

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Startgesprek
Datum: donderdag 20 december 2018 15:24:40
Bijlagen: [image002.jpg](#)

Beste 5.1.2.e,

Dankjewel voor de informatie, we zullen e.e.a. bestuderen voor het overleg. Wat ons betreft komt maandag het beste uit, meteen om 14u.

5.1.2.e en ik zullen naar het overleg komen, 5.1.2.e kan met haar eigen pas binnenkomen. Zou je mij aan kunnen melden?

Groeten,

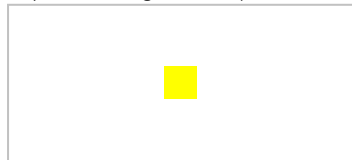
5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e Industry & Buildings

M +31 5.1.2.e | **E** 5.1.2.e @rhdhv.com | **W** www.royalhaskoningdhv.com

Royal HaskoningDHV B.V. | Leidseveer 4, Postbus 2202, NL 3500 GE, Utrecht, The Netherlands



From: 5.1.2.e - DGB

Sent: donderdag 20 december 2018 15:03

To: 5.1.2.e

Cc: 5.1.2.e - DGB

Subject: Startgesprek

Beste 5.1.2.e,

Zoals besproken:

- Op verzoek van de kamer wordt er nog een vierde scenario onderzocht waarbij alles in handen komt van NS Stations. Tijdens het startgesprek bespreken we ook de formaliteiten van het meenemen van het vierde scenario.
- Op verzoek van Kamerlid Ziengs wordt er ook nog gekeken naar pensioenfondsen. Dit wordt geen scenario maar wordt meegenomen in de andere opties. Dit bespreken we gedurende het startgesprek in januari.
- Verslag van AO spoorordering kun je in bijlage vinden
- Voor de volledigheid kun je het rapport van Ecorys hier vinden: <https://www.ecorys.nl/sites/default/files/blg-363399.pdf>

Anderhalf uur lijkt mij voldoende. Wij zijn op de volgende momenten beschikbaar:

- Maandag 7/01/2019 tussen 14 en 17.
- Dinsdag 08/01/2019 na 14

Kunt u ook laten weten wie wij hier mogen aanmelden?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

5.1.2.e @minienm.nl

+31 5.1.2.e

Rijnstraat 8 | Den Haag

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.

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: concept actielijst ordening stations
Datum: dinsdag 8 januari 2019 12:57:40
Bijlagen: [image001.jpg](#)

Dag 5.1.2.e,
 Dank voor de actielijst.
 Goed om dit als middel te gebruiken om de voortgang te bewaken.
 En de IenW acties herken ik uit het gesprek van gisteren.
 Gr. 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: dinsdag 8 januari 2019 09:07
Aan: 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - DGB
CC: 5.1.2.e

Onderwerp: concept actielijst ordening stations

Hoi 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Naar aanleiding van ons overleg gisteren hebben we een concept actielijst opgesteld. Niet te uitgebreid, per actie een korte omschrijving, actiehouder, datum en status. De data hebben we niet zo specifiek besproken, we zullen in elk geval onze acties voor 17/01 voor het volgende overleg uitvoeren.

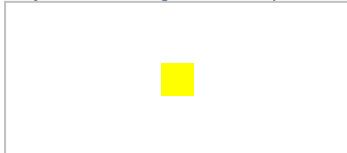
Laten we volgende week de acties langs lopen en bespreken of deze vorm goed werkt.

Groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e
 5.1.2.e Industry & Buildings

M +31 5.1.2.e | E 5.1.2.e @rhdhv.com | W www.royalhaskoningdhv.com
 Royal HaskoningDHV B.V. | Leidseveer 4, Postbus 2202, NL 3500 GE, Utrecht, The Netherlands



This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: documenten voor bespreking morgen
Datum: woensdag 16 januari 2019 17:35:01
Bijlagen: [concept lijstje potentiële hoogleraren om te benaderen 180116.docx](#)
[Concept lijstje stakeholdergroepen 180116.docx](#)
[Planning 180116.xlsx](#)

Hoi 5.1.2.e ,

In de bijlage vind je de drie documenten die we beloofd hadden en morgen willen bespreken, we zullen ze ook op papier meenemen.

Groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e Industry & Buildings

M +31 5.1.2.e | **E** 5.1.2.e @rhdhv.com | **W** www.royalhaskoningdhv.com

Royal HaskoningDHV B.V. | Leidseveer 4, Postbus 2202, NL 3500 GE, Utrecht, The Netherlands



This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

[illegible]

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: publieke belangen
Datum: woensdag 16 januari 2019 17:43:05
Bijlagen: [Publieke belangen LTSA.docx](#)

Hoi 5.1.2.e,

Zoals besproken: in de bijlage heb ik in een kladje, onderaan, de definitie van publieke belangen van stations zoals in de LTSA geformuleerd en door Kwink Groep daaruit gefilterd. Ik heb de titel van het rapport er bij gezet.

Daarboven staan trouwens allemaal quotes uit de LTSA zelf, waarin iets over stations gezegd wordt.

Benieuwd of wat jij hebt op hetzelfde neerkomt.

Groeten,

5.1.2.e

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Uit LTSA:

Hoofddoel: De kwaliteit van het spoor als vervoerproduct verbeteren zodat de reiziger en verlader de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken.

Het spoor kent een landelijk dekkend, goed verbonden netwerk van stations in de kern van agglomeraties waar mogelijkheden zijn tot werken, winkelen en andere activiteiten, die economische activiteit stimuleren en de ruimtelijke ordening vormgeven.

In de trein en op het station kan de reiziger zijn reistijd zinvol gebruiken.

Na investeringen in achterstallig onderhoud en vernieuwde stations, zijn de komende jaren structurele maatregelen noodzakelijk om de capaciteit van spoorstelsel te verbeteren om verdere groei op te kunnen vangen.

Daarnaast zijn vijf specifieke gebieden geïdentificeerd waarvoor de coördinatie en samenwerking verbeterd moeten worden: Infrastructuurontwikkeling, Dienstregelingsontwerp, Capaciteitsverdeling, Be- en bijsturing en Stations.

Bij ProRail reguleert de overheid met de Spoorwegwet de hoogte van de gebruiksvergoeding en bepaalt ze de spelregels voor verdeling van capaciteit tussen vervoerders in geval van schaarste. Ook stelt de overheid regels op voor het gebruik van zogenaamde bijkomende diensten en voorzieningen (bijvoorbeeld op en rondom stations) die noodzakelijk zijn om op het spoor te kunnen rijden. De implementatie van aangescherpte Europese regels voor de toegang tot deze voorzieningen moet de toegang tot deze diensten verbeteren en machtsmisbruik door bijvoorbeeld excessieve tarieven voorkomen. Daarnaast maakt ze afspraken met NS en ProRail (deels in de concessies) en faciliteert ze afspraken tussen alle vervoerders gezamenlijk (bijvoorbeeld ten aanzien van het tariefsysteem).

Betere aansluitingen op andere modaliteiten door goed functionerende multi-modale knooppunten (stations en terminals).

Uitbreiding en verbeteren van de kwaliteit van P&R- en fietsvoorzieningen rondom de stations. Hierbij wordt rekening gehouden met ontwikkelingen en behoeftes op het gebied van duurzaam vervoer.

Verbeteren van de toegankelijkheid van stations en treinen voor mensen met een auditieve, visuele of motorische beperking. Met de toenemende vergrijzing levert dit een belangrijke bijdrage om meer mensen zelfstandig actief te laten blijven. Dit betreft niet alleen de fysieke toegankelijkheid maar bijvoorbeeld ook de mate waarin het OV-chipsysteem gebruiksvriendelijk is.

Verhogen comfort voor de reiziger in de treinen en op de stations. Bijvoorbeeld door toiletten en internetvoorziening in de trein.

Stations(gebieden) te ontwikkelen tot aantrekkelijke verblijfplaatsen met mogelijkheden voor retail, werk- en ontmoetingsplaatsen.

Naast het verbeteren van de veiligheid in absolute zin dient ook de sociale veiligheid in de trein en op de stations in voldoende mate gewaarborgd te blijven.

Het woon-werkverkeer verandert. Naast het klassieke centraal station in de grote steden nemen de omliggende stations hierin een steeds belangrijker rol in.

Uit: Evaluatie preferente recht NS Stations voor commerciële ontwikkeling van onder- en overbouw in de stationsomgeving, Eindrapport 19 februari 2016, Kwink Groep, pagina 13:

“Achterliggende doelen vanuit zowel NS Stations als de Lange Termijn Spoor Agenda (LTSA) zijn:

- Stations als functionele, comfortabele, uitnodigende, toegankelijke en veilige verblijfplaatsen.

- Optimaliseren van de deur tot deur reis; waaronder optimale aansluiting tussen vervoersdiensten hoofdrailnet en regionale en lokale netwerken. Andere doelen zijn: verbinding van station en stad en ruimtelijke inpassing in de stedelijke omgeving.
- Aantrekkelijk openbaar vervoer en tevredenheid van de reiziger.”

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: artikelen pensioenfondsen - OV
Datum: vrijdag 18 januari 2019 09:00:58

Hoi 5.1.2.e,

Over deze twee artikelen had ik het gisteren:

<https://www.nrc.nl/nieuws/2019/01/08/rutte-neemt-regie-ov-randstad-op-zich-a3189302>

<https://www.spoorpro.nl/spoorbouw/2019/01/10/overleg-met-rutte-over-financiering-railprojecten-randstad/>

Verschillende bronnen, dezelfde strekking.

Groeten,

5.1.2.e

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Ordering stations; context en achtergrond

Subtitle

5.1.2.e

29 januari 2019

Internal use only



Nederland–Europa, 1989-1995; Markt wint van Marx

- Berlijnse muur valt, einde van de koude oorlog
 - Sovjetunie valt uit elkaar
 - Schengen van kracht (1995)
 - Ideologieën en geloof minder
 - Euforie over de toekomst
 - Liberalisme
 - Marktwerving
 - Ontkerking en ontzuiling
 - Economische welvaart
 - Begrotingsoverschotten
 - Huizenprijzen hoog
 - Hypotheek tot 125% waarde
 - Beurskoers naar records
 - Individueel centraal
 - Nederland gidsland in alles top 5
 - Wereldleiders: Reagan, Gorbatsjov, Deng Xiaoping, Kohl, Mitterrand, Thatcher
- Jaar 2000, 9/11, bang zijn, populisme en moord Pim Fortuyn waren nog erg ver weg

Alles kan of moet
kunnen

Markt wint van Marx

Nederland Gidsland

- Kabinetten:
 - Lubbers I; 1982-1985; CDA en VVD
 - Lubbers II; 1985-1989; CDA en VVD
 - Lubbers III; 1989-1994; CDA en PVDA
 - Kok I: 1994-1998; VVD, PVDA en D66; Paars I
 - Kok II: 1998-2002; VVD, PVDA en D66; Paars II

- Marktwerving en verzelfstandiging in 'nutsvoorzieningen'; overheid op afstand
 - Woningbouwverenigingen
 - Zorgverzekeraars en ziekenhuizen
 - TV-kabelbedrijven
 - Telefoonbedrijven
 - Energiebedrijven
 - Vervoerssector; Spoorwegen

Richtlijn 91/440/EEG, 29 juli 1991

- Richtlijn betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap
 - Grotere integratie van de vervoerssector voor de interne markt en de spoorsector daar binnen van groot belang.
 - Concurrentie en terugdringen staatsteun
 - Lidstaten zelf interpreteren
 - Personen- en goederenvervoer toegang tot elkaars infrastructuur
- Richtlijnen
 - Bestuurlijk onafhankelijk
 - Beheer spoorweginfrastructuur en exploitatie vervoerdiensten scheiden:
 - Boekhoudkundig verplicht
 - Organisatorisch en institutioneel facultatief
 - Financiële structuur saneren
 - Internationale samenwerkingsverbanden
 - Geen stads- of regionale vervoer
 - Gebruiksvergoeding

Voorzitter:

5.1.2.e

1992-1995 Verzelfstandiging NS

- Punctualiteit, dienstverlening, gereden diensten, klanttevredenheid slechte score, veel subsidie vanuit overheid, technocratisch bedrijf, top 5 minst populaire werkgevers
- 1994-1995 18 986 Verhouding Rijksoverheid - NS
- Splitsing tussen reizigersvervoer, goederenvervoer en infrastructuur
 - NS Groep
 - Railinfrabeheer
 - Railned
 - Verkeersleiding

```
graph LR; A[NS Groep] --- B[ ]; B --- C[Railinfrabeheer]; B --- D[Railned]; B --- E[Verkeersleiding]; B --- F[ProRail];
```
- NS Groep verder ontvlechten:
 - NS Reizigers, NS Cargo, NS Stations, NS Vastgoed
 - Ingenieursdiensten: GFA, HollandRailConsult, Articon
 - Aannemer: Structon, BAM, KVS
 - NS Telecom (Telfort), NS DataServices (Tiscali)

18 986: Stations en telecommunicatie

- Stationsgebouwenhebben een gemengde functie
- Verkeer en vervoer, maar ook om ander zakelijk voordeel
- Kosten verdelen tussen Rijksoverheid en NS => verdelingssysteem: 'Kleurwedstrijd'
- Ook spelregels voor publieke benutting; stations voldoende reizigers aankunnen en loopstromen logisch en overzichtelijk
- Rekening houden met andere vervoerders
- In 2005 evaluatie of ieders belangen voldoende veilig gesteld.

- Uitwerking interpretatie ordening:
 - NS Stations Commercie/zakelijk en RIB/ProRail Beheer/verkeer en vervoer
 - NS Stations Beheer beheert namens NS en ProRail (Opdrachtnemer-opdrachtgevers structuur)
 - Kostenverdeling volgens 'Kleurwedstrijd' (per station X% NS en Y% ProRail)

