vakdepartement IenM. Alleen in uitzonderingsgevallen is een specifieke uitkering aan de orde. Het rijksbeleid is erop gericht om het aantal specifieke uitkeringen te verminderen. Voor het instellen van een nieuwe specifieke uitkering is instemming van de ministerraad benodigd.

#### *Overig*

In een uitzonderlijk geval wordt geld aan medeoverheden als subsidie verstrekt (bijvoorbeeld de gemeente die voor haar gemeentelijk wagenpark subsidie aanvraagt voor de aanschaf van een waterstofauto). Het gaat dan om een incidentele subsidie voor iets wat geen specifieke gemeente-/provincietaak is.

Ook het verstrekken van opdrachten aan medeoverheden is mogelijk. Deze zijn in beginsel aanbestedingsplichtig (zie stap 3 verderop). Tevens is het denkbaar dat IenM en medeoverheden gezamenlijk een project uitvoeren en daarvoor een samenwerkingsverband aangaan (zie Samenwerking IenM met externe partijen).

## Waterschappen

### Financiële instrumenten:

1. Opdracht
2. Subsidie

De bijdrage aan gemeenten en provincies lopen over het algemeen via het Gemeente- en Provinciefonds. Waterschappen voorzien in hun eigen inkomsten door belastingheffing binnen hun grondgebied en er bestaat dan ook geen vergelijkbaar 'Waterschapsfonds'. Een Rijksbijdrage aan waterschappen wordt dan ook meestal in de vorm van een subsidie verstrekt.<sup>5</sup>

## ZBO en RWT

### Financiële instrumenten:

1. Bijdrage aan ZBO/RWT
2. Opdracht
3. Subsidie

Een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) is een extern verzelfstandigd bestuursorgaan met openbaar gezag dat niet hiërarchisch ondergeschikt is aan de minister. Tot op zekere hoogte is wel de ministeriële verantwoordelijkheid van kracht. Het is ook mogelijk dat een subsidie wordt verstrekt aan een ZBO.

Rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT's) worden geheel of gedeeltelijk met publiek geld bekostigd en oefenen een wettelijke taak uit. Zie voor de bekostiging de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen. De Comptabiliteitswet definieert RWT's als "rechtspersonen voor zover die een bij of krachtens de wet geregelde taak uitoefenen en daartoe geheel of gedeeltelijk worden bekostigd uit de opbrengst van bij of krachtens de wet ingestelde heffingen."

ZBO's kunnen RWT zijn (bijvoorbeeld ProRail en het Kadaster), maar er bestaan ook ZBO's die geen RWT zijn (bijvoorbeeld diverse Keuringsinstellingen) en RWT's die geen ZBO zijn (Academische Ziekenhuizen). Voor ProRail geldt dat de staatssecretaris jaarlijks een subsidie verstrekt voor het beheer van de hoofdspoorinfrastructuur.

## Agentschap

### Financiële instrumenten:

1. Bijdrage aan Agentschap

Agentschap: uitkering betreft een geldstroom binnen de Rijksoverheid. Het betreft de financiële middelen voor de opdracht van een DG aan een agentschap. De hierbij behorende kosten worden via een 'bijdrage aan Agentschap' overgeheveld naar het Agentschap.

---

<sup>5</sup> Uiteraard geldt ook hier dat de aard van de activiteiten leidend is voor de vraag of er sprake is van een opdracht of een subsidie. Voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma is bijvoorbeeld een subsidieregeling van kracht.

## Samenwerking tussen IenM en externe partijen

# 10.2.e

Een bijzondere manier om geld uit te geven is wanneer daaraan een samenwerkingsovereenkomst tussen IenM en andere publieke- en of marktpartijen aan ten grondslag ligt. De samenwerkingsovereenkomst vormt dan de basis voor het doen van (nadere) uitgaven. Gelet op de vele varianten voert te ver om in het kader van de handreiking dit uitgebreid uiteen te zetten. Wel wordt een aantal belangrijke aandachtspunten meegegeven:

- Als IenM met externe partijen, zoals ondernemingen, stichtingen, verenigingen en kennisinstellingen, **samenwerkt** om een gemeenschappelijk doel te realiseren, moet de selectie van de samenwerkingspartners zo objectief en transparant mogelijk plaatsvinden.
- Als de samenwerking een commercieel element bevat of een opdrachtkarakter draagt (IenM bouwt bijvoorbeeld samen met een bouwondernemer een bijzonder fietspad of legt samen met een natuurorganisatie een natuurgebied (zoals bijvoorbeeld Markerwadden) aan), dan moet de selectie van de samenwerkingspartner in bijna alle gevallen worden aanbesteed. De keuze van de samenwerkingspartner is dan aanbestedingsplichtig.
- Als de samenwerking een ideëel karakter draagt (IenM werkt bijvoorbeeld samen met de Fietzersbond om de fietsveiligheid te verbeteren) zal de samenwerking meestal lijken op een subsidie die IenM aan de private partij toekent. Als er mogelijk ook andere geïnteresseerden in het aangaan van de samenwerking zijn, moet de keuze van de samenwerkingspartner bij voorkeur objectief en transparant plaats vinden. Zo wordt voorkomen dat deze andere geïnteresseerden ongelijk worden behandeld.



## Stap 3: Keuze subsidie of opdracht

De aard van de activiteiten is leidend voor het antwoord op de vraag of iets via een subsidie of via een opdracht moet worden gerealiseerd. Dit is van belang om te bepalen welke regels moeten worden toegepast. Het onder de noemer van een subsidie brengen van een daadwerkelijke opdracht, voorkomt niet dat de aanbestedings-/inkoopregels hierop niet van toepassing zijn. Onderstaande vuistregels kunnen worden gehanteerd om te bepalen of er sprake is van een subsidie of van een opdracht.

### Subsidie

- Er wordt minder of juist méér betaald dan wat het kost (IenM levert een bijdrage ter stimulering van activiteit).
- De activiteit wordt uitgevoerd ten behoeve van de samenleving in breder perspectief (niet IenM krijgt een prestatie geleverd, maar de samenleving ontvangt het 'product').  
vb. IenM wil het milieu verbeteren door een deel van de aankoop prijs van zuinige apparaten te vergoeden.
- Intentie van IenM = het uitzenden van prikkels / het stimuleren van activiteiten die onvoldoende door de markt worden uitgevoerd (v.b. 'een zetje in de rug om voor een duurzame variant te kiezen').
- Initiatief wordt vaak door ontvanger van subsidie genomen.
- Activiteiten worden uitgevoerd naar eigen inzicht van de ontvanger/ IenM heeft weinig zeggenschap.
- Subsidieontvanger kan ervoor kiezen de activiteit niet uit te voeren en dus geen gebruik te maken van de subsidie.

### Opdracht

- IenM betaalt als tegenprestatie een commerciële prijs (kostprijs plus winstmarge).
- De activiteit wordt uitgevoerd ten behoeve van IenM als organisatie (IenM ontvangt 'prestatie'), of ter uitvoering van de kerntaken van IenM  
vb. IenM laat een weg aanleggen door een aannemer of laat onderzoek uitvoeren naar de luchtkwaliteit.
- Intentie van IenM = het verkrijgen van een (afdwingbare) prestatie.  
Zorgen dat het gebeurt.
- Initiatief wordt meestal door IenM genomen.
- Activiteiten worden uitgevoerd zoals IenM bepaalt/ veel zeggenschap van IenM.
- Prestatieplicht voor de opdrachtnemer

## Handreikingen bij twijfel tussen subsidie en opdracht

Indien het onderscheid op basis van de vuistregels niet duidelijk is te bepalen, kunnen de volgende vragen uitkomst bieden:

1. Neigt de activiteit het meeste naar een opdracht of naar een subsidie? In veel gevallen is de vraag wie het product/de prestatie ontvangt (de samenleving als geheel, of IenM als organisatie) doorslaggevend.
2. Indien de activiteit zowel elementen van een opdracht, als elementen van een subsidie bevat: is het mogelijk de activiteiten te knippen in een subsidiedeel en een opdrachtdeel. Er moet dan zowel een subsidie als een opdracht worden verstrekt.
3. Welk instrument waarborgt de in het geding zijnde belangen het beste en levert de minste (proces)risico's voor IenM op (rekening houdend met rechtszekerheid, gelijke behandeling, transparantie, beperking aan overheidsinvloed, marktwerking en mededinging, waaronder staatssteun).
4. Welk instrument doet het meest recht aan de rol die IenM graag voor zichzelf ziet?

## Keuze resulteert in verschillend toepasselijk juridisch kader

Het onderscheid tussen subsidies en opdrachten is met name juridisch relevant voor het van toepassing zijnde rechtskader.

### **Subsidie: publiekrecht**

- Subsidieregeling (wet) / beschikking
- Beslissen op een aanvraag; eenzijdige handeling; bijzonder 'subsidieproces'
- Algemene wet bestuursrecht en bijzondere (interne) subsidieregels
- De uitvoering van activiteiten is niet afdwingbaar; de verplichtingen van de ontvanger zijn beperkt
- Regels over mededinging, waaronder staatssteun.

### **Opdracht: privaatrecht**

- Overeenkomst
- Tweezijdige rechtshandeling
- Burgerlijk Wetboek, Aanbestedingswet 2012 en bijzondere (interne) regels
- De activiteiten zijn volledig afdwingbaar. De ontvanger is aan veel verplichtingen gehouden
- Inkoopregels, regels over aanbesteding en mededinging (waaronder staatssteun).

## Aandachtspunt - Staatssteun

### Algemeen

Zowel bij het verlenen van een subsidie, als bij het verstrekken van een opdracht zonder aanbesteding, moet rekening worden gehouden met de staatssteunregels. Enkel wanneer er sprake is van een daadwerkelijke opdracht en met concurrentiestelling (een aanbesteding) zeker wordt gesteld dat er een marktprijs wordt betaald voor de prestatie die aan de Staat wordt geleverd is er geen sprake van staatssteun (want geen voordeel).

Bij het financieel stimuleren door IenM van marktactiviteiten is er al snel sprake van staatssteun. Het is daarom zaak om bij beleidsvoornemens de staatssteunregels in een zo vroeg mogelijk stadium te betrekken. Een overheidsmaatregel kan dan zo worden vormgegeven dat deze niet kwalificeert als staatssteun of dat deze in lijn is met het staatssteunbeleid van de EC (en derhalve na kennisgeving dan wel na goedkeuring door de EC geoorloofd is).

Voor advies over de staatssteunregels kunnen beleidsmedewerkers terecht bij HBJZ.

## Toelichting

De Europese Unie wil protectionisme voorkomen en gelijke concurrentievoorwaarden scheppen voor alle ondernemingen op de interne markt. Het EU recht vormt een kader van het orderingsbeleid van Lidstaten. Om te voorkomen dat er door overheidsingrijpen situaties van oneerlijke concurrentie ontstaan is controle op steun door de overheid, oftewel staatssteun, dan ook één van de belangrijkste onderdelen van het Europese mededingingsbeleid. In het Verdrag betreffende de werking van de EU (VWEU) zijn regels over staatssteun opgenomen.

Bij staatssteun moeten we denken aan overheidsmaatregelen in de zin van artikel 107, eerste lid, van het VWEU. Er is alleen sprake van staatssteun als de maatregel voldoet aan alle 5 criteria die in dit artikel staan. Let wel: de criteria worden door de Europese Commissie en de Europese rechter ruim en functioneel uitgelegd. Dat betekent dat zij door juridische constructies heen prikken en kijkt naar de feitelijke uitwerking op de markt. De Europese Commissie kijkt vooral naar de gevolgen voor de concurrentiepositie van de onderneming. En dat kan ook een stichting of vereniging zijn. Niet de vorm of het doel, maar het effect dat de overheidsmaatregel heeft, is doorslaggevend. Van belang is verder dat naar de verschillende niveaus van begunstiging moet worden gekeken. Niet enkel de direct begunstigde kan een niet commercieel voordeel verkrijgen, maar ook andere betrokkenen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer een subsidie wordt 'doorgegeven'.

Om te bepalen of een voorgenomen overheidsmaatregel kwalificeert als staatssteun moet aan de volgende voorwaarden worden getoetst:

- Is de begunstigde een onderneming, dat wil zeggen **een entiteit die economische activiteiten verricht?**
- Is de steunmaatregel **afkomstig van of toe te rekenen aan de staat**
- Levert de maatregel een onderneming een **economisch voordeel** op?
- Is de maatregel **selectief**?
- Leidt de maatregel tot (potentiële) **vervalsing van de mededinging** en een **ongunstige beïnvloeding van de handel** tussen lidstaten?

Indien aan alle hierboven opgesomde voorwaarden is voldaan en de overheidsmaatregel dus staatssteun behelst (dan wordt gesproken van 'een steunmaatregel'), kan worden overwogen of de voorgestelde overheidsmaatregel zo kan worden aangepast dat er geen sprake is van staatssteun. Is dat niet mogelijk of wenselijk, dan dient te worden nagegaan of de steunmaatregel zo kan worden vormgegeven dat deze met de interne markt verenigbaar is. In beginsel is het niet toegestaan om staatssteun te verlenen, maar er zijn mogelijkheden om de staatssteun in overeenstemming te brengen met het VWEU.

Daarvoor kan allereerst worden bekeken of er gebruik gemaakt kan worden van een uitzondering op de aanmeldingsplicht, een zogenoemde groepsvrijstellingsverordening, zoals de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (voor bepaalde categorieën steun, waaronder milieu) en de De-minimisverordening (voor kleine steunbedragen).

Als dat niet mogelijk is, dan dient de steunmaatregel ter voorafgaande goedkeuring aan de Europese Commissie worden voorgelegd (notificatieplicht). De Europese Commissie wordt dan gevraagd om de steunmaatregel verenigbaar te verklaren met de interne markt. Een overheidsmaatregel mag niet worden uitgevoerd zolang deze goedkeuring niet is verkregen (standstill). De Europese Commissie heeft op veel terreinen beleidsregels in de vorm van richtsnoeren, kaderregelingen en mededelingen gepubliceerd, waarin zij haar beleid uiteen heeft gezet en aan de hand waarvan zij steunvoornemens toetst. Zo zijn er richtsnoeren voor Milieu- en energiesteun, richtsnoeren Luchtvaart en de richtsnoeren voor belangrijke projecten van gemeenschappelijk belang zoals TENT-T's.

## Aandachtspunt – aard van de opdracht : detachering, inhuur of product?

Ingeval van inkopen via opdrachtverlening is van belang te onderkennen wat de aard van de opdracht is. Het gaat hierbij om de relatie met de begroting (de juiste begrotingsbelasting).

Voor alle drie genoemde varianten bestaan eigen budgetten:

- Detachering wordt verantwoord op het reguliere personeelartikel voor salarissen;
- Inhuur wordt verantwoord op afzonderlijke inhuurbudgetten; en
- Productvariant wordt verantwoord op de reguliere beleidsbudgetten.

Het onderscheid is als volgt:

- Detachering, is de tijdelijke inzet van arbeidskrachten van *andere overheidsorganen*.
- Inhuur, is de tijdelijke inzet van arbeidskrachten die bij *de markt* (niet overheidsorganen) wordt ingekocht. Deze arbeidskrachten werken geheel of in belangrijke mate ten kantore van IenM en worden aangestuurd door een gezagsverhouding manager - medewerker.
- Productvariant, we kopen een product bij *marktpartijen* (uitbesteding). In deze variant staan de gewerkte uren niet centraal, maar het (aan IenM) te leveren product en er is sprake van een opdrachtgever - opdrachtnemer aansturing. Bijvoorbeeld middels het planmatig opleveren van adviesrapporten en /of voortgangsrapportages.

## Aandachtspunt - Inhuur van personeel

Bij overheidsopdrachten voor de inhuur van personeel kan er sprake zijn van zgn. "sociale en andere specifieke diensten" (art. 2.38 en 2.39 van de Aanbestedingswet), zoals bijvoorbeeld het inhuren van juridisch advies, het inhuren van boekhoudkundige diensten of het laten organiseren van evenementen en beurzen. Alle sociale en andere specifieke diensten zijn opgesomd in bijlage XIV bij Richtlijn 2014/24/EU en BIJLAGE XVII bij Richtlijn 2014/23/EU.<sup>6</sup> Onder omstandigheden kan bij de inhuur van dit soort diensten een verlicht aanbestedingsregime van toepassing zijn. IBI kan dit desgewenst nader toelichten.

---

<sup>6</sup> De lijst met sociale en andere specifieke diensten is onder andere te raadplegen via de website van Pianoo: <https://www.pianoo.nl/sites/default/files/documents/documents/overzichtcpv-codesnaardienst-april2016.pdf>

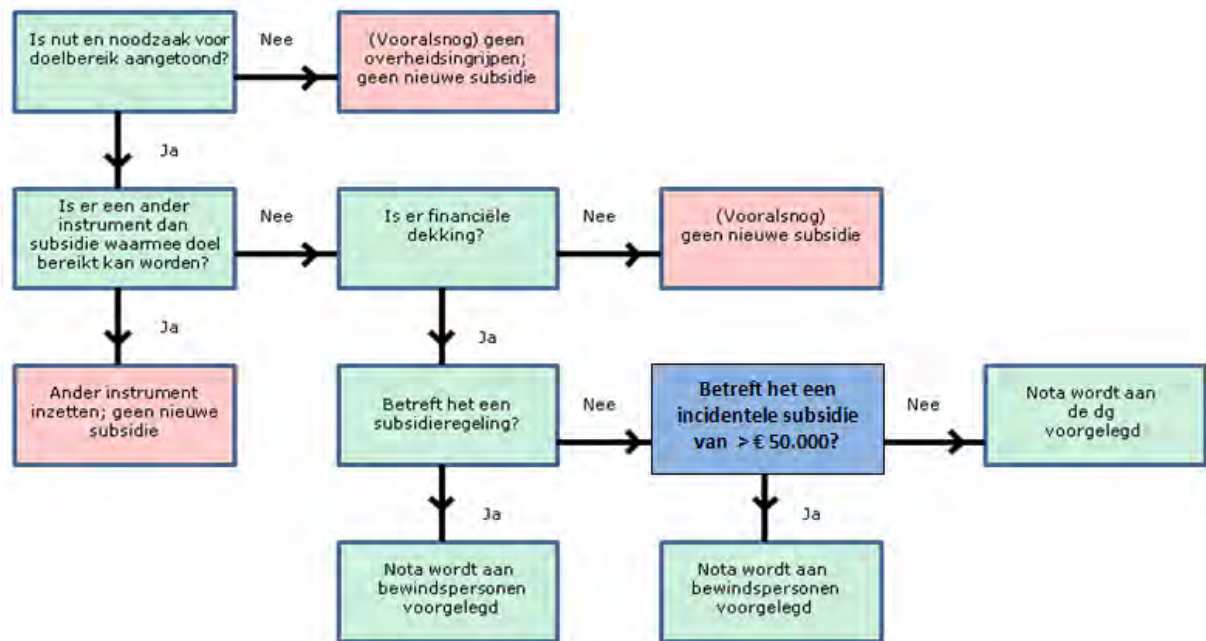


## Stap 4 Interne procedures bij het uitgeven geld

### Interne procedure voor verlening subsidie

#### 1. Benader IBI en stel een startnota op

Doel: politieke besluitvorming over aanwending en dekking van financiële middelen. In overleg met IBI.

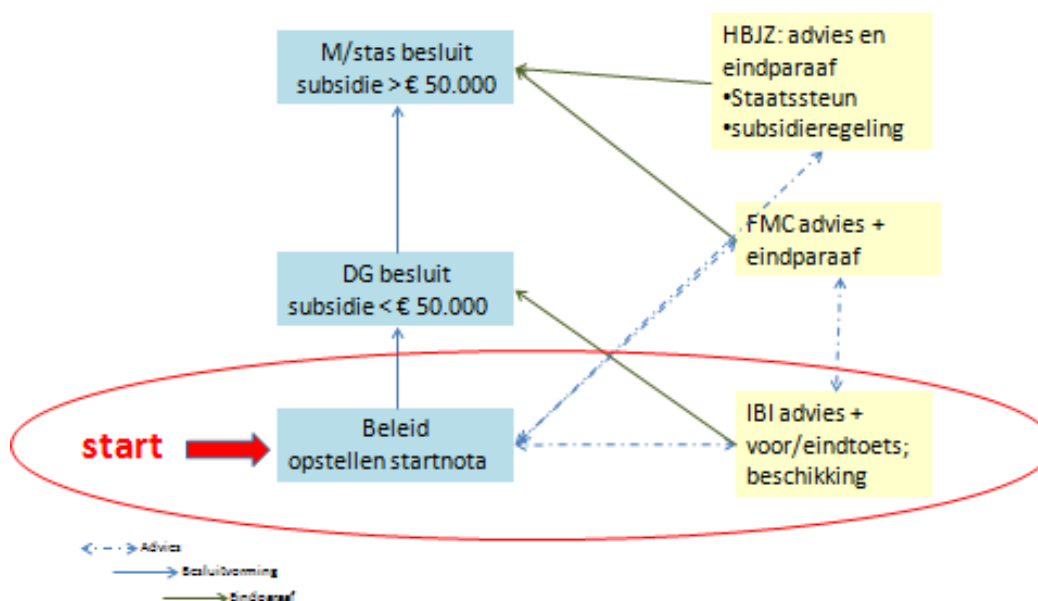


#### 2. Nieuwe/aanvullende subsidies < € 50.000 worden aan DG voorgelegd ter goedkeuring, IBI geeft paraaf.

- Ingeval van een nieuwe/aanvullende subsidie > € 50.000 wordt dit voorgelegd aan bewindspersonen, IBI doet een voortoets en FMC geeft een eindtoets.
- Is sprake van staatssteun, dan is HBJZ ook betrokken.

#### 3. Voor het verlenen van subsidies ga je naar IBI/Inkoop. Via de SAP/subsidieportal dien je je aanvraag om subsidie te verlenen in.

### Stap 4: interne procedures bij subsidies



Hoofregel: subsidie wordt enkel op basis van een wettelijk voorschrift verstrekt. Belangrijkste uitzonderingen op de hoofregel:

- incidentele subsidie (mits de subsidie voor ten hoogste 4 jaar wordt verstrekt en aan een beperkt aantal ontvangers)
- subsidies op basis van de begroting (kan alleen als het totaalbedrag en ontvanger in begroting is vermeld).

Zie voor meer informatie:

[http://intranet.minienm.nl/Ondersteuning/Het\\_subsidieproces/](http://intranet.minienm.nl/Ondersteuning/Het_subsidieproces/)

[http://intranet.minienm.nl/Ondersteuning/Bedrijfsvoeringskaders/Bedrijfsvoeringsbeleid/Subsidies\\_en\\_subsidiebeheer/](http://intranet.minienm.nl/Ondersteuning/Bedrijfsvoeringskaders/Bedrijfsvoeringsbeleid/Subsidies_en_subsidiebeheer/)

## Interne procedure voor verlening opdrachten (voor leveringen en diensten)

Afhankelijk van de aard van de in te kopen dienst of levering en het benodigde budget moeten in het kader van de opdrachtverlening verschillende inkooppaden gevolgd worden. Voor elke inkoop ga je naar IBI/Inkoop. Via de SAP/inkoopportal dien je je aanvraag om een inkoop in.

1. Opdrachten < € 15.000: 1-op-1 gunning zonder offerte
2. Opdrachten > € 15.000 en < € 33.000: 1-op-1 gunning op basis van 1 offerte
3. Opdrachten > € 33.000 en < EU-drempel (2016: € 135.000): meervoudig onderhands (3-5 offertes aanvragen via IBI/Inkoop) of een nationale aanbestedingsprocedure (via IBI/Inkoop)
4. Opdrachten > € EU-drempel (2016 € 135.000): Europese aanbesteding (via IBI/Inkoop).

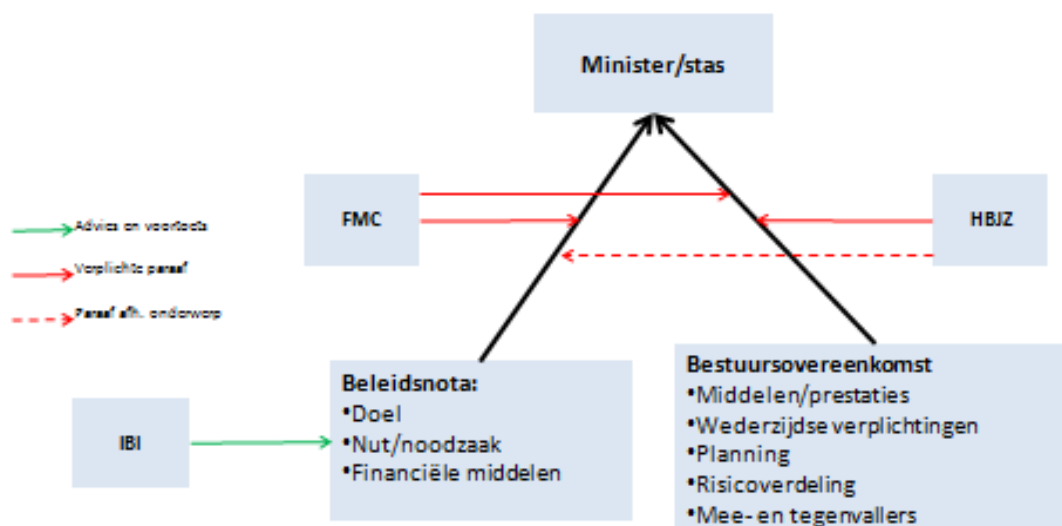
Zie voor meer informatie:

[http://intranet.minienm.nl/Ondersteuning/Inkopen\\_en\\_Factureren\\_IenM\\_uitgezonderd\\_RWS/](http://intranet.minienm.nl/Ondersteuning/Inkopen_en_Factureren_IenM_uitgezonderd_RWS/)

## Interne procedure voor decentralisatie-uitkering (bijdrage aan andere overheden)

1. Benader IBI/Control, omdat sprake is van een budgetoverheveling. Deze overheveling verloopt via het reguliere begrotingsproces.
2. Benader ook HBJZ. Voorafgaand aan de budgetoverheveling wordt doorgaans een bestuursovereenkomst gesloten met de ontvangende partij(en).

### Stap 4 interne procedure: *bij decentralisatie-uitkeringen*



Zie voor meer informatie:

[http://intranet.minienm.nl/Ondersteuning/Bedrijfsvoeringskaders/Bedrijfsvoeringsbeleid/Specifieke Uitkeringen/](http://intranet.minienm.nl/Ondersteuning/Bedrijfsvoeringskaders/Bedrijfsvoeringsbeleid/Specifieke_Uitkeringen/)

### **Interne procedure voor 'bijdragen' aan ZBO/RWT/agentschap**

1. Benader IBI/Inkoop indien je geld aan een ZBO/RWT/agentschap wilt geven voor bepaalde activiteiten.
2. Afhankelijk van de activiteit worden afspraken gemaakt over de wijze waarop het geld ter beschikking wordt gesteld. IBI/Inkoop helpt je daarbij en stelt een brief aan een ZBO/RWT/agentschap op.

### **En wat komt er daarna?**

De subsidie, bijdrage of opdracht is verstrekt. De beschikking, een brief of het contract is verzonden. En dan?

De beschikking, een brief of het contract bevat verplichtingen waaraan de ontvanger zich moet houden. Veelal verplichtingen rondom het tussentijds verantwoorden van de voortgang van een subsidie, bijdrage of inkoopopdracht richting IenM. Dit in verband met mogelijke bijsturing, (tussentijdse) verantwoording of ter onderbouwing van de prestatieverklaring bij factuurbetalingen. De beleidsmedewerker wordt geacht toe te zien op de naleving van deze verplichtingen door de ontvanger. Pas deze afspraken niet zelfstandig aan. Indien aanpassing nodig is, neem dan altijd eerst contact op met IBI/Inkoop.

Het stelsel van verplichtingen houdt 1 op 1 verband met de rechtmatigheid van uitgaven. Aanpassing van deze verplichtingen kan dus leiden tot onrechtmatigheid van uitgaven. Dit kan tot problemen leiden in relatie tot de jaarlijkse controle door de Accountantsdienst Rijk of Algemene Rekenkamer.

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e 10.2.e @rebelgroup.com"  
**Cc:** 10.2.e BSK; 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: Marktonderzoek nachttrein: Offerteuitvraag, juridisch kader subsidies, nog geen reactie 10.2.e  
**Datum:** donderdag 18 juli 2019 12:17:08  
**Bijlagen:** [Bijlage 2 Mogelijkheden exploitatietekort nachttrein.pdf](#)

---

En nog een aanvulling, het schema van mogelijkheden om om te gaan met het exploitatietekort dan wij samen met HBJZ en NS hebben opgesteld.

Hartelijke groet,

10.2.e

---



**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e -  
**Cc:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** RE: Regiojet using new, successful bond issue of €40 million to strengthen its EU cross-border night trains  
**Datum:** vrijdag 19 juli 2019 17:15:56

---

Dear 10.2.e

Thank you very much for this information. Hereby I forward the contact information to 10.2.e, who will, as said before, perform the investigation for us. I saw he emailed you about this subject just a few minutes after your mail to us, I assume the information below answers his questions. If not 10.2.e will contact you directly.

