

**Van:** 5.1.2.e - DGB  
**Aan:** 5.1.2.e ; 5.1.2.e  
**Cc:** 5.1.2.e - DGB  
**Onderwerp:** FW: Reactie NS Stations RHDHV-rapport  
**Datum:** donderdag 23 januari 2020 09:30:00  
**Bijlagen:** [opm RHDHV-rapport NS \(def\).pdf](#)  
[ATT00001.htm](#)

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Hierbij de reactie vanuit NS Stations.

Gr. 5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e <5.1.2.e@nsstations.nl>  
**Datum:** dinsdag 21 jan. 2020 9:32 PM  
**Aan:** 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>  
**Onderwerp:** Reactie NS Stations RHDHV-rapport

Beste 5.1.2.e,

Op 14 januari jl. ontvingen we het concept van het RHDHV-rapport over de opties voor stationsordening na 2024. Allereerst dank voor het toezenden van deze versie van het rapport en de gelegenheid in deze fase onze opmerkingen door te geven. Wij leveren hieraan graag een bijdrage. In deze mail zetten we onze belangrijkste observaties bij het rapport op een rij. Zoals daarnaast ook mondeling aangekondigd geven we tevens nog verdere suggesties (in de bijlage), zodat een completer beeld kan ontstaan voor de lezer van het rapport.

#### Algemeen

#### Het rapport biedt een overzichtelijke, feitelijke beschrijving die als input kan dienen voor de afweging in het ordeningsbesluit

In het rapport worden de verschillende ordeningsopties zoals die door de minister (toen staatssecretaris) zijn meegegeven, overzichtelijk op hoofdlijnen beschreven en voorzien van mogelijke voor- en nadelen. We zien in het rapport belangrijke aanscherpingen en uitwerkingen ten opzichte van de versie van juni 2019. Door dit beschrijvende karakter levert het rapport input die lenW op basis van het afwegingskader kan wegeven in de totstandkoming van het integrale ordeningsbesluit. Vanzelfsprekend zijn hierop nog aanvullingen en aanscherpingen te maken om het rapport richting afronding verder te vervolmaken; wij leveren hier met deze mail graag een bijdrage aan.

### 1. Omschrijf de uitgangssituatie en de rol van ProRail en NS Stations hierin beter: de huidige stationsordening levert zeer goede prestaties voor de reiziger. Juist de balans en spanning tussen ProRail en NS Stations heeft daar aan bijgedragen.

Het gaat goed op de Nederlandse stations. Uit de StationsBelevingsMonitor (SBM) komt naar voren dat dereizigerstevredenheid de afgelopen 5 jaar is gestegen met ruim 12%. Er zijn nieuwe stations opgeleverd en stations verbouwd, voorzieningen zijn uitgebreid en stations zijn toegankelijker geworden. De prestaties voor reizigers zijn nog nooit zo goed geweest. De balans in de samenwerking en ook de spanning tussen ProRail en NS heeft hier aanzienlijk aan bijgedragen. ProRail focust zich op de functionaliteit, capaciteit en kosten van stations. NS focust zich op de beleving, kwaliteit en opbrengsten van stations. In het rapport zouden de huidige prestaties beter aan bod kunnen komen en ontbreekt wat ons betreft de relevantie van de balans en ook spanning tussen ProRail en NS Stations als één van de succesfactoren van de huidige prestaties.

### 2. Maak voldoende duidelijk wat in andere modellen gebeurt met de huidige goede prestaties

In het rapport ontbreekt de verdieping op consequenties van ordeningswijzigingen op de huidige prestaties (oftewel: wat gebeurt er met de huidige goede prestaties voor de reiziger en de belastingbetaler in eventuele nieuwe modellen). Het is bijvoorbeeld de vraag of de prikkel tot verbetering en kostenreductie even hoog blijft wanneer er één speler op stations in plaats van twee. Het is, net als bij de andere bouwblokonderzoeken, belangrijk de verwachte resultaten af te zetten tegen de huidige prestaties: is er bij aanpassingen in de ordening op voorhand duidelijk dat er een evidente verbetering voor de reiziger te verwachten is? Daarbij dienen ook de aanzienlijke transactie- en transitiekosten van wijzigingen in de ordening niet buiten beschouwing gelaten te worden.