Ook elders in europa ordenen



Ook in Nederland ingewikkeld



Eigendom-verantwoordelijkheid op station

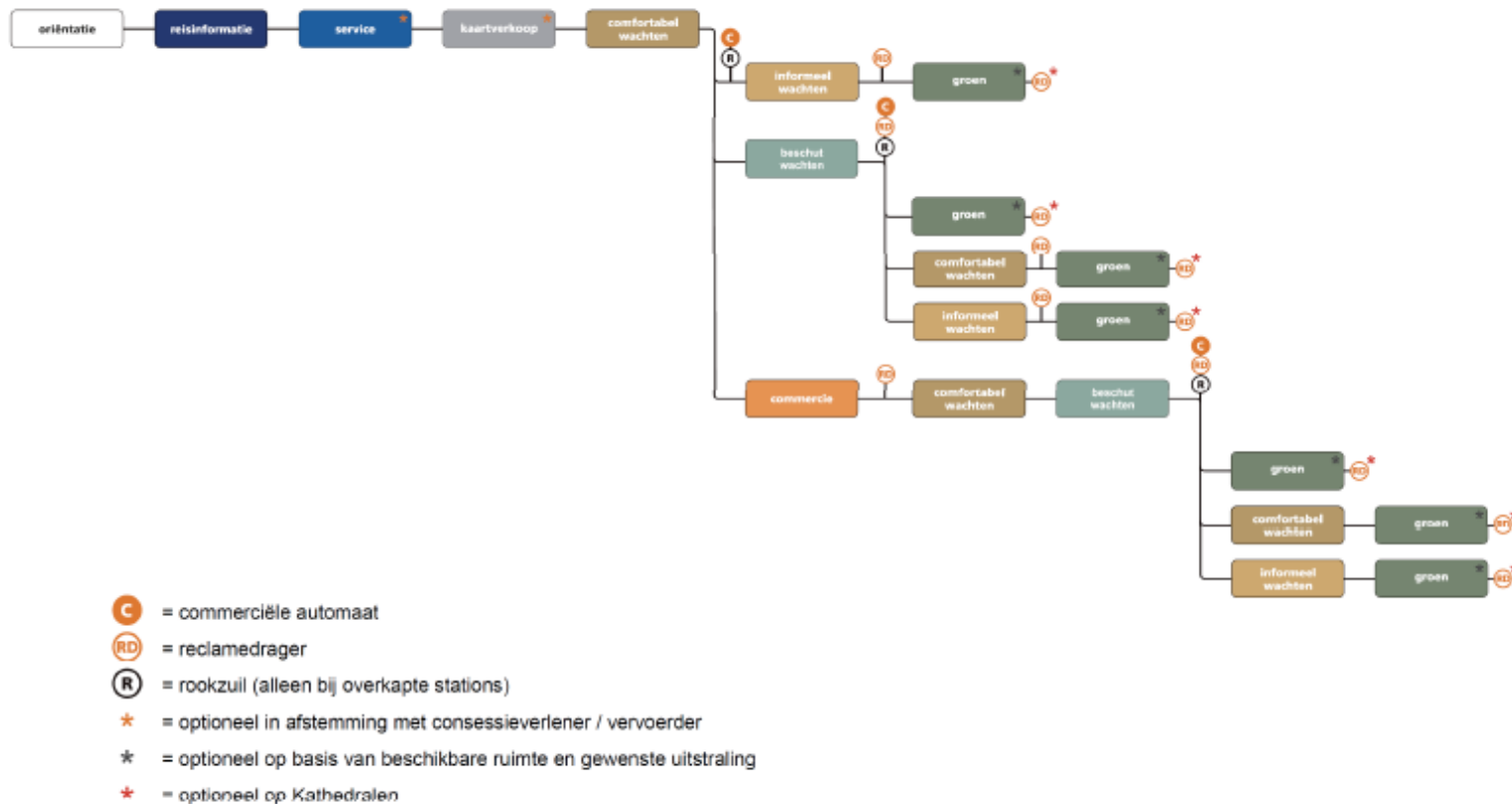


Eigendom-verantwoordelijkheid op station

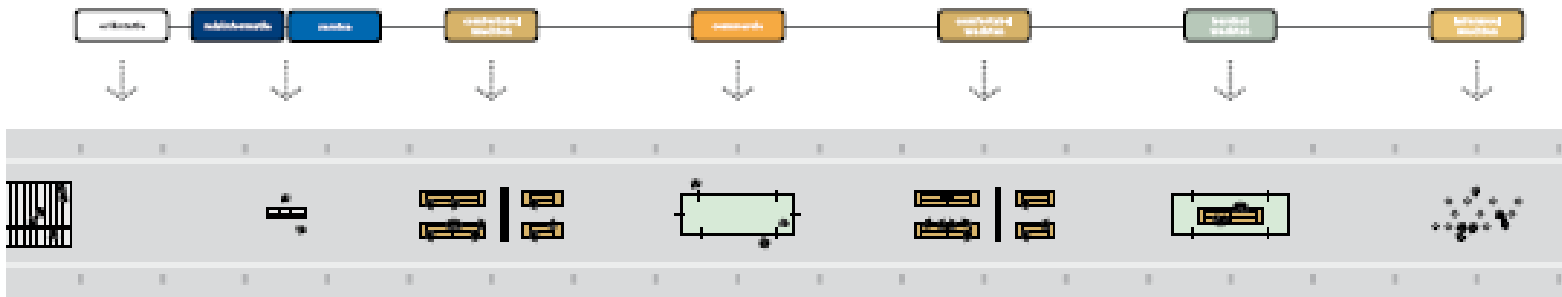


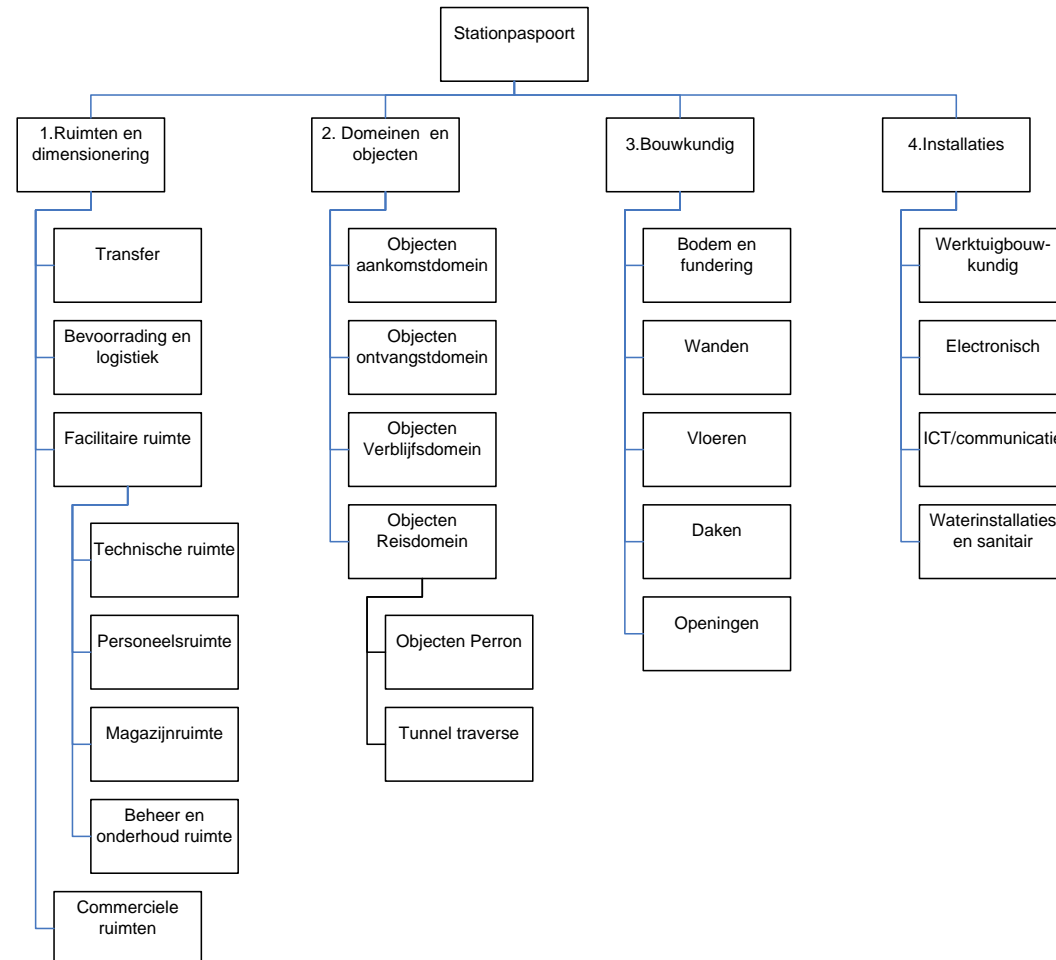
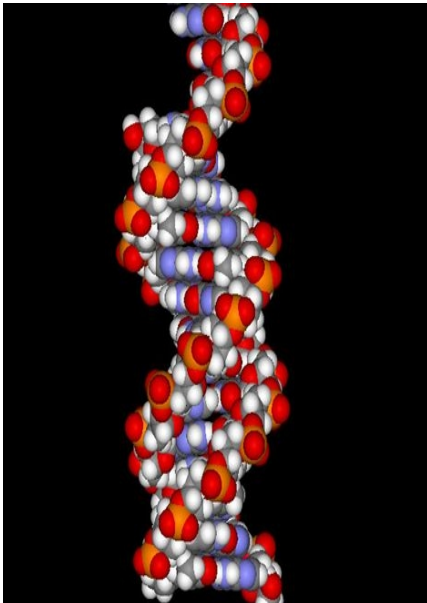
Inrichtingsprincipes / velden

veldvolgorde in het reisdomein

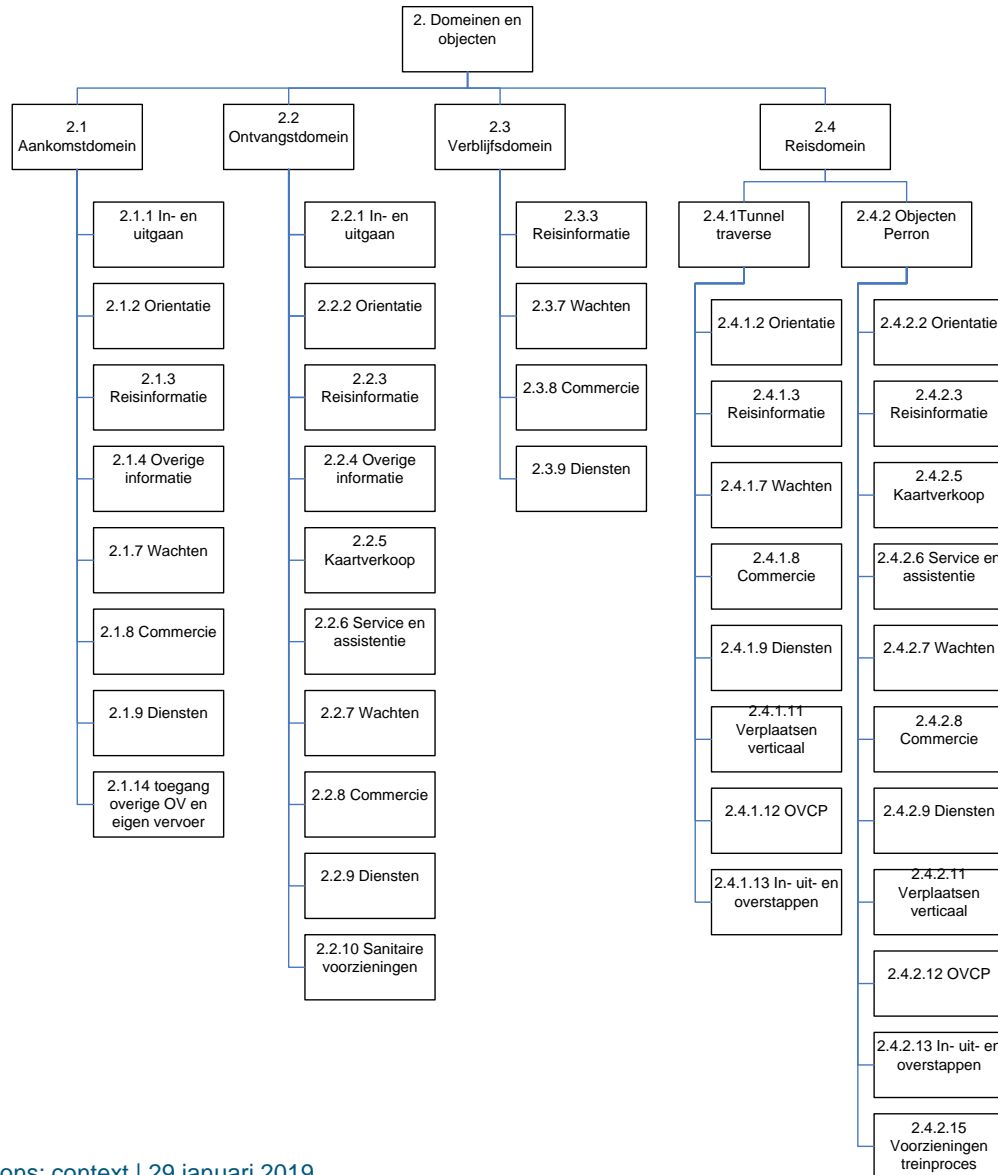


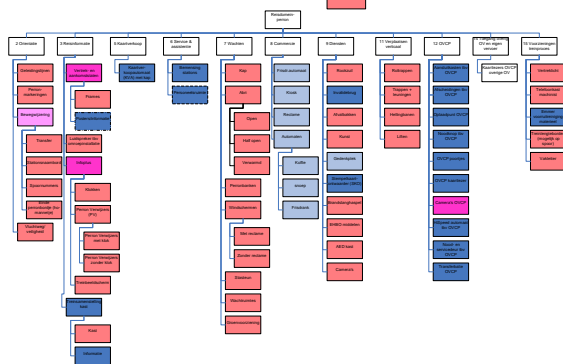
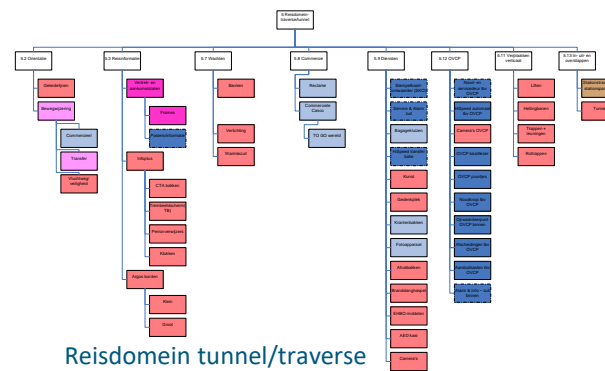
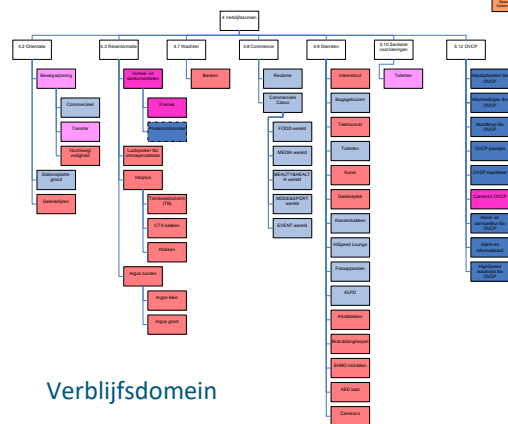
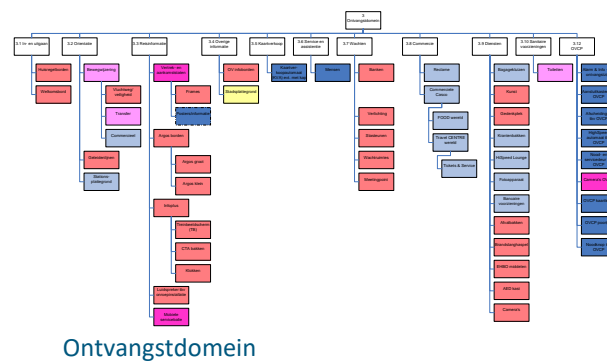
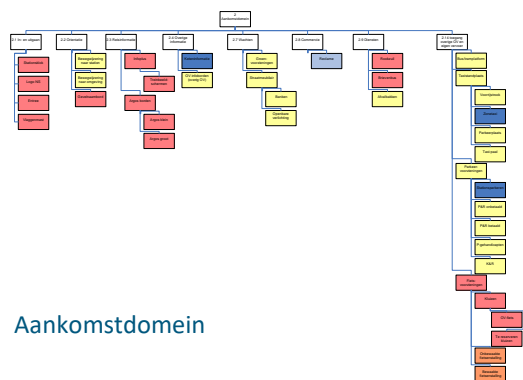
Inrichtingsprincipes / velden van velden- naar inrichtingsplan





5a. Domeinenboom (nieuwe versie)

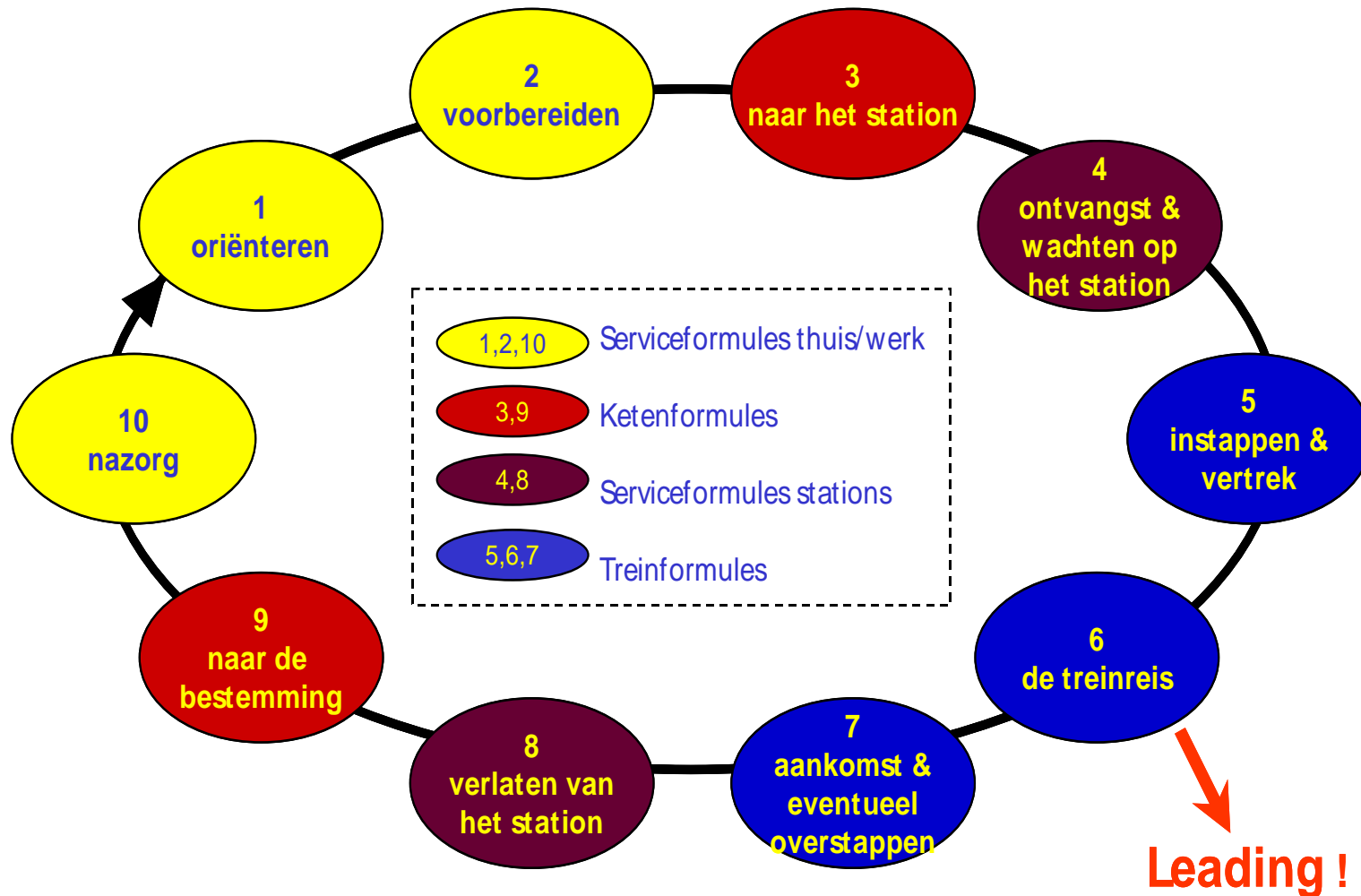




Wat vindt zij er van?