Best regards,  
10.2.e

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

**Van:** 10.2.e allrail.eu>  
**Verzonden:** vrijdag 19 juli 2019 16:42  
**Aan:** 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>  
**Onderwerp:** AW: Regiojet using new, successful bond issue of €40 million to strengthen its EU cross-border night trains  
**Urgentie:** Hoog

Dear 10.2.e

It has taken a few days to collect these. Sometimes, with members of associations, it takes a bit of time for them to respond

Here is my list - just before you head off on holiday - sorry, this is a bit tight timing!

In no specific order (not in order of priority!)

BTE 10.2.e  
 (BTE Head of Business Development) 10.2.e @bahntouristikexpress.de  
 10.2.e  
 @compassandspine.de

RegioJet (based out of Czech Rep):  
 10.2.e @studentagency.cz (By the way: Student Agency is the parent company of RegioJet)

Saga Rail (of Sweden):  
 10.2.e  
 @sagarail.se

Westbahn (of Austria):  
 10.2.e  
 @westbahn.at  
 10.2.e westbahn.at

Transdev (global, based out of France):  
 10.2.e  
 @transdev.com

Leo Express (based out of Czech Rep)  
 10.2.e )

10.2.e @le.cz

Some comments:

1. I think the Czech operators are not too far away. They could operate Prague-Berlin-Amsterdam (as a hypothetical example). Besides: ÖBB is based in Vienna (which is even farther away) 2. Flix is not listed above because you already know 10.2.e and do not need me to give you his contact details 3. our other operators members are either not operating, planning or interested in providing night trains and hence are not listed above.

Example: ILSA Intermodalidad, which is a start-up operator based in Spain that will not begin passenger rail operations until the end of 2020. Even then, it is only planning on daytime trains

If there is any further help that I can give, then please let me know

Thanks & kind regards

10 2.e

10.2.e  
Secretary General

ALLRAIL asbl  
Twitter: @ALLRAIL\_EU

Rue Washington 40,  
1050 Brussels, Belgium.  
E-mail 10.2.e @allrail.eu  
Tel.: +3210.2.e

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e - DGB; 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: Regiojet using new, successful bond issue of €40 million to strengthen its EU cross-border night trains  
**Datum:** vrijdag 19 juli 2019 16:46:30

---

Dear Mr 10.2.e

As mentioned below the Ministry of Infrastructure in the Netherlands has engaged RebelGroup to assess the appetite in the market for operating overnight (sleeper) trains to and from the Netherlands. Also we have been asked to form an opinion on if, when and under what conditions a bid for such a service may be expected from interested market parties.

RebelGroup is a globally operating consultancy headquartered in Rotterdam. RebelGroup specializes in public private partnerships in infrastructure and transportation. We have a dedicated team working with the rail sector.

Our approach in this assignment is based on developing a deep understanding of the (financial and commercial) considerations for operators when deciding to request access and operate a sleeper train service. We therefore would like to organize some workshops with operators which are interested in the coming weeks.

Could you bring me in touch with BTE Express and any other operators you think we should involve so I can have meetings set up? Because of the short lead time for this project I much appreciate a swift response.

Moreover, 10.2.e who is leading this project on our side, is in Brussels next week on Friday 26th of July. This offers an opportunity to meet face-to-face and to discuss your views on the market. Otherwise, its probably most effective to set up a call.

Kind regards,

10.2.e

M: +31 6 10.2.e  
10.2.e @Rebelgroup.com

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB  
**Cc:** 10.2.e - BSK; 10.2.e 10.2.e  
**Onderwerp:** Offerte Rebel- Nachttrein  
**Datum:** donderdag 25 juli 2019 11:09:34  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)  
[190725 RP195007 - Offerte Rebel vF.pdf](#)

---

Beste 10.2.e en 10.2.e ,

Bijgaand stuur ik jullie, zoals afgesproken, onze aanbieding voor de nachttreinen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Wijnhaven 23  
3011 WH Rotterdam  
The Netherlands

[T+31 10 10.2.e](#)

[M+31 6 10.2.e](#)

[10.2.e @Rebelgroup.com](#)

[www.rebelgroup.com](http://www.rebelgroup.com)





# Offerte

**Onderwerp:** Onderzoek market appetite nachttreinen Nederland

**Plaats:** Rotterdam

**Datum:** 24/07/2019

**Referentie:** RP195007

**Uw referentie:** Verwijzend naar uw email van 11-07-2019

Geachte **10.2.e** beste **10.2.e**

Bedankt voor uw verzoek een offerte uit te brengen voor een onderzoek dat inzicht moet verschaffen in de 'market appetite' onder spoorvervoerders voor de introductie van nachttreinen met herkomst of bestemming in Nederland. U heeft uw vraag toegelicht in een startgesprek op 16 juli. Ik ga graag op uw verzoek in. Bij dezen ontvangt u een beknopte offerte. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de aanleiding en achtergrond van uw vraag, de onderzoeksvragen, het op te leveren resultaat en onze aanpak, inclusief het in te zetten team en de planning. De offerte besluit met ons financieel voorstel.

## *Achtergrond van de vraag*

De Tweede Kamer heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat gevraagd te onderzoeken wat er voor nodig is om de nachttrein in Nederland te herintroduceren. In dat kader overweegt het ministerie een generieke subsidieregeling op te zetten om van toepassing zijnde initiatieven uit de markt te ondersteunen of om in te stemmen met een voorstel van NS/ÖBB om als proef tot 2025 een nachttrein te rijden en hier direct subsidie voor te verstrekken. Keuze voor de ene of de andere optie is in belangrijke mate afhankelijk van hoe groot de kans is dat andere partijen dan NS/ÖBB met een serieus voorstel zullen (kunnen) komen voor een nachttrein, al dan niet gesteund door een subsidie.

## *Onderzoeksvragen*

Om het benodigde inzicht te verkrijgen dienen de volgende vragen te worden beantwoord.

1. Welke partijen zijn serieuze partijen om een nachttrein van/naar Nederland te gaan rijden in de periode tot 2025 of daarna?
2. Welke van deze partijen verkeren in een dusdanige positie (financieel, geografisch, toegang tot beschikbaar materieel, etc.) dat zij een met een serieus voorstel voor de herintroductie van de nachttrein kunnen komen in de genoemde periode(s)?
3. Hoe groot wordt geschat dat de kans is dat één of meerdere partijen dit ook zullen doen zonder subsidieregeling? Welke randvoorwaarden zijn hier eventueel aan verbonden?
4. Indien wel een subsidieregeling wordt ingesteld, welke aspecten (hoogte subsidie, looptijd, voorwaarden, etc.) dienen hier dan in terug te komen en met welke invulling hiervan?
5. Indien een dergelijke subsidieregeling wordt ingesteld, hoeveel en welke partijen komen dan waarschijnlijk in de genoemde periode(s) met een serieus/kansrijk voorstel komen?

### Aanpak en resultaat

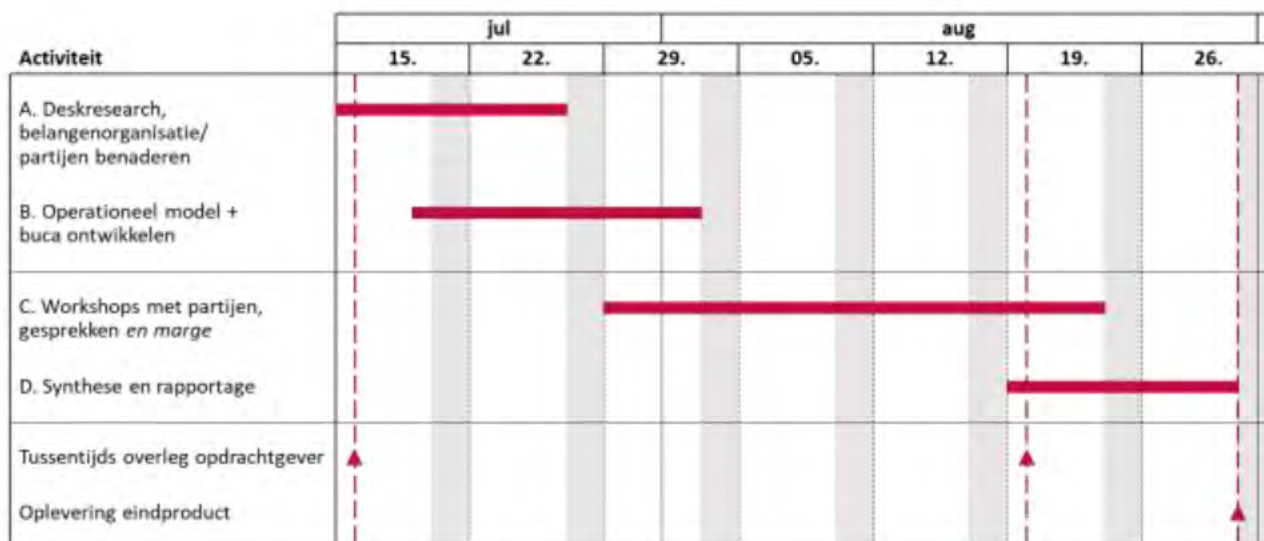
Onze aanpak kenmerkt zich door twee elementen. We verwerven allereerst zelf een diep inzicht in het operationeel model en de business case voor een nachttrein op een paar kenmerkende verbindingen. We identificeren (financiële) barrières. We bepalen wat voor kenmerken een subsidie nodig zou moeten hebben om deze verbindingen haalbaar te maken. Ten tweede gebruiken we dit verworven inzicht door in workshops en/of gesprekken met geselecteerde partijen de belangstelling te toetsen. We zullen toetsen of de partijen een serieuze belangstelling hebben voor het rijden van een dienst, of ze serieus inzicht hebben in de werking van de *business case* en de *drivers* daarvan en wat zij nodig hebben van het ministerie om de business case haalbaar te maken.

Daartoe doorlopen we de volgende stappen:

- A. We voeren deskresearch uit, brengen de markt en kaart en categoriseren deze en leggen met behulp van u contact met de belangenorganisaties (Allrail) en operators. We streven naar een representatieve doorsnede van de vervoerdersmarkt die initieel kansrijk rijken en denken aan de volgende type partijen:
  - Ten minste één operator die reeds nachttreinen rijdt in West-Europa (zoals Thello en BTE),
  - Een partij die puur commercieel opereert (zoals Virgin, National Express of FlixTrain),
  - Een *established partij* te spreken (ÖBB of SBB)
  - Een nieuwe toetreders tot de West-Europese markt met serieuze ambitie (zoals Regiojet of Leo Express).
- B. We ontwikkelen een operationeel model en een business case op basis van onze eigen expertise. Dit helpt om helder vast te stellen wat de financiële barrières zijn, wanneer die zich voordoen in de tijd en of deze betrekking hebben op de uitgaven en/of financiering van materieel of liggen binnen de operatie. Daarmee kunnen we ook een in beeld brengen waaraan een subsidie zou moeten voldoen om de barrières weg te nemen.
- C. In workshops met de benaderde partijen, zoals beschreven in stap A, onderzoeken we in hoeverre verbindingen van en naar Nederland onderdeel zijn van een haalbare strategie en of partijen zich hebben op de business case en barrières. We onderzoeken of een subsidie eventuele barrières weg kan nemen. We nemen daarbij de inzichten opgedaan onder B mee. Gezien de doorlooptijd gaan we met dit onderdeel pragmatisch om: als een workshop niet planbaar is maar een telefoongesprek met een directeur wel, dan vullen we het contact met die stakeholder op die manier in.
- D. Onder stap D brengen we de verzamelde inzichten samen en verwerken dit op tot een eindrapport. Het beeld bij aanvang is dat er voor verschillende categorieën vervoerders conclusies zijn te trekken. De inzichten worden verwerkt in een rapportage waarin de gestelde onderzoeksvragen herkenbaar terugkomen en worden beantwoord.

Het rapport wordt opgeleverd in de vorm van een deck, waarin de genoemde vragen worden beantwoord.

De deadline voor een inhoudelijk volledig concept-rapport is 30 augustus. Na overleg met u leveren we zo snel mogelijk daarna een definitief product op. We stellen voor twee weken voor de oplevering van de conceptrapportage, rond 15 augustus een voortgangsoverleg te voeren over welk beeld op dat moment ontstaan is ten aanzien van de onderzoeksvragen. We hebben reeds een startgesprek gevoerd op 16 juli. Verder overleg over de voortgang is naar behoefte.



Dit project wordt uitgevoerd door een kernteam dat geleid wordt door **10.2.e**, directeur bij Rebel. Hij wordt ondersteund door **10.2.e**. Dit kernteam is de gehele doorlooptijd van het project beschikbaar. Het team doet afhankelijk van de behoefte beroep op andere adviseurs binnen Rebel, allen met ruime ervaring binnen de internationale spoorsector.

#### Financieel voorstel

Wij bieden u dit voorstel aan voor een vaste prijs van **10.2.g**. Dit bedrag is inclusief alle kosten, waaronder internationale reis- en verblijfskosten die gemaakt worden om workshops met de operators te organiseren.

Wij stellen het volgende factureringsritme voor:

- 50% na formele bevestiging van de opdracht;
- 50% na afronding van het eindproduct.

\* \* \*

Ik ben uw aanspreekpunt voor deze opdracht en ben bereikbaar via **10.2.e** @rebelgroup.com en telefonisch op 06**10.2.e**.

Wij kijken er naar uit deze opdracht voor u uit te voeren.

Met vriendelijke aroet.

**10.2.e**



**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK  
**Cc:** 10.2.e 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Afspraak nachttrein na mijn vakantie  
**Datum:** dinsdag 30 juli 2019 13:04:30  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Hoi 10.2.e

Dank voor je voorstel, eens. Op 15 augustus kan ik na 15.00 afspreken. Volgens mij kan 10.2.e dan ook.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e



**NS | Stakeholder- en Concessiemanagement**  
 Laan van Puntenburg 100  
 Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---

**Van:** 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e@minienw.nl]

**Verzonden:** vrijdag 19 juli 2019 11:40

**Aan:** 10.2.e ; 10.2.e

**CC:** 10.2.e - BSK ; 10.2.e

**Onderwerp:** Afspraak nachttrein na mijn vakantie

Hi 10.2.e

We hadden afgesproken om in augustus nog een overleg te plannen om te kijken hoe het er voor staat met de nachttrein. Inmiddels is Rebel voor ons bezig met een marktonderzoek, ze verwachten dit echter pas eind augustus klaar te hebben ivm de vakantieperiode, dat betekent dat de Stas ook daarna pas besluit kan nemen. Wel willen we haar zodra ze terug is informeren over de stand van zaken, dus die nota zijn we vast aan het maken met de opties zoals besproken in het directeurenoverleg.

Momenten dat ik zou kunnen voor een afspraak direct na mijn vakantie zijn de middag van woensdag 14 augustus en voor of na een andere afspraak van mij bij NS op 15 augustus van 14:30-16:30. Komt een van deze momenten jullie ook uit? Willen jullie dan een moment prikken in mijn afwezigheid? Jullie kunnen contact met 10.2.e opnemen mochten een andere dag jullie beter uitkomen, hij kan in mijn agenda.

Tot over een paar weken!

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, 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 - BSK  
**Aan:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e - [DGB](#)  
**Onderwerp:** RE: Afspraak nachttrein na mijn vakantie  
**Datum:** woensdag 7 augustus 2019 11:20:50  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Hoi 10.2.e,  
Ja, 15 augustus is wat mij betreft ook prima. Dus dan doen we 16:30, na de sessie die 10.2.e met NS heeft? Prima ook om even te overleggen, doen we dat telefonisch?  
Groet 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e  
**Verzonden:** woensdag 7 augustus 2019 09:47  
**Aan:** 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** FW: Afspraak nachttrein na mijn vakantie

Hoi 10.2.e,  
10.2.e vroeg om bij haar afwezigheid contact met jou op te nemen over onderstaande afspraak. Is dat een goede optie wat jou betreft? Zullen we vandaag even overleggen over wat we willen bespreken?  
Hoor graag!  
Met vriendelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e



**NS** | Stakeholder- en Concessiemanagement  
Laan van Puntenburg 100  
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK  
**Cc:** 10.2.e ; 10.2.e  
**Onderwerp:** Voortgang nachttrein  
**Datum:** woensdag 7 augustus 2019 22:12:48  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

---

Beste 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e,

Graag geef ik een update over ons onderzoek naar de nachttrein.

We maken goede vorderingen en merken dat partijen zeer welwillend zijn om hun input te verlenen. We hebben thans gesproken met:

- ALLRail
- FliXtrain
- LeoExpress
- Train2EU
- 10.2.e BRW

Daarnaast hebben we gesproken met een leverancier van nachttrein materieel en een investeerder (mogelijke leasepartij).

We hebben afspraken staan met:

- Westbahn
- ProRail
- Eurostar
- London Sleeper Company

En hebben we nog lijntjes uitstaan naar een aantal andere partijen. Verder hebben we een eerste versie van een business case gemaakt zodat we inzicht hebben in de verdeling van de kostenposten.

Emerging findings:

1. Er is interesse van marktpartijen om onder Open Access nachttreinen van en naar NL te rijden
2. De belangrijkste barrières zijn:
  - a. Beschikbaarheid materieel: er is geen effectieve markt voor tweedehands rijtuigen: het meeste materieel was te oud en is uitgefaseerd en het overig materieel is in gebruik door andere vervoerders. Nieuw materieel is duur en kent een langere levertijd
  - b. Onmogelijkheid om aansluitende tickets te verkopen, iets wat de incumbents wel kunnen
  - c. Beperkte verkoopkanalen (treinreizigers verwachten hun treinkaartje op het (ieder) station te kunnen kopen)
  - d. Kosten van track access charges
  - e. Inflexibiliteit en doorlooptijd van het proces van capaciteitsaanvraag
3. Open Access vult slechts één van de randvoorwaarden voor nieuwe toetreders in maar creëert daarmee niet de noodzakelijke ruimte om daadwerkelijke nieuwe vervoerders in de markt te laten springen. Met name aanvullende randvoorwaarden (barrière 2b en 2c) zouden ingevuld moeten worden. Dit zou b.v. kunnen door in het tweede deel van de NS concessie de verplichting op te nemen dat NS medewerking moet verlenen aan Open Access vervoerders op het gebied van 'integrated ticketing' en ticketverkoop.
4. De toenemende interesse van partijen zorgt voor een groeiende potentiële markt en maakt het waarschijnlijk dat investeerders willen investeren in een vloot voor nachttreinen die dan door vervoerders geleased kunnen worden
5. Een vorm van subsidie die specifiek aan 1 partij gegeven wordt zal de ontwikkeling van

(meerdere) nachttreinen eerder belemmeren dan stimuleren; dus alleen een non-discriminatoire vorm door bijvoorbeeld lagere gebruiksvergoeding te rekenen zou te overwegen zijn

We verwachten dat de overige gesprekken deze findings zullen onderbouwen en verdere hypothesen die we hebben (maar waarvoor het nog te vroeg is deze te delen) zullen onderbouwen.

Wordt vervolgd,

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Wijnhaven 23  
3011 WH Rotterdam  
The Netherlands

T +31 10.2.e

M +31 6 10.2.e

10.2.e @Rebelgroup.com  
[www.rebelgroup.com](http://www.rebelgroup.com)

[Meld je aan voor onze nieuwsbrief](#)

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e ; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK  
**Cc:** 10.2.e ; 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Voortgang nachttrein  
**Datum:** dinsdag 13 augustus 2019 18:01:32  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)  
[Brief van Railexperts inzake Internationale spoorkaart reizigers op website Ministerie IenW.pdf](#)

---

Beste 10.2.e e.a.,

Dank voor de update en mooi om te zien dat er al voorzichtige beelden naar boven komen. Een paar opmerkingen naar aanleiding van onderstaande:

Ad 3) dit zou dan niet alleen voor NS moeten maar mogelijk ook aan de andere kant van de nachtverbinding? Dus als je vanaf bijv. Milaan nog door wilt naar een andere Italiaanse stad? Of is dat in alle andere Europese landen/vervoerders wel goed geregeld?

Ad 2/5) Ik herken deze barrières uit de eerdere gesprekken het KIM-onderzoek. Behalve aan barriere a) wordt hieraan gewerkt om te zien wat we hier als IenW/Europa aan kunnen doen. Dat zijn echter processen die nog wel enkele jaren in beslag zullen nemen, waardoor zonder hulp wij voor 2025 geen structurele herintroductie van de nachttrein in Nederland verwachten maar we zijn natuurlijk benieuwd naar jullie visie daarop. Voor mij is niet goed duidelijk waarom een tijdelijke subsidie tot uiterlijk 2025 aan 1 partij (zoals wij nu overwegen om een proef met NS/OBB mogelijk te maken), de ontwikkeling van (meerdere) nachttreinen ná 2025, wanneer genoemde barrières wat beslecht zijn, zou belemmeren. Kunnen jullie hier meer toelichting op geven?

Bijgevoegd overigens een brief die wij hebben ontvangen van Railexperts over de Alpen Express, wellicht ook nog interessant om te spreken? Zij vallen voor ons niet onder structurele (herintroductie van de) nachttrein als in het hele jaar door en meerdere keren per week. Soortgelijk rijd rond deze tijd van het jaar ook de Sziget-trein weer eenmalig van/naar Nederland.

Hoe ziet jullie planning er nu verder uit? Ik zag in de offerte dat jullie deze twee weken werken aan de rapportage?

Hoor het graag!

10.2.e

---

:



**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Directie overleg  
**Datum:** dinsdag 20 augustus 2019 17:57:00  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[Tekst nachttrein tbv NS.docx](#)  
[Bijlage 8 Aangepast lijnvoeringsdocument netwerkalternatieven.pdf](#)

---

Hoi 10.2.e, 10.2.e,

Goed om te horen dat dit al in gang was gezet.

Gisteren heb ik met Rebel gesproken, zij verwachten volgende week een conceptrapport op te leveren. Ik heb met 10.2.e afgesproken dat we op basis daarvan gelijk een beslisnota voor de Stas maken (dus niet meer alleen ter info zoals waar ik mee bezig was), zodat de Stas daarop kan reageren. Dat is dus allemaal voor het evt. directeurenoverleg, maar dat is wat ons betreft geen probleem. Voor de beslisnota is het wel goed om jullie 'voorstel' als bijlage bij de nota te voegen, zouden jullie dat in de loop van volgende week kunnen aanleveren? Ik had een concepttekst hierover en over de optie via de concessie al in mijn oude conceptnota staan, zie bijlage. In het directeurenoverleg van 19 september kunnen we dan besluit Stas bespreken en hoe we daar mee verder gaan.

Ik had jullie verder nog de internationale verbindingen uit het Toekomstbeeld OV beloofd, zie bijgevoegd document welke verbindingen in de 4 (benutting, basis, aanbod, markt) studievarianten zijn meegenomen en via [deze link](#) het rapport met de uitkomsten, hoewel die volgens mij niet specifiek op internationale lijnen in gaat. Zoals gezegd zijn we nu bezig om te kijken hoe we de internationale lijnen in het vervolg van het TBOV (beter) mee gaan nemen, daar heb ik donderdagochtend overleg over, georganiseerd door 10.2.e van ProRail. Ik begrijp dat vanuit NS daar 10.2.e en 10.2.e voor zijn uitgenodigd.

Gr.

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** vrijdag 16 augustus 2019 16:05

**Aan:** 10.2.e - DGB ; 10.2.e

**Onderwerp:** Directie overleg

Ter info:

Een Int overleg zit dus wel in de pijplijn.

Men is bezig met Ministerie om een voortgangsoverleg internationaal spoor te plannen.

Dat is met 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e.

Datum is nog niet definitief we zijn er mee bezig, maar in vakantietijd lukt het vaak niet om 1,2,3 antwoord te krijgen.

Een eventuele datum zou 19 september zijn, maar die is nog niet definitief.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

06 10.2.e



[Internet](#)

---

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 HCM  
**Aan:** 10.2.e -DGB; 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Directie overleg  
**Datum:** woensdag 21 augustus 2019 11:43:16  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Ha 10.2.e

Dank voor de update.

Ik moet nog terugkoppeling krijgen van de precieze timing van de externe fin check. Ik verwacht niet dat we die in de loop van volgende week al binnen hebben. Maar anders kunnen we dit oplossen door onder voorbehoud op te nemen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e

NS



Van: 10.2.e H04  
Aan: 10.2.e -DGB  
Cc: 10.2.e  
Onderwerp: Unex xw m scope  
Datum: donderdag 22 augustus 2019 11:08:21  
Bijlagen: [image00.png](#)

Betreft: 10.2.e

Graag stem ik onderstaande met je af. Wil je meelesen of de diepgang/kanpak zo voldoende is?

Lukt het om deze week nog een reactie te geven zodat we er zsm kunnen afronden?

Groet

10.2

Ten behoeve van de second opinion voor de business case van de Nightjet zijn we in gesprek met verschillende partijen die dit kunnen uitvoeren.

In de gesprekken komt de scope van de opdracht terug als onderwerp van gesprek. Graag stemmen we vooraf af wat we afgeven als gewenste onderzoek scope. Hieronder hebben we een voorstel opgenomen per kosten en opbrengstsoort en een aantal algemene controles. Kunnen jullie je vinden in deze mate van diepgang? Ten behoeve van een meeting maandag ochtend zouden we graag deze week nog een reactie ontvangen.

Indien we een opdracht van een partij hebben ontvangen zullen we deze met jullie delen zodat jullie ook akkoord op de opdracht kunnen geven voordat NS deze leest uitvoeren.

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, 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.

[Informatie vennootschap](#)

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e )-DGB  
**Onderwerp:** in platte tekst  
**Datum:** maandag 26 augustus 2019 10:51:58  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

10.2.e

Hierbij in platte tekst.

10.1.c

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

06 10.2.e

NS

[Internet](#)

---

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 HCM  
**Aan:** 10.2.e DGB  
**Onderwerp:** Re: Check I&W fin scope  
**Datum:** maandag 26 augustus 2019 09:22:56  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Ha 10.2.e

We hebben eind ochtend weer een afspraak met het fin check bureau, lukt het jouw feedback zsm te geven?

Groeten 10.2.e

Op 22 aug. 2019 om 11:08 heeft 10.2.e HCM 10.2.e @NS.NL> het volgende geschreven:

Beste 10.2.e

Graag stem ik onderstaande met je af. Wil je meelezen of de diepgang/aanpak zo voldoende is?

Lukt het om deze week nog een reactie te geven, zodat we ea zsm kunnen afronden?

Groet,

10.2.e

---

Ten behoeve van de second opinion voor de business case van de Nightjet zijn we in gesprek met verschillende partijen die dit kunnen uitvoeren.

In de gesprekken komt de scope van de opdracht terug als onderwerp van gesprek. Graag stemmen we vooraf af wat we afgeven als gewenste onderzoek scope. Hieronder hebben we een voorstel opgenomen per kosten en opbrengstensoort en een aantal algemene controles. Kunnen jullie je vinden in deze mate van diepgang? Ten behoeve van een meeting maandag ochtend zouden we graag deze week nog een reactie ontvangen.

Indien we een opdracht van een partij hebben ontvangen zullen we deze met jullie delen zodat jullie ook akkoord op de opdracht kunnen geven voordat NS deze laat uitvoeren.

---

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  
**Cc:** 10.2.e  
**Onderwerp:** Concept rapportage nachttreinen  
**Datum:** donderdag 29 augustus 2019 18:06:05  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)  
[20190829 - Market appetite nachttreinen Nederland ONVOLLEDIG CONCEPT.pdf](#)

---

Dag 10.2.e,

Zoals beloofd een concept-versie van de rapportage. Ik heb hem 'onvolledig concept' genoemd en is bedoeld om vast te kunnen starten met lezen en het bepalen van acties. Morgen volgt een versie die bedoeld is om jullie reactie op te geven. Ik vertrouw erop dat de nu gedeelde versie wel al jullie vragen beantwoord. Bij onduidelijkheden weet je me te vinden.

Groet!

10.2

10.2.e

Wijnhaven 23  
3011 WH Rotterdam  
The Netherlands

[T+31 10 10.2.e](#)  
[M+31 6 10.2.e](#)

[10.2.e@Rebelgroup.com](#)  
[www.rebelgroup.com](#)

[Meld je aan voor onze nieuwsbrief](#)

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Concept rapportage nachttreinen  
**Datum:** donderdag 29 augustus 2019 18:59:21  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

---

Hoi 10.2.e, 10.2.e,  
Dank hiervoor, ik begin vast met lezen en zie de volgende versie morgen tegemoet 😊  
Hartelijke groet,  
10.2.e

---

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e – DGB  
**Cc:** 10.2.e  
**Onderwerp:** Financiële check  
**Datum:** vrijdag 30 augustus 2019 14:07:57  
**Bijlagen:** [20190829\\_Proposal\\_Business\\_case\\_v1.0.pdf](#)

---

Beste 10.2.e,

We hebben inmiddels de offerte voor de financiële check van de BUCA Nightjet binnen, maar schrikken nogal van de prijs. 10.1.c

Voordat we de final opdracht geven willen we graag dat jullie de opdrachtformulering (zie bijgaand) lezen en bevestigen dat dit voldoet.