### 3. Bij de weging als bouwsteen in het ordeningsbesluit is op punten verdieping en aanscherping van de beoordeling van de vier opties nodig

We herkennen het overall beeld dat naar voren komt uit de beoordeling van de vier opties. Bij een wat grondiger blik valt echter op dat de beoordeling van de opties vrij beknopt is en er op punten vanuit onze praktijkervaringen aanscherpingen bij te maken zijn. Zo ontbreekt bijvoorbeeld bij de beoordeling dat NS Stations de stations 'runt' in de dagelijkse operatie en daarbij de integrale aansturing van de medewerkers op stations organiseert (bijv. BOA's, retailmedewerkers, stallingmedewerkers, etc). Op basis van deze dagelijkse klantcontacten kan NS Stations haar dienstverlening op stations continu verbeteren. Wij leveren graag een bijdrage aan het verbeteren en aanscherpen van het rapport en hebben in de bijlage daarom feitelijke onjuistheden benoemd en waar relevant verdieping toegevoegd.

### 4. Het onderzoek trekt op punten conclusies op basis van standpunten van stakeholders die onvoldoende onderbouwd worden. Met name op het gebied van het gelijk speelveld is dit een zorg

Veel van de input voor het onderzoek is verzameld in gesprekken met stakeholders. Het is dan ook logisch dat bevindingen uit deze gesprekken een rol krijgen in het rapport – nadat door de onderzoekers getoetst is of deze uitspraken inderdaad in lijn zijn met beschikbare objectieve informatie. Dit lijkt op veel plekken in het rapport (nog) onvoldoende gebeurd te zijn. Bijvoorbeeld de opmerking dat een partij nul op het rekest kreeg bij het verzoek tot stationsverbetering (p.44). Onduidelijk is wat de specifieke situatie was waar hier op wordt gedoeld. Voor een genuanceerd beeld is het van groot belang dat deze toetsing alsnog plaatsvindt en waar nodig de passages hierop worden aangepast. Waar toetsing aan bronnen niet mogelijk is (bv. bij ook het voorbeeld over fietsenstallingen op p. 41) is het belangrijk wederhoor toe te passen; in dit concrete voorbeeld door aan NS Stations haar visie op dit voorbeeld te vragen.

Het punt van het toetsen van uitspraken is specifiek urgent waar het gaat om uitspraken over het gelijk speelveld op stations. Dit punt komt vaak terug in het rapport, in de vorm van het beeld dat regionale vervoerders hiervan hebben. In het rapport staat dan bijvoorbeeld dat er "de schijn van een ongelijk speelveld voor vervoerders" kan bestaan, of dat "vervoerders zich zorgen maken over het risico op...". Hierdoor wordt de suggestie gewekt als zou er sprake zijn van een ongelijk speelveld. Wij kunnen dit niet staven: zo blijkt uit de toetsing door de ACM dat bij de afgelopen aanbestedingen een gelijk speelveld is geboden en zijn er geen klachten over NS Stations bij de ACM bekend. Ook heeft Deloitte in 2014 geoordeeld dat er geen ongeoorloofde kruissubsidiëring plaatsvindt. Daarnaast moeten de taken en de dienstverlening van NS Stations op haar eigen merites worden beoordeeld. Diensten en voorzieningen van NS Stations (en ProRail) zijn gereguleerd en hier wordt toezicht op gehouden door de ACM. Regionale vervoerders zijn ook zeer tevreden over de dienstverlening van NS Stations ten aanzien van de gereguleerde diensten (zij geven NS Stations daarvoor een rapportcijfer 8). Door de formuleringen in het rapport blijft echter ten onrechte het beeld van een ongelijk speelveld hangen. Het is belangrijk de formuleringen op deze punten nogmaals te beschouwen.

We verzoeken jullie deze opmerkingen te betrekken bij de vervolgslag van het rapport voor de klankbordgroep van 6 februari aanstaande. In geval

**Van:** 5.1.2.e - DGB  
**Aan:** 5.1.2.e ; 5.1.2.e  
**Cc:** 5.1.2.e - DGB  
**Onderwerp:** FW: Reactie NS Stations RHDHV-rapport  
**Datum:** donderdag 23 januari 2020 09:30:00  
**Bijlagen:** [opm RHDHV-rapport NS \(def\).pdf](#)  
[ATT00001.htm](#)

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Hierbij de reactie vanuit NS Stations.

Gr. 5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e <5.1.2.e@nsstations.nl>  
**Datum:** dinsdag 21 jan. 2020 9:32 PM  
**Aan:** 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>  
**Onderwerp:** Reactie NS Stations RHDHV-rapport

Beste 5.1.2.e,

Op 14 januari jl. ontvingen we het concept van het RHDHV-rapport over de opties voor stationsordening na 2024. Allereerst dank voor het toezenden van deze versie van het rapport en de gelegenheid in deze fase onze opmerkingen door te geven. Wij leveren hieraan graag een bijdrage. In deze mail zetten we onze belangrijkste observaties bij het rapport op een rij. Zoals daarnaast ook mondeling aangekondigd geven we tevens nog verdere suggesties (in de bijlage), zodat een completer beeld kan ontstaan voor de lezer van het rapport.