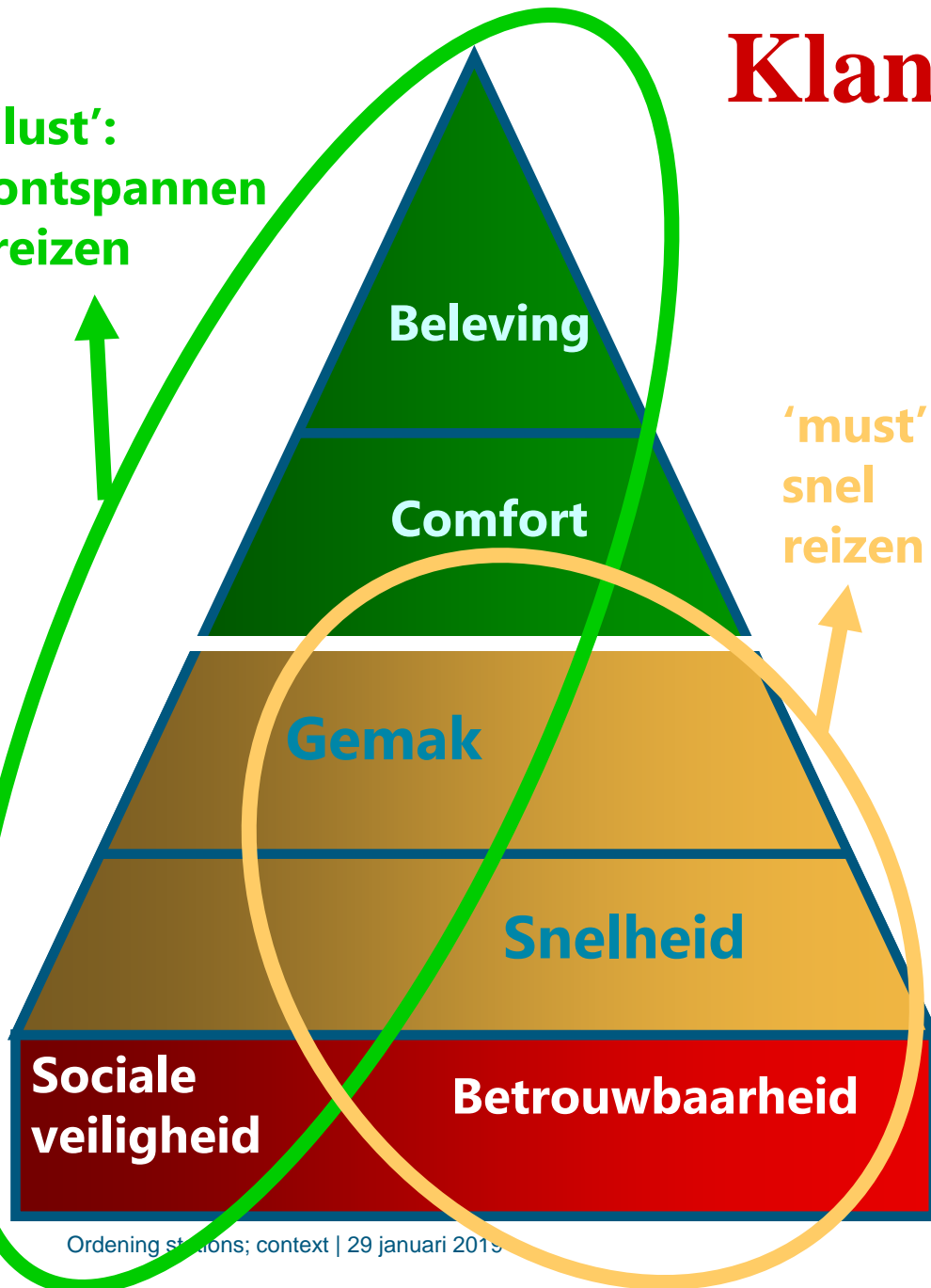
Algemeen: De reis van de klant



Klantwensenpiramide

'lust':
ontspannen
reizen

'must':
snel
reizen



5. Emoties:
waardevolle tijdbeleving

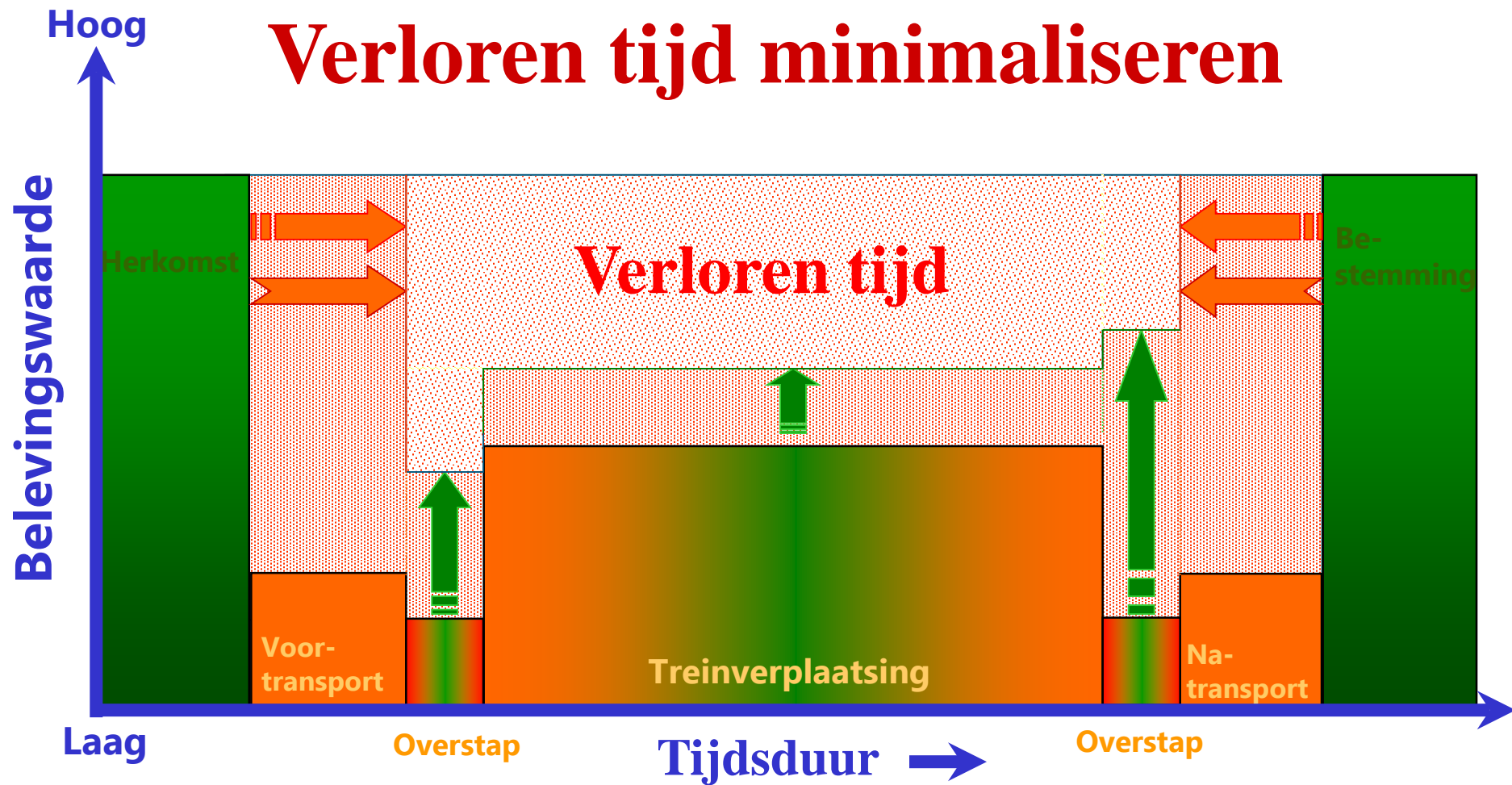
4. Lichamelijke inspanning:
reisgerief staat centraal

3. Geestelijke inspanning:
gedoe is taboe

2. Reistijd van deur tot deur:
hoe sneller hoe beter

1. Vertrouwen:
Veilige reis, doen wat
verwacht en beloofd wordt

Verloren tijd minimaliseren



||| → = Versnellen

→ = Verdichten

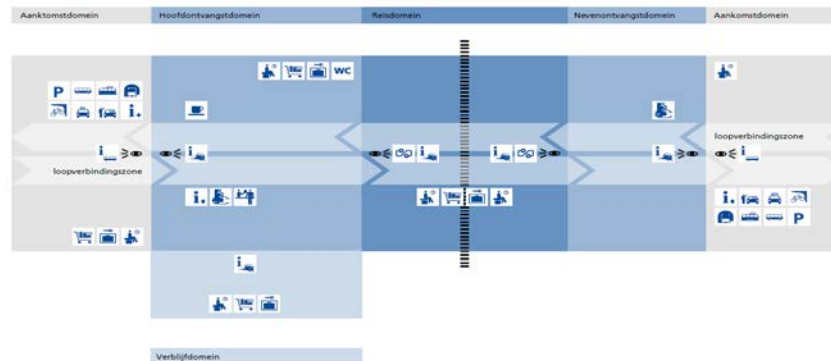
||| → = Veraangenamen

het waarom in kernwoorden

- verbeteren comfort, beleving reisplezier
 - logische relatie tussen de onderdelen
 - samenhang stationsontwerp en inrichting
 - gewenste beleving, uitstraling, inrichting
 - identiteit stations: vertrouwd en verrassend
 - vormgeving: generiek en specifiek
 - inspelen op ontwikkelingen
-
- 4 belevingsdimensies: ontdekken, inspireren, verwelkomen, uitnodigen

domeinen

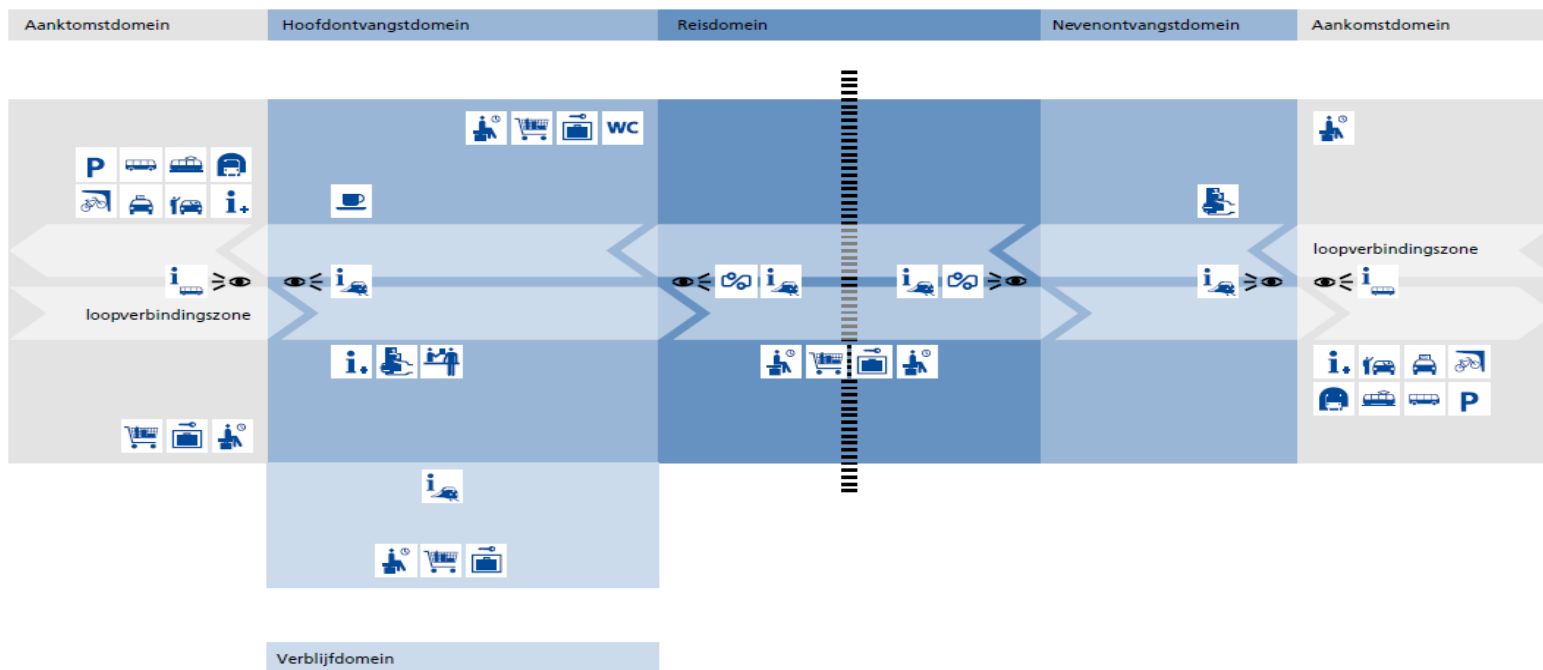
- aankomstdomein
- ontvangstdomein
- reisdomein / passage
- reisdomein / perron
- verblijfdomein
- loopverbindingszone



Stationsconcept

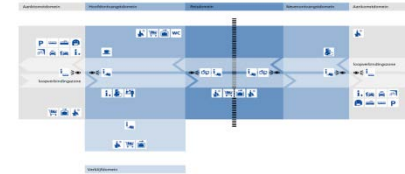
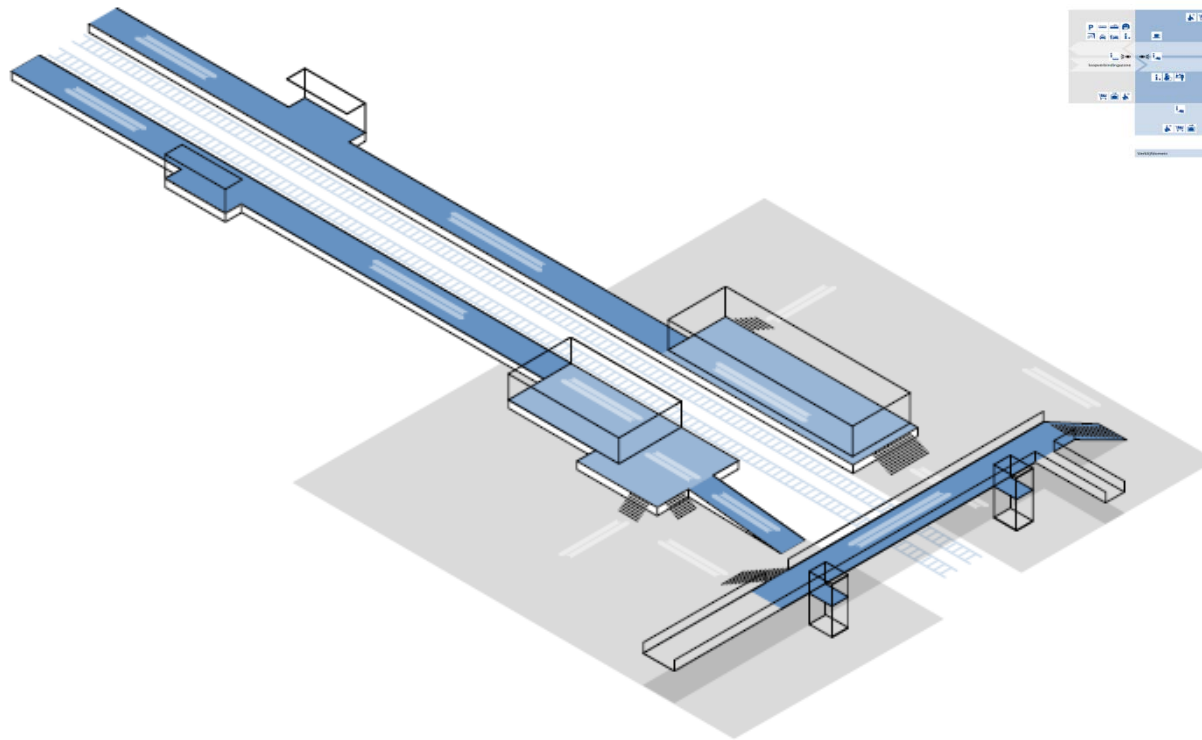


Stationsconcept



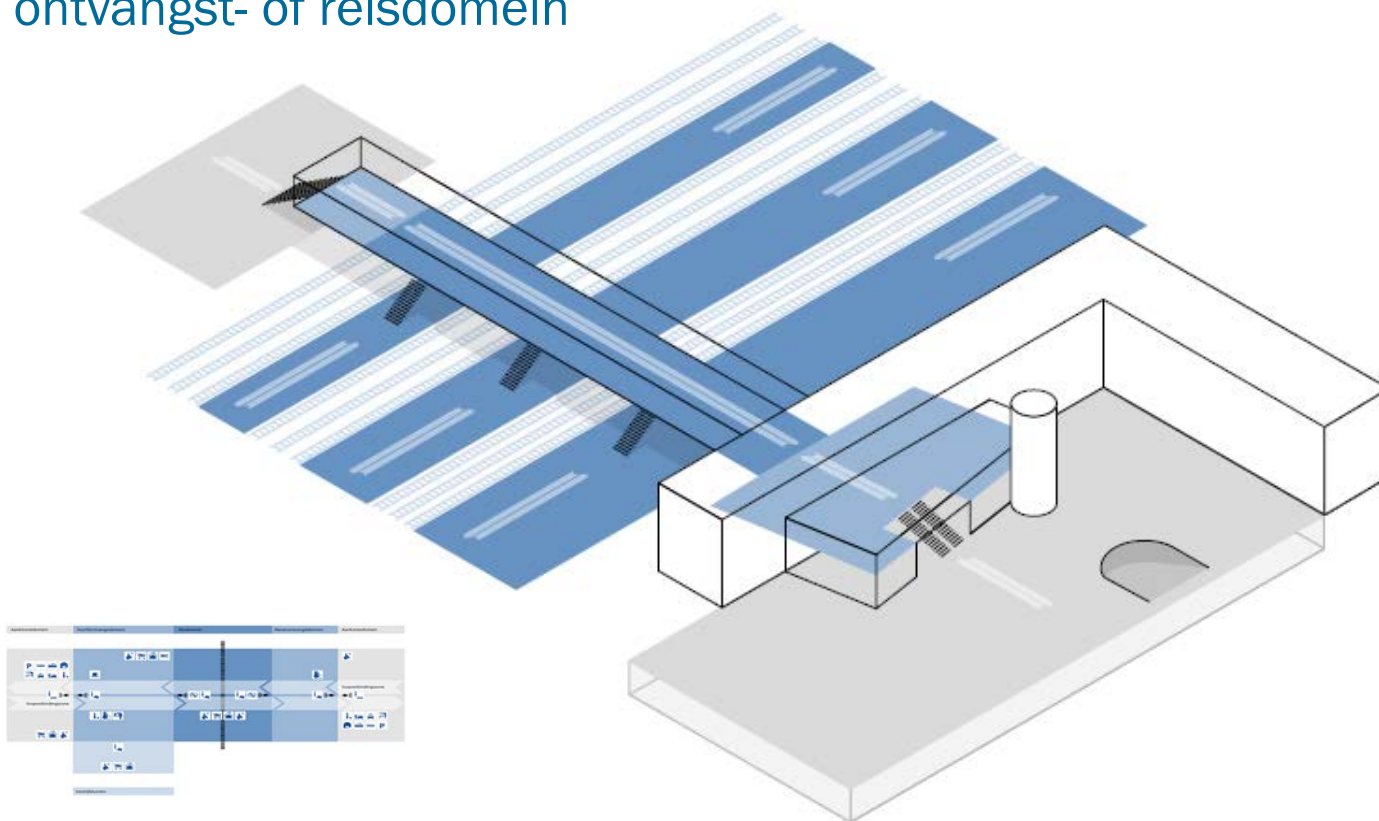
halte met ontvangstdomein op het perron

- soms zijn alle functies op het perron gesitueerd
- denkbaar in zowel kant- als eilandperrons
- variant: beperkt ontvangstdomein buiten de perrons