Als alternatief zou het ons inziens ook mogelijk zijn om een interne auditor/controller van jullie ministerie een dag vrij te maken en de business case tot in detail door te lopen (met onze controller).

We kunnen hiervoor uiteraard naar Den Haag komen.

Voor de voortgang willen we maandag de opdracht geven of op de alternatieve manier de check uitvoeren.

Ik hoor graag.

Alvast goed weekend,

Groet,

10.2.e

---

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  
**Cc:** 10.2.e  
**Onderwerp:** Nightjet concept voorstel IenW 30 augustus 2019 (002).pdf  
**Datum:** maandag 2 september 2019 16:22:39  
**Bijlagen:** [Nightjet concept voorstel IenW 30 augustus 2019 \(002\).pdf](#)

---

Beste 10.2.

Zoals besproken bijgaand ons productaanbod mbt Nightjet.

Indien je vragen hebt, laat me weten.

Groet,

10.2.e

---

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](#)



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Rebel Infrastructure Assets & Operations BV  
T.a.v. 10.2.e  
Wijnhaven 23  
3011 WH Rotterdam

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Beleid en Omgeving

Rijnstraat 8  
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.nl

Datum 3 september 2019  
Betreft zaaknummer 31152307

**Ons kenmerk**  
31152307

Geachte 10.2.e

Naar aanleiding van uw offerte van 24 juli 2019 met kenmerk RP195007 bericht ik u als volgt.

Ik verleen u opdracht tot het verrichten van werkzaamheden in het kader van "Onderzoek markt appetite nachttreinen Nederland".

De werkzaamheden hebben inmiddels tot mijn tevredenheid plaatsgevonden.

Overschrijding van de maximale vergoeding en/of einddatum van deze opdracht is slechts toegestaan na mijn voorafgaande schriftelijke toestemming.

De door mij te betalen vergoeding op basis van vaste prijs bedraagt 10.2.g exclusief/respectievelijk 10.2.g inclusief 21% BTW.

De opdracht behelst de oplevering van een eindrapportage.

Het BTW-identificatienummer van het Ministerie van IenW is: NL 8514.07.742.B01.

De navolgende documenten maken deel uit van deze overeenkomst. Voor zover deze documenten met elkaar in tegenspraak zijn, prevaleert het eerdergenoemde document boven het later genoemde:

1. deze overeenkomst;
2. de Voorwaarden uit de ROK "Advies – en Ingenieursdiensten" met zaaknummer 31140630 van 22 juni 2018;
3. de offerte-aanvraag en de offerte.

Op deze opdracht zijn uitsluitend de Voorwaarden van de ROK "Advies – en Ingenieursdiensten" met zaaknummer 31140630 van 22 juni 2018 van toepassing.

Deze opdracht wordt begeleid door mw. 10.2.e bereikbaar op telefoonnummer 06-10.2.e.

Uw facturen, kunt u indienen als E-Factuur bij het Ministerie van IenW met als referentie het SAP bestelnummer **4500289700**.

Voor de adressering van de E-Factuur kunt u gebruik maken van het OIN-nummer: 00000001003214321000.

In de E-Factuur moeten de onderstaande adresgegevens van het ministerie worden opgenomen:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
IBI/F&I/087  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag.

Indien gegevens ontbreken, wordt de factuur niet in behandeling genomen en aan u geretourneerd. U kunt uw factu(u)r(en) eventueel nog indienen als pdf via het e-mailadres [IBIfacturen@minienm.nl](mailto:IBIfacturen@minienm.nl).

Betaling van de vergoeding door IenW zal geschieden na oplevering en acceptatie van de opgeleverde producten/diensten. Bewijsstukken van de opgeleverde producten/diensten dienen aangeleverd te zijn bij IenW.

Indien u niet akkoord bent met de inhoud van deze overeenkomst, dient u mij dit schriftelijk onder vermelding van bovengenoemd bestelnummer en redenen te berichten binnen twee weken na ontvangst van deze overeenkomst. U richt uw reactie aan: [klachten.inkoop@minienm.nl](mailto:klachten.inkoop@minienm.nl).

Indien ik geen reactie van u ontvang binnen de gestelde termijn is de opdracht onder de bepaalde randvoorwaarden/condities aanvaard.

Hoogachtend,

NAMENS DE STAAT DER NEDERLANDEN  
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
AFDELINGSHOOFD BINNEN DE DIRECTIE OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

10.2.e

Mw. 10.2.e

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Beleid en Omgeving

**Datum**  
3 september 2019

**Ons kenmerk**  
31152307

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** Nightjet  
**Datum:** dinsdag 3 september 2019 12:46:34  
**Bijlagen:** [Nightjet concept voorstel TenW 30 augustus 2019 \(002\).pdf](#)

---

Ha 10.2.e

Hierbij gewijzigd. Zie sheet 12.

Groet, 10.2.e

---

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 - DGB  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Nightjet  
**Datum:** dinsdag 3 september 2019 12:55:30

---

Dank!!

---

**Van:** 10.2.e HCM  
**Verzonden:** dinsdag 3 september 2019 12:46  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** Nightjet  
**Ha** 10.2.e,  
Hierbij gewijzigd. Zie sheet 12.  
**Groet,** 10.2.e

---

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  
**Onderwerp:** externe fin check  
**Datum:** woensdag 4 september 2019 18:44:17  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Ha 10.2.e  
Heb je nog kunnen afstemmen over de externe fin check Nightjet?  
We willen de opdracht graag zsm finaliseren.  
Met vriendelijke groet,

10.2.e  
10.2.e  
10.2.e



[Internet](#)

---

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  
**Onderwerp:** RE: Def Concept studie market appetite nachttreinen  
**Datum:** woensdag 4 september 2019 09:03:46  
**Bijlagen:** image001.jpg

Dank je 10.2.e, het is te overzien en ik begrijp de opmerkingen. We verwachten vrijdag einde dag een nieuwe (doel is definitieve) versie op te leveren.

Groet,

10.2.e

[M+31 6 10.2.e](#)  
[10.2.e @Rebelgroup.com](#)

**From:** 10.2.e DGB  
**Sent:** Tuesday, September 3, 2019 8:55 PM  
**To:** 10.2.e ; 10.2.e  
**Subject:** RE: Def Concept studie market appetite nachttreinen

Hoi 10.2.e

Veel dank nogmaals voor het door jullie verzette werk, het ziet er al mooi uit! Bijgevoegd commentaar vanuit verschillende hoeken bij ons op jullie concept. Helaas heb ik nog niet van iedereen reactie. Mocht er nog wat nieuws binnenkomen, dan zal ik gelijk even met jullie schakelen. Kunnen jullie aangeven, na een eerste blik op onze reactie, wanneer jullie verwachten een nieuwe versie te hebben?

Ook goed nieuws: we zijn klaar met budgetten schuiven, waardoor de opdrachtbrief een deze dagen jullie kan op zou moeten komen. 11.1

Hartelijke groet,

10.2.

**Van:** 1 10.2.e @Rebelgroup.com>  
**Verzonden:** vrijdag 30 augustus 2019 19:02  
**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>  
**CC:** 10.2.e 10.2.e @Rebelgroup.com>  
**Onderwerp:** Def Concept studie market appetite nachttreinen

Hi 10.2.e

Bijgevoegd tref je het definitief concept van de uitgevoerde studie. We kijken uit naar je reactie!

Groet en voor nu goed weekend,

10.2

10.2.e

Wijnhaven 23  
 3011 WH Rotterdam  
 The Netherlands

[T+31 10 10.2.e](#)  
[M+31 6 10.2.e](#)

[10.2.e @Rebelgroup.com](#)  
[www.rebelgroup.com](#)

[Meld je aan voor onze nieuwsbrief](#)

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 ) - DGB  
**Aan:** 10.2.e "  
**Onderwerp:** Aanvulling opmerking sheet 6  
**Datum:** woensdag 4 september 2019 11:26:12

---

Hoi 10.2.e  
 Zie onderstaand aanvullend t.a.v. onze opmerkingen op sheet 6 ☺  
 Gr.  
 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e ) - HBJZ  
**Verzonden:** woensdag 4 september 2019 11:05  
**Aan:** 10.2.e - DGB ; 10.2.e ) - DGB  
**Onderwerp:** RE: Graag jullie scherpe blik op concept marktonderzoek nachttrein voor maandag 12:00

Hoi 10.2.e  
 11.1

Dit recht hebben zij op grond van richtlijn 2012/34 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte . 11.1  
*Deze verordening is van toepassing op de nationale en internationale exploitatie van openbaar personenvervoer per spoor, met andere vormen van spoorvervoer en over de weg, met uitsluiting van diensten die hoofdzakelijk geëxploiteerd worden met het oog op de instandhouding van het historisch erfgoed of vanuit toeristisch oogpunt.*

**Van:** 10.2.e - IBI-FenI  
**Aan:** [info@rebelgroup.com](mailto:info@rebelgroup.com)  
**Cc:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** Getekende opdrachtbrief "Marktonderzoek nachttreinen Nederland"; zaaknummer 31152307  
**Datum:** donderdag 5 september 2019 14:53:39  
**Bijlagen:** [31152307 PDF brief Rebel.pdf](#)

---

Goedendag,  
Hierbij treft u aan de getekende opdrachtbrief voor bovenvermeld onderwerp.  
Met vriendelijke groet,  
10.2.e  
Inkoop IBI/F&I/MinI&W



**Van:** 10.2.e ) - DGB  
**Aan:** 10.2.e HCM"  
**Onderwerp:** RE: externe fin check  
**Datum:** donderdag 5 september 2019 09:58:55  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Hoi 10.2.e

Ik heb niet intern afgestemd en 10.2.e is met verlof tot maandag. Zoals dinsdag reeds over telefoon aangegeven, graag ook economische check op aantal reizigers en prijs opnemen, verder akkoord, gaat dat lukken? ☺

Gr.

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e HCM

**Verzonden:** woensdag 4 september 2019 18:44

**Aan:** 10.2.e ) - DGB

**Onderwerp:** externe fin check

Ha 10.2.e

Heb je nog kunnen afstemmen over de externe fin check Nightjet?

We willen de opdracht graag zsm finaliseren.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e



[Internet](#)

---

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  
**Cc:** 10.2.e  
**Onderwerp:** Onderzoek nachttreinen  
**Datum:** zondag 8 september 2019 22:24:11  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)  
[R19061-02 De Nachttrein in Nederland - Market Appetite - vF.pdf](#)

---

Dag 10.2.e,

Bijgevoegd de definitieve versie van het onderzoek naar de market appetite voor de exploitatie van nachttreinen, waarin de in de afgelopen week gemaakte opmerkingen verwerkt zijn.

Ik vertrouw erop dat we hiermee volledig zijn – bij vragen weet je ons te vinden.

Succes met het traject richting staatsecretaris!

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Wijnhaven 23  
3011 WH Rotterdam  
The Netherlands

[T+31 10 10.2.e](#)

[M+31 6 10.2.e](#)

[10.2.e@Rebelgroup.com](#)  
[www.rebelgroup.com](http://www.rebelgroup.com)

[Meld je aan voor onze nieuwsbrief](#)

**Van:** 10.2.e )-DGB  
**Aan:** 10.2.e ; 10.2.e )-DGB  
**Onderwerp:** Bila Rebel-10.2.e nachttrein

---

Hi 10.2.e 10.2.e

Zodat jullie het niet vergeten :)

10.2.e nummer is 06 10.2.e

Gr.

10.2.e

**Van:** 10.2.e )- DGB  
**Aan:** 10.2.e "  
**Cc:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Rapport Nachttrein naar Nederland  
**Datum:** dinsdag 10 september 2019 19:02:04  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

---

Hoi 10.2.e

Dank voor de snelle actie. We hebben maandag een telcon met NS staan, dan zal dit ook wel ter sprake komen.

Fijne avond!

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** dinsdag 10 september 2019 17:52

**Aan:** 10.2.e ) - DGB

**CC:** 10.2.e

**Onderwerp:** Rapport Nachttrein naar Nederland

Hi 10.2.e,

Zie bijgevoegde versie met daarin de gevraagde nuancering.

10.2.e en 11.1

10.2.e en 11.1

10.2.e en 11.1

Bij dezen.

Groet,

10.2.e

Wijnhaven 23  
 3011 WH Rotterdam  
 The Netherlands

[T +31 10.2.e](#)

[M +31 10.2.e](#)

10.2.e [@Rebelgroup.com](#)

[www.rebelgroup.com](http://www.rebelgroup.com)

[Meld je aan voor onze nieuwsbrief](#)

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** Fin check  
**Datum:** vrijdag 20 september 2019 13:30:29

---

Ha 10.2.e,

Ik zou nog graag even overleggen over de financiële check.  
Kunnen we vandaag of maandag even bellen?

Groeten 10.2.e

---

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:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e -  
**Onderwerp:** RE: Fin check  
**Datum:** vrijdag 20 september 2019 16:59:21

---

Maandag even doen? Zit nu nog in trein uit Assen...

Fijn weekend!

10.2.e

-

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** Nj  
**Datum:** dinsdag 1 oktober 2019 14:00:16

---

Ha 10.2.e

Ik begreep dat de bila niet door is gegaan. Is hiervoor al een ander traject/afstemming in beeld?

Groeten 10.2.e

---

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:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: Nj  
**Datum:** woensdag 2 oktober 2019 12:48:29

---

Hoi 10.2.e

Ja helaas, 10.2.e .. 10.2.e heeft morgenochtend overleg met 10.2.e en zal dit dan even met 10.2.e bespreken.

Gr.  
10.2.e

**Van:** 10.2.e HCM  
**Aan:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB  
**Cc:** 10.2.e HM; 10.2.e  
**Onderwerp:** Concept brieven aanbod Nightjet  
**Datum:** maandag 7 oktober 2019 19:44:25  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[Bijlage Nightjet voorstel IenW 30 augustus 2019.pdf](#)  
[Conceptbrief Nightjet Roger van Boxtel.docx](#)

---

Beste 10.2.e ,  
 Bijgaand zoals besproken de conceptbrief + ons aanbod inzake Nightjet.  
 Met vriendelijke groet,

10.2.e  
 10.2.e  
 10.2.e

NS

[Internet](#)

---

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](#)



NS

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
 T.a.v. de staatssecretaris  
 Mevrouw S. van Veldhoven – van der Meer  
 Postbus 20901  
 2500 EX Den Haag

Mr. R.H.L.M. van Boxtel  
 President-Directeur

Laan van Puntenburg 100  
 Postbus 2025  
 3500 HA Utrecht  
 Nederland  
[www.ns.nl](http://www.ns.nl)

Datum 8 oktober 2019

Ons kenmerk RvB/JM/2019/110

Telefoon 10.2.e  
 E-mail 10.2.e @ns.nl

Geachte mevrouw van Veldhoven,

Om Nederland duurzaam bereikbaar te houden en een alternatief voor vliegen te bieden heeft NS samen met de Oostenrijkse spoorwegen (ÖBB), zoals bedoeld in artikel 46, vijfde lid, van de Vervoerconcessie, het herintroduceren van de nachttrein van en naar Nederland onderzocht.

Met plezier stuur ik u hierbij ons voorstel over de terugkeer van de nachttrein van en naar Nederland. Met dit voorstel dragen we bij aan uw en onze ambitie om goede internationale treinverbindingen aan te bieden, mede als alternatief voor reizen met het vliegtuig.

NS en ÖBB stellen voor om bij wijze van proef de Nightjet die nu tussen Wenen, Innsbruck, München en Düsseldorf rijdt, dagelijks naar Amsterdam door te trekken. Deze proef is voor de duur van maximaal 4 jaar en gaat van start met de dienstregeling 2021. We bieden hiermee een dagelijks alternatief voor vliegen met directe verbindingen vanuit Amsterdam, Utrecht en Arnhem naar München, Innsbruck en Wenen met een reistijd van minder dan 14 uur door de nacht. Vanuit deze plaatsen kan de klant desgewenst doorreizen naar Noord-Italië en Oost-Europa. Hiermee is Nederland weer aangesloten op het Europese nachttreinen netwerk. Daarnaast biedt deze trein ook een extra verbinding tussen Amsterdam, Utrecht, Arnhem en het Ruhrgebied.

De Nightjet biedt verschillende service & comfort niveaus. De trein bestaat uit zit-, lig- en slaapwagens. Extra comfort geven de luxe coupes met privé-badkamer. Een ontbijt is inbegrepen voor passagiers in de lig- en slaapgedeeltes. Het is van belang dat de tarieven concurrerend zijn met die van vliegen. 10.1.c

10.1.c

De meerkosten van het doortrekken van de Nightjet zijn naar verwachting hoger dan de meeropbrengsten. Dit komt doordat de kosten van een nachttrein relatief hoog liggen (relatief veel kilometers, lange reistijd en daarom hoge infra-, personeels- en materieelkosten) en de opbrengsten (per kilometer) relatief laag doordat ticketprijzen concurrerend moeten zijn met die van vliegtickets. 10.1.c

10.1.c

bedraagt het exploitatietekort totaal circa € 6,7 mln. In de bijlage vindt u ons voorstel in meer detail, inclusief de uitgangspunten en voorwaarden, waaronder de wijze en aannames waarop we tot dit tekort zijn gekomen. NS vraagt om een financiële bijdrage vanuit het ministerie van IenW om dit exploitatietekort volledig te dekken.





Dit tekort kan wijzigen indien de uitgangspunten veranderen. Mocht dit tekort onverhoeds hoger uit lijken te vallen dan treden we hierover in overleg met het ministerie van IenW. In het uiterste geval kan na dit overleg besloten worden om de proef voortijdig te beëindigen.

10.1.c

10.1.c

U begrijpt dat de opstart van een dergelijke treinverbinding de nodige voorbereidingen met zich brengt. Om vanaf dienstregeling 2021 deze treinverbinding onder de reikwijdte van de vervoerconcessie te kunnen bieden, hebben wij deze maand een toezegging nodig dat de gevraagde bijdrage door het ministerie van IenW verleend wordt. Uiteraard zullen verdere details in komende periode samen uitgewerkt moeten worden.

Met vriendelijke groeten

10.2.e

10.2.e

R.H.L.M. van Bortel

Bijlage

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB  
**Cc:** 10.2.e HM; 10.2.e ; 10.2.e  
**Onderwerp:** brief SvV nachttrein.pdf - getekend  
**Datum:** dinsdag 8 oktober 2019 18:31:04  
**Bijlagen:** [brief SvV nachttrein.pdf](#)  
[ATT00001.txt](#)

---

Beste 10.2.e ,

Bijgaand de getekende versie van onze brief inzake Nightjet.

---

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:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e HCM"  
**Onderwerp:** Conceptbrief Nightjet Roger van Bortel (C-M)  
**Datum:** dinsdag 8 oktober 2019 13:32:09  
**Bijlagen:** [Conceptbrief Nightjet Roger van Bortel \(C-M\).docx](#)

---

Hi 10.2.e

Hierbij onze laatste punten (10.2.e en ik), kunnen we hem meesturen met brief naar buiten?  
Wanneer kunnen we definitief conceptversie (voor bij nota Stas) en die met handtekening  
verwachten?

Gr.  
10.2.e

**Van:** 10.2.e ) - DGB  
**Aan:** 10.2.e HCM"  
**Cc:** 10.2.e ) - DGB  
**Onderwerp:** Conceptbrief Nightjet Roger van Bortel  
**Datum:** dinsdag 8 oktober 2019 07:51:42  
**Bijlagen:** [Conceptbrief Nightjet Roger van Bortel.docx](#)

---

Goedemorgen 10.2.e

Hierbij onze opmerkingen op de conceptbrief, mochten er vragen zijn, bel gerust!

Gr.

10.2.e

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e – DGB  
**Onderwerp:** Conceptbrief Nightjet Roger van Boxtel (definitief).docx  
**Datum:** dinsdag 8 oktober 2019 15:22:43  
**Bijlagen:** [Conceptbrief Nightjet Roger van Boxtel \(definitief\).docx](#)  
[ATT00001.txt](#)

---

Nu echt de laatste versie.

---

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:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e – DGB  
**Onderwerp:** Conceptbrief Nightjet Roger van Boxtel (C-M).docx  
**Datum:** dinsdag 8 oktober 2019 15:18:03  
**Bijlagen:** [Conceptbrief Nightjet Roger van Boxtel \(C-M\).docx](#)  
[ATT00001.txt](#)

---

Hierbij de final versie.

---

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:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e HCM"  
**Onderwerp:** RE: Conceptbrief Nightjet Roger van Boxtel (definitief).docx  
**Datum:** dinsdag 8 oktober 2019 16:04:21

---

Dank! :)

Wat is de ETA voor de getekende versie? :)

10.2.e

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

**Van:** 10.2.e HCM 10.2.e @NS.NL>

**Verzonden:** dinsdag 8 oktober 2019 15:23

**Aan:** 10.2.e ) - DGB 10.2.e minienw nl>

**Onderwerp:** Conceptbrief Nightjet Roger van Boxtel (definitief).docx

Nu echt de laatste versie.

---

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:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e – DGB  
**Onderwerp:** Conceptbrief nightjt  
**Datum:** dinsdag 8 oktober 2019 13:12:15  
**Bijlagen:** [Conceptbrief Nightjet Roger van Boxtel \(C-M\).docx](#)  
[ATT00001.txt](#)

---

Ha 10.2.e,

Hierbij de aangepaste versie. Nu moet ie alleen nog even in ns huisstijl en pdf, lijkt me he!

Of hebben jullie nog onoverkomelijke zaken?

---

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:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** Fwd: brief Staatssecretaris  
**Datum:** dinsdag 8 oktober 2019 15:04:48  
**Bijlagen:** [Scan.pdf](#)  
[ATT00001.htm](#)

---

Even vertrouwelijk, nog een paar aanpassingen.

Zal ik een nieuwe sturen. Hopelijk nog niet bijgesloten.

Groeten 10.2.e

Begin doorgestuurd bericht:

**Van:** 10.2.e "10.2.e@NS.NL">  
**Datum:** 8 oktober 2019 om 14:47:51 CEST  
**Aan:** 10.2.e "10.2.e@ns.nl", 10.2.e  
 10.2.e@ns.nl, 10.2.e <10.2.e@ns.nl>, 10.2.e  
 "10.2.e@NS.NL">  
**Onderwerp:** brief Staatssecretaris

Goedemiddag collega's,  
 Zie bijgaande brief met de opmerkingen van Roger.  
 Groet,  
 10.2.e

---

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 -DGB  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: brief Staatssecretaris  
**Datum:** dinsdag 8 oktober 2019 15:07:46

---

Hoi 10.2.e,  
Hij zit nog ergens in de lijn, dus definitief concept kan er nog bij ☺  
Gr.  
10.2.e

---



**Van:** 10.2.e HCM  
**Aan:** 10.2.e ) - DGB  
**Onderwerp:** Re: Conceptbrief Nightjet Roger van Boxtel (C-M)  
**Datum:** dinsdag 8 oktober 2019 14:00:09

---

Ha 10.2.e

Ja, deze mag je zo gebruiken.  
Ik hoor zo hoe snel de getekende versie er is.

Groeten 10.2.e

Op 8 okt. 2019 om 13:32 heeft 10.2.e ) - DGB  
10.2.e @minienw.nl> het volgende geschreven:

Hi 10.2.e

Hierbij onze laatste punten 10.2.e en ik), kunnen we hem meesturen met brief naar buiten?  
Wanneer kunnen we definitief conceptversie (voor bij nota Stas) en die met handtekening verwachten?  
Gr.

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, 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 - DGB  
**Aan:** 10.2.e HCM"  
**Cc:** 10.2.e ) - DGB  
**Onderwerp:** RE: brief SvV nachttrein.pdf - getekend  
**Datum:** dinsdag 8 oktober 2019 19:21:24

---

Dank 10.2.e Ik voeg hem toe aan de stukken!

10.2.e

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

Van: 10.2.e HCM 10.2.e @NS.NL>

Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 18:31

Aan: 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 @ns.nl>; 10.2.e

10.2.e @ns nl>

Onderwerp: brief SvV nachttrein.pdf - getekend

Beste 10.2.e en 10.2.e

Bijgaand de getekende versie van onze brief inzake Nightjet.

---

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:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e 10.2.e HCM"  
**Onderwerp:** Teksten TK-brief en reactiebries aan NS  
**Datum:** woensdag 9 oktober 2019 16:02:13  
**Bijlagen:** [Brief aan TK.docx](#)  
[Brief aan NS.docx](#)

---

Hoi 10.2.e 10.2.e

Bijgevoegde ter informatie de teksten uit de brief aan de Tweede Kamer en onze reactiebrief n.a.v. brief Roger.

Hartelijke groet,

10.2.e

**Van:** 10.2.e ) - DGB  
**Aan:** 10.2.e "; 10.2.e RPF  
**Cc:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** Brief aan NS nachttrein  
**Datum:** donderdag 10 oktober 2019 09:42:09  
**Bijlagen:** [Antwoordbrief NS.pdf](#)

---

Hoi 10.2.e 10.2.e

Hierbij de ondertekende reactiebrief aan NS, die jullie eerder al als platte tekst hebben ontvangen. De brief is ook per post onderweg.

Hartelijke groet,

10.2.e

**Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat**

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Nederlandse Spoorwegen  
Laan van Puntenburg 100  
3511 ER Utrecht

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

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

T 070-10 2 e  
F 070-10 2 e

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/216239

Datum 10 oktober 2019  
Betreft Besluit voorstel nachttrein

Geachte heer van Boxtel,

U heeft mij op 8 oktober per brief geïnformeerd over uw voorstel om bij wijze van proef, per dienstregeling 2021 (dus vanaf eind 2020) de bestaande dagelijkse nachttreinverbinding München/Wenen-Innsbruck - Düsseldorf door te rijden naar Amsterdam en vice versa. U heeft daarbij aangegeven nog een exploitatietekort te zien voor de gehele periode van €6,7 mln. en mij gevraagd of ik dit tekort wil bekostigen.

Ik heb uw voorstel en verzoek voor bekostiging in overweging genomen en ook nader marktonderzoek laten doen naar andere partijen die in dezelfde periode wellicht een nachttreinverbinding willen opzetten. Daaruit is mij gebleken dat dit de komende paar jaar geen reële optie is. Op basis daarvan kom ik tot het besluit om in principe in te stemmen met uw voorstel om onder de vervoersconcessie de genoemde nachttreinverbinding door te rijden naar Amsterdam en vice versa. Voordat ik een definitieve subsidiebeschikking kan afgeven, moeten nog wel een aantal zaken verder worden uitgewerkt.

Dat betreft bijvoorbeeld de benodigde formuleringen in de concessie via de Mid-Term Review, de precieze subsidiebeschikking en bijbehorende voorwaarden, zoals een maximum aan de subsidie van de door u opgegeven €6,7 mln. dan wel het netto financieel effect, zoals voorgeschreven door de PSO-verordening. Daarnaast wil ik met u nadere afspraken maken over de wijze van monitoring en informatievoorziening naar het Rijk en het al dan niet opnemen van tussentijdse evaluaties en mogelijkheid tot afbreken van de beschikking, bijvoorbeeld na drie jaar.



Graag werk ik deze zaken in de komende periode nader met u uit, zodat de reiziger vanaf eind 2020 ook naar verder weg gelegen bestemmingen een duurzame keuze kan maken.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

10.2.e

S. van Veldhoven – Van der Meer

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/216239

**Van:** 10.2.e - BSK  
**Aan:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB  
**Cc:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** FW: Brief aan Stas IenW over subsidie voor ÖBB NightJet  
**Datum:** donderdag 10 oktober 2019 11:41:33  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[image002.png](#)  
[Brief\\_IenW\\_nightjet\\_marktverstoring.pdf](#)

---

Ha 10.2.e e.a.,  
 Hierbij de brief die naar de Stas wordt gestuurd ivm de nachttrein vanuit Oostenrijk.  
 Grt 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** woensdag 9 oktober 2019 21:40

**Aan:** 10.2.e - BSK ; 10.2.e - BSK

**Onderwerp:** Brief aan Stas IenW over subsidie voor ÖBB NightJet

Beste 10.2.e, 10.2.e,

Hierbij stuur ik jullie alvast informeel een brief die jullie ook langs formele weg zullen ontvangen. Naar aanleiding van de berichten over verlenging van de ÖBB NightJet naar Amsterdam mét subsidie van IenW maken wij ons zeer ernstige zorgen over de naleving van wet- en regelgeving op het gebied van staatssteun en eerlijke mededinging. Wij maken ons bovendien zorgen om de kennelijke invloed van NS op het ministerie. Ik hoop dat de staatssecretaris deze zorgen bij ons weg kan nemen.

Omdat de formele weg vaak een paar dagen duurt stuur ik de brief alvast digitaal; ook de VKC IenW krijgt hem per email en zou hem anders eerder hebben.