#### Algemeen

**Het rapport biedt een overzichtelijke, feitelijke beschrijving die als input kan dienen voor de afweging in het ordeningsbesluit**

In het rapport worden de verschillende ordeningsopties zoals die door de minister (toen staatssecretaris) zijn meegegeven, overzichtelijk op hoofdlijnen beschreven en voorzien van mogelijke voor- en nadelen. We zien in het rapport belangrijke aanscherpingen en uitwerkingen ten opzichte van de versie van juni 2019. Door dit beschrijvende karakter levert het rapport input die lenW op basis van het afwegingskader kan wegen in de totstandkoming van het integrale ordeningsbesluit. Vanzelfsprekend zijn hierop nog aanvullingen en aanscherpingen te maken om het rapport richting afronding verder te vervolmaken; wij leveren hier met deze mail graag een bijdrage aan.

1. Omschrijf de uitgangssituatie en de rol van ProRail en NS Stations hierin beter: de huidige stationsordening levert zeer goede prestaties voor de reiziger. Juist de balans en spanning tussen ProRail en NS Stations heeft daar aan bijgedragen.

Het gaat goed op de Nederlandse stations. Uit de StationsBelevingsMonitor (SBM) komt naar voren dat dereizigerstevredenheid de afgelopen 5 jaar is gestegen met ruim 12%. Er zijn nieuwe stations opgeleverd en stations verbouwd, voorzieningen zijn uitgebreid en stations zijn toegankelijker geworden. De prestaties voor reizigers zijn nog nooit zo goed geweest. De balans in de samenwerking en ook de spanning tussen ProRail en NS heeft hier aanzienlijk aan bijgedragen. ProRail focust zich op de functionaliteit, capaciteit en kosten van stations. NS focust zich op de beleving, kwaliteit en opbrengsten van stations. In het rapport zouden de huidige prestaties beter aan bod kunnen komen en ontbreekt wat ons betreft de relevantie van de balans en ook spanning tussen ProRail en NS Stations als één van de succesfactoren van de huidige prestaties.

2. Maak voldoende duidelijk wat in andere modellen gebeurt met de huidige goede prestaties

In het rapport ontbreekt de verdieping op consequenties van ordeningswijzigingen op de huidige prestaties (ofwel: wat gebeurt er met de huidige goede prestaties voor de reiziger en de belastingbetaler in eventuele nieuwe modellen). Het is bijvoorbeeld de vraag of de prikkel tot verbetering en kostenreductie even hoog blijft wanneer er één speler op stations in plaats van twee. Het is, net als bij de andere bouwblokonderzoeken, belangrijk de verwachte resultaten af te zetten tegen de huidige prestaties: is er bij aanpassingen in de ordening op voorhand duidelijk dat er een evidente verbetering voor de reiziger te verwachten is? Daarbij dienen ook de aanzienlijke transactie- en transitiekosten van wijzigingen in de ordening niet buiten beschouwing gelaten te worden.

3. Bij de weging als bouwsteen in het ordeningsbesluit is op punten verdieping en aanscherping van de beoordeling van de vier opties nodig

We herkennen het overall beeld dat naar voren komt uit de beoordeling van de vier opties. Bij een wat grondiger blik valt echter op dat de beoordeling van de opties vrij beknopt is en er op punten vanuit onze praktijkervaringen aanscherpingen bij te maken zijn. Zo ontbreekt bijvoorbeeld bij de beoordeling dat NS Stations de stations 'runt' in de dagelijkse operatie en daarbij de integrale aansturing van de medewerkers op stations organiseert (bijv. BOA's, retailmedewerkers, stallingmedewerkers, etc). Op basis van deze dagelijkse klantcontacten kan NS Stations haar dienstverlening op stations continu verbeteren. Wij leveren graag een bijdrage aan het verbeteren en aanscherpen van het rapport en hebben in de bijlage daarom feitelijke onjuistheden benoemd en waar relevant verdieping toegevoegd.

4. Het onderzoek trekt op punten conclusies op basis van standpunten van stakeholders die onvoldoende onderbouwd worden. Met name op het gebied van het gelijk speelveld is dit een zorg

Veel van de input voor het onderzoek is verzameld in gesprekken met stakeholders. Het is dan ook logisch dat bevindingen uit deze gesprekken een rol krijgen in het rapport – nadat door de onderzoekers getoetst is of deze uitspraken inderdaad in lijn zijn met beschikbare objectieve informatie. Dit lijkt op veel plekken in het rapport (nog) onvoldoende gebeurd te zijn. Bijvoorbeeld de opmerking dat een partij nul op het rekest kreeg bij het verzoek tot stationsverbetering (p.44). Onduidelijk is wat de specifieke situatie was waar hier op wordt gedoeld. Voor een genuanceerd beeld is het van groot belang dat deze toetsing alsnog plaatsvindt en waar nodig de passages hierop worden aangepast. Waar toetsing aan bronnen niet mogelijk is (bv. bij ook het voorbeeld over fietsenstallingen op p. 41) is het belangrijk wederhoor toe te passen; in dit concrete voorbeeld door aan NS Stations haar visie op dit voorbeeld te vragen.