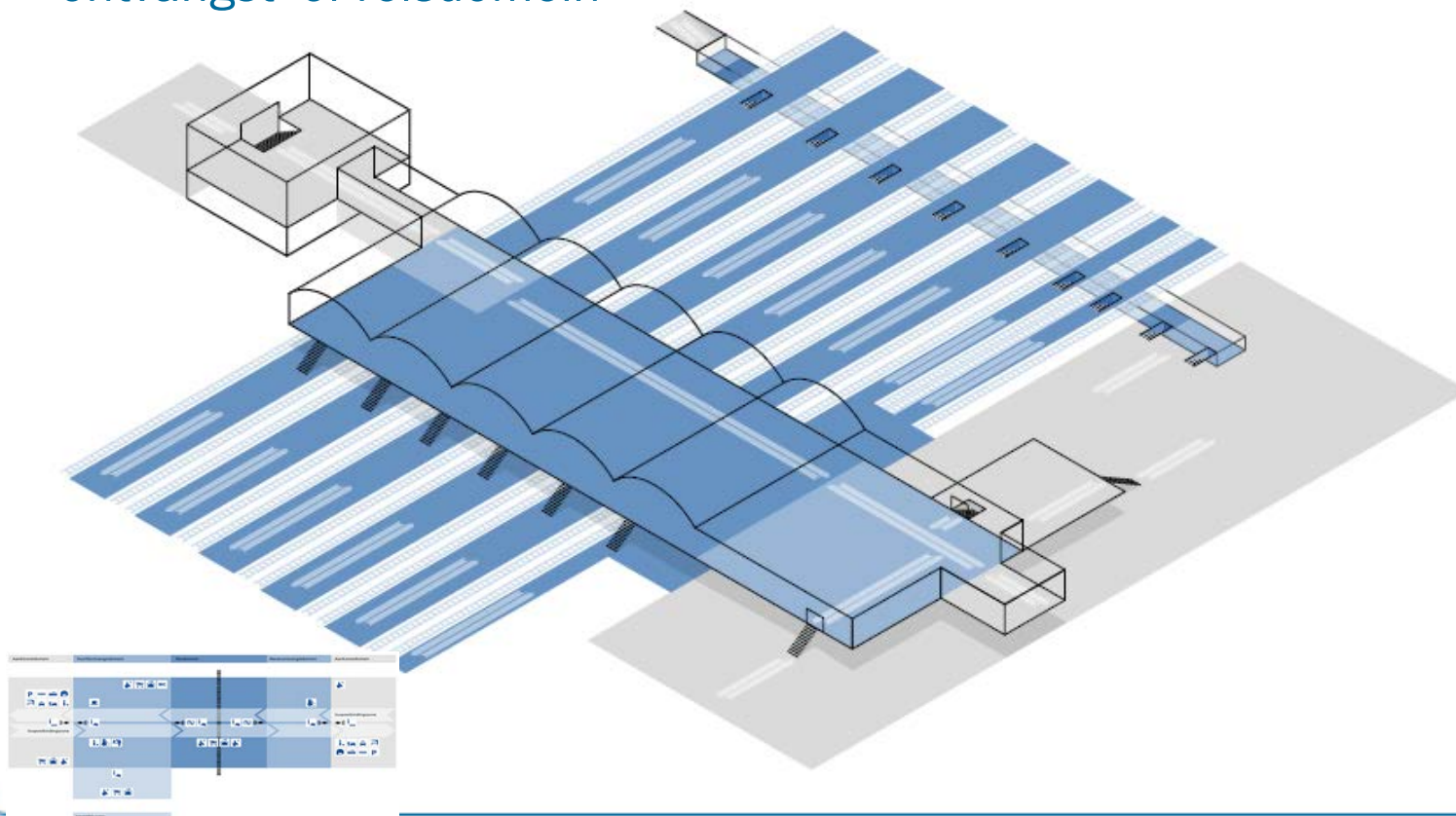
hal en perrons verbonden door passage

- hal is hoofdontvangstdomein, passage en perrons reisdomein
- verblijfdomein mogelijk grenzend aan de stationshal
- variant: verblijfsvoorzieningen in clusters in ontvangst- of reisdomein



hal boven sporen, toegang tot perrons

- hal is ontvangstdomein én reisdomein, perrons reisdomein
- verblijfdomein grenzend aan de stationshal, buiten de poortjes
- variant: verblijfsvoorzieningen in clusters in ontvangst- of reisdomein



opbouw

- visie
- toolkits
- inrichtingsprincipes
- ontwerpuitgangspunten



visie

- ambitie: herkenbaar en toch eigen
- inrichten: zelfde kwaliteit en principes
- op basis van beleving van de reizigers
- kwaliteit: zichtbaar, voelbaar, blijvend

toolkits

- 5 stationscategorieën:
halte, basis, plus, mega, kathedraal
- per categorie een bijpassende toolkit
- kathedralen, monumenten, collectie:
meer dan de standaard
- karakter van het station



de toolkits	Halte	variabelen	Basis	variabelen	Plus	variabelen	Mega	variabelen	Kathedraal	variabelen
reisinformatiepaneel										
servicepaneel										
kaartverkooppaneel										
comfortabel zitobject		materiaal 1 hout kleurstherapie A B		materiaal 1 hout kleurstherapie A B		materiaal 1 hout extra optie kort deel 2 rvs. kleurstherapie A B C D E F		materiaal 1 hout extra optie kort deel 2 rvs. kleurstherapie A B C D E F		materiaal 1 hout extra optie kort deel 2 rvs. kleurstherapie A B C D E F
leunobject										
reclamedrager										
afvalbak										
nieuwsmobiel										
windscherm						print/gastmischteffect		print/gastmischteffect		print/gastmischteffect
verblijfspaviljoen										
commercieel paviljoen										
commerciële automaat										
groen eiland										
informeel zitobject	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	materiaal 1 beton kleurstherapie A B C D	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	materiaal 1 beton kleurstherapie A B C D	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	materiaal 1 beton kleurstherapie A B C D	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	materiaal 1 beton kleurstherapie A B C D E F	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	materiaal 1 beton kleurstherapie A B C D E F
perovvloer										
rookzuil										
groenobject						materiaal 1 beton 2 rvs. 3 kunststof		materiaal 1 beton 2 rvs. 3 kunststof		materiaal 1 beton 2 rvs. 3 kunststof
beschuttingsysteem										
groenzone										

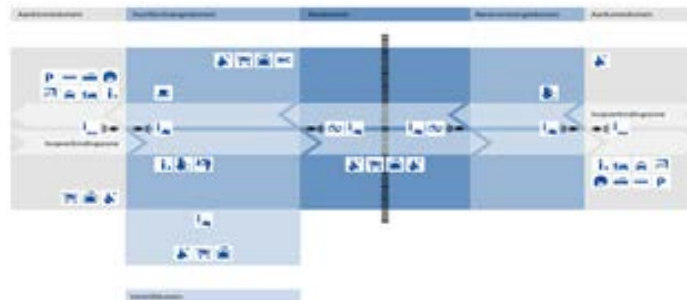
ambitie
 optioneel
 profilering

© ProRail, NS Poort en
Bureau Spoorbouwmeester

oningDHV

inrichtingsprincipes

- van domeinen naar velden
- van velden naar objecten
- configuraties



Inrichtingsprincipes / velden

Velden voor oriëntatie en rels

velden		identiteitsdragers	ondersteunende objecten	ontvangst-domein	reisdomen passage	reisdomen perron	verblijf-domein
oriëntatie				●	●	●	●
reisinformatie	★	reisinformatiepaneel	afvalbak	●	●	●	
service	★	servicepaneel	afvalbak	●	○	○	
kaartverkoop	★	kaartverkooppaneel	afvalbak	●	○	○	

● ambitie ○ optioneel

Inrichtingsprincipes / velden

Velden voor verblijf

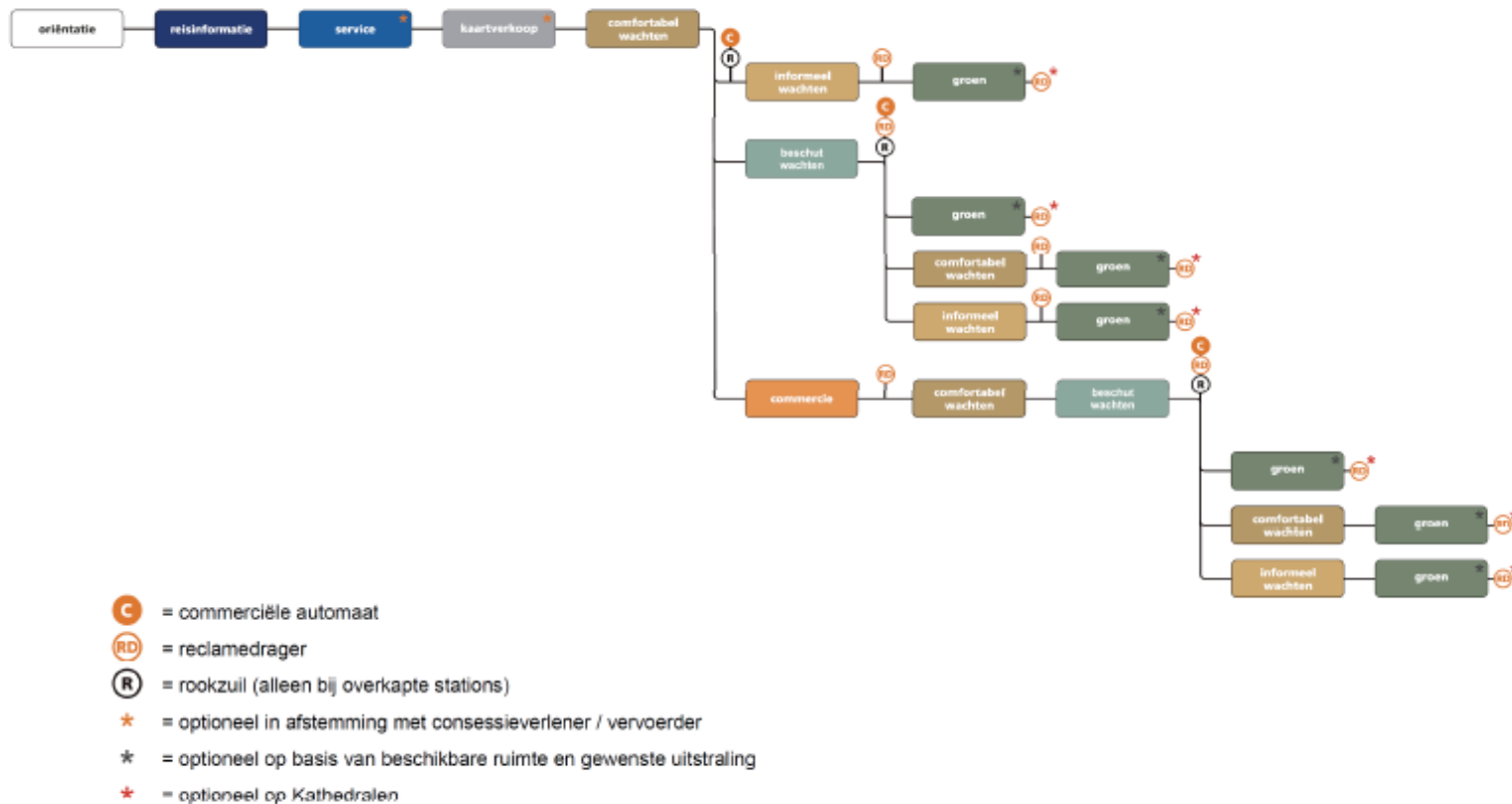
velden	Identiteitsdragers	ondersteunende objecten	ontvangst- domein	reisdomein passage	reisdomein perron	verblijf- domein
comfortabel wachten *	comfortabel zitobject	afvalbak windscherm beeldscherm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
commercie	commercieel paviljoen	afvalbak			<input type="radio"/>	
beschut wachten	verblijfspaviljoen comfortabel zitobject	afvalbak			<input type="radio"/>	
informeel wachten	informeel zitobject	afvalbak	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	
groen	groenzone groen eiland groenobject	afvalbak	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	

* kan worden opgenomen in het beschuttingssysteem

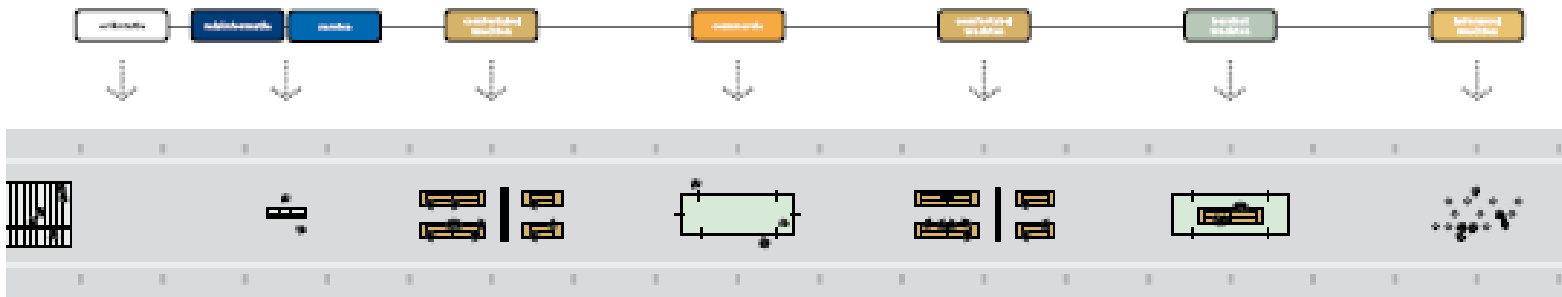
● ambitie ○ optioneel

Inrichtingsprincipes / velden

veldvolgorde in het reisdomein



Inrichtingsprincipes / velden van velden- naar inrichtingsplan



Inrichtingsprincipes / objecten

- reisinformatiepaneel
- servicepaneel
- kaartverkooppaneel
- comfortabel zitobject (bank)
- leunobject
- reclamedrager
- afvalbak
- nieuwsmeubel
- windscherm
- verblijfspaviljoen (abri)
- commercieel paviljoen (kiosk)
- commerciële automaat
- groen eiland
- informeel zitobject
- perronvloer
- rookzuil
- groenobject
- beschuttingssysteem
- groenzone

identiteitsdragers en ondersteunende objecten

soms gebonden aan velden, soms daarbuiten

Inrichtingsprincipes / configuraties



enkelzijdig



dubbelzijdig



driezijdig



vierzijdig



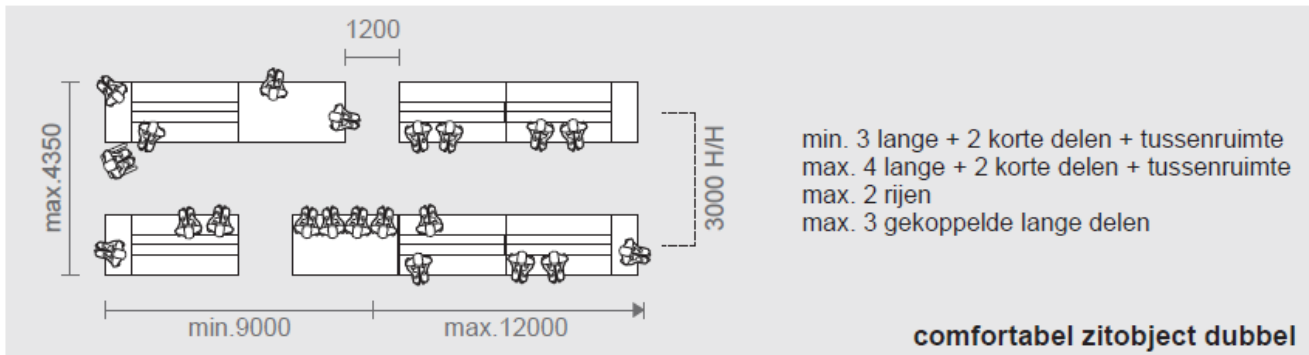
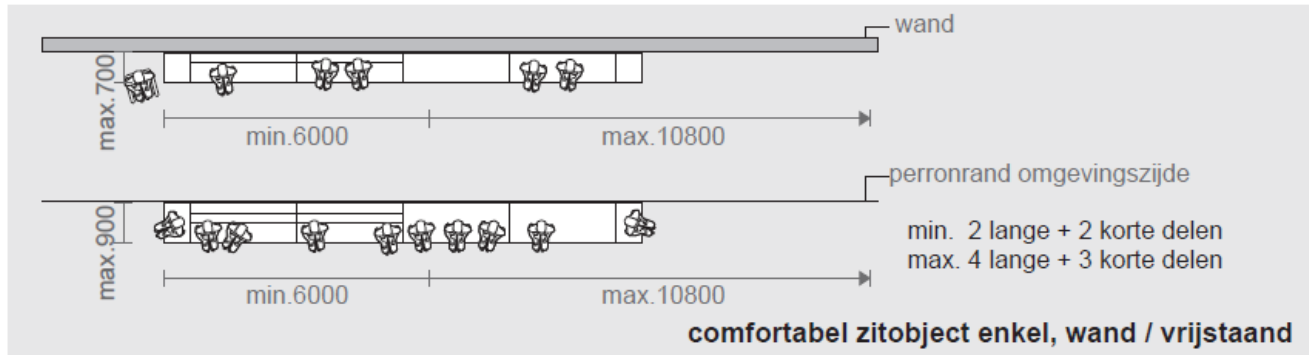
alzijdig



driezijdig



vierzijdig



per object uitgewerkt, soms in varianten





In het algemeen geldt:

ProRail is eigenaar van de railverkeers- en vervoersinfrastructuur (RVVI), zoals de perrons, tunnels en trappen. ProRail financiert de transervoorzieningen zoals bankjes, klokken, bewegwijzering, presentatiemiddelen en fietsklemmen en -kluizen in het stationsgebouw en -omgeving