Vriendelijke groet,

10.2.e



10.2.e

10.2.e

Phone +31 (0)6 10.2.e (primary nr)

+31 (0)6 10.2.e (alternative nr)

Mail 10.2.e @flixbus.com

Office Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands

FlixBus BV – Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands

BTW-nr: NL855492028B01 /// KvK-nr. 64024989



Please think before you print.

FlixBus B.V. | Weesperstraat 61 | 1018 VN Amsterdam | Netherlands

Staatssecretaris IenW

Mw. S. van Veldhoven

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

## Onderwerp

Eerlijke mededinging en de ÖBB NightJet

## AANTEKENEN

Amsterdam, 9 oktober 2019

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Hierbij wil ik u namens FlixBus B.V. mijn bezorgdheid uiten over de berichten dat de staatsbedrijven ÖBB en NS vanaf 2021 de nachttrein ÖBB NightJet door te trekken naar Amsterdam, waarvoor zij subsidie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verlangen. Wij willen u erop wijzen dat dit niet is toegestaan en dat dit verboden staatssteun of schending van de PSO-verordening zou inhouden. Wij maken ons grote zorgen om de naleving van de wet- en regelgeving door het ministerie.

### Doorrijden naar Nederland als...?

Internationale treinen zijn in de Europese Unie reeds een aantal jaren geliberaliseerd. Daarmee betreft dit in feite open-accesstreinen, een term die recent meer bekend is geworden door het Vierde Spoorpakket waarin ook binnenlandse open-accesstreinen mogelijk worden.

De ÖBB NightJet die op dit moment in Düsseldorf eindigt en die NS/ÖBB naar Amsterdam willen verlengen is juridisch gezien een open-accesstrein, aangezien deze zonder daartoe verleende concessie rijdt. In Duitsland is er overigens sowieso geen andere optie: lange-afstandsvervoer (*Fernverkehr*) is generiek geliberaliseerd. Deutsche Bahn wordt -anders dan NS- niet door zijn overheid protectionistisch beschermd met een afgeschermd thuismarkt, maar biedt haar treindiensten aan op een vrije markt, zonder subsidie. De marktordening in Duitsland is daarmee op dit punt duidelijk en eerlijk.

Wij vragen ons af hoe het Ministerie/NS/ÖBB de ÖBB NightJet in Nederland willen kwalificeren:

- 1) als open access internationale trein?
- 2) als onderdeel van de Hoofdrailnetconcessie?
- 3) als een nieuwe openbaredienstenverplichting?

Zoals hiervoor opgemerkt, is de ÖBB NightJet juridisch gezien een "open access"-trein. De markt voor internationale passagiersvervoersdiensten is al enige jaren geleden generiek geliberaliseerd in de SERA-richtlijn (2012/34/EU). De recente aanpassingen in het kader van het Vierde Spoorpakket veranderen daaraan in beginsel niets, maar breiden dit slechts uit naar binnenlandse treinen.

### Ad 1) als open access internationale trein

Een open access trein komt niet voor subsidie in aanmerking; het is een geliberaliseerde markt, waarin subsidie niet past en als verboden staatssteun (*artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie*) zou moeten worden aangemerkt. Aanvragen voor nieuwe open-accesstreinverbindingen moeten 18 maanden van te voren worden ingediend. Gezien het feit dat er minder dan 18 maanden te gaan zijn voor dienstregelingsjaar 2021, lijkt het erop dat het plan kennelijk niet is om deze internationale trein conform de van toepassing zijnde open access-regels te laten rijden, maar op een andere manier.

## ***Ad 2) als onderdeel van de Hoofdrailnetconcessie***

Gezien de nauwe betrokkenheid van NS is het ook denkbaar dat ÖBB probeert om de trein in Nederland onder de Hoofdrailnetconcessie te laten rijden. Het lijkt echter niet logisch om een nachttrein naar Oostenrijk onder de binnenlandse Hoofdrailnetconcessie te brengen. Deze trein was niet voorzien in de concessiebeschikking en voorziet bovendien überhaupt niet in een binnenlandse vervoersbehoefte, maar in een Europese vervoersbehoefte. Het Nederlandse Ministerie van IenW is ook simpelweg niet bevoegd om zelfstandig een concessie te verlenen met daarin internationale passagiersvervoersdiensten; dat kan alleen samen met de betreffende andere landen, en dan ook conform de Europese regels voor aanbestedingen en onderhandse gunningen. De conclusie is dat de ÖBB NightJet buiten de werkingssfeer van de Hoofdrailnetconcessie valt. Bovendien zou opname daarin oneerlijk zijn voor andere open access-operators zoals FlixTrain, die deze mogelijkheid niet hebben, aangezien NS exclusief samenwerkt met andere staatsbedrijven, waarmee zij de facto een Europees kartel vormt.

## ***Ad 3) als een nieuwe openbaredienstenverplichting***

Een nieuw openbaredienstenverplichting (vergelijkbaar met een “concessie”, maar dan niet per se exclusief) puur voor de ÖBB NightJet in Nederland zou de achterdeur kunnen zijn die NS/ÖBB wellicht gevonden denken te hebben. Contracten met een beperkte waarde van maximaal 1 miljoen per jaar (wordt verhoogd naar 7,5 miljoen) en maximaal 300.000 kilometers per jaar (wordt 500.000) mogen onderhands gegund worden, conform artikel 61 WP2000 juncto artikel 5 lid 4 EG 1370/2007. Een ÖBB NightJet van Amsterdam naar Wenen zit echter ruimschoots boven de 300.000 en 500.000 kilometer. En ook de waarde van het contract (gedefinieerd als bruto-inkomsten van de vervoerder, inclusief subsidie) lijkt ruimschoots boven de grenswaarden te liggen.

Wanneer bij de ÖBB NightJet als “virtuele binnenlandse trein” alleen het traject tot aan de grens in beschouwing wordt genomen, dan blijft de treinverbinding echter onder de grenswaarden. Dat zou echter een onacceptabele vorm van creatieve boekhouding zijn, om niet te zeggen fraude. Het gaat hier om een trein van Amsterdam naar Wenen, niet om een trein van Amsterdam naar Zevenaar-Grens. Er is sprake van één Europese spoormarkt, waarin het hele traject dient te worden gezien. Een onderhandse concessie geven voor het traject Amsterdam – Zevenaar-Grens terwijl het in feite een treinverbinding met Wenen is, is het ontduiken van Europese regelgeving en onacceptabel.

De ÖBB NightJet is simpelweg een *internationale passagiersvervoersdienst* en dient overeenkomstig behandeld te worden. Dat is dus zonder subsidie.

## **Subsidie voor internationale nachttreinen is niet nodig**

Het is echter ook maar zeer de vraag of er überhaupt subsidie nodig is voor een verlenging van de ÖBB NightJet naar Amsterdam.

ÖBB en NS beweren dat ze subsidie nodig hebben om internationale nachttreinen te laten rijden. “Zonder subsidie geen aanbod” is letterlijk hun stelling. De Staatssecretaris staat onder grote druk om het internationaal spoorvervoer te stimuleren, waarbij politici met de hashtag #meertreinenmindervliegen kaartjes tweeten met de nachttreinen in Europa, en de Staatssecretaris dan wijzen op “die witte vlek daar”. De ÖBB ziet in de klimaatdiscussie haar kans schoon om diverse overheden in Noordwest-Europa een uitgekookt voorstel te doen: wil je een internationale nachttrein, dan kan dat, maar daarvoor hebben we wel subsidie nodig. ÖBB werkt daarvoor samen met de nationale staatsbedrijven zoals NS en NMBS, die ondanks de Single European Railway Area (SERA) in Europees verband nog steeds intensief met elkaar samenwerken en de markt onderling geografisch verdeeld hebben – iets wat overigens op gespannen voet staat met het kartelverbod. De nationale spoorbedrijven kunnen effectief druk zetten op hun ministeries.

Het is pertinent niet juist dat subsidie nodig is om nachttreinen te laten rijden. Er worden wel enkele nachttreinen in Europa gesubsidieerd, maar dat zijn in de regel binnenlandse nachttreinen in uitgestrekte landen, waarbij die treinen een publieke functie vervullen. Bij internationale nachttreinen is dat anders.

Vervoerder Transdev rijdt bijvoorbeeld de internationale nachttrein Snälltåget van Stockholm naar Berlijn zonder subsidie. Ook de BTE-nachttrein van Hamburg naar Lorrach (waarvoor FlixTrain ook tickets verkoopt) rijdt zonder subsidie. En ook ÖBB krijgt van de Duitse overheid geen subsidie voor de ÖBB NightJets die nu in Düsseldorf en Hamburg eindigen.

Het KiM-rapport “Slapend onderweg – Potentieel van de internationale nachttrein van en naar Nederland” meldt over subsidie voor nachttreinen (markering door FlixBus):

*In veel landen van Europa worden de nachttreinen gesubsidieerd door de nationale overheden. Dit betreft echter uitsluitend binnenlands vervoer in het kader van een openbaredienstverplichting (PSO4) onder EU-regelgeving. Subsidiebedragen voor dergelijke nachttreinen variëren van 20 euro per reis in Zweden tot 100 euro per reis voor de nachttreinen in Frankrijk, die enkele jaren geleden zijn opgeheven (Steer Davies Gleave & Politecnico di Milano, 2017). Kanttekening bij deze bedragen is dat ze een gemiddelde vormen en geen rekening houden met het type accommodatie dat reizigers hebben gebruikt. De tarieven die reizigers betalen en de subsidiebedragen kunnen dus behoorlijk variëren.*

(...)

*Los van de vraag of de internationale nachttrein nu wel of niet winstgevend kan worden geëxploiteerd, roepen subsidies de nodige juridische vragen op. Het marktordeningsprincipe van de internationale spoormarkt is vrije toetreding voor iedere vervoerder die dat wil (onder voorwaarden). Exploitatie-subsidie aan één specifieke vervoerder past hier niet in en lijkt niet compatibel met regelgeving op het gebied van mededinging en staatssteun.*

Voor langeafstandstreinen is de infraheffing één van de belangrijkste kostenposten. In Nederland ligt de infraheffing substantieel lager dan in veel andere landen, zoals bijvoorbeeld in Duitsland. Het is daarom erg ongeloofwaardig dat de ÖBB subsidie nodig heeft om de NightJet van Düsseldorf naar Amsterdam door te trekken, terwijl zij

- A) daarvoor gebruik kan maken van een bestaande trein die ze daardoor efficiënter gaat gebruiken
- B) de infraheffing in Nederland een stuk lager ligt
- C) er bij reizigers een hoge “willingness to pay” en er maar zeer beperkte capaciteit is, zodat hoge prijzen gevraagd kunnen worden.

De vraag om subsidie lijkt eerder ingegeven doordat ÖBB kansen ziet om subsidie te verkrijgen, dan dat dit daadwerkelijk nodig is voor de exploitatie. Het is daarom opmerkelijk dat er een business case zou zijn waarin verlenging niet kostendekkend is.

Wij zijn ervan overtuigd dat een nachttrein tussen Amsterdam en München/Oostenrijk zeer goed mogelijk is zonder subsidie. De Snälltåget Stockholm - Berlijn, de BTE-nachttrein Hamburg – Lorrach en ook het feit dat ÖBB ook geen subsidie in Duitsland krijgt terwijl de infraheffing aanzienlijk hoger ligt, bevestigen deze stelling.

## **Geen openbaredienstencontracten voor commercieel haalbare verbindingen**

In de PSO-verordening (EG 1370/2007) staat een belangrijke voorwaarde voor openbare-dienstenverplichtingen, die in Nederland vaak over het hoofd wordt gezien. In artikel 2 sub e is bepaald dat openbaredienstenverplichtingen alleen mogelijk zijn voor onrendabele diensten:

*„openbaredienstverplichting”: door een bevoegde instantie met het oog op de algemene dienstverlening inzake openbaar personenvervoer omschreven of vastgestelde prestatie die een exploitant, indien hij zich door zijn eigen commerciële belangen zou laten leiden, zonder compensatie niet, of niet in dezelfde mate of onder dezelfde voorwaarden, zou leveren.*



Met andere woorden: een openbaredienstenverplichting is per definitie uitsluitend mogelijk indien deze prestatie zonder compensatie niet mogelijk zou zijn. De voorbeelden van Snälltåget, de BTE-nachttrein en nota bene dezelfde ÖBB-NightJets aan de Duitse zijde van de grens laten zien dat dergelijke nachttreinen gewoon zonder subsidie kunnen bestaan. Dat het voorstel voor een verlengde ÖBB-NightJet naar Amsterdam geen sluitende business case vertoont, is wellicht ook omdat ÖBB/NS geen sluitende business case willen voorleggen. Ze willen immers geld van de overheid en hebben er daarom belang bij om de treindienst als verlieslatend voor te stellen. Zij hebben dit ook gedaan in het KiM-onderzoek naar nachttreinen waarmee zij subsidies voor nachttreinen hadden willen legitimeren, maar hun bewering is door ons en andere marktpartijen bestreden en als ongeloofwaardig beoordeeld.

## **Subsidie en marktverstoring is contra-productief voor stimulering van de spoorsector**

Met het helpen van NS/ÖBB helpt het Ministerie de spoorsector en het bereiken van de klimaatdoelen niet. Integendeel. Zodra de markt niet langer is voorbehouden aan staatsbedrijven die de Europese spoormarkt onderling geografisch verdeeld hebben, zal de consument gaan profiteren van een omvangrijker, goedkoper en (daardoor) aantrekkelijker aanbod op markt voor personenvervoer per spoor. Nederland ligt helaas achterop in Europa, waarbij Nederland haar markt zolang mogelijk afgeschermd houdt. De NS is beschermd met een afgeschermd thuismarkt, terwijl NS wel mag meedoen op geliberaliseerde markten, iets wat intrinsiek oneerlijk is. Nederland maakt zich daarmee schuldig aan ouderwets protectionisme dat niet past bij het door Nederland gecultiveerde imago als “open markteconomie” met een “transparante overheid”.

## **Melden als derde-belanghebbende**

De ÖBB-NightJet gaat de concurrentie aan met de verschillende nachtlijnen van FlixBus naar dezelfde bestemmingen. Deze nachtlijnen rijden op grond van communautaire regelgeving en ontvangen geen subsidie. Het gaat onder meer om twee nachtlijnen van Amsterdam naar München en twee nachtlijnen van Amsterdam naar Wenen. Wij zijn daarmee een “derde-belanghebbende” bij eventuele subsidieverlening aan concurrerende treindiensten.

Het is voor ons onacceptabel wanneer met overheidssubsidie door staatsbedrijven geconcentreerd gaat worden met ongesubsidieerde private bedrijven. Het gaat hier nota bene om geliberaliseerde markten, zowel voor internationale passagiersvervoersdiensten per spoor, als het internationaal geregeld personenvervoer per bus.

Let wel, met onze nachtbusen rijden nu al vergelijkbare aantallen reizigers als met een nachttrein zouden gaan reizen. Er is een duidelijke overeenkomst tussen de bestemmingen waar FlixBus nachtbusen heen rijdt, en de bestemmingen waar vroeger nachttreinen naartoe reden. Dit komt bijna 1 op 1 overeen, waarmee ook duidelijk is dat nachtbus een substitutie is voor nachttrein en omgekeerd. Als derde-belanghebbende verwachten wij dat het Ministerie ook met deze belangen rekening houdt.

## **Melden als potentiële alternatieve vervoerder**

Wij zijn naast onze activiteiten in het internationale openbaar vervoer per bus (FlixBus) ook actief in open access personenvervoer per trein (FlixTrain). Wij rijden in Duitsland reeds drie langeafstandstreinverbindingen (Hamburg – Keulen, Berlijn – Keulen en Berlijn – Stuttgart) en hebben reeds capaciteit aangevraagd voor nieuwe open accesstreinverbindingen in Frankrijk, België en Zweden, waaronder ook een nachttrein van Parijs naar Nice. In Nederland hebben wij nog geen capaciteit aangevraagd, mede gezien het sterk protectionistische beleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de dominante marktpositie en politieke macht van staatsbedrijf NS. Dit neemt niet weg dat wij zeker treindiensten naar Nederland zullen gaan starten, zeker wanneer er ook nog subsidie beschikbaar zou zijn voor internationale (nacht)treinen vanuit Nederland. Voor ons is het in principe best mogelijk om op relatief korte termijn een dergelijke verbinding te starten. Ik wijs erop dat onze bestaande trein van Berlijn naar Keulen reeds gereden wordt met o.a. materieel van de City NightLine en dus kan worden ingezet als nachttrein.

Wij verwachten dat andere vervoerders ook interesse kunnen hebben in het aanbieden van vergelijkbare treindiensten als ÖBB doet – maar dan wel binnen de spelregels van het Europese mededingingsrecht. Ik wijs o.a. weer op Transdev die al een internationale nachttrein exploiteert en bij monde van haar Nederlandse topman Pier Eringa liet weten geïnteresseerd te zijn in open access.

Gezien het feit dat er meerdere Europese spoorvervoerders zijn die een internationale nachttrein kunnen laten rijden en daarin geïnteresseerd kunnen zijn, is het niet acceptabel als het Ministerie in het geheim achter de schermen met staatsbedrijven NS en ÖBB besluit een geliberaliseerde(!) internationale nachttrein te subsidiëren of zelfs in een openbaardienstencontract te gieten.

Als het Ministerie van IenW geld beschikbaar wil stellen ter stimulering van internationale nachttreinen, dan mag dat, maar dan wel op een manier waarbij alle operators gelijke kansen hebben en de Europese regelgeving voor eerlijke mededinging en aanbestedingen gerespecteerd wordt. Gedacht kan worden aan het verlagen of differentiëren van de infraheffing of het veilen van speciale internationale treinpaden (capaciteit). Daarnaast zouden oneerlijke voordelen van andere modaliteiten (met name de luchtvaart) kunnen worden aangepakt en kan er worden geïnvesteerd in capaciteit op de spoorinfrastructuur voor open-accesstreinen.

## Hoe nu wél verder?

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en in het bijzonder de Staatssecretaris van IenW dient zich te realiseren dat subsidie voor de ÖBB NightJet, hetzij als open-accesstrein, hetzij als openbare-dienstenverplichting, een absolute no-go is die ertoe zou leiden dat zij in strijd met de Europese regelgeving en in strijd met de principes van een eerlijke mededinging handelt. Wij zullen eventuele onrechtmatige besluiten juridisch aanvechten en melden bij de Europese Commissie en nationale toezichthouders.

FlixBus is niet tegen een nachttrein. Integendeel, misschien gaan we die zelf ook nog wel naar Nederland laten rijden. Wij willen alleen dat dit eerlijk en conform de regels gebeurt. Noch het Ministerie noch de politiek moeten zich nu onder druk gezet voelen om “iets aan het klimaat te doen” dat daarmee gekozen wordt voor iets dat uiteindelijk er juist voor zorgt dat het aanbod aan nachttreinen beperkt zal blijven doordat nieuwe toetreders met nieuw treinaanbod daarmee uit de markt worden gehouden. Dat is contra-productief.

Het staat NS en ÖBB vrij om de ÖBB NightJet naar Amsterdam door te trekken, mits dit conform de Europese regelgeving gebeurt. En dat is als open-accesstreinverbinding, zonder subsidie. En daarnaast ook zonder integratie met onderhands gegunde concessies zoals het Hoofdrailnet, aangezien vervoerders die niet tot het “kartel” van staatsspoorwegbedrijven behoren deze mogelijkheid niet hebben. Het zou daarom in strijd met het *level playing field*-beginsel zou zijn.

Naar onze stellige overtuiging is er geen subsidie nodig voor een internationale nachttrein. Heb nog even geduld om dit ook daadwerkelijk in Nederland bewezen te zien en beperk u tot het scheppen van de juiste randvoorwaarden in plaats van het verstoren van de markt door het subsidiëren van staatsbedrijven.

Vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

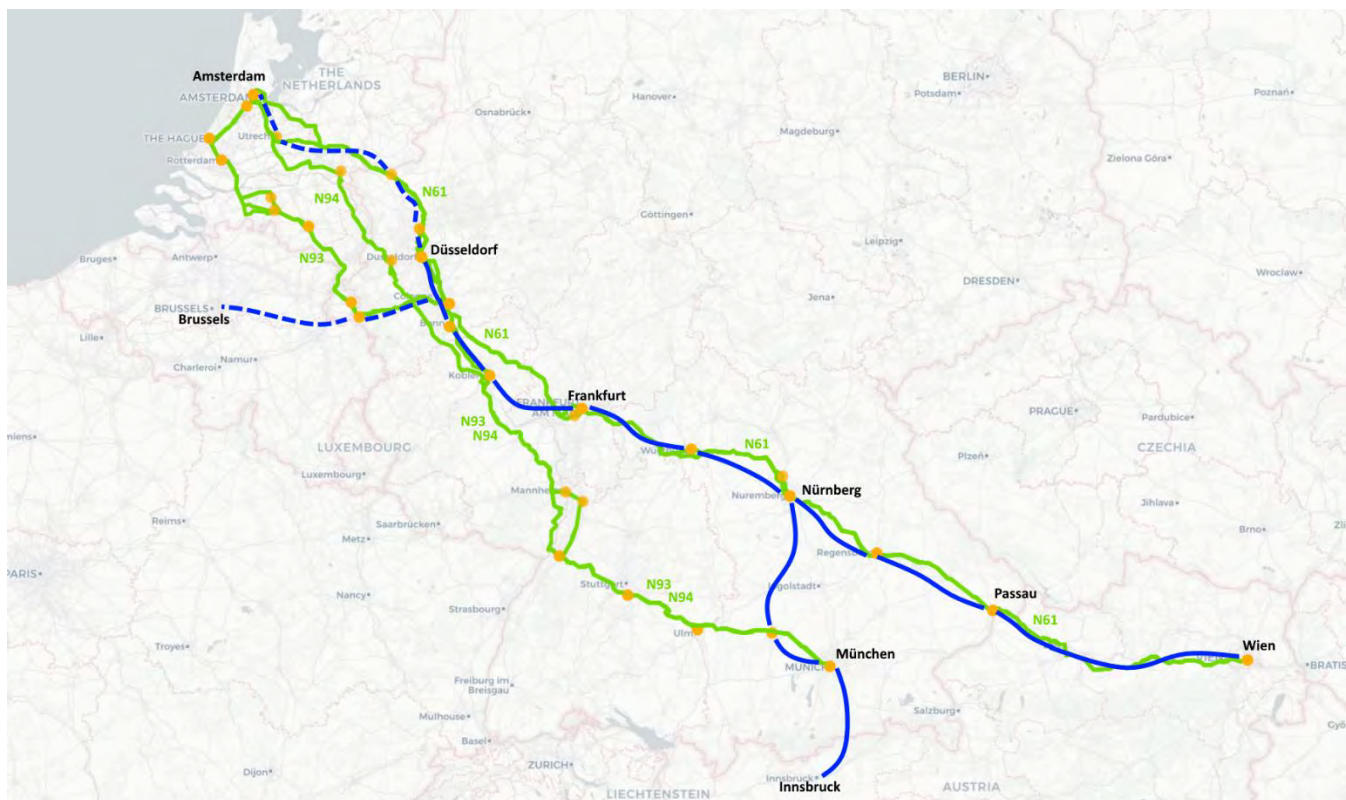
10.2.e

FlixBus B.V.

PS: Graag blijven wij als derde-belanghebbende op de hoogte van uw besluiten op dit dossier, zodat we indien nodig tijdig rechtsmiddelen kunnen inzetten.

*Een afschrift van deze brief is verzonden aan markttoezichthouder ACM en de Vaste Cie IenW-leden.*

## BIJLAGE: FlixBus-nachtlijnen N61, N93 en N94 en de ÖBB NightJet



Overlap nachtlijnen N61, N93 en N94 van FlixBus en de ÖBB NightJet.

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e -  
**Onderwerp:** RE: Market study on night train services to and from the Netherlands has been published  
**Datum:** donderdag 10 oktober 2019 13:52:34  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

---

Dank voor het delen en de aanvullende informatie!

10.2.e

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** donderdag 10 oktober 2019 13:47

**Aan:** 10.2.e ) - DGB

**Onderwerp:** FW: Market study on night train services to and from the Netherlands has been published

Ter informatie.

Er stonden nog wat suggesties in waarvan ik denk 11.1

– wellicht heb jij er nog wat aan...

• 11.1

Stijn Minderhoud

[M+316 10.2.e](#)  
[10.2.e @Rebelgroup.com](#)

**From:** 10.2.e @Rebelgroup.com>

**Sent:** Thursday, October 10, 2019 1:44 PM

**To:** 10.2.e @Rebelgroup.com>

**Cc:** 10.2.e @Rebelgroup.com>

**Subject:** Market study on night train services to and from the Netherlands has been published

Dear Sir/Madam,

During the summer you participated in the market study by Rebel to assess the appetite for operating overnight train services to and from the Netherlands. A specific focus was on the period until 2025. This study was commissioned by the Ministry of Infrastructure and Water Management.

On behalf of our client and our team I would like to thank you for your participation and the information shared.

Today the State Secretary has published the results of the study, as well as the policy decisions she has made. The letter reflecting those decisions and our report can be found here:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/10/10/internationale-nachttrein-per-dienstregeling-2021>

This information is in Dutch. For your convenience, please find below a summary of the conclusions of our report.

In our study we found that:

- Three to four operators are seriously interested and capable of offering overnight train services
- Decisions to do so are driven by the revenue potential of these services
- Main barriers to entry are the lack of available rolling stock, and to a lesser extent, full access to the market for passengers (access to sales channels) and



connecting services (ability to sell tickets for connecting train services)

- With these barriers present, only the most robust services with the best business cases will be established: initiatives from market parties could result in the availability of train services around 2023-2024
- In the short term (2021) only the extension to Amsterdam of the ÖBB-services, currently terminating in Düsseldorf, can create an overnight train service from and to the Netherlands; it is important to note here that this is not an optimised product – it reduces the incentive for the parties involved to develop a product that is optimised for the Dutch market
- “Open access” is currently limited to provision of train paths; full open access should include access to passengers re off line sales and travel information as well as some form of ticket integration to destination to and from the train stops

We recommended therefore that the government:

- Take measures aimed at improving revenue potential
- Create ‘full open access’, also to passenger markets and connecting trains, to increase the probability of new market entries from 2023-2024
- Stimulate or take steps in the creation of a rolling stock company (RosCo), to make rolling stock available and as such remove the barrier of financing it
- If a concession-model is chosen, be aware of the risks for the quality of the service and apply a governance model to ensure the appropriate quality
- If, from a policy makers point of view, it is deemed important to introduce an overnight train service in the Netherlands in the short term, then opt for a short-term (until 2024), non-discriminatory form of subsidy that NS-ÖBB can also make use of. This should – explicitly - be considered as a temporary subsidy aimed at bridging the period between now and the moment in time (2024 and onwards) that market parties can operate trains without subsidy

We have also summarised the letter with policy decisions sent to Parliament today by the State Secretary of Infrastructure and Water Management. Please note that these are not official translations, meaning that the formal position of the State Secretary is reflected in the (Dutch) official letter only. The key messages of the letter are as follows:

- Her objective is to attract an additional 2 million passengers towards a choice for the train when making international journeys
- She indicates that she will follow a parallel approach to re-introduce overnight train services in the Netherlands
- “Track 1” is that NS, in cooperation with ÖBB, will extend the current Vienna/Innsbruck– München – Düsseldorf-service, starting with the 2021 timetable, as an experiment under the concession, until the end of 2024 at the latest. The operating deficit will be covered
- “Track 2” is that, parallel to the swift introduction of the overnight train as mentioned above, the ministry will engage with market parties to investigate if and how the measures as mentioned in the market study [by Rebel] will stimulate those parties to choose the Netherlands as a destination when the experiment with NS/ÖBB ends.

We at Rebel are fully aware that the decisions made by the State Secretary are not entirely in line with the diversity of views expressed by the participants in the market study. However, we consider the ‘2<sup>nd</sup> track’ as an invitation towards the European rail sector to further express their needs and engage and work together with the Dutch government to address those needs, so that when the experiment ends in 2024 at the



latest, established rail operators and new entrants alike have the opportunity to step into the market and capitalise the potential of the international passenger market in the Netherlands.

At Rebel we are committed to supporting a shift to more sustainable transportation and to create a better connected world. We believe rail travel has a vital place in this. If we can help you realise your ambitions in the field we love to stay in touch. Also, of course feel free to reach out if you have questions with regard to the market study.

I would like to reiterate our gratitude for your cooperation again.

Best regards,

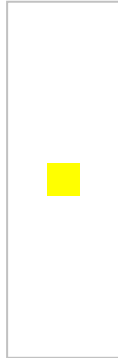
10.2.e

Wijnhaven 23  
3011 WH Rotterdam  
The Netherlands

T+31 10.2.e

M+31 10.2.e

10.2.e @Rebelgroup.com  
[www.rebelgroup.com](http://www.rebelgroup.com)



[Meld je aan voor onze nieuwsbrief](#)

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e [\)-DGB](#)  
**Onderwerp:** Nightjet -vervolg  
**Datum:** maandag 14 oktober 2019 17:48:08  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Ha 10.2.e

Zullen we binnenkort de volgende stappen voor de afspraken over Nightjet bespreken?