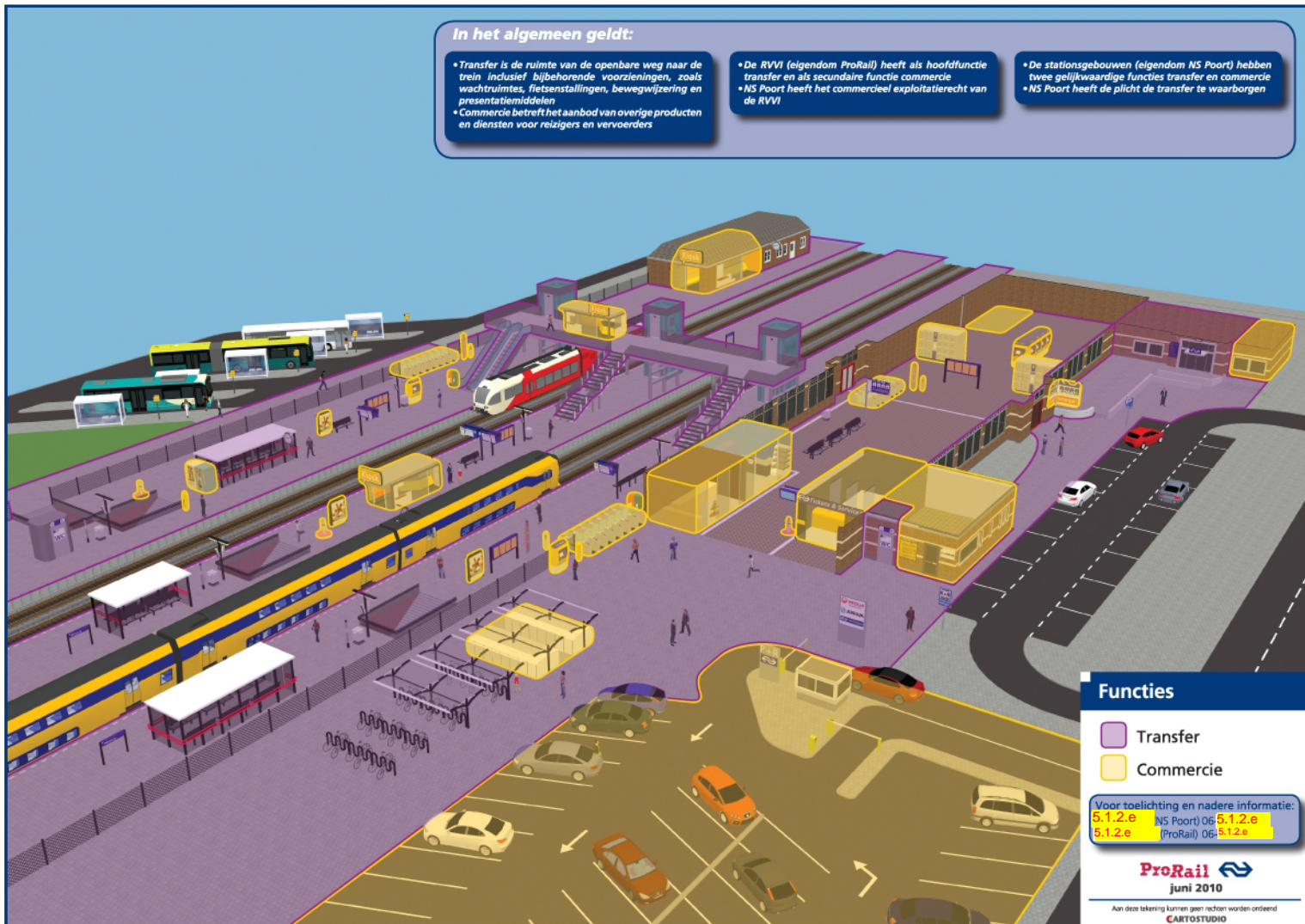
Vervoerder is eigenaar van de treinen, de verkoopbalies, kaartverkoopautomaten en service- en alarmzullen

De exploitant is eigenaar van de inrichting van de winkels en van de snoep- en drankautomaten

NS Poort is eigenaar van de stationsgebouwen inclusief de fietsenstallingen, en van de commerciële voorzieningen op de RVVI, zoals kiosken, krantenbakken en reclamezullen

Gemeente is eigenaar van een deel van het voorplein en het busstation





ProRail Stations

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e / 5.1.2.e
5.1.2.e / 5.1.2.e
5.1.2.e / 5.1.2.e
5.1.2.e / 5.1.2.e
ProRail
ProRail
ProRail
ProRail

5.1.2.e ProRail
5.1.2.e ProRail

5.1.2.e ProRail
5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e ProRail + NS
5.1.2.e ProRail
5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e

5.1.2.e Assetmanagement
5.1.2.e Stations
5.1.2.e Assetmanagement Stations
5.1.2.e Stations

ProRail Projecten

ProRail 5.1.2.e 5.1.2.e Stationsprojecten

NS Stationsmanagement en -exploitatie

NS Stations
NS Stations
NS Stations
NS Stations
5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e
n.t.b.
5.1.2.e NS Stations
5.1.2.e NS Stat
5.1.2.e NS Stat

5.1.2.e stationsmanagement en exploitatie
5.1.2.e vervoerders
5.1.2.e
5.1.2.e

NS Stations - Vastgoed

5.1.2.e
5.1.2.e

5.1.2.e Vastgoed
5.1.2.e NS Stations

Reizigersorganisaties

Locov/ Rover

5.1.2.e 06-5.1.2.e
5.1.2.e @rover.nl

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: stand van zaken onderzoek ordening
Datum: maandag 11 februari 2019 17:23:13
Bijlagen: [Publieke belangen.pptx](#)
[Stakeholders en namen.xlsx](#)
[Opzet Onderzoeksrapport.docx](#)
[Interviewprotocol ordening op stations.docx](#)
[Ordering stations; context.pptx](#)

Hoi 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Morgen hebben we overleg over de ordening op stations. Goed om weer bij elkaar te komen en de stand van zaken te bespreken en het vervolg de komende tijd.

In deze mail alvast vooruitlopend daarop een mail met documenten waar wij intern mee bezig zijn. Zoals besproken hebben we anderhalve week geleden onze interne kick-off/ kennissessie gehad en zijn we aan de slag gegaan met de inhoudelijke documenten. Allemaal nog eerste concepten:

- Publieke belangen.pptx: een plaat met de publieke belangen zoals in de LTSA benoemd, aan elkaar gerelateerd
- Stakeholders en namen.xlsx: verzameling namen uit ons netwerk, nog te checken of alle namen actueel zijn en wie we daarvan het beste kunnen aanschrijven en daarna interviewen
- Opzet onderzoeksrapport.docx: een grove opzet van ons rapport, dit helpt ons om e.e.a. in relatie te zien, maar heeft nog nauwelijks inhoud
- Interviewprotocol ordening op stations.docx: eerste opzet met de lijn voor de gesprekken. Hiervoor willen we gebruik maken van de plaat met publieke belangen en de bestaande indeling (de gekleurde plaat die ook bij de uitvraag zat)
- Ter informatie: ordering stations; context.pptx: sheets die 5.1.2.e verzameld heeft over de ordening: hoe het nu geregeld is en hoe het zo gekomen is. We hebben met 5.1.2.e (en 5.1.2.e) afgesproken dat wij hen alleen daarvoor inzetten en verder niet actief bij het onderzoek of het rapport.

We zien elkaar morgen om half vier op het ministerie.

Groeten,

5.1.2.e

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Actielijst onderzoek ordening stations

Datum: 14-2-2019

Num	Actie	Actiehouder	Plandatum gereed	Status
1	Offerte toevoeging vierde optie, pensioenfondsen en verlengen doorlooptijd met één maand	RHDHV	11-jan	Besproken, wachten op verzoek om aanvullende offerte. Wacht op 13
2	Concept lijst wetenschappers te betrekken bij het onderzoek	RHDHV	17-jan	Afgerond
3	Toetsen lijst bij ProRail en NS	lenW	ntb	Afgevoerd: wetenschappers benaderen met verzoek
4	Lijst andere (sector)overleggen waar we mogelijk aan zouden kunnen haken om dit onderzoek met stakeholders te bespreken	lenW	17-jan	Open
5	Aanleveren informatie WOB verzoek	lenW	11-jan	Afgerond
6	Aangeven welke vier varianten uit het Ecorys rapport nu de te onderzoeken opties zijn	lenW	11-jan	Afgerond, verder in 21
7	A4-tje per variant als uitgangspunt voor interviews en als input voor het interdepartementaal overleg	RHDHV	ntb	wacht op 6
8	Nadenken over de behoefte aan financiële informatie van NS voor het eindrapport	RHDHV	ntb	Open
9	Vorbereiden interdepartementaal overleg, waarbij op de agenda moet komen: welke beslisinformatie is van NS nodig voor het financiële onderzoek en de varianten uit het Ecorys rapport wat nu de varianten zijn	lenW	ntb	wacht op 7 en 8
10	Kamerbrief opstellen waarin het onderzoek nader gedefinieerd is om te toetsen of de optie pensioenfondsen goed is geïnterpreteerd	lenW	15-feb	wacht op 9 en 21
11	Publieke belangen van stations definiëren op basis van de LTSA	RHDHV	21-jan	Afgerond
12	Voorstel externe partijen die we willen spreken tijdens het onderzoek	RHDHV	17-jan	Longlist is klaar, vervolg: actie 20
13	Planning uitwerken	RHDHV	17-jan	Afgerond, actualiseren na 24
14	Geheimhoudingsverklaring door betrokken adviseurs opstellen en tekenen	lenW	26-feb	
15	Adviseurs RHDHV die nog betrokken zijn bij projecten van NS en of ProRail alleen inzetten om informatie op te halen, niet om mee te werken aan het advies. Dit om belangenverstrengeling te voorkomen. Vastleggen in werkafpraak RHDHV en meenemen in actualisatie PvA	RHDHV	ntb	Wacht op 13
16	Inventarisatie publieke belangen 5.1.2.e delen	lenW	18-jan	Afgerond
17	Voorstel doen voor hoe naast de doelgroepen reizigers en vervoerders ook "de belastingbetaler" vertegenwoordigd kan worden in het onderzoek.	RHDHV	24-feb	
18	Delen opmerkingen op concept documenten	lenW	13-feb	Afgerond
19	Interviewprotocol verder uitwerken, specifiek en concreter.	RHDHV	24-feb	
20	Selectie maken uit lijst te interviewen personen en organisaties + voorstel voor aanpak doen (o.a. sessies versus 1 op 1)	RHDHV	24-feb	
21	Onderzoeken hoe/welke opties te definiëren, welke mate van uitwerking daarbij tot de gewenste input gaat leiden	RHDHV	24-feb	
22	Nagaan of OV Toekomstbeeld voldoende input is voor vergelijken en beoordelen opties (= eerste interne bouwsteen gereed)	RHDHV	24-feb	
23	Plannen vaste afspraak	lenW RHDHV	19-feb	
24	Planning onderzoek actualiseren: afstemmen met andere externe bouwstenen	lenW	19-feb	
25	Uitwerking opties voorleggen aan betrokken partijen, zodat er later geen discussie is over de opties	lenW	ntb	wacht op 21
26	Toetsen of uit het <i>ProRail ZBO-spoor</i> ook de informatie komt die nodig is voor de interne bouwsteen juridisch	lenW	ntb	

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGB
Verzonden: vrijdag 15 februari 2019 15:21
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: RE: actielijst ordening stations

Dag 5.1.2.e,

Ik zou ook nog twee verhelderende sheets toesturen m.b.t. oorsprong en logica m.b.t. huidige verantwoordelijkheids- en eigendomsverhouding op treinstations.

Zie hieronder.

Deze logica kan ook gebruikt worden als jullie later extern gaan. Logo's van ProRail moeten er dan wel uit.

Groeten 5.1.2.e

1995: Oorsprong huidige marktordening op het spoor

- Een bewuste keuze om toenmalige geïntegreerde NS op te splitsen.
- In enerzijds een 'taaksector' (nu ProRail) en anderzijds een 'marktorganisatie' (nu NS Groep)
- Taaksector zorgt voor de uitvoering van infrastructurele werken op basis van minister van VenW vastgestelde planning en financiering door Rijksoverheid
- Marktorganisatie biedt vervoers- en op aanverwante markten afgestemde diensten en producten tegen een betaalbare prijs aan en NS is op deze markten concurrerend en realiseert rendement dat voor zelfstandige financierbaarheid en continuïteit noodzakelijk is
- Afspraken zijn vastgelegd in een 'Overeenkomst op hoofdlijnen tussen Staat der Nederlanden en N.V Nederlandse Spoorwegen' getiteld '*Over de Wissel tussen Markt en Overheid, de verzelfstandiging van NS en de relatie tot de staat*' en parlementair bekrachtigd in december 1995
- Afspraken zijn een samenhangend geheel, ook de (toekomstige) uitwerking van die afspraken dient onderling samenhangend te zijn, financieel en anderszins

5.1.2.e

1995: ook oorsprong huidige ordening op stations

- Treinstations zijn (bewust) geordend / verkaveld volgens twee invalshoeken die niet één-op-één samenvallen:
 1. eigendom
 2. verantwoordelijkheden
- Dit is vastgelegd in de volgende definities:
 - I. Railverkeers- en vervoersinfrastructuur, oftewel rails, perrons, trappen, liften, looptunnels en traverses
 - II. Infrastructuur met gemengde functies, oftewel stationsgebouwen en 'combi-perrongebouwen'
- Omdat beide insteken (eigendom versus verantwoordelijkheden) niet één-op-één samenvallen zijn er wederzijdse afspraken gemaakt over:
 - I. Borging van commerciële exploitatie door marktorganisatie over Railverkeers- en vervoersinfrastructuur
 - II. Borging van transferfunctie en gelijke behandeling vervoerders door taaksector over Infrastructuur met gemengde functies

ProRail

7

Van: 5.1.2.e

Verzonden: donderdag 14 februari 2019 16:55

Aan: 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - DGB

CC: 5.1.2.e ; 5.1.2.e

Onderwerp: actielijst ordening stations

Hoi 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Zoals afgesproken heb ik de actielijst bijgewerkt. In de kolom status staat een toelichting, daardoor is het niet zo makkelijk snel te zien welke acties zijn afgerond. Om dat op te lossen heb ik het nummer grijs gemaakt als de actie afgerond is. Als jullie acties niet herkennen, laat het weten!

Groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e Industry & Buildings

M +31 5.1.2.e | E 5.1.2.e@rhdhv.com | W www.royalhaskoningdhv.com
Royal HaskoningDHV B.V. | Leidseveer 4, Postbus 2202, NL 3500 GE, Utrecht, The Netherlands



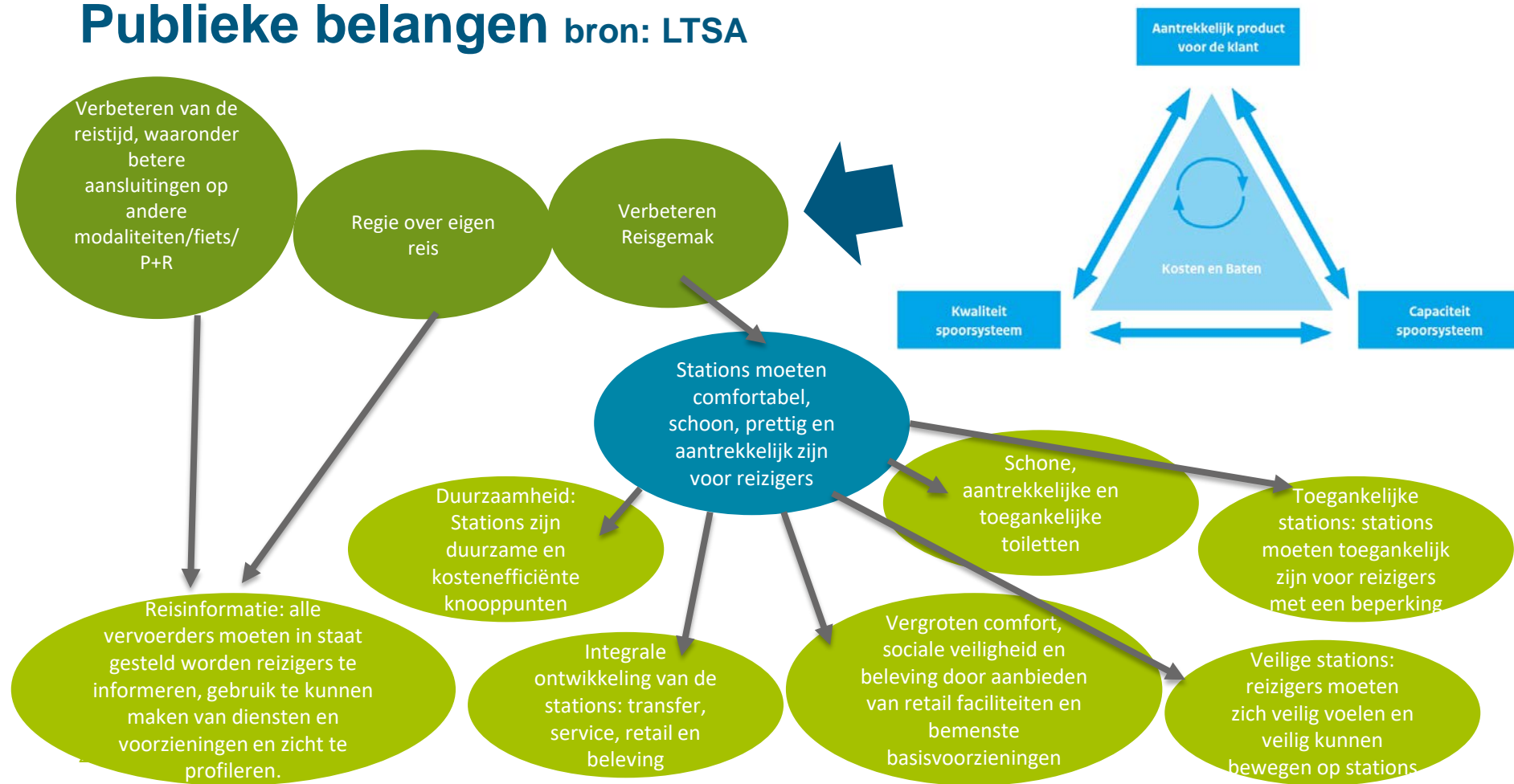
This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

			Optie 0	Optie 1	Optie 2	Optie 3	Optie 4	
RVVI	Railinfrasysteem Transfersysteem	DVP	Eigendom en verantwoordelijkheid	Huidige situatie	Huidige situatie +	Nieuwe entiteit	Alles naar ProRail	Alles naar NS
			Juridisch eigendom	ProRail (Rail Infra Trust)	ProRail (Rail Infra Trust)	ProRail (Rail Infra Trust)	ProRail (Rail Infra Trust)	ProRail (Rail Infra Trust)
			Economisch eigendom en opdrachtgever beheer (dagelijks en constructief)	ProRail (Rail Infra Trust)	ProRail (Rail Infra Trust)	ProRail (Rail Infra Trust)	ProRail (Rail Infra Trust)	NS Stations (NS Vastgoed)
			Uitvoering dagelijks beheer	ProRail	ProRail	Nieuwe entiteit	ProRail	NS Stations
			Juridisch eigendom	NS Stations	NS Stations	Nieuwe entiteit	ProRail	NS Stations
			Economisch eigendom en opdrachtgever beheer (dagelijks en constructief)	ProRail (Rail Infra Trust)	ProRail (Rail Infra Trust)	ProRail (Rail Infra Trust)	ProRail (Rail Infra Trust)	NS Stations (NS Vastgoed)
			Uitvoering dagelijks beheer	ProRail	ProRail	Nieuwe entiteit	ProRail	NS Stations
			Juridisch eigendom (de grond)	NS Stations	NS Stations	Nieuwe entiteit	ProRail	NS Stations
			Economisch eigendom en opdrachtgever beheer (dagelijks en constructief) en commerciële exploitatie	ProRail (Rail Infra Trust)	ProRail (Rail Infra Trust)	ProRail (Rail Infra Trust)	ProRail (Rail Infra Trust)	NS Stations (NS Vastgoed)
			Uitvoering dagelijks beheer	NS Stations	NS Stations	Nieuwe entiteit	ProRail	NS Stations
Gemengde Infrastructuur		DVP	Retail exploitatie	Exploitant	Exploitant	Exploitant	Exploitant	
			Juridisch eigendom	NS Stations (NS Vastgoed)	NS Stations (NS Vastgoed)	NS Stations (NS Vastgoed)	ProRail (Rail Infra Trust)	NS Stations (NS Vastgoed)
			Economisch eigendom en opdrachtgever beheer (dagelijks en constructief)	NS Stations	NS Stations	Nieuwe entiteit	ProRail	NS Stations
			Uitvoering dagelijks beheer	NS Stations	NS Stations	Nieuwe entiteit	ProRail	NS Stations
			Juridisch eigendom	NS Stations (NS Vastgoed)	NS Stations (NS Vastgoed)	NS Stations (NS Vastgoed)	ProRail (Rail Infra Trust)	NS Stations (NS Vastgoed)
			Economisch eigendom en opdrachtgever beheer (dagelijks en constructief)	NS Stations	NS Stations	Nieuwe entiteit	ProRail	NS Stations
			Uitvoering dagelijks beheer	NS Stations, financiering ProRail	NS Stations, financiering ProRail	Nieuwe entiteit	ProRail	NS Stations
			Juridisch eigendom	NS Stations (NS Vastgoed)	NS Stations (NS Vastgoed)	NS Stations (NS Vastgoed)	ProRail (Rail Infra Trust)	NS Stations (NS Vastgoed)
			Economisch eigendom en opdrachtgever beheer (dagelijks en constructief) en commerciële exploitatie	NS Stations	NS Stations	Nieuwe entiteit	ProRail	NS Stations
			Uitvoering dagelijks beheer	NS Stations	NS Stations	Nieuwe entiteit	ProRail	NS Stations
			In de huidige ordening zijn ProRail en NS samen verantwoordelijk voor en eigenaar van de stations. ProRail is verantwoordelijk voor de transfer en draagt de lasten van alles dat op het station aanwezig is en gedaan wordt voor de transfer (ook binnen de Gemengde Infrastructuur). NS Stations is verantwoordelijk voor de Gemengde Infrastructuur en de commerciële exploitatie van het station.	In Optie 1 wordt de huidige situatie geoptimaliseerd. Juridisch en economisch eigendom blijft bij de huidige partijen, de invulling van de daaruit voortvloeiende taken en rechten en de uitvoering van beheer en exploitatie kunnen, afhankelijk van de bevindingen in het onderzoek anders worden belegd.	In Optie 2 wordt het beheer en onderhoud op het station bij één partij neergelegd, een nieuw op te richten entiteit. Zo ontstaat er één aanspreekpunt voor belanghebbenden. Juridisch eigendom blijft bij de huidige partijen, het economisch eigendom en de daarbij horende taken en verantwoordelijkheden komt te liggen bij een nieuwe entiteit.	In Optie 3 wordt beheer en onderhoud bij één partij belegd, ProRail. Alle assets komen in juridisch eigendom bij ProRail, er is nog maar één aanspreekpunt op de stations.	In Optie 3 wordt beheer en onderhoud bij één partij belegd, NS. Alle assets komen in juridisch eigendom bij NS, er is nog maar één aanspreekpunt op de stations.	

Onderzoeksperspectieven

- Reizigers: het sporsysteem moet een aantrekkelijk product zijn met een goede kwaliteit
 - Vertegenwoordigd in de interviews met LOCOV, spoorbouwmeester
 - Bouwsteen Toekomstvisie OV 2040 is hiervoor een kader
- Vervoerder: mogelijkheid tot gezonde bedrijfsvoering, moet zich kunnen profileren en onderscheiden
 - Vertegenwoordigd in de interviews
 - Meegenomen als één van de publieke belangen
 - Bouwsteen ACM gaat specifiek over de concurrentiepositie
- Belastingbetaler: de kwaliteit van het sporsysteem moet in verhouding staan tot de kosten, spoor als alternatief voor de auto en het vliegtuig
 - Onderdeel van het beoordelingskader: publieke belangen zijn vastgesteld door de Tweede Kamer, en dus door de belastingbetaler
 - Alle interne bouwstenen hebben het belang van de belastingbetaler in zich

Publieke belangen bron: LTSA



Checklist (bron 5.1.2.e)

- Publieke belangen geëxtraheerd uit LTSA en Ecorys rapport (2014) en geclusterd in 7 belangen:
 - i. Comfort en beleving van stations ☒ ☐
 - ii. Toegankelijkheid ☒ ☐
 - iii. Duurzaamheid ☒ ☐
 - iv. Optimalisatie deur-tot-deur-reis ☒ ☐
 - v. Reiscofort ☒ ☐
 - vi. Borgen van groei reizigersaantal ☒ ☐
 - vii. Station als interwijk-verbinding ☒ ☐
- Borgen reizigersgroei → Toekomstvisie OV
- Station als interwijk-verbinding → Toekomstvisie OV

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: documenten ter bespreking morgen
Datum: maandag 25 februari 2019 18:03:59

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e,
 Dank voor toesturen, ik ga de stukken bekijken voor ons overleg van morgenmiddag.
 Tot morgen.

Groeten 5.1.2.e

5.1.2.e

*marktordening van spoor en stations &
 (deel)fiets als onderdeel van de deur-tot-deur-reis*

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Directoraat Generaal Mobiliteit

Directie Openbaar Vervoer & Spoor

E 5.1.2.e @minienm.nl

T +31 (0)6 - 5.1.2.e

P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

L Den Haag, Rijnstraat 8, 5.1.2.e

W 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: maandag 25 februari 2019 17:35

Aan: 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - DGB

CC: 5.1.2.e

Onderwerp: documenten ter bespreking morgen

Hoi 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Zoals afgesproken stuur ik hierbij weer een aantal documenten waaraan wij de tussenliggende tijd gewerkt hebben. We zullen ze morgen toelichten:

- Publieke belangen: in dit document hebben we de drie perspectieven toegelicht en hoe die in dit onderzoek aan bod komen. Het schema is iets aangepast en op de derde sheet hebben we gekeken of alle elementen die in het document van 5.1.2.e stonden nu ook in het onderzoek mee worden genomen.
- Definitie stations: om de opties te definiëren hebben we de definities van Ecorys als uitgangspunt gehanteerd. De wijzigingen die we voorstellen zijn bijgehouden. Asset Management was voor ons een term die onvoldoende scherp was en die we ook niet nodig hebben om de opties te definiëren, daarom geschrapt.
- Opties: nu in excel, hierin hebben we de opties aan de hand van de definities gedefinieerd. Optie 4 lijkt nu, door de definities van het Railinfrasysteem en het Transfersysteem ook duidelijk. Daarvoor is document BID00001 (van ProRail) gebruikt. Niet schrikken van dat document, als je er van een afstandje naar kijkt, is het namelijk wel heel bruikbaar.
- Toekomstvisie OV: we hebben de Toekomstvisie bestudeerd en gekeken wat daarin over stations staat en (mogelijk) raakt aan de ordening. Dan is het best lastig om te bedenken hoe je de verschillende opties gaat scoren op die aspecten.
- Opzet Onderzoeksrapport: een nieuwe versie. Hieraan hebben we hoofdstuk 5 toegevoegd: wat zijn de ervaringen met de huidige ordening? In de beoordeling van de opties kunnen we dan ook aan de ervaringen toetsen: is de verwachting dat de voordelen nog blijven bestaan en/of de nadelen weggenomen worden?

Morgen komen 5.1.2.e en ik, we zien jullie om 15u30.

Groeten,

5.1.2.e

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you

have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Toekomstvisie OV en beoordelen opties ordening

Pijlers toekomstbeeld 2040	Link ordening stations?
Pijler 1: Focus op de kracht van het OV	
o Het nationale netwerk: verbinding tussen steden	Groei reizigersaantallen
o Het internationale en grensoverschrijdende netwerk	Andere vervoerders en middelen (DVP's); Profilering; Ander type reizigers
o OV in (hoog)stedelijke gebieden	Meer verknoping landelijk en regionaal/stedelijk vervoer
o Hoogwaardig openbaar vervoer in de regio	Nee
o Landelijk netwerksamenhang en goederenvervoer	Nee
o Benutting en innovatie	Nee
Pijler 2: Drempelloos van deur-tot-deur	
o Knooppunt als onmisbare schakel in mobiliteitsketen	Komst diverse functies; Integratie station en omgeving; Schakel voor modaliteiten
o Open en toegankelijk	Toegankelijkheid
o Vraaggestuurde mobiliteit	Toegankelijkheid
Pijler 3: Veilig, duurzaam en efficiënt OV	
o Duurzaamheid en klimaat	Opwekking energie; Erfgoed
o Veiligheid en leefbaarheid	Nee
o Slim combineren met ruimtelijke ontwikkeling en bekostigen	Alternatieven financiering

Op welke aspecten zijn verschillen te verwachten tussen de opties?

	0: Huidig	1: Huidig +	2: Nieuwe entiteit	3: Alles ProRail	4: Alles NS
Aspect 1					
Aspect 2					
Aspect 3					

Doelen uit OV toekomstbeeld 2040

Om vanuit het OV een bijdrage te leveren aan maatschappelijke (ruimtelijke) opgaven rondom economie, woningbouw en leefomgeving streven wij richting 2040 de volgende 5 doelen na voor het OV:

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

De doelen ten aanzien van goederenvervoer zijn opgenomen in het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer.

Pijlers uit OV toekomstbeeld 2040

Nadat in 2016 door Rijk, regio's, ProRail en vervoerders de ambities voor het OV van de toekomst zijn bepaald, zijn de opgaven alleen maar gegroeid. In combinatie met de lange tijd die vaak nodig is voor voorbereiding en realisatie van infrastructurele projecten en de looptijd van OV-concessies, maakt dit dat NU richtinggevende uitspraken (hierna: principes) nodig zijn voor het openbaar vervoer van de toekomst als belangrijk onderdeel van het mobiliteitssysteem. Deze principes zijn in deze contouren opgedeeld in drie pijlers:

1. Focus op de kracht van het OV

Het OV maakt banen en activiteiten bereikbaar. Dit betekent vaak en snel reizen in een brede stedelijke ring, met enkele sterke assen naar de verschillende landsdelen en de landen om ons heen. Door een kwaliteitssprong van het OV-netwerk is in 2040 een samenhangend netwerk gerealiseerd binnen de stedelijke regio's en tussen de ruimtelijk-economische kerngebieden van Nederland en over de grens, ook voor goederenvervoer. Vraaggestuurde diensten en deelconcepten als deelauto's, deelfietsen en taxidiensten zijn ver doorontwikkeld en zorgen voor een verschuiving van openbaar en privévervoer naar gedeeld vervoer. Daarmee zijn ze een kwalitatief hoogwaardige aanvulling op het OV-netwerk.

2. Drempelloos van deur-tot-deur

In 2040 reizen alle reizigers op een betrouwbare, veilige, snelle, gemakkelijke en comfortabele wijze van A naar B. Het openbaar vervoer is daarbij een onderdeel van het totale mobiliteitssysteem en speelt daarin een belangrijke rol door met beperkt ruimtegebruik op een veilige en duurzame wijze grote groepen reizigers te vervoeren. Andere modaliteiten hebben hun eigen sterke krachten. Op afstanden tot ongeveer 15 kilometer is de (e-)fiets een goedkope, gezonde en duurzame modaliteit. De combinatie van OV en fiets is daarom de meest gewenste mobiliteitsoplossing in grootstedelijke gebieden. De auto biedt met name buiten stedelijk gebied op afstanden boven 15 kilometer veel vrijheid, snelheid en flexibiliteit, vooral in gebieden waar het OV door onvoldoende bundeling van reizigers minder sterk aanwezig is. Naast OV, eigen auto en eigen fiets bestaan taxidiensten en

diverse vormen van vrijwilligersvervoer. Ook allerlei deelconcepten met bijvoorbeeld auto's, fietsen en stepjes zijn sterk in opkomst. Deze spelen een belangrijke rol in de "last mile" zorgen in de combinatie met het OV voor minder parkeerdruk in stedelijke gebieden. Op termijn kunnen ook autonome (deel) voertuigen nog aan het assortiment van mobiliteitsvormen worden toegevoegd.

Om alle modaliteiten en mobiliteitsdiensten optimaal te gebruiken zijn ketenmobiliteit en "Mobility as a Service" belangrijke ontwikkelingen. Reizigers staan daarbij op de eerste plaats en ondervinden zo weinig mogelijk tot geen last van overstappen tussen modaliteiten en mobiliteitsdiensten. De reiziger ervaart de verplaatsing van A naar B als één reis, ook al bestaat die uit diverse onderdelen en modaliteiten. In 2040 is dit voor alle reizigers geoptimaliseerd. Ook voor reizigers met een handicap is de reis toegankelijk.

3. Veilig, duurzaam en efficiënt OV

In 2040 is de forse groei van het OV ingevuld vanuit de beginselen van people, planet en profit. Partijen hebben niet alleen uitwerking gegeven aan het klimaatakkoord, maar wegen consequent en nadrukkelijk de omgevingseffecten mee bij besluitvorming. De sector gaat verantwoord om met grondstoffen en publieke middelen. Er wordt rekening gehouden met toekomstige generaties, de leefbaarheid en veiligheid. Er is draagvlak in de samenleving. Veiligheid wordt continue verbeterd. Op basis van grondige kennis worden verstandige investeringskeuzes gemaakt. Het particuliere wagenpark is grotendeels schoon, maar in stedelijke gebieden wordt voorrang gegeven aan OV en fiets. Internationaal gezien heeft het Nederlandse OV de toppositie behouden door de innovatieve instelling.

Van: 5.1.2.e - IBI F&I
Aan: 5.1.2.e @rhdhv.com
Cc: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: Aanvullende offerte aanvraag 31144874.0001 Eigendoms-, exploitatie- en verantwoordelijkheidsdeling op stations
Datum: woensdag 6 maart 2019 13:32:08
Bijlagen: [Aanvullende offerteaanvraag.pdf](#)

Geachte heer/mevrouw,
Hierbij verzoek ik u tot het uitbrengen van een offerte voor de opdracht zoals genoemd in het onderwerp van deze e-mail. In de bijlage is mijn offerteverzoek toegevoegd.
Vriendelijk verzoek om per mail te laten weten dat u de offerteaanvraag in goede orde heeft ontvangen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Integrale Bedrijfsvoering IenW (IBI)

Directie Financiën en Inkoop

Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag | Flexplek

Postbus 20906 | 2500 EX | Den Haag

M: 06 5.1.2.e

E: 5.1.2.e @minienm.nl

5.1.2.e

www.rijksoverheid.nl/ienm

Van: 5.1.2.e - IBI F&I
Aan: 5.1.2.e @rhdhv.com
Cc: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: offerte aanvraag 5.1.2.i juiste versie
Datum: woensdag 6 maart 2019 14:38:06
Bijlagen: [Aanvullende offerteaanvraag.pdf](#)

Beste 5.1.2.e ,
 Bijgaand de offerte aanvraag voor 'Eigendoms-, exploitatie- en verantwoordelijkheidsdeling op stations' met een juiste contractduur.
 Excuses voor de verwarring!
 Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Integrale Bedrijfsvoering IenW (IBI)
Directie Financiën en Inkoop
 Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag | Flexplek
 Postbus 20906 | 2500 EX | Den Haag

M: 5.1.2.e
 E: 5.1.2.e @minienm.nl

5.1.2.e

www.rijksoverheid.nl/ienm

Van: 5.1.2.e - IBI F&I
Verzonden: woensdag 6 maart 2019 13:32
Aan: 5.1.2.e @rhdhv.com'
CC: 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: Aanvullende offerte aanvraag 5.1.2.i Eigendoms-, exploitatie- en verantwoordelijkheidsdeling op stations

Zelfde inhoud als 27

Van: 5.1.2.e - IBI F&I
Aan: 5.1.2.e @rhdhv.com
Cc: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: Opdrachtbrief 5.1.2.i Eigendoms-, exploitatie- en verantwoordelijkheidsdeling op stations
Datum: woensdag 13 maart 2019 15:54:56
Bijlagen: [Opdrachtbrief.pdf](#)

Geachte 5.1.2.e ,

Bijgaand ontvangt u de getekende opdrachtbrief onder zaaknr. 5.1.2.i met betrekking tot het bovengenoemd project.

Het te gebruiken bestelnummer (voor de facturen) betreft 5.1.2.i

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Integrale Bedrijfsvoering IenW (IBI)

Directie Financiën en Inkoop

Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag | Flexplek

Postbus 20906 | 2500 EX | Den Haag

M: 06 5.1.2.e

E: 5.1.2.e @minienm.nl

5.1.2.e

www.rijksoverheid.nl/ienm

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: opties ordening & actualisatie plan van aanpak
Datum: woensdag 13 maart 2019 20:55:26
Bijlagen: [image002.jpg](#)
[BG47461BRP1812100846 Plan van Aanpak v1.2.docx](#)
[Definities en opties stationsordering.docx](#)

Beste 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Hierbij stuur ik jullie alvast twee documenten, de rest volgt morgen. Er komt ook een oplegnotitie bij, waarin we de documenten introduceren en aangeven of het ter besluitvorming of informatie is.

Definities en opties stationsordering:

- Dit is een verdere uitwerking van het stuk dat jullie twee weken geleden gezien hebben
- Het doel en achtergrond van het document en de ordening is kort toegelicht
- De beschrijving van de opties is uitgebreider
- Per optie hebben we de financiële relaties geschetst, voor ons gevoel helpt dat de opties te duiden en geeft het een gevoel voor de complexiteit. Waarbij minder lijnen niet wil zeggen dat het daarmee minder complex of transparanter is.