Ik kan ook gerust naar Den Haag komen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e

NS

[Internet](#)

---

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  
**Onderwerp:** NJ  
**Datum:** dinsdag 15 oktober 2019 17:21:36  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Ha 10.2.e

Indien je legal support nodig hebt bij beantwoording van vragen over NJ kan je wellicht 10.2.e (jouw jurist hoorde ik via via) direct laten schakelen met onze jurist (of een van onze) die hij goed kent. Bv 10.2.e (die is geïnformeerd).

Met vriendelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e

NS

[Internet](#)

---

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 - DGB  
**Aan:** 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - HBJZ;  
**Onderwerp:** RE: Nachttrein Wenen  
**Datum:** donderdag 17 oktober 2019 10:31:33  
**Bijlagen:** [image001.gif](#)  
[image002.gif](#)

---

Hoi 10.2,  
 Helemaal prima, ik zal jullie een uitnodiging met locatie sturen en jullie aanmelden bij de receptie.  
 Hartelijke groet,  
 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** donderdag 17 oktober 2019 10:27

**Aan:** 10.2.e - DGB

**CC:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e  
 - HBJZ; 10.2.e

**Onderwerp:** RE: Nachttrein Wenen

Hoi 10.2.e,  
 Jij ook dank voor de telefonische toelichting.  
 Graag de optie dinsdag 5 november 16.00 uur bij I&W.  
 Ik kom samen met 10.2.e  
 Groet, 10.2

---

**Van:** 10.2.e - DGB [<mailto:10.2.e@minienw.nl>]

**Verzonden:** woensdag 16 oktober 2019 13:47

**Aan:** 10.2.e

**CC:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e -  
 HBJZ

**Onderwerp:** RE: Nachttrein Wenen

Hoi 10.2,  
 Dank voor het telefonische gesprek van eerder vandaag, waar ik onze ideeën rondom de nachttrein op hoofdlijnen in heb uitgezet. We hebben afgesproken om dit nader te bespreken in een 'echte' afspraak, hieronder een aantal voorstellen voor momenten hiervoor, waarop mijn collega's volgens hun agenda's ook zouden kunnen, wat helaas door de herfstvakanties nog even duurt:

- 4 november om 11:00
- 5 november om 10:00 of na 16:00
- 6 november na 13:00
- 11 november om 11:00
- 12 november om 11:00
- 13 november na 14:00

Hoor graag of hier wat voor jou/jullie tussen zit!  
 Hartelijke groet,  
 10.2.e

---

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

**Verzonden:** maandag 14 oktober 2019 11:54

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

**CC:** 10.2.e 10.2.e @acm.nl>; 10.2.e - DGB

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

10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Nachttrein Wenen

Dag 10.2.e

In cc de collega's die je meer kunnen vertellen over de nachttrein.

Groet 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

---

**Van:** 10.2.e 10.2.e @acm.nl>

**Datum:** maandag 14 okt. 2019 10:54 AM

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

**Kopie:** 10.2.e 10.2.e @acm.nl>

**Onderwerp:** Nachttrein Wenen

Hoi 10.2.e

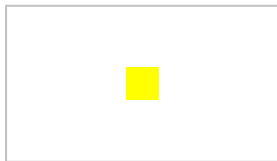
We vernamen uit de krant dat NS eind 2020 met subsidie van lenW een nachttrein naar Wenen gaat exploiteren. We zijn hier enigszins door verrast, weet jij waarom dit niet in eerdere RO's ter sprake is gekomen en wie bij lenW zich hiermee bezig houdt? We vragen ons af welke constructie er is gekozen, mede in het licht van onze open toegang taken. 10.2 houdt zich bij ons bezig met open toegang. Met wie kan hij het beste contact opnemen?

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Senior medewerker Toezicht

Directie Telecom Vervoer en Post



Muzenstraat 41  
2511 WB Den Haag

T: +31 10.2.e

M: +31 10.2.e

Postbus 16326  
2500 BH Den Haag

[www.acm.nl](http://www.acm.nl)

[www.consuwijzer.nl](http://www.consuwijzer.nl)



*Wij doen ons best om uw en onze informatie te beschermen. Lees meer over [de e-mailbereikbaarheid van de ACM](#)*

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, 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.

---

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.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, 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 - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB  
**Cc:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** FW: Besluit opname ÖBB NightJet in Hoofdrailnet  
**Datum:** vrijdag 18 oktober 2019 11:10:05  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[image002.png](#)

Zie onderstaande verzoek. Nemen jullie dit over (inclusief bevestiging van ontvangst van zijn mail aangezien hij naar de WOB verwijst)?

Groet, 10.2.e

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** vrijdag 18 oktober 2019 10:52

**Aan:** 10.2.e - BSK

**Onderwerp:** Besluit opname ÖBB NightJet in Hoofdrailnet

Beste 10.2.e,

Zou ik het besluit kunnen ontvangen om de ÖBB NightJet toe te voegen aan de bestaande onderhands gegunde Hoofdrailnetconcessie en 6,7 miljoen euro financiële compensatie voor deze internationale trein te verstrekken? Er werd op 10 oktober gecommuniceerd dat de staatssecretaris dat besluit genomen had, maar tot op heden heb ik het niet kunnen vinden in de Staatscourant of in de stukken verstuurd aan de Tweede Kamer. Er wordt echter zeer naar dit besluit uitgekeken, vooral omdat dit de basis zal vormen voor de komende juridische procedures tegen de staatssecretaris. Voor ons is dit een zeer serieuze en principiële zaak met ook een zekere integriteitscomponent aangezien onjuiste informatie aan de Kamer verstrekt is en de onderliggende rapporten het uiteindelijke besluit eerder bestrijden dan ondersteunen. Het spreekt voor zich dat dit tot ernstige bezorgdheid heeft geleid, die niet onbeantwoord kan blijven.

Daarom hierbij het verzoek om het besluit aan ons te sturen – indien nodig met toepassing van de Wet Openbaarheid van Bestuur.

Vriendelijke groet,

10.2.e



10.2.e

10.2.e

Phone +31 (0)6 10.2.e (primary nr)

+31 (0)6 10.2.e (alternative nr)

Mail 10.2.e @flixbus.com

Office Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands

FlixBus BV – Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands

BTW-nr: NL855492028B01 /// KvK-nr. 64024989



Please think before you print.

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e -DGB; 10.2.e -BSK  
**Onderwerp:** Kamervragen Nightjet  
**Datum:** maandag 21 oktober 2019 14:31:37  
**Bijlagen:** image001.png

---

Hi 10.2.e en 10.2. ,

10.2 is met vakantie en in die periode ben ik aanspreekpunt voor o.a. Kamervragen. Ik zag dat er Kamervragen zijn over de (subsidie van de) Nightjet.

Zoals altijd lezen wij graag mee met de (concept) antwoorden, hebben jullie al een beeld bij wanneer jullie concept toesturen? Hebben jullie daarnaast nog specifieke/aanvullende vragen of bepaalde vragen van Ziengs/Amhaouch waarvoor ik wat input op kan halen?

Hartelijke groet,

10.2.e

M 06 10.2.e

**NS Groep** | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement  
 Laan van Puntenburg 100  
 Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

NS

---

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 - DGB  
**Aan:** 10.2.e 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** RE: Kamervragen Nightjet  
**Datum:** maandag 21 oktober 2019 18:06:57  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Hoi 10.2.e

Vorige week waren we nog druk met de begrotingsbehandeling van IenW dus ga deze week kijken naar deze Kamervragen. Mochten we specifieke vragen aan jullie hebben dan wel willen afstemmen, dan weet ik je te vinden!

Hartelijke groet,

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e -DGB  
**Onderwerp:** RE: Kamervraag nachttrein  
**Datum:** woensdag 23 oktober 2019 10:33:48

---

Hoi 10.2.e

Zie input hieronder:

- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]
  - [redacted]
  - [redacted]
  - [redacted]
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]

11.1 [redacted]

10.2

10.2.e

M+316 10.2.e

10.2.e @Rebelgroup.com

**From:** 10.2.e - DGB

**Sent:** Tuesday, October 22, 2019 8:08 PM

**To:** 10.2.e

**Subject:** Kamervraag nachttrein

Hoi 10.

We hebben een aantal schriftelijke vragen gehad over de nachttrein, o.a. deze: Wat is de specifieke motivatie geweest voor de keuze van de vervoerders die mee zijn genomen in het onderzoek van de Rebel Groep?

11.1 [redacted]

Hoor graag!

Groet uit de trein naar Berlijn!

10.2.e



**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Cc:** 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: Verzoek NS inz. Kamervragen nightjet  
**Datum:** dinsdag 5 november 2019 17:57:12  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[Vragen nachttrein NS\\_NSopmerkingen.docx](#)

Hi 10.2.e,  
 Dank voor het toesturen van de vijf vragen.  
 We hebben twee opmerkingen geplaatst, zie bijgaand.  
 Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e

M 06 10.2.e  
**NS Groep** | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement  
 Laan van Puntenburg 100  
 Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht  
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

NS

**Van:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]

**Verzonden:** maandag 4 november 2019 16:14

**Aan:** 10.2.e

**CC:** 10.2.e BSK ; 10.2.e - DGB

**Onderwerp:** RE: Verzoek NS inz. Kamervragen nightjet

Hoi 10.2.e,

Zoals telefonisch besproken hierbij de 5 vragen en antwoorden waar we het over hadden ter kennisgeving.

Hartelijke groet,

10.2.e

**Van:** 10.2.e - DGB

**Verzonden:** maandag 4 november 2019 13:48

**Aan:** 10.2.e <10.2.e@ns.nl>

**Onderwerp:** RE: Verzoek NS inz. Kamervragen nightjet

Hoi 10.2.e,

Ik probeerde je net te bellen over onderstaande, maar kreeg je voicemail. Wil jij een poging doen om mij te bereiken op 10.2.e

Dank vast!

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Sr. Beleidsmedewerker OV&Spoor

.....  
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag  
 .....

M: 06 10.2.e

e-mail: 10.2.e @minienw.nl

---

**Van:** 10.2.e 10.2.e @ns.nl>

**Verzonden:** vrijdag 1 november 2019 11:50

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

**Onderwerp:** Kamervragen nightjet

Hi 10.2.e

Hoe staat het met de beantwoording van de Kamervragen over de Nightjet?

Zoals ik al eerder aangaf lezen we graag even mee. Hoor graag!

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e

---

M 06 10.2.e

**NS Groep** | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement  
Laan van Puntenburg 100  
Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

NS

---

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](#)

---

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 - DGB  
**Aan:** 10.2.e ; 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - HBJZ;  
 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: Annulering afspraak morgenmiddag nachttrein Wenen  
**Datum:** dinsdag 5 november 2019 09:47:51  
**Bijlagen:** [image001.gif](#)  
[image002.gif](#)

---

Hoi 10.2.e,  
 Dank voor de reactie, ik plan het in en meld jullie aan!  
 Tot volgende week!  
 Hartelijke groet,  
 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** dinsdag 5 november 2019 09:37

**Aan:** 10.2.e - DGB ; 10.2.e

**CC:** 10.2.e - DGB ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e

- HBJZ ; 10.2.e - DGB

**Onderwerp:** RE: Annulering afspraak morgenmiddag nachttrein Wenen

Hoi 10.2.e,

We maken graag gebruik van de optie **Woensdag 13 november tussen 13:30-14:30** (bij IenW).

Groet, 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e - DGB [<mailto:10.2.e@minienw.nl>]

**Verzonden:** maandag 4 november 2019 19:00

**Aan:** 10.2.e ; 10.2.e

**CC:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e -

HBJZ; 10.2.e - DGB

**Onderwerp:** Annulering afspraak morgenmiddag nachttrein Wenen

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Helaas moeten we vanuit IenW de afspraak van morgenmiddag annuleren. Door een aantal zaken (o.a. familieomstandigheden bij meerdere personen en de recente wisseling van bewindspersoon van ons onderwerp) kunnen niet de juiste mensen aanwezig zijn bij de afspraak. Excuses voor het ongemak.

Graag hoor ik welke van de volgende momenten jullie schikken voor de herkansing:

Donderdag 7 november 16:00-17:00

Maandag 11 november 11:00-12:00 of 13:00-14:00

Dinsdag 12 november 12:00-13:00

**Woensdag 13 november tussen 13:30-16:30**

In de weken erna zijn uiteraard ook nog opties, maar wil toch het gesprek niet al te ver in de tijd plaatsen, dus hopelijk zit hier wat tussen!

Hartelijke groet,

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** Re: Nightjet  
**Datum:** woensdag 6 november 2019 15:08:47

---

Prima, ik pas het aan.

Groeten 10.2.e

Op 6 nov. 2019 om 14:53 heeft 10.2.e - DGB  
<10.2.e@minienw.nl> het volgende geschreven:

Hoi 10.2.e

Ik ben uitgegaan van een afspraak van een uur, van 9:15 tot 10:15, BRW

Ik ben er overigens wel al om 9:15 dus we kunnen wel wat eerder  
beginnen dan jij nu voorstelt?

Tot morgen!

10.2.e

10

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Cc:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** RE: besluit opname ÖBB NightJet in Hoofdrailnetconcessie  
**Datum:** woensdag 6 november 2019 10:05:20  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[image002.png](#)

Reminder. We zijn inmiddels twee weken verder, maar niets meer vanuit OVS vernomen....  
 Wegens de verschillende juridische procedures die we waarschijnlijk tegen het ministerie zullen moeten gaan aanspannen bij de Nederlandse rechter, de Europese Commissie en de bevoegde toezichthouder, zou ik graag tot enige voortvarendheid willen aansporen.

Het is van groot belang dat ook het Ministerie van IenW de marktordeningsprincipes en Europese regelgeving gaat naleven, zeker ook in het licht van een ander belangrijk besluit over de toekomstige marktordening dat in theorie nog genomen zou moeten worden.

Vriendelijke groet,

10.2.e



10.2.e

Phone +31 (0)6 10.2.e (primary nr)  
 +31 (0)6 13 10.2.e (alternative nr)  
 Mail 10.2.e @flixbus.com  
 Office Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands  
 FlixBus BV – Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands  
 BTW-nr: NL855492028B01 /// KvK-nr. 64024989



**Please think before you print.**

-----Original Message-----

From: 10.2.e - DGB

Sent: Donnerstag, 24. Oktober 2019 14:06

To: 10.2.e

Cc: 10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e

10.2.e - BSK

Subject: RE: besluit opname ÖBB NightJet in Hoofdrailnetconcessie

Beste 10.2.e,

Dank voor uw reactie. Ik laat een gesprek plannen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e @flixbus.com>>

Datum: donderdag 24 okt. 2019 1:13 PM

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

Kopie: 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>>

Onderwerp: RE: besluit opname ÖBB NightJet in Hoofdrailnetconcessie

Geachte heer 10.2.e,

Dank voor uw mail en verduidelijking.

Het principebesluit vormt nochtans aanleiding voor ernstige bezorgdheid over de naleving van



de toepasselijke regelgeving voor staatssteun en de public service obligations door het ministerie. Wij merken dat deze bezorgdheid ook door andere relevante partijen gedeeld wordt. Wij gaan graag met het Ministerie in gesprek over hoe zij (met kennis van de aanbevelingen van het KiM-rapport en het rapport van Rebel Group) tot dit besluit heeft kunnen komen. Het lijkt mij wel wenselijk dat er zo snel mogelijk duidelijkheid komt – en dat is naar onze overtuiging dat het principebesluit ingetrokken wordt. Zo niet, dan hebben wij nog tijd om samen met andere partijen bij de rechter schorsing en uiteindelijk vernietiging van het besluit te vorderen. Ook buiten Nederland wordt met belangstelling naar deze casus gekeken omdat dit de Europese principes van eerlijke mededinging en level playing field doorkruist.

Vriendelijke groet,

10.2.e

[cid:image001.png@01D58A68.0BA17460]

10.2.e

10.2.e

Phone +31 (0)6 10.2.e (primary nr)

+31 (0)6 10.2.e (alternative nr)

Mail 10.2.e @flixbus.com>

Office Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands

FlixBus BV – Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands

BTW-nr: NL855492028B01 /// KvK-nr. 64024989

[cid:image002.png@01D58A68.0BA17460] Please think before you print.

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

Sent: Dienstag, 22. Oktober 2019 09:21

To: 10.2.e <10.2.e @flixbus.com>

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

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

10.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: besluit opname ÖBB NightJet in Hoofdrailnetconcessie

Geachte heer 10.2.e ,

Dank voor uw mail waarin u meer informatie vraagt over het besluit van de Staatssecretaris ten aanzien van de nachttrein.

Het besluit betreft op dit moment nog een principebesluit, vandaar dat er nog geen verdere informatie is te vinden in de Staatscourant of in de stukken aan de Tweede Kamer. Het besluit zal concreet worden uitgewerkt, zowel in de gesprekken met NS over de proef, als met partijen zoals de uwe om Nederland op korte termijn ook aan te doen met een nachttrein.

Indien u daartoe bereid bent, ga ik graag met u het gesprek aan om van gedachten te wisselen over het principebesluit.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Directeur Openbaar Vervoer en Spoor

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Rijnstraat 8

2515 XP Den Haag

06-10.2.e

10.2.e @minienw.nl>

secretariaat: 10.2.e

06-10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e @flixbus.com>>

Verzonden: vrijdag 18 oktober 2019 10:52

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

Onderwerp: Besluit opname ÖBB NightJet in Hoofdrailnet

Beste 10.2.e,

Zou ik het besluit kunnen ontvangen om de ÖBB NightJet toe te voegen aan de bestaande onderhands gegunde Hoofdrailnetconcessie en 6,7 miljoen euro financiële compensatie voor deze internationale trein te verstrekken? Er werd op 10 oktober gecommuniceerd dat de staatssecretaris dat besluit genomen had, maar tot op heden heb ik het niet kunnen vinden in de Staatscourant of in de stukken verstuurd aan de Tweede Kamer. Er wordt echter zeer naar dit besluit uitgekeken, vooral omdat dit de basis zal vormen voor de komende juridische procedures tegen de staatssecretaris. Voor ons is dit een zeer serieuze en principiële zaak met ook een zekere integriteitscomponent aangezien onjuiste informatie aan de Kamer verstrekt is en de onderliggende rapporten het uiteindelijke besluit eerder bestrijden dan ondersteunen. Het spreekt voor zich dat dit tot ernstige bezorgdheid heeft geleid, die niet onbeantwoord kan blijven.

Daarom hierbij het verzoek om het besluit aan ons te sturen – indien nodig met toepassing van de Wet Openbaarheid van Bestuur.

Vriendelijke groet,

10.2.e

[cid:image001.png@01D58A68.0BA17460]

10.2.e

10.2.e

Phone +31 (0)6 10.2.e (primary nr)

+31 (0)6 10.2.e (alternative nr)

Mail 10.2.e @flixbus.com>

Office Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands

FlixBus BV – Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands

BTW-nr: NL855492028B01 /// KvK-nr. 64024989

[cid:image002.png@01D58A68.0BA17460] Please think before you print.

---

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 )- DGB  
**Aan:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGMO  
**Onderwerp:** Internationale Flixtrain in Nederland

---

Hoi 10.2.e

Zoals over de mail besproken bij dezen de agenda-uitnodiging.

Hartelijke groet,

10.2.e

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e DGB  
**Onderwerp:** Vraag van OBB  
**Datum:** vrijdag 15 november 2019 16:33:38  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Ha 10.2.e

Mijn contactpersoon van OBB vraagt of het okay is als hij jouw naam of een ander contactpersoon mag geven aan de Zweedse overheid om te sparren over de manier waarop jullie de subsidie voor het doortrekken van de nachttrein / NJ regelen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

06 10.2.e

NS

[Internet](#)

---

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 )- DGB  
**Aan:** 10.2.e HCM"  
**Onderwerp:** RE: Vraag van OBB  
**Datum:** maandag 18 november 2019 09:14:45  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Ja, ga je gang! Ik heb vrijdag op onze high-level expert meeting ook met twee Zweden gepraat o.a. een 10.2.e . Gaat het toevallig om dezelfde persoon? ☺  
Hartelijke groet,  
10.2.e

---



**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: Overige geïdentificeerde partijen, niet betrokken in onderzoek (voor intern gebruik)  
**Datum:** dinsdag 19 november 2019 11:47:19  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

11.1 10.2.e 11.1 10.2.e  
 10.2.e 11.1 10.2  
 10.2.e

[M+316](#) 10.2.e  
 10.2.e @Rebelgroup.com

**From:** 10.2.e - DGB

**Sent:** Monday, November 18, 2019 11:17 AM

**To:** 10.2.e

**Subject:** RE: Overige geïdentificeerde partijen, niet betrokken in onderzoek (voor intern gebruik)

Hoi 10.2.e

Nog twee korte aanvullende vragen:

- 11.1
- 11.1
  - 
  - 
  -

Dank voor alle nazorg ☺

10.2.e

**Van:** 10.2.e <10.2.e @Rebelgroup.com>

**Verzonden:** vrijdag 25 oktober 2019 12:26

**Aan:** 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB  
 10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** Overige geïdentificeerde partijen, niet betrokken in onderzoek (voor intern gebruik)

Dag 10.2.e

10.2.e 11.1  
 10.2.e 11.1  
 11.1 10.2.e 11.1

- 
- 
- 
- 
- 

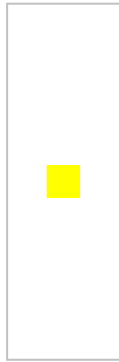
Vriendelijke groet,

10.2.e

Wijnhaven 23  
3011 WH Rotterdam  
The Netherlands

T +31 10 10.2.e  
M +31 6 10.2.e

10.2.e @Rebelgroup.com  
[www.rebelgroup.com](http://www.rebelgroup.com)



[Meld je aan voor onze nieuwsbrief](#)

---

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  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** FW: Market study on night train services to and from the Netherlands has been published  
**Datum:** dinsdag 19 november 2019 11:38:41

---

Fyi, als het goed is zoekt hij dus contact met jou...

10.2.e

M +31 6 10.2.e  
 10.2.e @Rebelgroup.com

**From:** 10.2.e

**Sent:** Tuesday, November 19, 2019 11:38 AM

**To:** 10.2.e

**Cc:** 10.2.e

**Subject:** RE: Market study on night train services to and from the Netherlands has been published

Dear 10.2.e,

Thank you for your email. Very good to hear that you're considering such routes! The project manager responsible for this policy area is 10.2.e You can contact 10. on

10.2.e minienw.nl .

Best regards,

10.2.e

M +31 6 10.2.e  
 10.2.e @Rebelgroup.com

**From:** 10.2.e <10.2.e @trans-metropolitan.com>

**Sent:** Monday, November 18, 2019 7:27 PM

**To:** 10.2.e <10.2.e @Rebelgroup.com>

**Cc:** 10.2.e <10.2.e @Rebelgroup.com>

**Subject:** Re: Market study on night train services to and from the Netherlands has been published

Dear 10.2.e

thank you very much for the detailed analysis and description of the situation.

We have to admit that a decision in favor of a specific carrier and a dedicated financial support may seriously limit the chances for an entry of other players in a later stage, as this procedure technically would cover the losses of the first years every operator faces, introducing new routes. Chances are, that ÖBB is actually being helped to sustain their product over others much easier this way, if they are offered to continue their services - even then without subsidy.

We do understand the desire of the secretary to have a quick solution offered, and would like to explore this together with her in parallel.

Would you be able to hand us a contact towards the project managers to pursue such a route?

kind regards

10.2.e

+49 (10.2.e

+49 (10.2.e

On Oct 10, 2019, at 1:44 10.2.e

10.2.e @Rebelgroup.com> wrote:

Dear Sir/Madam,

During the summer you participated in the market study by Rebel to assess the appetite for operating overnight train services to and from the Netherlands. A specific focus was on the period until 2025. This study was

commissioned by the Ministry of Infrastructure and Water Management. On behalf of our client and our team I would like to thank you for your participation and the information shared.

Today the State Secretary has published the results of the study, as well as the policy decisions she has made. The letter reflecting those decisions and our report can be found here:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/10/10/internationale-nachttrein-per-dienstregeling-2021>

This information is in Dutch. For your convenience, please find below a summary of the conclusions of our report.

In our study we found that:

- Three to four operators are seriously interested and capable of offering overnight train services
- Decisions to do so are driven by the revenue potential of these services
- Main barriers to entry are the lack of available rolling stock, and to a lesser extent, full access to the market for passengers (access to sales channels) and connecting services (ability to sell tickets for connecting train services)
- With these barriers present, only the most robust services with the best business cases will be established: initiatives from market parties could result in the availability of train services around 2023-2024
- In the short term (2021) only the extension to Amsterdam of the ÖBB-services, currently terminating in Düsseldorf, can create an overnight train service from and to the Netherlands; it is important to note here that this is not an optimised product – it reduces the incentive for the parties involved to develop a product that is optimised for the Dutch market
- “Open access” is currently limited to provision of train paths; full open access should include access to passengers re off line sales and travel information as well as some form of ticket integration to destination to and from the train stops

We recommended therefore that the government:

- Take measures aimed at improving revenue potential
- Create ‘full open access’, also to passenger markets and connecting trains, to increase the probability of new market entries from 2023-2024
- Stimulate or take steps in the creation of a rolling stock company (RosCo), to make rolling stock available and as such remove the barrier of financing it
- If a concession-model is chosen, be aware of the risks for the quality of the service and apply a governance model to ensure the appropriate quality
- If, from a policy makers point of view, it is deemed important to introduce an overnight train service in the Netherlands in the short term, then opt for a short-term (until 2024), non-discriminatory form of subsidy that NS-ÖBB can also make use of. This should – explicitly - be

considered as a temporary subsidy aimed at bridging the period between now and the moment in time (2024 and onwards) that market parties can operate trains without subsidy

We have also summarised the letter with policy decisions sent to Parliament today by the State Secretary of Infrastructure and Water Management.

Please note that these are not official translations, meaning that the formal position of the State Secretary is reflected in the (Dutch) official letter only.

The key messages of the letter are as follows:

- Her objective is to attract an additional 2 million passengers towards a choice for the train when making international journeys
- She indicates that she will follow a parallel approach to re-introduce overnight train services in the Netherlands
- "Track 1" is that NS, in cooperation with ÖBB, will extend the current Vienna/Innsbruck– München – Düsseldorf-service, starting with the 2021 timetable, as an experiment under the concession, until the end of 2024 at the latest. The operating deficit will be covered
- "Track 2" is that, parallel to the swift introduction of the overnight train as mentioned above, the ministry will engage with market parties to investigate if and how the measures as mentioned in the market study [by Rebel] will stimulate those parties to choose the Netherlands as a destination when the experiment with NS/ÖBB ends.

We at Rebel are fully aware that the decisions made by the State Secretary are not entirely in line with the diversity of views expressed by the participants in the market study. However, we consider the '2<sup>nd</sup> track' as an invitation towards the European rail sector to further express their needs and engage and work together with the Dutch government to address those needs, so that when the experiment ends in 2024 at the latest, established rail operators and new entrants alike have the opportunity to step into the market and capitalise the potential of the international passenger market in the Netherlands.

At Rebel we are committed to supporting a shift to more sustainable transportation and to create a better connected world. We believe rail travel has a vital place in this. If we can help you realise your ambitions in the field we love to stay in touch. Also, of course feel free to reach out if you have questions with regard to the market study.

I would like to reiterate our gratitude for your cooperation again.

Best regards,

10.2.e

Wijnhaven 23  
3011 WH Rotterdam  
The Netherlands

T +31 10 10.2.e

M +31 6 10.2.e

10.2.e @Rebelgroup.com



[www.rebelgroup.com](http://www.rebelgroup.com)

[Meld je aan voor onze nieuwsbrief](#)



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Flixbus B.V.  
Weesperstraat 61  
1018 VN Amsterdam

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

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

T 070- 10.2.e  
F 070- 10.2.e

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2019/218951

Datum **19 NOV. 2019**  
Betreft Reactie op uw brief d.d. 9 oktober 2019

Geachte heer **10.2.e**,

Dank voor uw brief van 9 oktober jongstleden waarin u mijn voorganger informeert over uw zorgen omtrent berichten over het doortrekken van de Nightjet van ÖBB door NS naar Amsterdam. Het doet mij deugd om in uw brief terug te zien dat partijen als Flixbus geïnteresseerd zijn om internationale nachttreinen vanuit Nederland te gaan opereren. Hiermee onderschrijft u ook de conclusies in het marktonderzoek, waar u, ook met mijn dank, aan heeft meegewerkt.