Zoals afgesproken hebben wij het plan van aanpak geactualiseerd. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Toevoegen optie "alles naar NS" en onderzoeken rol pensioenfondsen
- 5.1.2.e in het team opgenomen
- Rol van het expert team opnieuw omschreven
- Planning geactualiseerd

Gisteren besprak ik met 5.1.2.e dat de planning nog wel wat vaag is en dat we die in ons volgende overleg gaan concretiseren. Daar zullen wij dan een voorstel voor doen, voor de komende overleggen lijkt het handiger om het zo te laten.

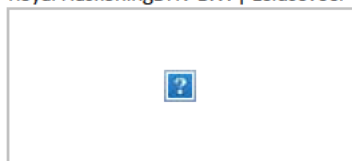
Groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e Industry & Buildings

M +31 6 5.1.2.e | **E** 5.1.2.e @rhdhv.com | **W** www.royalhaskoningdhv.com
 Royal HaskoningDHV B.V. | Leidseveer 4, Postbus 2202, NL 3500 GE, Utrecht, The Netherlands



This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: documenten voor interdepartementaal overleg
Datum: donderdag 14 maart 2019 10:25:56
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[Hoogleraren om te benaderen.docx](#)
[Toelichting keuze publieke belangen.docx](#)
[Oplegger onderzoek Marktordening stations.docx](#)
[Aanpak interviews.docx](#)

Hoi 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Bijgevoegd de vier documenten die we ook aan de orde willen hebben in het overleg volgende week. Willen jullie deze ook checken?

Korte toelichting:

- Hoogleraren: de bekende groslijst, met een selectie van drie die we het meest kansrijk achten
- Publieke belangen: om de definities vast te stellen en daarmee het onderzoek af te bakenen
- Oplegger: dit zou een begeleidend document zijn voor de deelnemers aan het overleg, met daarin de gevraagde besluiten/ status van de documenten
- Aanpak interviews: spreekt voor zich, denk ik.

We zijn benieuwd naar jullie reactie.

Groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e Industry & Buildings

M +31 6 5.1.2.e | **E** 5.1.2.e @rhdhv.com | **W** www.royalhaskoningdhv.com

Royal HaskoningDHV B.V. | Leidseveer 4, Postbus 2202, NL 3500 GE, Utrecht, The Netherlands



This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Hoogleraren om te benaderen voor onderzoek ordening stations

Stand 12 maart 2019

In onze aanpak hebben wij een toets door hoogleraren of experts uit het veld voorzien. Doel van de toets is een extra borging van de onafhankelijkheid van het onderzoek, de aanpak en de rapportage. In de bijlage van dit document is een groslijst van hoogleraren opgenomen met quotes van websites ter illustratie van de expertise en relevantie voor dit onderzoek.

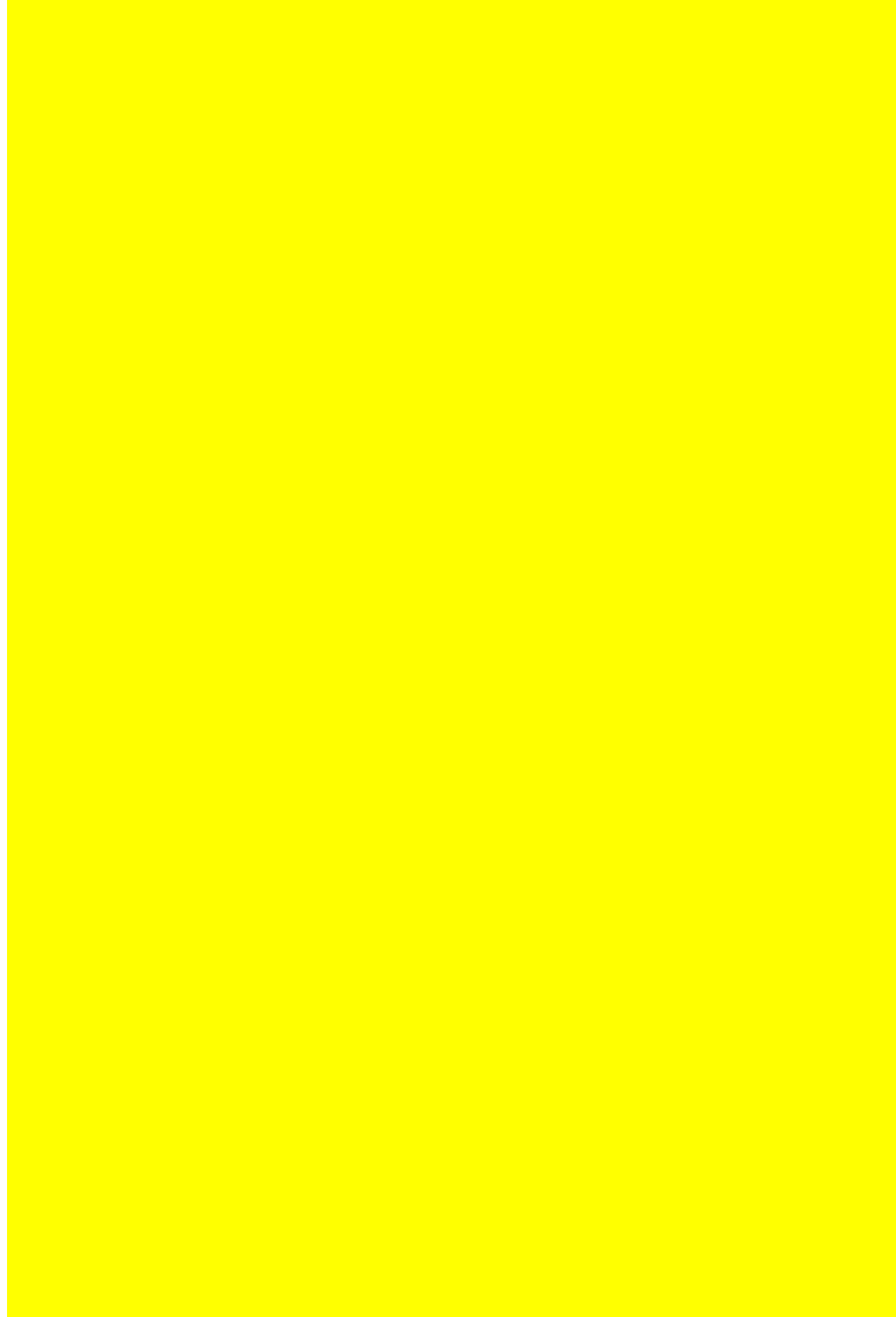
Selectie kandidaten

Omdat de aanbidding in (prijs)concurrentie is gedaan en de kosten van de hoogleraren niet goed in te schatten zijn, is in onze aanbidding alleen budget meegenomen voor onze eigen kosten voor het betrekken van hoogleraren. De volgende selectie bevat namen van contacten van het projectteam. De inschatting is dat zij vanwege deze contacten of hun betrokkenheid bij het onderwerp genegen zouden kunnen zijn om zonder financiële tegemoetkoming hun naam aan het onderzoek te verbinden.

Als eerste te benaderen:

5.1.2.e







Onderzoek Marktordening Stations

De documenten behorend bij deze oplegger zijn allen ter ondersteuning van het onderzoek naar de eigendoms-, exploitatie en verantwoordingsdeling op stations. Zoals toegezegd door de staatsecretaris wordt op dit moment de taakverdeling tussen NS en ProRail onderzocht en worden er verschillende opties uitgewerkt om deze taakverdeling mogelijk te verbeteren. Het eindresultaat is een tekstdocument dat inzicht geeft in de situatie op dit moment op stations en de uitwerking van vier verschillende opties. Het onderzoek wordt uitgevoerd door Royal HaskoningDHV, graag leggen wij een aantal documenten ter bespreking voor. Daarnaast zijn er een aantal documenten ter informatie die wij graag aan u doen toekomen.

Documenten ter bespreking:

- Publieke belangen

Dit document omvat de publieke belangen zoals beschreven in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) en de belangen behorend bij de drie onderzoeksperspectieven (reiziger, vervoerder en belastingbetaler). De vraag aan u is of u zich kunt vinden in het gebruik van de beschreven publieke belangen om de ordeningsopties die onderzocht worden op de scores. Met andere woorden welk publiek belang wordt geschaad wanneer er voor een ander ordeningsmodel gekozen wordt.

- Uitwerking opties ordening stations

Een uitwerking van de vier opties (huidige situatie met optimalisaties, nieuwe entiteit, alles naar ProRail en alles naar NS). Dit document omvat een overzichtstabel en een korte uitwerking per optie. De vraag aan u is of de diverse opties op deze manier duidelijk voor u zijn en of de opties nog vragen oproepen. Deze beschrijving van de opties zal gebruikt worden in de interviews.

Documenten ter informatie:

- Definities

In het onderzoek wordt er gebruik gemaakt van diverse technische bewoording en/of vakjargon. Om helder te krijgen waar we het over hebben wordt er gebruikt gemaakt van een definitielijst die vooraf afgestemd wordt met onder andere ProRail en NS om ervoor te zorgen dat er achteraf geen onduidelijkheid ontstaat. Hierbij maken wij gebruik van definities die in eerdere onderzoeken gebruikt zijn. Dit is een bijlage bij de Uitwerking opties, de definities worden gebruikt om de opties te beschrijven.

- Aanpak Interviews en Sessies

Tijdens het onderzoek zullen diverse stakeholders geïnterviewd worden of tijdens een sessie bijeengebracht worden. Dit document beschrijft de aanpak van deze interviews en sessies en de partijen die hiervoor worden benaderd.

- Plan van Aanpak Onderzoek

Dit document beschrijft de aanpak van het onderzoek. Dit plan is ingediend bij de aanbesteding van deze opdracht en recent geactualiseerd.

- Lijst wetenschappers

Zoals in de aanpak beschreven, willen we onafhankelijke wetenschappers bij het onderzoek betrekken. Deze lijst geeft aan welke onderzoekers hiervoor in beeld zijn.

Toelichting publieke belangen

In dit onderzoek beoordelen we de huidige ordening op stations ten opzichte van vier opties. Eén van de aspecten die wij daarin meenemen is de mate van realisatie van (specifieke) publieke belangen op en rond stations, vanuit perspectief van de reiziger, vervoerder(s) en belastingbetalers.

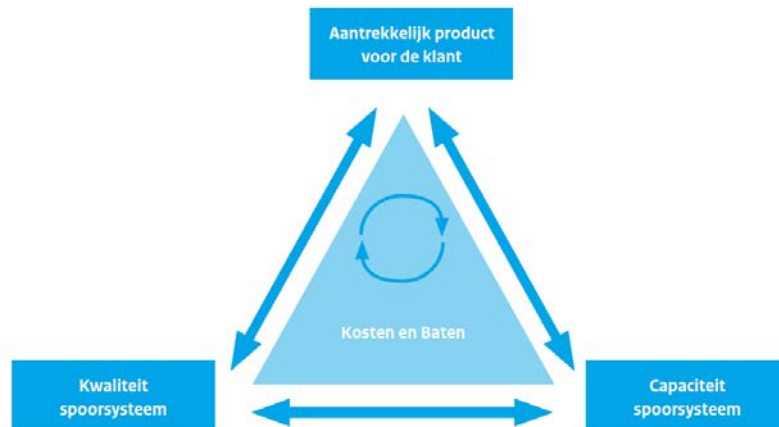
Voor de publieke belangen van stations biedt de Lange Termijn SpoorAgenda (LTSA) uitgangspunten. Dit document is politiek vastgesteld en hieruit zijn publieke belangen te destilleren.

Dit document bevat een omschrijving van de doelen uit de LTSA die een directe relatie hebben met het gebruik van de stations, en de publieke belangen die we daar voor dit onderzoek uit hebben afgeleid, geprojecteerd op de drie perspectieven van dit onderzoek: de reiziger, de vervoerder en de belastingbetaler.

De Lange Termijn Spooragenda

In 2013 presenteerde het Rijk met het eerste deel van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA 1) haar visie op het spoor en bijbehorende ambities en doelen tot 2028. Het tweede deel (LTSA 2) uit 2014 is daar een operationele en beleidsmatige uitwerking van.

Het hoofddoel van de LTSA is de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct verbeteren zodat de reiziger en verlader de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken, door (1) een aantrekkelijk klantproduct, (2) verbeteren kwaliteit spoorstelsel, en (3) verhogen capaciteit van het spoorstelsel (zie figuur 1).



Figuur 1. Hoofddoelen van de LTSA.

Onder aantrekkelijk product voor de klant valt het verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, verbeteren van het reisgemak en regie over eigen reis.

Doelstellingen stations

Met betrekking tot stations worden in de LTSA de volgende doelstellingen expliciet benoemd:

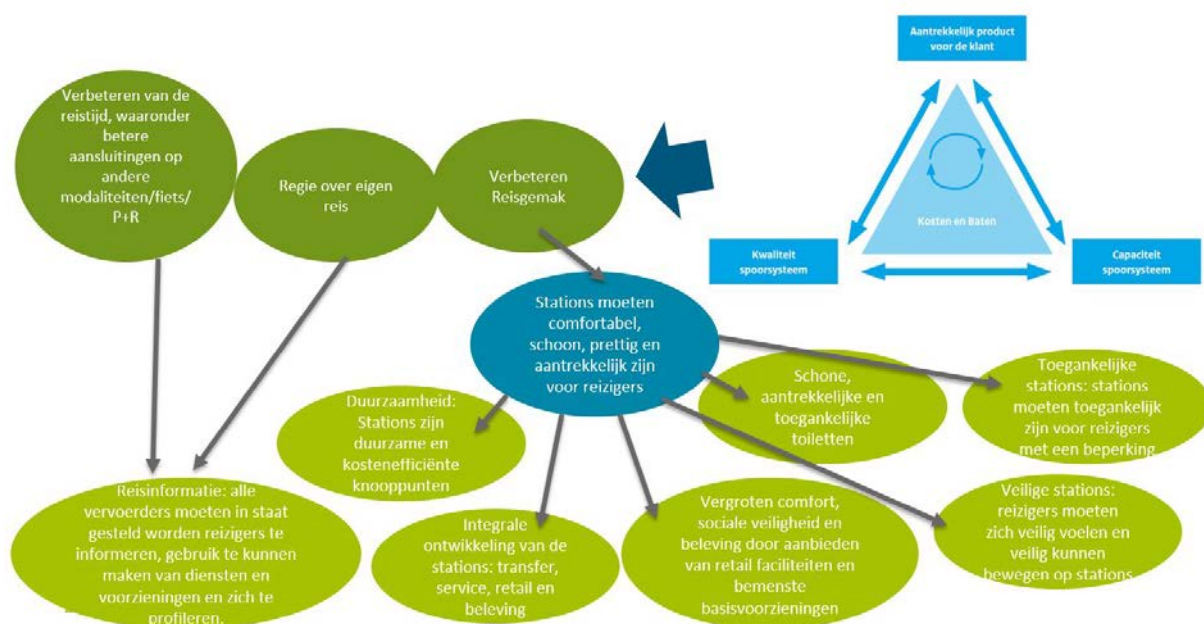
- Comfortabele stations: Stations moeten comfortabel, schoon, prettig en aantrekkelijk zijn, o.a. door functies van transfer, service, retail en beleving integraal te ontwerpen, door schone, aantrekkelijke en toegankelijke toiletten en (basis)voorzieningen retail en service.

- Toegankelijke stations: Stations moeten toegankelijk zijn voor alle reizigers ook met een beperking en tijdens verbouwingen, o.a. door obstakelvrije inrichting.
- Veilige stations: Reizigers moeten zich veilig voelen op stations, o.a. door fysieke inrichting (bv. ruimte perrons) en sociale veiligheid (bv. toegang en service).
- Duurzame stations: Stations zijn duurzame en kostenefficiënte knooppunten, o.a. door energiebesparing en gebruik van duurzame materialen.
- Zichtbare vervoerders: Vervoerders moeten in staat worden gesteld hun klanten goed te informeren, gebruik te kunnen maken van diensten en voorzieningen en zich te profileren op de stations en perrons waar zij halteren. Dit betreft marktordening.

Naast deze doelstellingen specifiek voor stations, bevat de LTSA nog andere doelen en (lange termijn) ambities die een relatie hebben met het gebruik van stations:

- Verbeteren deur-tot-deur reis: betere aansluitingen op andere modaliteiten, uitbreiding en verbeteren van de kwaliteit van P&R- en fietsvoorzieningen.
- Reisgemak: betaalgemak door kaartintegratie.
- Regie over eigen reis: betere informatievoorziening over andere modaliteiten tijdens de reis en op multimodale knooppunten.
- Capaciteit spoorstelsel: bij groei reizigersvervoer verdere ontwikkeling van de capaciteit van stations borgen.

Schematisch zien de publieke belangen en hun relaties zoals in de LTSA genoemd er als volgt uit:

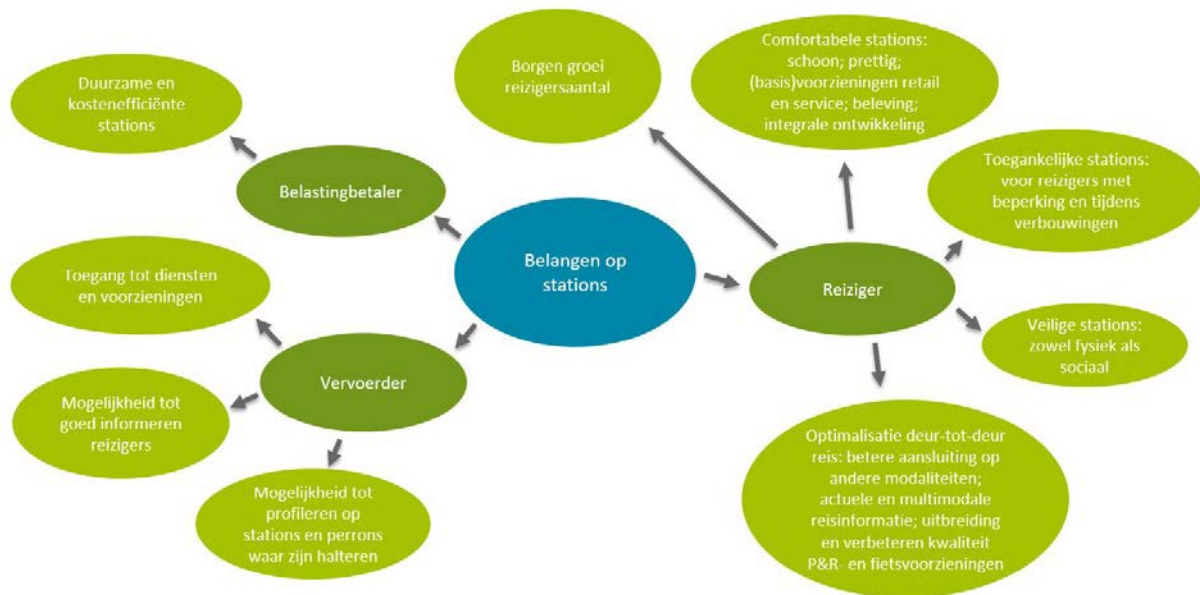


Figuur 3. Publieke belangen stations uit LTSA

Publieke belangen vanuit drie perspectieven

In onderstaande figuur zijn de publieke belangen gerelateerd aan de reiziger, de vervoerder en de belastingbetaler. Vanuit alle perspectieven is er minimaal één publiek belang dat primair vanuit het perspectief van één van de drie genoemde groepen geldt. Daarbij geldt dat één belang voor

meerdere groepen kan gelden. Daarmee zijn de uit de LTSA afgeleide doelstellingen zijn geschikt voor gebruik in dit onderzoek.



Figuur 3. Publieke belangen en onderzoeksperspectieven

Vervolg: overige belangen

In het onderzoek zullen ook andere belangen aan de orde komen; vervoerders hebben niet alleen publieke belangen te dienen. Deze worden in de interviews opgehaald en meegenomen bij de beoordeling van de huidige ordening en de opties; worden de voor- en nadelen van nu daarin behouden, versterkt of verlicht?

De drie perspectieven worden als volgt meegenomen in het onderzoek:

Het perspectief van de reiziger:

- Vertegenwoordigd in de interviews met LOCOV, spoorbouwmeester
- Bouwsteen Toekomstvisie OV 2040

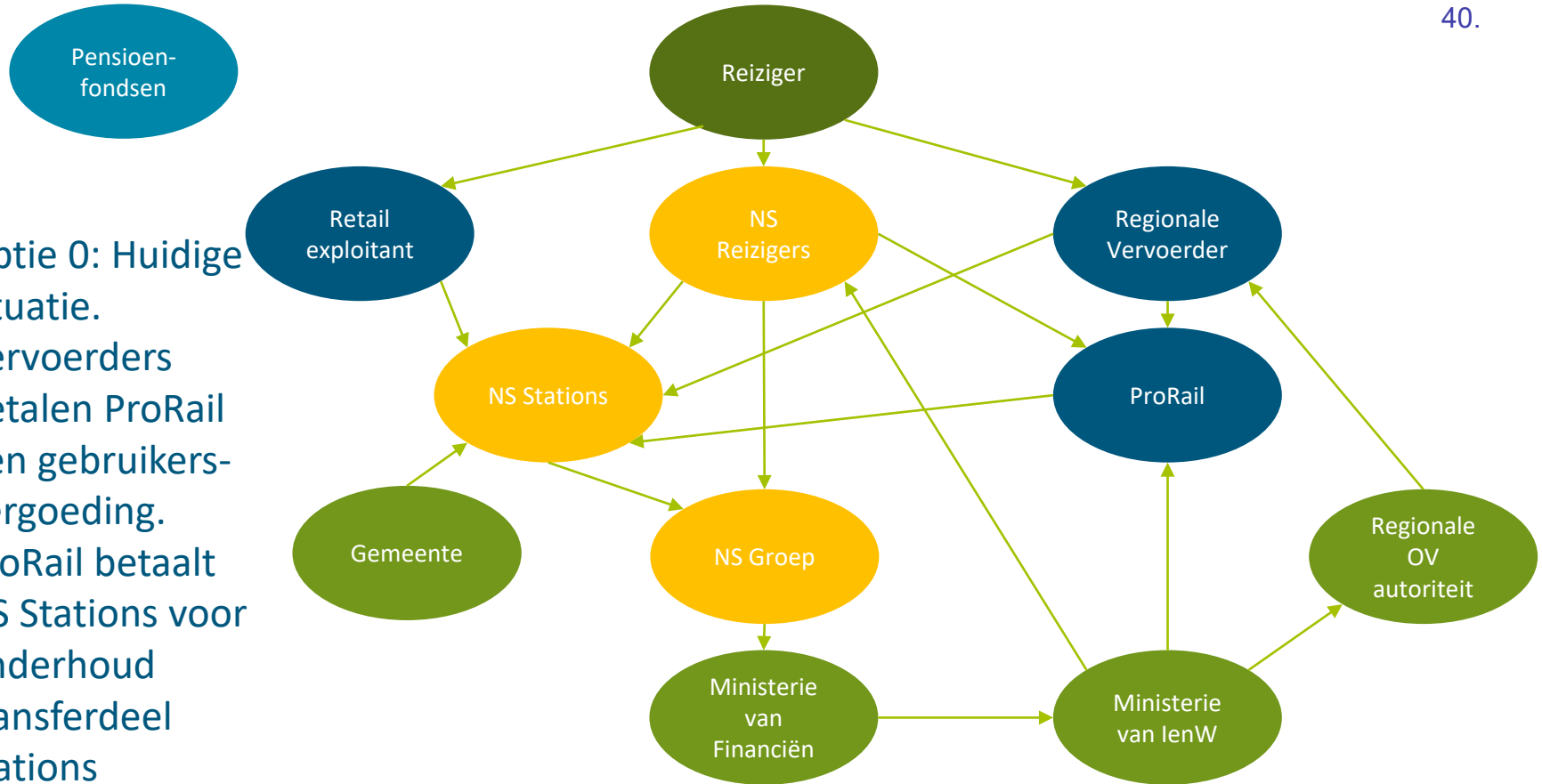
Het perspectief van de vervoerder:

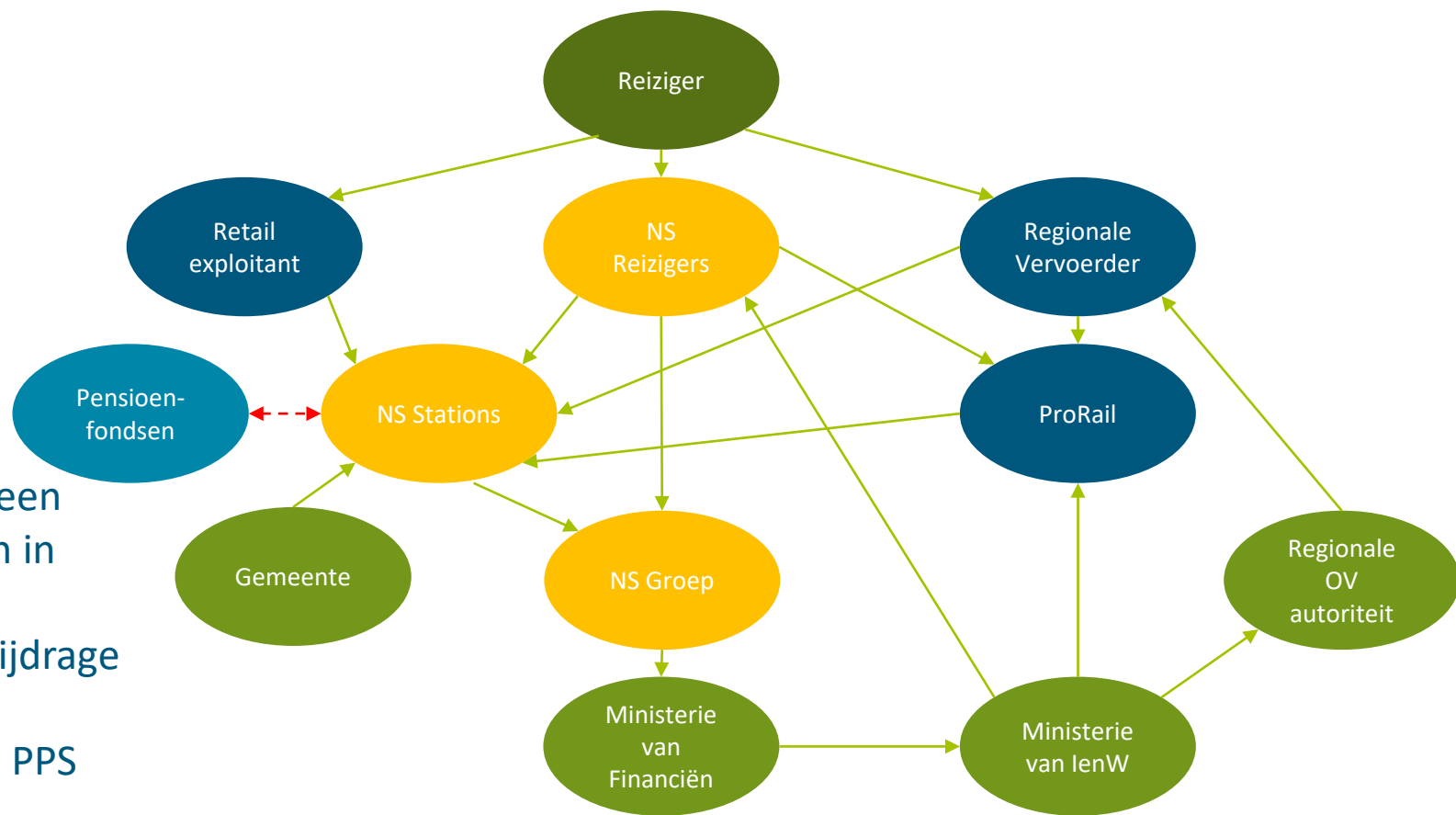
- Vertegenwoordigd in de interviews
- Meegenomen als één van de publieke belangen
- Bouwsteen ACM gaat specifiek over de concurrentiepositie

Het perspectief van de belastingbetaler:

- Publieke belangen zijn politiek vastgesteld door de Tweede Kamer
- Interne bouwstenen: Financiën, Mededinging en Organisatie

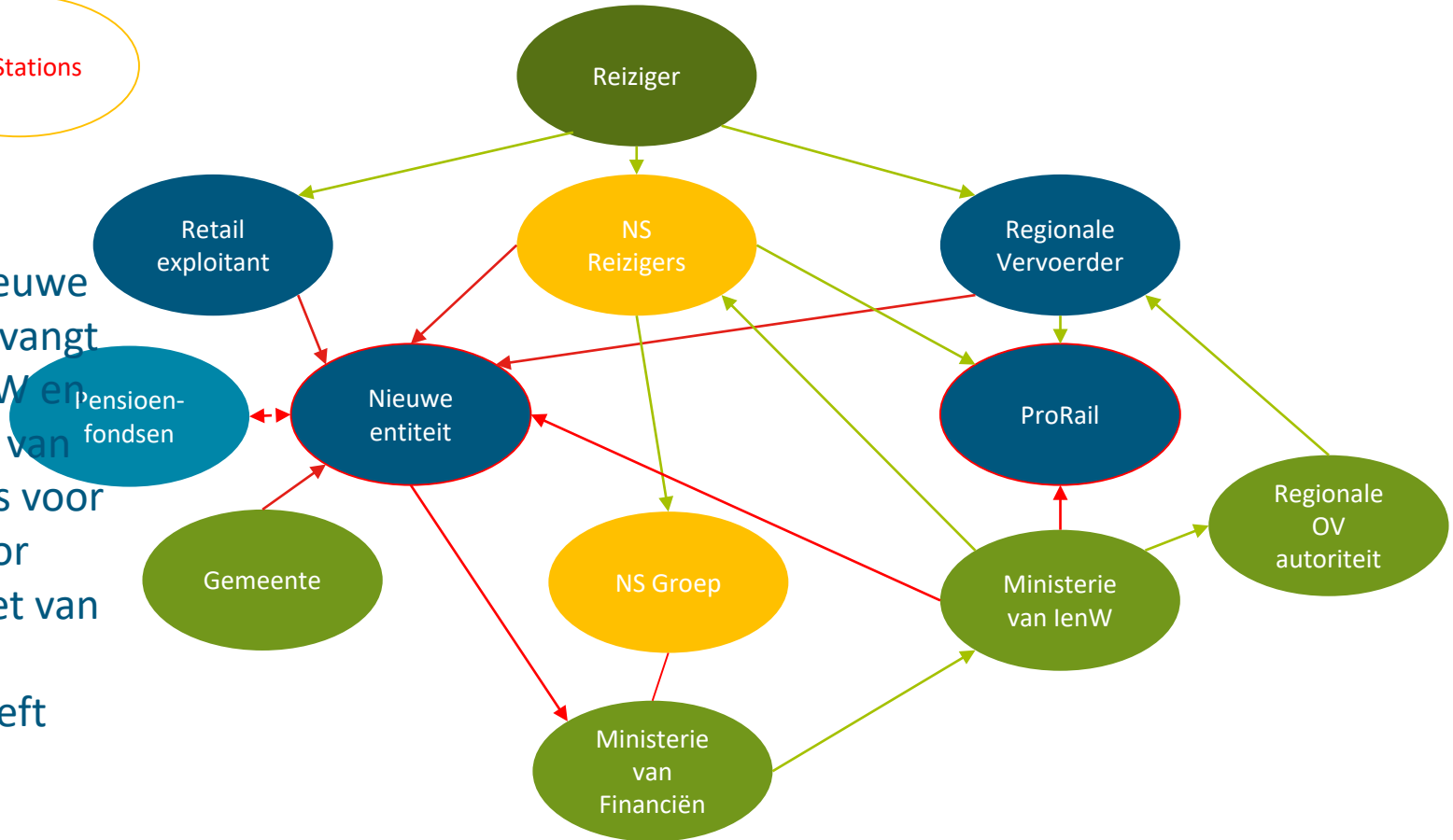
Optie 0: Huidige
situatie.
Vervoerders
betalen ProRail
een gebruikers-
vergoeding.
ProRail betaalt
NS Stations voor
onderhoud
transferdeelt
stations







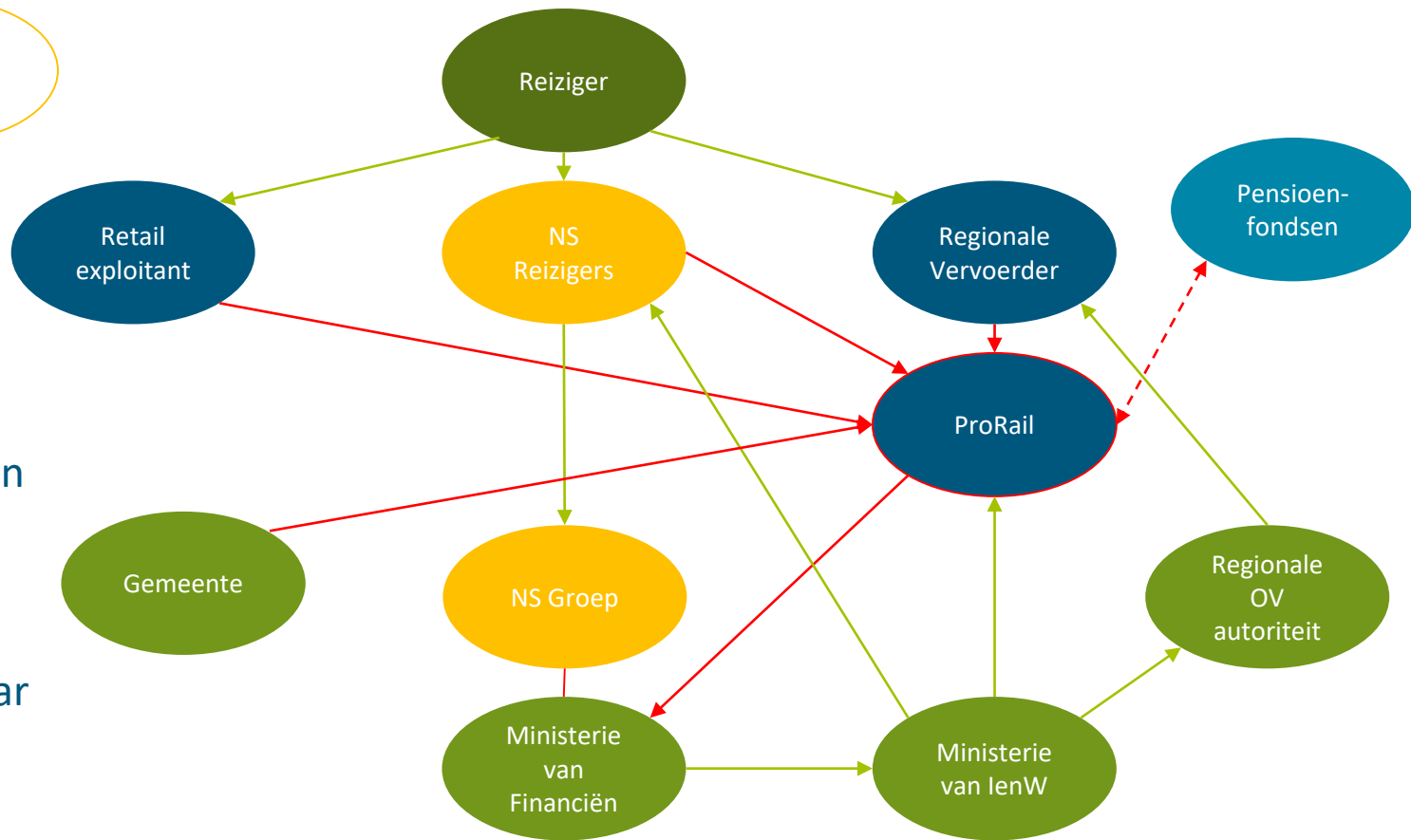
NS Stations



Optie 2: Nieuwe entiteit ontvangt budget lenW en vergoeding van vervoerders voor stations voor transfer, niet van ProRail. NS Stations heeft geen rol.

NS Stations

Optie 3: NS Stations heeft geen rol, geldstromen van IenW, retail en vervoerders (gebruikersvergoeding) naar ProRail



Optie 4: Alle
geldstromen
(IenW,
vervoerders,
retail) lopen
naar NS Stations,
inclusief deel
gebruikersver-
goeding voor
transfer