Op 10 oktober heeft mijn voorganger de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over het besluit om via een parallelle aanpak de nachttrein terug te brengen naar Nederland. De insteek van deze tweeledige aanpak is erop gericht om zowel de reiziger op de korte termijn te faciliteren en tegelijk ook de markt de juiste impuls te geven om ook op de langere termijn nachttreindiensten aan te kunnen bieden van en naar Nederland. In uw brief las ik terug dat Flixbus hier een aantal ideeën over heeft, die ik graag nader met u bespreek. Uit het recente besluit kunt u ook terugzien dat IenW bereid is om significante stappen te zetten voor het stimuleren van de internationale nachttrein. Het marktonderzoek van Rebel draagt enkele suggesties hiervoor aan, die ik graag met u en anderen nader verken.

Het marktonderzoek laat ook zien dat de herintroductie door andere partijen dan NS/ÖBB niet op eenzelfde korte termijn te verwachten is. Om de positieve ontwikkeling in het aantal reizigers dat voor de internationale trein kiest te ondersteunen en meer te leren over wat een nachttrein hierin kan doen, is er voor gekozen om parallel aan deze verkenning met u en anderen, met NS/ÖBB een tijdelijke proef tot uiterlijk 2024 op te zetten. Deze proef zal inzicht geven in welke reizigers gebruik maken van dergelijk aanbod en in hoeverre en op welke wijze de nachttrein een succes kan zijn bij het realiseren van mijn ambitie om 2 miljoen extra internationale treinreizigers per 2025 te hebben. Bovendien kan het een duurzaam alternatief bieden voor reizen langer dan 800 km. Op die manier kan de proef bijdragen aan de verkenning met andere geïnteresseerde partijen om de nachttrein op langere termijn terug te brengen.

Deze tijdelijke proef wordt uitgevoerd onder de huidige HRN-concessie, waarbij NS wordt gevraagd om, op een traject waar zij reeds ter uitvoering van concessie



rijdt, de reeds bestaande internationale nightjet vanaf Düsseldorf door te rijden naar Amsterdam en vice versa. Op grond van de Wet personenvervoer 2000 is het mij toegestaan om de binnen de kaders van de EU-regelgeving (de PSO-verordening) subsidie aan NS te verstrekken voor het in de concessie omschreven vervoer met een maximum van het netto financieel effect.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/216239

Alle geïnteresseerde partijen zijn welkom om met ons te bespreken hoe en op welke termijn andere vervoerders ook diensten kunnen aanbieden. Mijn ministerie heeft reeds contact met u opgenomen om hiervoor een eerste afspraak te plannen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

10.2.e

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

**Van:** 10.2.e )- DGB  
**Aan:** 10.2.e "  
**Onderwerp:** Contactgegevens nachttrein  
**Datum:** dinsdag 3 december 2019 12:55:12

---

Hoi 10.2.e

Al meerdere malen aangekondigd, maar zou je met ons de contactgegevens kunnen delen voor alle partijen die jullie benaderd hebben voor het marktonderzoek nachttrein? Graag opgesplitst in de categorieën:

- Wel benaderd/geen reactie
- Willen wel/kunnen niet
- Willen wel/kunnen wel
- Kunnen wel/willen niet

Dank vast!

10.2.e

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e [DGB](#)  
**Cc:** 10.2.e  
**Onderwerp:** Vragen subsidie Nightjet  
**Datum:** woensdag 4 december 2019 09:56:51  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Beste 10.2.e,

Hieronder vind je de antwoorden op de eerder aan ons gestelde vragen over de Nightjet. Hopelijk kun je hiermee vooruit.

Heb jij deze week of volgende week tijd om proces en planning omtrent subsidiebeschikking te bespreken?

Hoor graag, ook als je nog vragen hebt!

Groeten,

10.2.e

---

**Is de Nightjet ook beschikbaar voor binnenlands medegebruik?**

- We stellen voor om de Nightjet niet open te stellen voor binnenlands medegebruik. Reden hiervoor is dat dit het instappen van de nachttreinreizigers (met koffers, ski's en kinderen) belemmert en daardoor ook de punctualiteit nadelig kan beïnvloeden. Daarnaast zijn er zijn voldoende alternatieven voor binnenlandse reizigers.

**Wat is de reden dat NS / OBB de Nightjet tot aan Keulen wil rijden in plaats van tot Düsseldorf?**

- ÖBB heeft NS gevraagd om de Nightjet met het NS personeel en NS locomotief tot aan Keulen door te rijden in plaats van Düsseldorf omdat dit logistieke voordelen met zich meebrengt. NS stelt voor om deze aanvullende dienstverlening van NS aan OBB geheel buiten de afspraken tussen NS en IenW te houden door hiervoor een aanvullende service afspraak tussen NS en OBB vast te leggen.

**Welk deel van de 6,7 mio subsidie is voor het Nederlandse traject en welk deel is voor het Duitse traject?**

- Dit is niet uitgezocht mede omdat het niet relevant is voor de afspraken die NS gaat maken met ÖBB. Om dit te bepalen moeten alle kosten en opbrengsten aan de trajectdelen toegerekend worden wat deels enigszins arbitraire sleutels vereist. Het is weliswaar mogelijk om het traject op te splitsen in een deel op Nederlands grondgebied en een deel op Duits grondgebied, maar een dergelijke splitsing kan niet zo maar gebruikt worden om de opbrengst over de trajecten te verdelen. Zo reizen alle mensen die de grens passeren in Duitsland het gehele traject, terwijl ze in Nederland soms maar een deel van het traject reizen (bv. omdat ze in/uitstappen in Arnhem).

**Welke aspecten moeten er opgenomen worden in de beschikking?**

- De verplichting die NS aangaat: een nachttrein per dag per richting van Amsterdam naar Düsseldorf (en verder naar Wenen)
- De te leveren (verantwoordings)informatie: aantal treinen dat gereden heeft, hoeveelheid reizigers die de grens passeren.
- Wijze van bepaling van de subsidie.
- Overige standaardzaken bij beschikking.

**Wanneer en welke juridische zekerheid heeft NS nodig?**

- Om vanaf december 2020 te starten met de Nightjet verbinding vanaf Amsterdam zijn er voorbereidingen nodig waarbij NS ook financiële verplichtingen moet aangaan zoals voor de lease van de locomotief.
- NS en OBB zijn voornemens in januari 2020 een contract af te sluiten. In januari 2020 is het ook de bedoeling om de dienstregeling afgerond te hebben.
- Voor NS geeft de beschikking uiteraard voldoende zekerheid om verplichtingen aan te gaan. Een alternatief hiervoor is een schriftelijke bevestiging van de toezegging voor een financiële bijdrage. Hieronder vind je zoals gevraagd een concept tekst voor dergelijke bevestiging:

*NS heeft de brief van Uw Staatssecretaris d.d. 10 oktober jl. in goede orde ontvangen. In de brief meldt de Staatssecretaris dat zij in principe kan instemmen met de aanvraag van NS voor een subsidie ter hoogte van €6,7 mln. Ter afdekking van het verwachte exploitatietekort voor de gehele periode van 4 jaar, aanvang dienstregeling 2021, om de nachttreinverbinding (NightJet) tussen Wenen/Innsbruck – München – Düsseldorf door te trekken naar Amsterdam. Voor de uitwerking van de daarvoor noodzakelijke subsidiebeschikking dient evenwel enige tijd te worden genomen.*

*NS begrijpt enerzijds de noodzaak om de subsidiebeschikking zorgvuldig uit te werken en dat dit enige tijd zal kosten. Anderzijds zal NS, teneinde de NightJet vanaf dienstregeling 2021 te rijden, de nodige voorbereidingen moeten treffen en derhalve aanzienlijke kosten moeten maken. Het gaat hier met name om de kosten voor de lease van de door NS in het kader van de samenwerking met ÖBB te leveren locomotieven en de aanname van het noodzakelijk personeel, maar ook andere redelijke kosten die zij op grond van de door haar in het kader van de samenwerking aangegane verplichtingen zal moeten maken. Bij gebreke van*



*een onherroepelijk subsidiebeschikking, is het bezwaarlijk voor NS om deze kosten te moeten maken zonder adequate afdekking van dit risico. NS ontvangt daarom graag van u de toezegging dat deze kosten, ook indien de subsidiebeschikking onverhoopt niet tot stand komt c.q. niet onherroepelijk wordt, door u op een andere wijze vergoed zullen worden.*

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

06 10.2.e



**NS** | Stakeholder- en Concessiemanagement  
Laan van Puntenburg 100  
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---

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  
**Cc:** 10.2.e  
**Onderwerp:** Vragen subsidiebeschikking Nightjet  
**Datum:** woensdag 4 december 2019 09:50:49

Beste 10.2.e

Hieronder de antwoorden op de vragen die je eerder stelde over de Nightjet.

Heb je binnenkort tijd om het proces om tot een subsidiebeschikking te komen te bespreken?

Ik hoor het graag, ook als je nog vragen hebt!

Groeten,

10.2.e

Is de Nightjet ook beschikbaar voor binnenlands medegebruik?

- We stellen voor om de Nightjet niet open te stellen voor binnenlands medegebruik. Reden hiervoor is dat dit het instappen van de nachttreinreizigers (met koffers, ski's en kinderen) belemmert en daardoor ook de punctualiteit nadelig kan beïnvloeden. Daarnaast zijn er zijn voldoende alternatieven voor binnenlandse reizigers.

Wat is de reden dat NS / OBB de Nightjet tot aan Keulen wil rijden in plaats van tot Düsseldorf?

- ÖBB heeft NS gevraagd om de Nightjet met het NS personeel en NS locomotief tot aan Keulen door te rijden in plaats van Düsseldorf omdat dit logistieke voordelen met zich meebrengt. NS stelt voor om deze aanvullende dienstverlening van NS aan OBB geheel buiten de afspraken tussen NS en IenW te houden door hiervoor een aanvullende service afspraak tussen NS en ÖBB vast te leggen.

Welk deel van de 6,7 mio subsidie is voor het Nederlandse traject en welk deel is voor het Duitse traject?

- Dit is niet uitgezocht mede omdat het niet relevant is voor de afspraken die NS gaat maken met ÖBB. Om dit te bepalen moeten alle kosten en opbrengsten aan de trajectdelen toegerekend worden wat deels enigszins arbitraire sleutels vereist. Het is weliswaar mogelijk om het traject op te splitsen in een deel op Nederlands grondgebied en een deel op Duits grondgebied, maar een dergelijke splitsing kan niet zo maar gebruikt worden om de opbrengst over de trajecten te verdelen. Zo reizen bijvoorbeeld alle mensen die de grens passeren in Duitsland het gehele traject, terwijl ze in Nederland soms maar een deel van het traject reizen (bv. omdat ze in/uitstappen in Arnhem).

Welke aspecten moeten er opgenomen worden in de beschikking?

- De verplichting die NS aangaat: een nachttrein per dag per richting van Amsterdam naar Düsseldorf (en verder naar Wenen).
- De te leveren (verantwoordings)informatie: aantal treinen dat gereden heeft, hoeveelheid reizigers die de grens passeren.
- Wijze van bepaling van de subsidie.
- Overige standaardzaken bij beschikking.

Wanneer en welke juridische zekerheid heeft NS nodig?

- Om vanaf december 2020 te starten met de Nightjet verbinding vanaf Amsterdam zijn er voorbereidingen nodig waarbij NS ook financiële verplichtingen moet aangaan zoals voor de lease van de locomotief.
- NS en ÖBB zijn voornemens in januari 2020 een contract af te sluiten. In januari 2020 is het ook de bedoeling om de dienstregeling afgerond te hebben.
- Voor NS geeft de beschikking uiteraard voldoende zekerheid om verplichtingen aan te gaan. Een alternatief hiervoor is een schriftelijke bevestiging van de toezegging voor een financiële bijdrage. Hieronder vind je zoals gevraagd een concept tekst voor dergelijke bevestiging:

*NS heeft de brief van Uw Staatssecretaris d.d. 10 oktober jl. in goede orde ontvangen. In de brief meldt de Staatssecretaris dat zij in principe kan instemmen met de aanvraag van NS voor een subsidie ter hoogte van €6,7 mln. Ter afdekking van het verwachte exploitatietekort voor de gehele periode van 4 jaar, aanvang dienstregeling 2021, om de nachttreinverbinding (NightJet) tussen Wenen/Innsbruck – München – Düsseldorf door te trekken naar Amsterdam. Voor de uitwerking van de daarvoor noodzakelijke subsidiebeschikking dient evenwel enige tijd te worden genomen. NS begrijpt enerzijds de noodzaak om de subsidiebeschikking zorgvuldig uit te werken en dat dit enige tijd zal kosten. Anderzijds zal NS, teneinde de NightJet vanaf dienstregeling 2021 te rijden, de nodige voorbereidingen moeten treffen en derhalve aanzienlijke kosten moeten maken. Het gaat hier met name om de kosten voor de lease van de door NS in het kader van de samenwerking met ÖBB te leveren locomotieven en de aanname van het noodzakelijk personeel, maar ook andere redelijke kosten die zij op grond van de door haar in het kader van de samenwerking aangegane verplichtingen zal moeten maken. Bij gebreke van een onherroepelijk subsidiebeschikking, is het bezwaarlijk voor NS om deze kosten te moeten maken zonder adequate afdekking van dit risico. NS ontvangt daarom graag van u de toezegging dat deze kosten, ook indien de subsidiebeschikking onverhoopt niet tot stand komt c.q. niet onherroepelijk wordt, door u op een andere wijze vergoed zullen worden.*

Met vriendelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement  
Laan van Puntenburg 100  
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---

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  
**Cc:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Vragen subsidie Nightjet  
**Datum:** woensdag 4 december 2019 09:58:56  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Hoi 10.2.e,

Excuses, deze mail mag je vergeten. Het leek alsof de vorige mail niet was verstuurd. De inhoud is hetzelfde.  
Met vriendelijke groet,

10.2.e  
10.2.e  
06 10.2.e



**NS** | Stakeholder- en Concessiemanagement  
Laan van Puntenburg 100  
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---

**Van:** 10.2.e )- DGB  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Vragen subsidie Nightjet  
**Datum:** woensdag 4 december 2019 10:11:16  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Dank 10.2.e Ik zal je laatste twee mailtjes weggooien en de overgeblevene eens rustig lezen ☺  
Was dat ook waar je over belde gisteren?

Gr.

10.2.e

---



**Van:** 10.2.e – DGB  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** FW: Questions regarding the night train Vienna - Amsterdam  
**Datum:** donderdag 5 december 2019 15:29:01

---

Hoi 10.2.e,

Zoals net telefonisch aangekondigd hieronder de vragen die 10.2.e vanuit de EC (10.2.e) heeft ontvangen over ons principebesluit om de bestaande nachttrein door jullie door te laten trekken naar Amsterdam en vice versa. 10.2.g

Tot donderdagmiddag in Utrecht!

10.2.e

Dear 10.2.e

DG MOVE has followed with interest the developments around the re-introduction of a night train service between Amsterdam and Vienna. Publicly available documents, such as the letter of State Secretary van Veldhoven – Van der Meer to the Dutch Parliament and the market consultation prepared for the Ministry of Infrastructure and Water Management, provide some information regarding choices made and the process followed. However, DG MOVE would be interested in some further clarification:

1. Has the current concession to NS been used as contractual basis for the involvement of NS in providing international night train services from Amsterdam to Vienna? Does the concession contract include the possibility of rail transport service expansions, including on international lines?
2. Can you indicate whether the public services obligations on this service are limited to the territory of the Netherlands? Are you aware whether public service obligations are also imposed for this international service by other competent authorities in Austria and in Germany or is this international service operated on a purely commercial basis outside the Netherlands?
3. Did the Dutch competent authority seek the agreement of the competent authorities of the Member States on whose territory the service is provided, pursuant to Article 1(2) of Regulation n°1370/2007?
4. Can you describe the methodology and market consultation that were used to identify the need for a public service on that international line, i.e. the existence of a demand that could not be met by operators on a commercial basis, without public service obligation. Please describe how the participants, such as representatives of operators and customers, were selected and consulted. Please include information on how the scope of the services was identified (e.g. targeted capacity, frequencies, pricing, composition of the trains. proportion of sleeper cars, what type of sleeper cars, obligatory stops at stations);
5. Can you provide more information on the calculation that resulted into the maximum level of compensation (if we understood correctly max € 6.7 million for the period December 2020 – December 2024, i.e. 4 years)? Does this amount correspond to PSO compensations for services provided only in the NL or also beyond its borders?
6. Why does the market consultation seem to imply that the introduction of night trains by new entrants is only possible by using new rolling stock, whereas for incumbent operators this restriction was not applied?
7. What will be the operational practicalities of the cooperation between NS and ÖBB,

including financial flows between the two? Will there be any financial flows from the Dutch government to ÖBB or the Austrian government?

8. Can you confirm that the extended Amsterdam – Vienna service will be operated as a pilot in view of a future permanent solution?
9. How will you check whether the market is potentially able to provide this night train service without compensation? If the service becomes permanent, how will you ensure that this market can become contestable for other market players (e.g. through open tendering or by facilitating non-discriminatory access to suitable rolling stock) in line with EU legislation (in particular Regulation 1370/2007 and state aid rules)?

Many thanks for providing us with the above-mentioned information, which can be in writing or, if you prefer, in a meeting in Brussels. If you have any query on the matter please address it to **10.2.e**, Deputy Head of Unit of the unit “Legal Issues and Enforcement” competent for PSO matters in DG MOVE, and please put him in copy of your reply as well.

Best regards,

**10.2.e**

BRW

**Van:** 10.2.e - DGB

**Verzonden:** dinsdag 10 december 2019 15:31

**Aan:** 10.2.e

**CC:** 10.2.e - BSK ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e  
10.2.e - DGB ; 10.2.e 10.2.e - DGMo ; 10.2.e - BSK

**Onderwerp:** RE: opvolging afspraken gesprek 14 nov FMN - IW

Beste 10.2.e

Dank nog voor de aanvullende vraag. De brief aan de Tweede Kamer is op dit moment het enige openbare document waarin het principebesluit wordt gecommuniceerd en toegelicht. In het kader van transparantie delen wij daarnaast ook graag met jullie bijgevoegde briefwisseling tussen lenW en NS op dit punt. In het kader van bedrijfsvertrouwelijkheid zijn daarbij twee zinnen gezwart in de brief van NS aan lenW en kan de bijlage, waar in deze brief naar verwezen wordt, niet worden gedeeld.

Zoals eerder beschreven is voor het marktonderzoek door Rebel een marktanalyse gedaan naar partijen die het meest waarschijnlijk zijn een nachttrein naar Nederland te kunnen/willen exploiteren. Op basis van deze analyse zijn meerdere partijen benaderd, waaronder Transdev, SNCF, Keolis, Deutsche Bahn en Arriva zijn niet benaderd door Rebel. Als ministerie dat er voor de reiziger is, hopen we dat zoveel mogelijk andere vervoerders ons benaderen met goede plannen rondom internationale (nacht)treinen. Ik nodig jullie dan ook van harte uit met concrete voorstellen te komen.

Hartelijke groet,

10.2.e

**Van:** 10.2.e - DGB

**Verzonden:** donderdag 5 december 2019 10:57

**Aan:** 10.2.e 10.2.e @keolis.nl>

**CC:** 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e  
10.2.e @transdev.com>; 10.2.e 10.2.e @arriva.nl>; 10.2.e  
10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo  
10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: opvolging afspraken gesprek 14 nov FMN - IW

Beste 10.2.e

Ik ben bezig met beantwoording van jouw vragen hieronder, maar dit laat wat langer op zich wachten i.v.m. afstemming met collega's en mijn eigen afwezigheid. We komen zo spoedig mogelijk bij je terug.

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Sr. Beleidsmedewerker OV&Spoor

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M: 06 10.2.e

e-mail: 10.2.e @minienw.nl

---

**Van:** 10.2.e 10.2.e @keolis.nl>

**Verzonden:** woensdag 27 november 2019 20:28

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

**CC:** 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @transdev.com>; 10.2.e 10.2.e @arriva.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 - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** Re: opvolging afspraken gesprek 14 nov FMN - IW

Beste 10.2.e,

Dank voor je bericht. Ik reageer later nog op de rest maar richt mij nu eerst even specifiek op wat je schrijft over Amsterdam-Wenen.

Je meldt daarover dat sprake is van een "principebesluit". Is de brief aan de Tweede Kamer, die je daarbij noemt, het enige document dat bestuursrechtelijk kwalificeert als "besluit" in dit geval? Of zijn er ook nog andere documenten – zoals een brief, toekenning of gunning aan NS en / of aan ÖBB – die bestuursrechtelijk als besluit kwalificeren?

In dat geval zou ik ook graag een kopietje van die documenten ontvangen. Mochten die documenten er niet zijn, dan zou ik een bevestiging daarvan ook op prijs stellen.

Begrijp ik verder je bericht goed als ik daaruit afleid dat SNCF of Keolis en Deutsche Bahn of Arriva niet benaderd zijn door Rebel? Graag hierover ook duidelijkheid.

Dank vast.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 26 nov. 2019 om 14:42 heeft 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl> het volgende geschreven:

Ha 10.2.e

Bedankt voor je mail, zie hieronder een reactie op jouw punten.

Groet! 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e 10.2.e @keolis.nl>

**Verzonden:** donderdag 21 november 2019 12:14

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

**CC:** 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @transdev.com>; 10.2.e

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

10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** opvolging afspraken gesprek 14 nov FMN - IW

Beste 10.2.e,

Ik mail je even over de acties die we overeenkwamen tijdens het overleg I&W- FMN op 14 november.

We spraken af dat jij onze contactpersoon bent voor alle onderzoeken. Verzoek was om 10.2.e bij mailverkeer steeds in te kopeieren.

Kleine nuance: 10.2.e is de primaire contactpersoon, graag ons steeds samen mailen.

Wij zouden (toegezegd op 14 nov.) van 10.2.e met spoed een opgave krijgen over of en zo ja door wie (en hoe) Keolis, Arriva, Transdev zijn benaderd bij de marktconsultatie Nachtnet Amsterdam – Wenen. Tot op heden hebben we deze opgave niet gekregen. Graag ontvangen wij deze informatie deze week.

Tevens zouden wij graag een kopie van het besluit ontvangen (gunning aan NS-OB).

Zoals bekend gaven wij (Arriva, Keolis, Transdev) 14 november nogmaals aan niet benaderd te zijn door I&W en ook niet door het onderzoeksbureau.

Voor het marktonderzoek naar de nachttrein heeft Rebel een marktanalyse gedaan om te bepalen met welke selectie van partijen gesproken moest worden om tot een goed beeld te komen van de ontwikkelingen in de markt op dit onderwerp. In die analyse is o.a. gekeken naar welke partijen hebben aangegeven de internationale markt in Nederland te willen bedienen en/of welke partijen zich op de internationale open access markt begeven en zichtbaar een dienstenaanbod opbouwen dat niet regionaal gebonden is. Rebel heeft uiteindelijk 20 partijen benaderd, waaronder Transdev, en 15 partijen gesproken. In geval van Transdev is in juni 10.2.e

10.2.e tweemaal per mail benaderd door Rebel, maar hier is geen reactie op gekomen.

Op dit moment betreft het besluit met de proef met NS/ÖBB een principebesluit zoals opgenomen in de brief aan de Tweede Kamer. De aanpassing van de concessie op dit punt moet nog nader worden uitgewerkt en zal dan ook openbaar gemaakt worden.

Zoals ook aangegeven in het gesprek op 14/11 gaan we graag in gesprek met partijen die serieus geïnteresseerd zijn om een internationale (nacht)treinverbinding naar Nederland op te zetten. Mochten (een van) de leden van de FMN een concreet voorstel hebben hiertoe dan horen wij dat graag.

**BRW**

[Redacted content]

[Redacted] 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 - BSK; 10.2.e 10.2.e 10.2.e - DGB;  
10.2.e - DGB; 10.2.e - DGMO; 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** RE: opvolging afspraken gesprek 14 nov FMN - IW  
**Datum:** dinsdag 26 november 2019 14:42:29

---

Ha 10.2.e,  
Bedankt voor je mail, zie hieronder een reactie op jouw punten.  
Groet! 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** donderdag 21 november 2019 12:14

**Aan:** 10.2.e - BSK

**CC:** 10.2.e - BSK; 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e.  
10.2.e - DGB

**Onderwerp:** opvolging afspraken gesprek 14 nov FMN - IW

Beste 10.2.e

Ik mail je even over de acties die we overeenkwamen tijdens het overleg I&W- FMN op 14 november. We spraken af dat jij onze contactpersoon bent voor alle onderzoeken. Verzoek was om 10.2.e bij mailverkeer steeds in te kopeieren.

**Kleine nuance:** 10.2.e is de primaire contactpersoon, graag ons steeds samen mailen.

Wij zouden (toegezegd op 14 nov.) van 10.2.e met spoed een opgave krijgen over of en zo ja door wie (en hoe) Keolis, Arriva, Transdev zijn benaderd bij de marktconsultatie Nachtnet Amsterdam – Wenen. Tot op heden hebben we deze opgave niet gekregen. Graag ontvangen wij deze informatie deze week.

Tevens zouden wij graag een kopie van het besluit ontvangen (gunning aan NS-OB).

Zoals bekend gaven wij (Arriva, Keolis, Transdev) 14 november nogmaals aan niet benaderd te zijn door I&W en ook niet door het onderzoeksbureau.

Voor het marktonderzoek naar de nachttrein heeft Rebel een marktanalyse gedaan om te bepalen met welke selectie van partijen gesproken moest worden om tot een goed beeld te komen van de ontwikkelingen in de markt op dit onderwerp. In die analyse is o.a. gekeken naar welke partijen hebben aangegeven de internationale markt in Nederland te willen bedienen en/of welke partijen zich op de internationale open access markt begeven en zichtbaar een dienstenaanbod opbouwen dat niet regionaal gebonden is. Rebel heeft uiteindelijk 20 partijen benaderd, waaronder Transdev, en 15 partijen gesproken. In geval van Transdev is in juni 10.2.e, tweemaal per mail benaderd door

Rebel, maar hier is geen reactie op gekomen.

Op dit moment betreft het besluit met de proef met NS/ÖBB een principebesluit zoals opgenomen in de brief aan de Tweede Kamer. De aanpassing van de concessie op dit punt moet nog nader worden uitgewerkt en zal dan ook openbaar gemaakt worden.

Zoals ook aangegeven in het gesprek op 14/11 gaan we graag in gesprek met partijen die serieus geïnteresseerd zijn om een internationale (nacht)treinverbinding naar Nederland op te zetten. Mochten (een van) de leden van de FMN een concreet voorstel hebben hiertoe dan horen wij dat graag.

**BRW**

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - BSK; 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e - BSK; 10.2.e ; 10.2.e - DGB; 10.2.e  
- DGB; 10.2.e - DGM; 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** RE: opvolging afspraken gesprek 14 nov FMN - IW  
**Datum:** dinsdag 26 november 2019 18:25:16

---

Thx voor de info 10.2.e

Ik check bij 10.2.e waarom die vraag daar blijven hangen is

Wel eigenaardig dat de vraag gesteld wordt aan iemand die in onze franse organisatie zit en enkel over frankrijk gaat  
In het vervolg graag bij ons in NL zelf leggen aub

Mvg

10.2.e

---



NS

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
 T.a.v. de staatssecretaris  
 Mevrouw S. van Veldhoven – van der Meer  
 Postbus 20901  
 2500 EX Den Haag

Mr. R.H.L.M. van Bortel  
 President-Directeur

Laan van Puntenburg 100  
 Postbus 2025  
 3500 HA Utrecht  
 Nederland  
[www.ns.nl](http://www.ns.nl)

Datum 8 oktober 2019  
 Ons kenmerk RvB/JM/2019/110

Telefoon 088 10.2.e  
 E-mail 10.2.e@ns.nl

Geachte mevrouw van Veldhoven,

Om Nederland duurzaam bereikbaar te houden en een alternatief voor vliegen te bieden heeft NS samen met de Oostenrijkse spoorwegen (ÖBB), zoals bedoeld in artikel 46, vijfde lid, van de Vervoerconcessie, het herintroduceren van de nachttrein van en naar Nederland onderzocht.

Met plezier stuur ik u hierbij ons voorstel over de terugkeer van de nachttrein van en naar Nederland. Met dit voorstel dragen we bij aan uw en onze ambitie om goede internationale treinverbindingen aan te bieden, mede als alternatief voor reizen met het vliegtuig.

NS en ÖBB stellen voor om bij wijze van proef de Nightjet die nu tussen Wenen, Innsbruck, München en Düsseldorf rijdt, dagelijks naar Amsterdam door te trekken. Deze proef is voor de duur van maximaal 4 jaar en gaat van start met de dienstregeling 2021. We bieden hiermee een dagelijks alternatief voor vliegen met directe verbindingen vanuit Amsterdam, Utrecht en Arnhem naar München, Innsbruck en Wenen met een reistijd van minder dan 14 uur door de nacht. Vanuit deze plaatsen kan de klant desgewenst doorreizen naar Noord-Italië en Oost-Europa. Hiermee is Nederland weer aangesloten op het Europese nachttreinen netwerk. Daarnaast biedt deze trein ook een extra verbinding tussen Amsterdam, Utrecht, Arnhem en het Ruhrgebied.

De Nightjet biedt verschillende service & comfort niveaus. De trein bestaat uit zit-, lig- en slaapwagens. Extra comfort geven de luxe coupes met privé-badkamer. Een ontbijt is inbegrepen voor passagiers in de lig- en slaapgedeeltes. Het is van belang dat de tarieven concurrerend zijn met die van vliegen.

De meerkosten van het doortrekken van de Nightjet zijn naar verwachting hoger dan de meeropbrengsten. Dit komt doordat de kosten van een nachttrein relatief hoog liggen (relatief veel kilometers, lange reistijd en daarom hoge infra-, personeels- en materieelkosten) en de opbrengsten (per kilometer) relatief laag doordat ticketprijzen concurrerend moeten zijn met die van vliegtickets.

In de bijlage vindt u ons voorstel in meer detail, inclusief de uitgangspunten en voorwaarden, waaronder de wijze en aannames waarop we tot dit tekort zijn gekomen. NS vraagt om een financiële bijdrage vanuit het ministerie van IenW om dit exploitatietekort volledig te dekken.





Dit tekort kan wijzigen indien de uitgangspunten veranderen. Mocht dit tekort onverhoeds hoger uit lijken te vallen dan treden we hierover in overleg met het ministerie van IenW. In het uiterste geval kan na dit overleg besloten worden om de proef voortijdig te beëindigen.

Hoewel onze partner ÖBB zeer enthousiast is over het aanbod, is dit aanbod onder voorbehoud van de medewerking van ÖBB. Naast de medewerking van ÖBB, is de medewerking van DB die serviceprovider is van ÖBB benodigd. De voorgestelde werkverdeling waarbij DB als onderaannemer van ÖBB vervoerder is in Duitsland en NS rijdend personeel inzet voor het stuk Düsseldorf/grens, is eenzelfde type werkverdeling als wij nu hanteren voor de ICE naar Frankfurt.

Beschikbaarheid van een commercieel aantrekkelijk doorgaand treinpad is een voorwaarde voor het doortrekken van de verbinding. Het treinpad in Nederland en Oostenrijk is redelijk flexibel inpasbaar, het Duitse deel van het treinpad is nog in onderzoek. Het onderzoek stemt positief. Conform het reguliere proces is uiterlijk in april 2020 formeel zekerheid over het pad. In de praktijk verwachten we dit najaar meer zekerheid.

U begrijpt dat de opstart van een dergelijke treinverbinding de nodige voorbereidingen met zich brengt. Om vanaf dienstregeling 2021 deze treinverbinding onder de reikwijdte van de vervoerconcessie te kunnen bieden, hebben wij deze maand een toezegging nodig dat de gevraagde bijdrage door het ministerie van IenW verleend wordt. Uiteraard zullen verdere details in komende periode samen uitgewerkt moeten worden.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

10.2.e

R.H.L.M. van Bortel

Bijlage

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e – DGB  
**Onderwerp:** contactlijst-ter deling IenW.xlsx  
**Datum:** woensdag 11 december 2019 18:21:29  
**Bijlagen:** [contactlijst-ter deling IenW.xlsx](#)

---

Bij dezen.

Groet,

10.2



**Categorie / onderneming    Contact**Rijdt al nachttreinen

BTE

10.2.e

10.2.e

Commercieel vervoerder

Flix Train

10.2.e

Transdev

10.2.e

Established party

ÖBB

Nieuwe toetreder

WestBahn

10.2.e

10.2.e

Leo Express

10.2.e

10.2.e

Overig

All Rail

10.2.e

Eurostar

10.2.e

London Sleeper Company

10.2.e

Train2EU

10.2.e

Trans metropolitan

10.2.e

**Functie**

**Email**

10.2.e  
 10.2.e

10.2.e  
 10.2.e

10.2.e  
 10.2.e

10.2.e  
 10.2.e

10.  
 10.2.e  
 10.  
 2 e

10.2.e  
 10.2.e  
 10.2.e

10.2.e

10.2.e

10.2.e  
 10.2.e  
 10.2.e

FlixBus B.V. | Weesperstraat 61 | 1018 VN Amsterdam | Netherlands

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Mw. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

## Onderwerp

Ontduiken PSO-verordening via “speculative bid” en onrechtmatige deal met NS

## AANTEKENEN

Amsterdam, 12 december 2019

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Wij hebben vastgesteld dat uw ministerie handelt in strijd met de PSO-verordening en nationale wetgeving. Uw ambtsvoorganger heeft op een onrechtmatige wijze geprobeerd de marktordening voor internationale treinen te verstoren en de mededinging te vervalsen. Daardoor wordt toetreding tot de internationale spoormarkt bemoeilijkt en wordt de ontwikkeling van een Europese markt voor internationale treinen door uw ministerie gefrustreerd. Wij zien ons genoodzaakt om hierbij een officieel klaagschrift in te dienen.

Er blijkt in het geheim maandenlang in achterkamertjes te zijn onderhandeld tussen uw ministerie en de Nederlandse Spoorwegen, naar aanleiding van een “speculative bid” van NS om nog deze kabinetsperiode een nachttrein van de Oostenrijkse staatsspoorwegen (ÖBB) naar Amsterdam te verlengen, hetgeen goed paste binnen de beleidsthema’s waarop uw ambtsvoorganger zich politiek wou profileren. Dit heeft geresulteerd in een deal tussen de NS en het Ministerie, die echter een meervoudige schending van de PSO-verordening inhoudt en bovendien in strijd is met het Besluit Hoofdrailnet. Daarnaast verstrekt uw ministerie ongeoorloofde staatssteun aan NS, nu de subsidieverstrekking in strijd is met de PSO-verordening.

### Marktordening voor internationale passagiersvervoerdiensten

De marktordening van het internationaal spoorvervoer is sinds het Derde Spoorpakket uit 2007 geregeld in de Europese PSO-verordening. De hoofdregel is dat internationaal spoorvervoer “open access” is, dat wil zeggen zónder *Public Service Obligations* (PSOs, bij ons bekend als “concessies”) en daarmee automatisch ook zónder subsidie. Het is op zich wel mogelijk om een internationale treinverbinding te subsidiëren, maar dan is het verplicht om dat in de vorm van een PSO te doen (artikel 3 lid 1 PSO). U bent echter niet zelfstandig bevoegd voor een nachttrein tussen Amsterdam en Wenen, maar alleen gezamenlijk<sup>1</sup> met uw Duitse en Oostenrijkse ambtsgenoten. U kunt alleen samen met hen een PSO voor een trein tussen Amsterdam en Wenen uitschrijven. Ongeacht of een PSO vervolgens openbaar wordt aanbesteed of onderhands wordt gegund, er zijn altijd eisen waaraan voldaan moet worden om transparantie en integriteit te waarborgen.

Bij een “speculative bid” benadert een marktpartij op eigen initiatief de overheid met een aanbod: wij willen X leveren, als de overheid ons Y euro betaalt. De marktpartij speculeert er daarbij op dat de overheid daar voor open staat. Het wordt echter zeer problematisch als het bod over iets gaat waarvoor in wet- en regelgeving dwingende procedures zijn voorgeschreven, die met een speculatief bod niet worden gerespecteerd. NS heeft ambtenaren van uw ministerie benaderd met het aanbod de ÖBB-NightJet tussen Düsseldorf en Wenen nog deze kabinetsperiode naar Amsterdam door te trekken, iets wat perfect past op de beleidsthema’s waarop

<sup>1</sup> Wij wijzen u op bijvoorbeeld de aanstaande aanbesteding van de treinverbinding Eindhoven – Düsseldorf (- Hamm) die door u samen met de verantwoordelijke Duitse concessieverlener (VRR) wordt aanbesteed. Ook bij regionale spoorconcessies met grensoverschrijdende trajecten (Groningen – Leer, Enschede – Gronau) geschiedt dit altijd in samenwerking tussen de verantwoordelijke concessieverleners aan beide zijden van de grens.

uw ambtsvoorgang zich politiek profileerde. Uw ambtsvoorgang kon zich dankzij NS profileren als daadkrachtige bewindspersoon die werk maakt van klimaatvriendelijke alternatieven voor vliegverkeer, zoals internationale treinen. In ruil voor de nachttrein heeft de Staatssecretaris beloofd om de nachttrein op te nemen in de bestaande *Hoofdrailnetconcessie 2015-2025*, die al voor 2015 onderhands aan NS gegund was en waarbinnen personentreinen exclusief aan NS zijn voorbehouden. Daarnaast heeft het Ministerie aan NS toegezegd om verliezen tot 6,7 miljoen euro met geld van het Ministerie te bekostigen. Deze deal is in het geheim gesloten en is op 10 oktober 2019 door de Staatssecretaris naar buiten gebracht, enkele dagen nadat een topman van de Oostenrijkse ÖBB zich in de *Wiener Zeitung*<sup>2</sup> had laten ontvallen dat per dienstregeling 2021 de ÖBB NightJet naar Amsterdam zou gaan rijden, iets wat tot dat moment onbekend was.

Dat er sprake was van een speculative bid is voor ons genoegzaam bewezen, aangezien de betrokken ambtenaren van uw ministerie dit tegenover ons hebben erkend en ons zelfs hebben benaderd om ook speculative bids te doen. Dit soort deals tussen ministerie en marktpartijen zijn echter volstrekt illegaal: er wordt in het geheim een bod gedaan, waarover vervolgens in achterkamertjes op het ministerie door ambtenaren en NS onderhandeld wordt. Toekenning is volkomen willekeurig: er zijn in het geheel geen criteria waarop het bod beoordeeld wordt, dit wordt in het geheim op het ministerie besloten. Concurrenten staan volledig buiten spel en weten überhaupt niet van het bestaan van de clandestiene onderhandelingen af, laat staan dat zij daar tegen kunnen optreden.

Het accepteren van een speculative bid is een flagrante schending van de marktordening zoals bepaald in de PSO-verordening. Een overheid mag niet naar eigen goeddunken treindiensten subsidiëren, dit moet via een PSO. Daarvoor geldt juist dat er transparantie moet gelden: er moet een jaar van tevoren een openbare aankondiging worden gedaan, er moeten vooraf criteria worden vastgesteld en de integriteit moet worden gewaarborgd. Een vergelijkbaar kader vinden we ook in onze nationale wetgeving, in de Aanbestedingswet 2012. Aangezien de Staat een aanbestedende dienst is en een PSO/concessie een overheidsopdracht is, had de Aanbestedingswet 2012 moeten worden gerespecteerd, hetgeen niet gebeurd is.

Daar komt nog eens bij dat de deal tussen het Ministerie en de NS bestaat uit toezeggingen die op zichzelf al strijdig zijn met wet- en regelgeving:

- 1) De Staatssecretaris was niet zelfstandig bevoegd om een internationale passagiersvervoersdienst in een PSO op te nemen.
- 2) De ÖBB NightJet kan nooit in het Hoofdrailnet worden opgenomen, aangezien het Hoofdrailnet in artikel 1 van het Besluit Hoofdrailnet is afgebakend tot binnenlandse treindiensten. De NightJet is volgens de SERA-richtlijn en de WP2000 een *internationale passagiersvervoersdienst* en valt dus per definitie buiten de scope van het Hoofdrailnet én daarmee ook de Hoofdrailnetconcessie.
- 3) Het is niet toegestaan om een nieuw dienstenpakket toe te voegen aan een reeds gegunde en al actieve concessie. Dit is in feite een poging tot het ontduiken van de plicht om een PSO in te stellen.
- 4) Voorzover de ÖBB NightJet überhaupt in een PSO is terechtgekomen, is totaal niet voldaan aan de eisen ten aanzien van PSOs, zoals de aankondigingssplijcht en de eisen aan transparantie. Bovendien is niet voldaan aan de beginselen en procedures van de Aanbestedingswet 2012.

Omdat de subsidie aan NS niet overeenkomstig de PSO-verordening wordt verstrekt, moet het bovendien als illegale staatssteun in de zin van artikel 107 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie worden aangemerkt. De deal is voor NS sowieso lucratief: in werkelijkheid is niet NS, maar ÖBB de exploitant van de NightJet. Het is volkomen onduidelijk hoe de kosten- en opbrengsttoedeling tussen ÖBB en NS is. Moet ÖBB bijvoorbeeld aan NS betalen voor diensten? Of andersom? Mag met exorbitante marketinguitgaven de kostendekkingsgraad kunstmatig gedrukt worden? Het zogenaamde “netto financieel effect” is door NS en ÖBB eenvoudig te manipuleren. Daarnaast zijn andere extra opbrengsten voor NS te verwachten, zoals voor toeleidende reizen of uitgaven van passagiers in de stations, die ook al door NS commercieel geëxploiteerd worden. NS heeft dus een voor zichzelf uiterst lucratieve deal met nauwelijks risico met uw ministerie gesloten, die het ook nog eens goed doet in de politiek en de publieke opinie.

<sup>2</sup> <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/oesterreich/2032318-Die-Kostenwahrheit-zwischen-Lkw-und-Bahn-ist-ein-Witz.html>

## Concurrentievervalsing en verboden staatssteun

De deal tussen NS en uw Ministerie is een directe interventie van de Nederlandse Staat in de marktordening op de Europese markt voor internationale nachttreinen, een markt waarop ÖBB reeds een dominante marktpositie bezit. Door de deal met NS kan ÖBB nu zijn netwerk verder uitbreiden en zijn marktpositie verder verstevigen. Het is normaal dat nieuwe treinverbindingen eerst aanloopverliezen hebben, voordat winst gemaakt kan worden. Dat geldt voor bijna iedere treinverbinding. Doordat bij NS/ÖBB de aanloopverliezen zijn afgedekt door de deal met uw ministerie, heeft zij een oneerlijk verkregen voordeel boven concurrenten die een vergelijkbaar product willen aanbieden en wél de aanloopverliezen moeten dragen. Het verkregen voordeel stopt bovendien niet met het stoppen van de subsidie: NS/ÖBB beschikken dan over een gevestigde marktpositie waarin zij geen aanloopverliezen heeft moeten incasseren, waardoor haar winstgevendheid in beginsel beter zal zijn dan die van concurrenten.

NS en ÖBB hebben als staatsbedrijven sowieso al een bevoorrechte positie, omdat hun overheden impliciet garant staan voor eventuele financiële risico's en zij daarmee onder gunstigere voorwaarden financieringen en materieel kunnen verkrijgen. Het wegvallen van de aanloopverliezen zorgt voor een nog grotere bevoordeling dan er al was en geeft nog meer ruimte voor grote investeringen die voor concurrenten nauwelijks mogelijk zijn. Een aanwijzing dat hier sprake van is, is dat korte tijd na de deal tussen het ministerie en NS/ÖBB, de Oostenrijkse spoorwegen een aanbesteding starten voor nieuw materieel voor de ÖBB NightJet. Dit is frappant, aangezien door uw ministerie juist het argument werd gebruikt dat de ÖBB als enige zou beschikken over geschikt materieel (wat overigens aantoonbaar niet waar is) en dat daarom alle andere Europese vervoerders -ook die nachttreinen in buurlanden rijden- waren buitengesloten. De grote investeringen die de ÖBB doet in luxe treinmaterieel voor de ÖBB NightJet roepen de vraag op waarom er dan toch subsidie van de Nederlandse overheid nodig zou zijn, zogenaamd om überhaupt te kunnen rijden. Voorts lijkt juist de aanschaf van nieuw luxe materieel de exploitatiekosten op te stuwen. Het feit dat dezelfde ÖBB NightJet op dit moment in Duitsland<sup>3</sup> en vanaf januari ook in België<sup>4</sup> geen subsidie krijgt of zal krijgen, is niet consistent met de vermeende noodzaak van subsidie in Nederland<sup>5</sup>. Dit geldt temeer wanneer we in aanmerking nemen dat de infrastructuurheffingen in genoemde landen substantieel hoger liggen dan in Nederland en het in ons land om een verlenging van een bestaande verbinding gaat – waardoor het slechts gaat om de marginale kosten van de verlenging.

Het is beslist niet ondenkbaar dat FlixTrain in de toekomst op dezelfde route als de ÖBB NightJet gaat rijden, mede gezien het feit dat München de thuisbasis van FlixBus en FlixTrain is. FlixTrain beschikt bovendien over nachttreinmaterieel van de voormalige City NightLine, die tot 2016 vanuit München naar Amsterdam reed. De markttoegang is door het handelen van het Ministerie aanzienlijk lastiger geworden. De subsidie van het Nederlandse ministerie blijft bovendien niet territoriaal beperkt tot Nederland: reizigers tussen Nederland en Duitsland/Oostenrijk worden gesubsidieerd. In feite breekt Nederland daarmee in op de marktordening in Duitsland, waar *Fernverkehr* geliberaliseerd is en er om deze reden ook nooit subsidie aan een ÖBB NightJet verleend zal worden. De ÖBB NightJet rijdt straks door Duitsland met Nederlandse subsidie. Doordat de subsidie niet in overeenstemming met de PSO-verordening is, is hier bovendien sprake van staatssteun in de zin van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Op dit moment rijdt FlixBus reeds diverse nachtbussen die evenwijdig lopen met het traject van de ÖBB NightJet. Een gesubsidieerde nachttrein doet oneerlijke concurrentie aan de nachtlijnen van FlixBus. Zowel internationale bussen als treinen zijn overigens allebei geliberaliseerde markten waarop subsidie in beginsel niet is toegestaan zonder te voldoen aan de PSO-verordening.

<sup>3</sup> In Duitsland is *Fernverkehr* geliberaliseerd en is subsidie voor de ÖBB NightJet derhalve uitgesloten.

<sup>4</sup> De Belgische FOD Mobiliteit en Verkeer (vergelijkbaar met het Ministerie van IenW) heeft ons verzekerd dat de ÖBB NightJet in België geen subsidie zal krijgen en mag krijgen, aangezien internationale nachttreinen open access zijn er derhalve niet gesubsidieerd mogen worden.

<sup>5</sup> De bron voor de aanname dat voor internationale nachttreinen subsidie nodig zou zijn waren NS en ÖBB zelf, onder andere via de rapporten van het KiM en Rebel Group waarin deze twee partijen als enige dat standpunt aanhingen.



## **ÖBB-NightJet als Hoofdrailnettrein is frauduleus**

U stelt dat u bevoegd bent voor het Hoofdrailnet, maar een nachttrein Amsterdam – Wenen kan per definitie niet onder het Hoofdrailnet vallen. Het Hoofdrailnet is in artikel 1 van het Besluit Hoofdrailnet afgebakend tot binnenlandse personenvervoersdiensten, en een trein tussen Amsterdam en Wenen is conform de SERA-richtlijn (artikel 3 lid 5 van richtlijn 2012/34/EU) juncto de Wet Personenvervoer 2000 (artikel 1) een internationale passagiersvervoersdienst. Het enkele feit dat er meerdere stations binnen Nederland worden aangedaan doet daar niet aan af. Wanneer er binnenlands vervoer plaatsvindt moet dit worden aangemerkt als “cabotage” op een internationale trein. Het als binnenlandse trein aanmerken van de ÖBB NightJet om daarmee onrechtmatige subsidie te rechtvaardigen, komt enigszins frauduleus over.

## **Handhavingsverzoek bij Europese Commissie**

De gang van zaken is in strijd met de eerlijke mededinging: er is in achterkamertjes een deal gesloten tussen IenW en de NS die zowel qua inhoud als totstandkoming in strijd is met de wet en PSO-verordening. Hierdoor krijgt NS een oneerlijk voordeel op de geliberaliseerde markt voor internationale passagiersvervoersdiensten van/naar Nederland, waarop NS reeds een dominante marktpositie tot pseudo-monopolie heeft. Daarnaast kan ÖBB haar dominante positie als marktleider op de markt voor internationale nachttreinen verder verstevigen en het nieuwe toetreders moeilijker maken op dezelfde markt actief te worden. Wij zullen derhalve het Directoraat-generaal Concurrentie van de Europese Commissie verzoeken om de PSO-verordening te gaan handhaven.

## **Conclusie: het Ministerie en NS respecteren de regels niet**

NS en het ministerie hebben in strijd met wet- en regelgeving gehandeld en hebben geprobeerd dit te verhullen door te doen alsof de ÖBB NightJet als Hoofdrailnettrein kon worden aangemerkt. Het lijkt bovendien een poging om de nuttige werking van de PSO-verordening met een kunstgreep te beperken, hetgeen vanuit het perspectief van de communautaire rechtsorde onacceptabel is. Daarnaast is de Aanbestedingswet 2012 niet gerespecteerd. Aan de zijde van het ministerie was er een duidelijk politiek motief: de staatssecretaris c.q. het ministerie wou op korte termijn scoren met een nieuwe internationale nachttrein die “dankzij het ministerie” tot stand gekomen is. Het ministerie is bovendien vooraf meerdere keren gewaarschuwd. Zowel in het KiM-rapport, het Rebel-rapport, als ook in de gesprekken met ambtenaren is het ministerie gewaarschuwd dat internationale nachttreinen een Europees geliberaliseerde markt is waar subsidie niet bij past.

Er blijkt nog geen juridisch besluit genomen te zijn over de opname van de ÖBB NightJet in de Hoofdrailnetconcessie. Er is slechts een “politiek besluit” genomen, waardoor het voor ons nu niet mogelijk is om bij de rechter uw besluit aan te vechten. Uw ambtenaren hebben ons laten weten dat dit besluit er pas over enkele maanden komt, omdat “er nog eerst afstemming met NS zal plaatsvinden over de inhoud van het besluit”. Naast dat wij het opmerkelijk vinden dat NS kennelijk ook nog de inhoud van het besluit in zekere mate kan bepalen, vinden wij het geen toonbeeld van behoorlijk bestuur dat een besluit nog maanden in de zak wordt gehouden. Op die manier kunnen wij pas naar de rechter op een moment dat de trein al bijna rijdt en er dus een voldongen feit is. Wanneer wij gelijk krijgen van de rechter en het besluit wordt vernietigd, dan zal NS/ÖBB vermoedelijk een claim indienen waardoor zij alsnog geld krijgt, maar dan als schadevergoeding. Er lijkt een systeem te zijn bedacht waarin NS en het Ministerie altijd hun doel bereiken, zelfs als zij de regels overtreden en door de rechter wordt teruggefloten. De rechtsbescherming is daarmee in feite uitgehold.

Nu we hebben vastgesteld dat het besluit tot opname van de ÖBB NightJet in de Hoofdrailnetconcessie in strijd met de wet- en regelgeving is, ligt het op de weg van u als minister om dit politieke besluit te herzien en u te committeren aan het juridisch kader van de PSO-verordening. Voorts willen wij u suggereren een onderzoek in te stellen hoe dit heeft kunnen gebeuren en hoe geborgd kan worden dat de PSO-verordening in de toekomst wél wordt nageleefd, met name met het oog op de aanstaande besluitvorming over de nieuwe marktordening na het aflopen van de Hoofdrailnetconcessie.

## Geen kleine onzorgvuldigheid

Het gaat hier niet om een eenvoudige “onzorgvuldigheid” bij het ministerie; iets dat door ambtenaren in alle drukte over het hoofd is gezien. Een speculatieve bieding, geheime onderhandelingen in achterkamertjes, een oneigenlijke constructie met het Hoofdrailnet optuigen, twee afzonderlijke rapporten bestellen met het ogenschijnlijke doel om een nachttreindeal te legitimeren, maar die uiteindelijk juist waarschuwingen afgeven dat de marktordening gerespecteerd moet worden, onjuiste informatie in Kamerbrieven... Het is een proces van minimaal maanden, wellicht jaren geweest. Het lijkt onwaarschijnlijk dat nergens in dit proces ambtenaren vragen hebben gesteld over de legitimiteit van de deal met NS/ÖBB. En mochten die vragen niet zijn gesteld, dan is dit wellicht nóg zorgwekkender.

Op 26 november jl. heeft er een gesprek plaatsgevonden met de betrokken ambtenaren van de directie Openbaar Vervoer & Spoor, waarin wij hen met de overtredingen van de PSO-verordening geconfronteerd hebben en gevraagd hebben de PSO-verordening ten aanzien van de ÖBB NightJet te respecteren, hetgeen zij niet toe bereid waren – we moesten maar naar de rechter gaan. Aangezien uw ministerie echter de rechtsbescherming via de bestuursrechter frustreert door nog maandenlang te wachten met het nemen van een juridisch besluit, zien wij ons genooddaakt dit klaagschrift in te dienen dat u hopelijk ter elfder ure tot het inzicht zal brengen dat de PSO-verordening en de Aanbestedingswet 2012 gerespecteerd moeten worden.

## FlixBus en FlixTrain zijn pro-treinen maar anti-marktverstoring

FlixBus is absoluut niet tegen nachttreinen en nieuwe lange-afstandstreinverbindingen. Integendeel, nadat FlixBus de markt voor lange-afstandsbussen op zijn kop zette en in minder dan zeven jaar succesvol in vrijwel de hele Europese Unie nieuwe duurzame vervoersmogelijkheden biedt, staat nu FlixTrain in de startblokken om Europa kennis te laten maken met betaalbare lange-afstandstreinen. Meer aanbieders en meer concurrentie juichen wij daarom van harte toe. Het enige dat wij vragen, is dat het spel eerlijk gespeeld wordt, volgens de regels die we in EU-verband hebben afgesproken. Subsidies aan staatsbedrijven die daarmee nog snel hun toch al dominante marktpositie willen verstevigen zorgt juist voor handhaving van de status-quo, waarin staatsbedrijven onderling de markt geografisch verdeeld hebben en verbeteringen alleen met heel veel geduld en heel veel overheidsgeld gerealiseerd kunnen worden. Wij zijn ervan overtuigd dat als alle modaliteiten eerlijk geprijsd worden (met name de luchtvaart) en de infraheffingen minder nadelig worden gemaakt voor lange-afstandstreinen, het spoor prima kan concurreren. Het probleem van de spoorsector zit hem niet in het geld, maar in de marktordening waarin staatsbedrijven de markt verdelen.

Naar onze stellige overtuiging is er überhaupt geen subsidie nodig voor een internationale nachttrein. Wij vragen u nog even geduld te hebben om dit ook daadwerkelijk in Nederland bewezen te zien en u te beperken tot het scheppen van de juiste randvoorwaarden in plaats van het actief verstoren van de markt door het subsidiëren van staatsbedrijven waardoor nieuwe toetreders uit de markt gehouden worden.

Vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

FlixBus B.V.

*Een afschrift van deze brief is verstuurd aan de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de Autoriteit Consument & Markt.*

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e DGB  
**Cc:** 10.2.e  
**Onderwerp:** Vragen EC over nachttrein  
**Datum:** vrijdag 20 december 2019 11:08:40  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Hoi 10.2.e

Hieronder in rood onze input voor beantwoording van de vragen van de EC over de Nightjet. Een aantal vragen is volgens mij echt aan lenW om te beantwoorden. Dat gaat bijvoorbeeld over jullie overwegingen. Waar relevant geven we hieronder onze input en kijk op de materie.

Hopelijk kunnen jullie hiermee vooruit. Als je nog verduidelijking nodig hebt, laat het gerust weten.

**BRW**

Groeten,

10.2.e

DG MOVE has followed with interest the developments around the re-introduction of a night train service between Amsterdam and Vienna. Publicly available documents, such as the letter of State Secretary van Veldhoven – Van der Meer to the Dutch Parliament and the market consultation prepared for the Ministry of Infrastructure and Water Management, provide some information regarding choices made and the process followed. However, DG MOVE would be interested in some further clarification:

1. Has the current concession to NS been used as contractual basis for the involvement of NS in providing international night train services from Amsterdam to Vienna? Does the concession contract include the possibility of rail transport service expansions, including on international lines?

10.2.g

2. Can you indicate whether the public services obligations on this service are limited to the territory of the Netherlands? Are you aware whether public service obligations are also imposed for this international service by other competent authorities in Austria and in Germany or is this international service operated on a purely commercial basis outside the Netherlands?

10.2.g

3. Did the Dutch competent authority seek the agreement of the competent authorities of the Member States on whose territory the service is provided, pursuant to Article 1(2) of Regulation n°1370/2007?

10.2.g

4. Can you describe the methodology and market consultation that were used to identify the need for a public service on that international line, i.e. the existence of a demand that could not be met by operators on a commercial basis, without public service obligation. Please describe how the participants, such as representatives of operators and customers, were selected and consulted. Please include information on how the scope of the services was identified (e.g. targeted capacity, frequencies, pricing, composition of the trains. proportion of sleeper cars, what type of sleeper cars, obligatory stops at stations);

10.2.g

5. Can you provide more information on the calculation that resulted into the maximum level of compensation (if we understood correctly max € 6.7 million for the period December 2020 – December 2024, i.e. 4 years)? Does this amount correspond to PSO compensations for services provided only in the NL or also beyond its borders?

10.2.g

6. Why does the market consultation seem to imply that the introduction of night trains by new entrants is only possible by using new rolling stock, whereas for incumbent operators this restriction was not applied?

10.2.g

10.2.g

7. What will be the operational practicalities of the cooperation between NS and ÖBB, including financial flows between the two? Will there be any financial flows from the Dutch government to ÖBB or the Austrian government?

10.2.g

8. Can you confirm that the extended Amsterdam – Vienna service will be operated as a pilot in view of a future permanent solution?

10.2.g

9. How will you check whether the market is potentially able to provide this night train service without compensation? If the service becomes permanent, how will you ensure that this market can become contestable for other market players (e.g. through open tendering or by facilitating non-discriminatory access to suitable rolling stock) in line with EU legislation (in particular Regulation 1370/2007 and state aid rules)?

10.2.g

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement  
Laan van Puntenburg 100  
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---

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 HCM  
**Aan:** 10.2.e – DGB  
**Onderwerp:** FW: your presentation at the belgian parliament - PSO international lines  
**Datum:** vrijdag 20 december 2019 16:40:05  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[PPT\\_belgischesParlament\\_EN.pdf](#)

---

Beste 10.2.e,

Bijgaand en onderstaand ter info. OBB gebruikt ons/jullie als lichtend voorbeeld!

Als je comments hebt, hoor ik deze graag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

06 10.2.e

NS

[Internet](#)

# BRW



BRW

BRW

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Cc:** 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e  
**Onderwerp:** Re: Vraag mbt Flixbus: vertrouwelijk  
**Datum:** vrijdag 3 januari 2020 18:35:28

---

Beste 10.2.e,

Hartelijk dank voor je reactie, en goed te weten dat deze bij jou is belegd. Als jullie straks ook weer helemaal zijn opgestart, dan haken mijn collega 10.2.e en 10.2.e vanuit de mededinging graag aan. Wellicht het handigst dat wij dat via 10.2.e en 10.2.e doen. Ik zal hen in ieder geval informeren over ons contact.

Goed weekend,  
 en hartelijke groet,  
 10.2.e

10.2.e  
 10.2.e

Op 3 jan. 2020 om 14:46 heeft 10.2.e - DGB  
 <10.2.e@minienw.nl> het volgende geschreven:

Beste 10.2.e,  
 De nachttrein valt onder mijn dossier, de brief is dan ook bij mij terechtgekomen voor beantwoording.  
 Bij NS heb ik over het onderwerp o.a. contact met 10.2.e en 10.2.e ten aanzien van deze brief heb ik door de kerstvakantie hier nog geen contact met hen over gehad.  
 Hartelijke groet,  
 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e - BSK 10.2.e@minienw.nl  
**Verzonden:** donderdag 2 januari 2020 17:59  
**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e@minienw.nl;  
 10.2.e - DGB 10.2.e@minienw.nl  
**Onderwerp:** FW: Vraag mbt Flixbus: vertrouwelijk  
 Ha 10.2.e  
**BRW**  
 Kunnen jullie 10.2.e antwoorden?  
 Groet,  
 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
 ([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

---

**Van:** 10.2.e <10.2.e@NS.NL>  
**Datum:** donderdag 02 jan. 2020 3:22 PM  
**Aan:** 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>  
**Kopie:** 10.2.e <10.2.e@ns.nl>  
**Onderwerp:** Vraag mbt Flixbus: vertrouwelijk  
 Beste 10.2.e

**BRW**

Ik was benieuwd of je ons kon helpen met het volgende.

Uit de spoorse media begrepen wij dat Flixbus onlangs een “klaagschrift” heeft gestuurd over de voorgenomen nachttrein naar Oostenrijk, en de subsidie vanuit I&W die daarvoor benodigd is.

Is die brief toevallig bij jou in behandeling?

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

---

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>>

---

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  
**Cc:** 10.2.e  
**Onderwerp:** Afspraak NJ  
**Datum:** dinsdag 7 januari 2020 17:55:41  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Ha 10.2.e,  
**BRW**

Zullen we op korte termijn voor de NJ bi elkaar komen met onze financiële personen en/of juristen erbij?  
Verder zijn onze juristen bezig met de risico inschatting en de wijze waarop we deze zo goed mogelijk kunnen mitigeren.

Hiervoor zullen zij ook rechtstreeks contact leggen met jullie jurist.

Met vriendelijke groet,

10.2.e  
10.2.e  
06 10.2.e

NS

[Internet](#)

---

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  
**Onderwerp:** RE: Vragen EC over nachttrein  
**Datum:** dinsdag 7 januari 2020 16:12:14  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Hoi 10.2.e,

**BRW**

Kun je me op de hoogte houden van de status? Hebben jullie de antwoorden al naar de EC gestuurd en wat hebben jullie ervan gemaakt?

Ik hoor graag!

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

06 10.2.e

NS

**NS** | Stakeholder- en Concessiemanagement

Laan van Puntenburg 100

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

**Van:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]

**Verzonden:** vrijdag 3 januari 2020 13:14

**Aan:** 10.2.e

**Onderwerp:** RE: Vragen EC over nachttrein

Dank 10.2.e Ik ga er naar kijken ☺

**BRW**

10.2.e

**Van:** 10.2.e ) - DGB  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** RE: Ontvangstbevestiging brieven  
**Datum:** dinsdag 7 januari 2020 12:11:18  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[image002.png](#)

Hoi 10.2.e

Dank voor je mail en de wensen. Ik ga zorgen dat de brief hier het juiste proces doorloopt!

Hartelijke groet,

10.2.e

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** dinsdag 7 januari 2020 10:28

**Aan:** 10.2.e ) - DGB

**Onderwerp:** RE: Ontvangstbevestiging brieven

Hallo 10.2.e,

**BRW**

Dank voor de ontvangstbevestiging. Hou er wel rekening mee dat het niet een gewone brief is, maar een klaagschrift in de zin van hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht. In artikel 9:7 Awb is het uitgangspunt dat een klacht wordt behandeld door andere personen dan dat er betrokken waren bij datgene waarover geklaagd wordt. Het is de bedoeling dat "vreemde ogen" binnen het bestuursorgaan er naar kijken. Een klacht laten behandelen door de persoon of afdeling waarover geklaagd wordt is niet echt hoe hoofdstuk 9 van de Awb bedoeld is; dus een klacht óver OVS wordt normaal niet dóór OVS behandeld. Normaal heeft een bestuursorgaan klachtencoördinatoren, die meestal onder de juridische afdeling vallen. Ik neem aan dat er bij lenW ook een werkproces voor klachten zal zijn.

Mvg, 10.2.e



10.2.e

Phone +31 10.2.e (primary nr)

+31 (0)6 10.2.e (alternative nr)

Mai 10.2.e @flixbus.com

Office Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands

FlixBus BV – Weesperstraat 61 – 1018 VN Amsterdam – Netherlands

BTW-nr: NL855492028B01 /// KvK-nr. 64024989



Please think before you print.

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

**Sent:** Montag, 6. Januar 2020 14:08

**To:** 10.2.e 10.2.e @flixbus.com>

**Subject:** Ontvangstbevestiging brieven

Beste 10.2.e

**BRW**

Ik wilde je even laten weten dat we je brieven met als onderwerp 'ontduiken PSO-verordening via speculative bid en onrechtmatige deal met NS' ontvangen hebben. Vanwege persoonlijke omstandigheden en de kerstperiode zijn we nog niet toegekomen aan een reactie hierop, deze volgt zo spoedig mogelijk.

Hartelijke groet,

10.2.e

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 ) - DGB  
**Aan:** 10.2.e HCM  
**Cc:** 10.2.e ) - IBI-FenI  
**Onderwerp:** FW: Standaard controleprotocol  
**Datum:** woensdag 8 januari 2020 17:32:34  
**Bijlagen:** [Controleprotocol Subsidies IenW 28-11-17.docx](#)

---

Hoi 10.2.e

Hierbij, zoals net telefonisch besproken, ons standaard controleprotocol bij grote subsidies, we bespreken graag met jullie of we deze ook toe kunnen passen in het kader van nachttrein.

Donderdag 16-1 kan ik tussen 9-10:30 en tussen 12:00 en 14:00 in Utrecht, volgens zijn agenda kan 10.2.e dan ook @10.2.e heb ik dat goed geïnterpreteerd?.

Gr.

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e ) - IBI-FenI

**Verzonden:** dinsdag 7 januari 2020 16:17

**Aan:** 10.2.e ) - DGB

**Onderwerp:** Standaard controleprotocol

Hoi 10.2.e

Hierbij het standaard controle protocol die IenW hanteert bij subsidies 10.2.b

Gr.

10.2.e

## Controleprotocol Subsidies Infrastructuur en Waterstaat

### 1. Inleiding

- 1.1 Dit controleprotocol heeft betrekking op de subsidie aan *[naam subsidie-ontvanger]* inzake *[omschrijving activiteiten/project]*. De voorwaarden voor deze subsidie liggen vast in de beschikking van de subsidieverlener<sup>1</sup>, zaaknummer *[zaaknummer]*, met kenmerk *[middelenbestedingsnummer]* van *[datum beschikking]*.
- 1.2 In dit controleprotocol wordt uiteengezet welke algemene uitgangspunten en specifieke vereisten gelden bij de uitvoering van de controle van de eindafrekening door de accountant van de subsidieontvanger, alsmede op welke wijze de uitkomsten van deze controle dienen te worden gerapporteerd ten behoeve van de gebruiker van de verantwoording met bijbehorende controleverklaring, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- 1.3 De verantwoordelijkheid voor het opstellen van de verantwoording berust bij de subsidieontvanger.
- 1.4 In de verantwoording moet worden aangegeven in hoeverre de kosten, zoals opgenomen in de door de subsidieontvanger ingediende aanvraag en waarvoor een subsidie is verleend, werkelijk zijn gemaakt en waarvoor zij zijn gemaakt.

### 2. Algemene uitgangspunten voor de controle

- 2.1 De controle betreft zowel de getrouwe weergave van de verantwoording als de rechtmatige besteding van de ter beschikking gestelde middelen.
- 2.2 Van de controlerend accountant wordt verwacht dat hij met betrekking tot de in de verantwoording opgenomen uitgaven, ontvangsten en andere gegevens toetst dat de prestaties daadwerkelijk zijn verricht en dat de uitgaven passen binnen het kader van de activiteiten zoals die genoemd zijn in artikel 1 en, voor zover zulks aan de orde geweest is, contracten van subsidieontvanger met derden voor het doen verrichten van activiteiten aanbesteed zijn in overeenstemming met artikel 2.8 en 2.9 van de Aanbestedingswet 2012.
- 2.3 Ten behoeve van de uitvoering van de controle dient een controletolerantie van 2% te worden gehanteerd voor fouten en onzekerheden tezamen. De controletolerantie heeft uitsluitend betrekking op het totaal van de kosten, dus niet op de afzonderlijk genoemde kostenposten.
- 2.4 Voor de rapportering geldt dat de bij de controle geconstateerde en niet gecorrigeerde fouten en onzekerheden, die individueel of in totaal meer bedragen dan 2% van het totaal van kosten dienen te worden gerapporteerd.
- 2.5 Het is in beginsel mogelijk dat door de AuditDienst Rijk of door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen accountants een review zal worden uitgevoerd bij de controlerend accountant van de subsidieontvanger ter toetsing van de naleving van het controleprotocol. Indien een review wordt uitgevoerd zal hierover overleg worden gepleegd met de subsidie-ontvanger.
- 2.6 Indien op de subsidie artikel 4:79 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is, betreft de controle in aanvulling op 2.1 tevens de naleving door de subsidieontvanger van de aan de subsidie verbonden verplichtingen.

---

<sup>1</sup> Met inbegrip van de voorwaarden die in hogere regelgeving (eventuele subsidieregeling, Kaderbesluit subsidies IenM etc.) zijn opgenomen, waarnaar in de beschikking is verwezen.



### **3. Specifieke vereisten**

Voor zover specifieke vereisten aan de controle worden gesteld zijn deze vermeld in de onder 1.1. genoemde subsidiebeschikking.

### **4. Rapportering door de accountant**

4.1 In de rapportering moeten in ieder geval de volgende punten tot uitdrukking komen:

1. de conclusie met betrekking tot de rechtmatigheid:
  - a) de mededeling dat de kosten passen binnen de omschrijving van de activiteit;
  - b) de mededeling dat de subsidie is besteed aan de activiteit;
2. vermelding van bedragen en kwantitatieve gegevens.
3. Indien artikel 4:79 Awb van toepassing is op de subsidie: de conclusie met betrekking tot de naleving van de aan de subsidie verbonden verplichtingen.

4.2 De verklaring van de controlerend accountant dient te voldoen aan NBA model 10.3.

- 4.2.1 Indien artikel 4:79 Awb van toepassing is op de subsidie dient in een aparte paragraaf in de verklaring de wijze van controle en de conclusies met betrekking tot de naleving van de subsidievoorwaarden te worden vermeld.

# BRW

**Van:** 10.2.e @ec.europa.eu  
**Verzonden:** 17 jan. 2020 15:54  
**Aan:** 10.2.e - DGB"  
**Onderwerp:** RE: 2020

Ok, bedankt voor de update.

10.2

---

**From:** 10.2.e - DGB  
**Sent:** Friday, January 17, 2020 3:43 PM  
**To:** 10.2.e (MOVE)  
**Subject:** RE: 2020

Beste 10.

volgende week nog overleg met NS en juristen; we verwachten beantwoording van de vragen eind januari.

Kind regards,

10.2.e

.....  
**Rail Transport Department**

**Ministry of Infrastructure and Water Management**

Rijnstraat 8 | 2515 XP | The Hague | The Netherlands

P.O. Box 20901 | 2500 EX | The Hague | The Netherlands

.....  
 Tel. +31.70 10.2.e Mobile: +31.6 10.2.e

Fax.: +31.70 10.2.e

10.2.e @minienm.nl

<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat>

---

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Verzonden:** donderdag 16 januari 2020 11:51  
**Aan:** 10.2.e @ec.europa.eu' <10.2.e @ec.europa.eu>  
**Onderwerp:** RE: 2020

Beste 10.,

Dank. Ga ik doen.,

Er zijn concept antwoorden gemaakt over de nachttrein, die worden deze week nog intern besproken. Ik zal navraag doen wanneer we verwachten te antwoorden.

Kind regards,

10.2.e

.....  
**Rail Transport Department**

**Ministry of Infrastructure and Water Management**

Rijnstraat 8 | 2515 XP | The Hague | The Netherlands

P.O. Box 20901 | 2500 EX | The Hague | The Netherlands

.....  
Tel. +31 10.2.e Mobile: +31.6 10.2.e

Fax.: +31 10.2.e

10.2.e @minienm.nl

<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat>

---

**Van:** 10.2.e @ec.europa.eu 10.2.e @ec.europa.eu>

**Verzonden:** donderdag 16 januari 2020 08:53

**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: 2020

Hallo 10.2.e

**BRW**

Heb je enig zicht wanneer we antwoorden kunnen verwachten op onze vragen over de nachttrein naar Amsterdam?

Met vriendelijke groet,

10.2

---

**BRW**

BRW

BRW



**Van:** 10.2.e )- DGB namens 10.2.e HCM  
**Aan:** 10.2.e  
 -DGB  
**Onderwerp:** FW: Nightjet - fin kant van de beschikking / subsidie

---

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

Van: 10.2.e HCM 10.2.e @NS.NL <mailto:10.2.e @NS.NL> >

Verzonden: woensdag 8 januari 2020 18:23

Aan: 10.2.e HCM; 10.2.e - DGB

Onderwerp: Nightjet - fin kant van de beschikking / subsidie

Tijd: donderdag 16 januari 2020 08:45-09:45 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Utrecht

Beste allen,

Lukt het dit tijdstip (deels) vrij te maken voor overleg mbt de subsidie verlening.

Een van de agenda punten is: de BUCA doornemen.

Groet, 10.2.

---

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:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e @DGB  
**Onderwerp:** RE: contactlijst-ter deling IenW.xlsx  
**Datum:** woensdag 15 januari 2020 16:30:40

---

**BRW**

Zie hieronder een aanzet tot antwoord:

- 11.1 [redacted]  
[redacted]  
[redacted]
- 11.1 [redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]
- 11.1 [redacted]  
[redacted]

Succes met de EC!

10.2.e

---

M+316 10.2.e  
 10.2.e @Rebelgroup.com

**From:** 10.2.e - DGB  
**Sent:** Wednesday, January 15, 2020 2:32 PM  
**To:** 10.2.e  
**Subject:** RE: contactlijst-ter deling IenW.xlsx

**BRW**

Nee, die informatie vanuit Eurostar is inderdaad niet nodig, ik vermoede al dat dat de reden was 😊  
 Ik zie het EC antwoord wel verschijnen!

10.2.

---

**Van:** 10.2.e 10.2.e @Rebelgroup.com>  
**Verzonden:** dinsdag 14 januari 2020 15:12  
**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: contactlijst-ter deling IenW.xlsx

Hi,

**BRW**

Voor de contactinformatie:

10.2.e – geen treinbedrijf dus vandaar geen contactgegevens.

Eurostar is door mijn collega in London geregeld en gesproken.. Ik kan nog wel achter contactgegevens aan, maar ik vermoed dat jullie ze zelf ook hebben gezien de contacten die er waarschijnlijk zijn. Ik had die niet verder ingevuld omdat zij duidelijk aangaven in een heel ander segment (namelijk HST's overdag) actief te zijn, dus het heeft vanuit het perspectief van de nachttrein weinig zin hen te benaderen. Laat maar weten of ik ze toch moet achterhalen. Het antwoord op de vraag van de EC stem ik nog even af met 10.2.e. Die volgt z.s.m.

10.2

10.2.e

---

M+316 10.2.e  
10.2.e @Rebelgroup.com

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

**Sent:** Thursday, January 9, 2020 6:08 PM

**To:** 10.2.e 10.2.e @Rebelgroup.com>

**Subject:** RE: contactlijst-ter deling lenW.xlsx

Hey 10.

BRW

Dank nog voor de contactgegevens, toen ik het voor mijn vakantie zat te bekijken kwam ik nog wel een gaatje tegen: bij Eurostar heb je geen contactgegevens staan, bi 10.2.e geen bedrijf of emailadres, heb je die niet of is er andere reden waarom deze informatie mist? ☺

En nog een tweede vraag, de Europese Commissie heeft ons een aantal vragen gesteld naar aanleiding van ons mooie besluit t.a.v. de nachttrein, onder andere over jullie rapport. 11.1

*Why does the market consultation seem to imply that the introduction of night trains by new entrants is only possible by using new rolling stock, whereas for incumbent operators this restriction was not applied?*

Laat maar weten!

Gr.

10.2.

---

**Van:** 10.2.e 10.2.e @Rebelgroup.com>

**Verzonden:** woensdag 11 december 2019 18:21

**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** contactlijst-ter deling lenW.xlsx

Bij dezen.

Groet,

10.2

---

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 )- HBJZ  
**Aan:** 10.2.e 10.2.e ; 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e  
**Onderwerp:** Nieuwe afspraak nachttrein  
**Datum:** woensdag 15 januari 2020 13:26:40

---

Beste 10.2.e

Ik zou je vanmiddag bellen over een nieuwe afspraak over de nachttrein. Ik zit nu in de trein op weg naar een overleg tot 17:00, bellen wordt lastig. Vandaar dat ik hierbij al enkele voor mij mogelijke tijdstippen voor een overleg op korte termijn doorgeef:

- ma 20-1 van 10:00-13:00 (kan in Utrecht);
- di 21-1 van 10:00-13:00 (kan in Utrecht);
- woe 22-1 van 9:30-13:00 (kan in Utrecht).

Hopelijk zit hier een tijdstip bij dat jullie kunnen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
 Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken  
 E-mail 10.2.e @minienw.nl  
 Tel.: 070-10.2.e of 10.2.e  
 Bezoekadres: Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag  
 Postadres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
 Op maandag na 14:00 niet aanwezig.

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

**Van:** 10.2.e @NS.NL>  
**Verzonden:** dinsdag 14 januari 2020 15:13  
**Aan:** 10.2.e - HBJZ; 10.2.e  
**CC:** 10.2.e - DGB; 10.2.e  
**Onderwerp:** afspraak nachttrein bij I&W in Den Haag  
**Tijd:** woensdag 15 januari 2020 09:30-11:00 Europe/Berlin.  
**Locatie:** B11. 127, 11e etage, I&W Den Haag

Hoi 10.2.

Ter bevestiging hierbij nog een uitnodiging voor a.s. woensdag voor onze afspraak over de nachttrein.

Ik stuur de uitnodiging ook door aan onze collega 10.2.e die ook aansluit.

Tot woensdag.

Groeten,

10.2.e

---

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:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e – DGB  
**Cc:** 10.2.e  
**Onderwerp:** Ter voorbereiding van ons gesprek morgen  
**Datum:** woensdag 15 januari 2020 10:59:08

---

Ha 10.2.e,

In voorbereiding op ons gesprek wil ik graag het volgende afstemmen.

Zoals je weet zijn wij druk met de voorbereidingen van de NJ. Nu hadden we eerder gesteld dat we geen verplichtingen mogen/kunnen aangaan voordat we van IenW bevestiging van de toegekende subsidie en/of de beschikking binnen hebben.

Aangezien we behoorlijk in de picture staan met dit project adviseert onze jurist alles zeer zorgvuldig te doen.

Nu willen we komende maandag(of vroeg in de volgende week) de RFI voor de locomotieven publiceren. Om juridische risico's te voorkomen zou het het best zijn om voordat we publiceren van IenW (een gemandateerde ambtenaar) een bevestiging per mail (of brief) te ontvangen. Eerder hebben we hiervoor al een concept tekst aangeleverd.

Een RFI genereert ook altijd weer publiciteit dus ook media aandacht is te verwachten.

Dergelijke bevestiging hebben we ook nodig om het contract met OBB af te sluiten (beoogd in feb).

We horen graag hoe jullie hier tegenaan kijken.

Groeten 10.2.e

---

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:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e HCM; 10.2.e @ns.nl"  
**Cc:** 10.2.e - HBIZ  
**Onderwerp:** Tekstje intentie subsidiebeschikking  
**Datum:** vrijdag 17 januari 2020 10:20:42

---

Beste 10.2.e 10.2.e

Zou onderstaande tekst, verstuurd door onze DG Mobiliteit, jullie voldoende zekerheid kunnen bieden om de RFI te publiceren?

Hoor graag!

10.2.e

10.2.g

A large rectangular area of the email body is completely redacted with a solid black fill, obscuring several lines of text. The redaction starts below the '10.2.g' line and extends across most of the width of the email content area.

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Cc:** 10.2.e ; 10.2.e  
**Onderwerp:** FW: Tekstje intentie subsidiebeschikking  
**Datum:** vrijdag 17 januari 2020 15:37:32  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Ha 10.2.e,

We hebben een kleine wijziging! 10.2.g

Zie onderstaand het tekstvoorstel met in het geel onze toevoegingen.

Groet 10.2.e

---

10.2.g

---

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

NS

**NS** | Legal Groep

Laan van Puntenburg 100

Postbus 2812, 3500 GV Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---

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  
**Cc:** 10.2.e 10.2.e - HBJZ  
**Onderwerp:** Re: Tekstje intentie subsidiebeschikking  
**Datum:** maandag 20 januari 2020 09:58:02  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Ha 10.2.e,

Kunnen jullie dit onderwerp ook woe as bespreken en liefst tot een gedeeld beeld komen.

Ik ben er zelf woe niet bij, maar dat is niet blokking.

Groeten 10.2.e

Op 17 jan. 2020 om 16:57 heeft 10.2.e - DGB  
<10.2.e@minienw.nl> het volgende geschreven:

Hoi 10.2.e

10.2.g

Fijn weekend!

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e - HBJZ  
**Aan:** 10.2.e 10.2.e  
**Cc:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: nachttrein  
**Datum:** dinsdag 21 januari 2020 14:19:33

---

Beste allen,  
 Het overleg zal morgen plaatsvinden in zaal B11.127 bij IenW.  
 Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken

E-mail: 10.2.e @minienw.nl

Tel.: 070-10.2.e of 06-10.2.e

Bezoekadres: Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag

Postadres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Op maandag na 14:00 niet aanwezig.

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

**Van:** 10.2.e

**Verzonden:** vrijdag 17 januari 2020 16:53

**Aan:** 10.2.e 10.2.e - DGB; 10.2.e HCM; 10.2.e

10.2.e - HBJZ

**Onderwerp:** nachttrein

**Tijd:** woensdag 22 januari 2020 09:30-12:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** bij I&W of telefonisch

Beste allen,

Hierbij een nieuw vergaderverzoek. Hopelijk lukt het allen om hierbij aanwezig te zijn.

Als dit v.w.b. reistijd mocht knellen met andere afspraken, dan stelde 10.2.e voor de afspraak telefonisch te doen.

Goed weekend alvast.

Groet, 10.2.e

---

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 - DGB [mailto:10.2.e@minienw.nl]

**Verzonden:** vrijdag 24 januari 2020 15:51

**Aan:** 10.2.e <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e - HBJZ

10.2.e@minienw.nl>

**CC:** 10.2.e 10.2.e@ns.nl>; 10.2.e <10.2.e@NS.NL>; 10.2.e  
10.2.e@ns.nl>; 10.2.e HCM <10.2.e@NS.NL>

**Onderwerp:** RE: Tekstvoorstel toezegging tbv Nightjet

Ha allen,

Mijn (plv) leidinggevende heeft wat meer tekst aan de overeengekomen tekst toegevoegd om o.a. context wat meer te schetsen. 10.2.e kijkt hier ook nog naar, maar gezien korte deadline leg ik hem parallel ook weer even bij jullie terug. Hoor het graag als er onoverkomenlijkheden in deze tekst staan!

Zoals eerder vandaag ook bij 10.2.e aangegeven, ik denk dat maandagochtend niet gaat lukken om dit door 10.2.e te laten versturen. Ik hou jullie op de hoogte van de voortgang.

Fijn weekend vast!

10.2.e

10.2.g

---

**Van:** 10.2.e <10.2.e@ns.nl>

**Verzonden:** donderdag 23 januari 2020 17:42

**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - HBJZ

10.2.e@minienw.nl>

**CC:** 10.2.e <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e <10.2.e@NS.NL>; 10.2.e  
10.2.e <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e HCM <10.2.e@NS.NL>

**Onderwerp:** RE: Tekstvoorstel toezegging tbv Nightjet

Beste 10.2.e,

Wij kunnen instemmen met onderstaand tekstvoorstel. Ook fijn als dit door jullie DG Mobiliteit kan worden verzonden aan Roger van Boxtel. Het zou mooi zijn als dit voor maandagochtend zou lukken. Dit in verband met de publicatie van de RFI die voor aanstaande maandag gepland staat. Zoals besproken kunt u de aanvraag voor de subsidie voor de aanloopfase op korte termijn verwachten.



Daarnaast lijkt het ons goed om volgende week nog een overleg in te plannen om de juridische vormgeving van de plannen. Wellicht kunnen we hier morgen even over bellen.

10.2.g

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

06 - 10.2.e | 088 - 10.2.e



NS | Legal Groep

Laan van Puntenburg 100

Postbus 2812, 3500 GV Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

**Van:** 10.2.e - DGB [<mailto:10.2.e@minienw.nl>]

**Verzonden:** donderdag 23 januari 2020 13:19

**Aan:** 10.2.e <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e - HBJZ

10.2.e @minienw.nl>

**CC:** 10.2.e <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e <10.2.e@NS.NL>; 10.2.e <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e HCM 10.2.e @NS.NL>

**Onderwerp:** RE: Tekstvoorstel toezegging tbv Nightjet

Ha allen,

In overleg met 10.2.e stellen wij (in rood) nog een kleine wijziging voor waardoor het onderscheid tussen (voorwaardelijke) subsidieverlening en de (definitieve) subsidievaststelling nog iets duidelijker wordt. Kunnen jullie daarmee akkoord gaan?

10.2.g

[Redacted text block]

10.2.g

Hoor graag!

10.2.e

**Van:** 10.2.e 10.2.e @ns.nl>

**Verzonden:** woensdag 22 januari 2020 16:17

**Aan:** 10.2.e - HBJZ <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>

**CC:** 10.2.e <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e <10.2.e@NS.NL>; 10.2.e <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e HCM 10.2.e @NS.NL>

**Onderwerp:** Tekstvoorstel toezegging tbv Nightjet

Beste 10.2.e,

Hierbij zoals eerder vandaag besproken een suggestie voor een toezegging waaraan wij voldoende vertrouwen kunnen ontleenen om vervolgstappen te kunnen zetten in de voorbereidingen voor de Nightjet. Ik merk op dat onderstaand tekstvoorstel slechts ziet op de subsidiebeschikking (vooraf) en niet op de subsidievaststelling (achteraf).

Graag vernemen we of jullie akkoord kunnen gaan met onderstaande tekst.

10.2.g

[Redacted text block]

10.2.g

Met vriendelijke groet,

---

10.2.e

06 -10.2.e | 088 -10.2.e



**NS** | Legal Groep

Laan van Puntenburg 100

Postbus 2812, 3500 GV Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

---

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](#)

---

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 we ke 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](#)

---

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](#)