Het punt van het toetsen van uitspraken is specifiek urgent waar het gaat om uitspraken over het gelijk speelveld op stations. Dit punt komt vaak terug in het rapport, in de vorm van het beeld dat regionale vervoerders hiervan hebben. In het rapport staat dan bijvoorbeeld dat er "de schijn van een ongelijk speelveld voor vervoerders" kan bestaan, of dat "vervoerders zich zorgen maken over het risico op...". Hierdoor wordt de suggestie gewekt als zou er sprake zijn van een ongelijk speelveld. Wij kunnen dit niet staven: zo blijkt uit de toetsing door de ACM dat bij de afgelopen aanbestedingen een gelijk speelveld is geboden en zijn er geen klachten over NS Stations bij de ACM bekend. Ook heeft Deloitte in 2014 geoordeeld dat er geen ongeoorloofde kruissubsidiering plaatsvindt. Daarnaast moeten de taken en de dienstverlening van NS Stations op haar eigen merites worden beoordeeld. Diensten en voorzieningen van NS Stations (en ProRail) zijn gereguleerd en hier wordt toezicht op gehouden door de ACM. Regionale vervoerders zijn ook zeer tevreden over de dienstverlening van NS Stations ten aanzien van de gereguleerde diensten (zij geven NS Stations daarvoor een rapportcijfer 8). Door de formuleringen in het rapport blijft echter ten onrechte het beeld van een ongelijk speelveld hangen. Het is belangrijk de formuleringen op deze punten nogmaals te beschouwen.

We verzoeken jullie deze opmerkingen te betrekken bij de vervolgslag van het rapport voor de klankbordgroep van 6 februari aanstaande. In geval

van vragen zijn we vanzelfsprekend beschikbaar om deze te beantwoorden.  
Met vriendelijke groet,

5.1.2.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: 5.1.2.e - DGB  
 Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e  
 Cc: 5.1.2.e - DGB  
 Onderwerp: FW: Reactie van ProRail op RHDHV rapport  
 Datum: donderdag 23 januari 2020 09:29 00  
 Bijlagen: [image001.png](#)  
[Memo - Commentaar ProRail op rapport RHDHV - definitief.docx](#)

---

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e,  
 Hierbij de feedback vanuit ProRail.

Gr. 5.1.2.e

---

Van: 5.1.2.e - DGB

Verzonden: woensdag 22 januari 2020 11:47

Aan: 5.1.2.e - DGB

Onderwerp: FW: Reactie van ProRail op RHDHV rapport

---

Van: 5.1.2.e @prorail.nl <5.1.2.e @prorail.nl>

Verzonden: woensdag 22 januari 2020 10:28

Aan: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @nsstations.nl; 5.1.2.e @prorail.nl

Onderwerp: Reactie van ProRail op RHDHV rapport

**Zelfde inhoud als 180**

Het rapport biedt een overzichtelijke, feitelijke beschrijving die als input kan dienen voor de afweging in het ordeningsbesluit.

1. Omschrijf de uitgangssituatie en de rol van ProRail en NS Stations hierin beter: de huidige stationsordening levert zeer goede prestaties voor de reiziger. Juist de balans en spanning tussen ProRail en NS Stations heeft daar aan bijgedragen.
2. Maak voldoende duidelijk wat in andere modellen gebeurt met de huidige goede prestaties.
3. Bij de weging als bouwsteen in het ordeningsbesluit is op punten verdieping en aanscherping van de beoordeling van de vier opties nodig.
4. Het onderzoek trekt op punten conclusies op basis van standpunten van stakeholders die onvoldoende onderbouwd worden. Met name op het gebied van het gelijk speelveld is dit een zorg.

Pag	Opmerking
2	In Tabel S1 wordt een overzicht van de publieke belangen gegeven. Er staat: "Reizigers zijn tevreden over de stations en het comfort. Er is een balans tussen commercie en transfer, waarbij commercie soms de boventoon kan voeren." Onduidelijk is waar dit laatste precies op ziet. Uit het rapport kan ook niet worden afgeleid op welke wijze deze zinsnede moet worden geïnterpreteerd. Suggestie: deze zin verduidelijken of, indien er in de praktijk geen concreet issue is voor het publieke belang, schrappen.
3	Er wordt vermeld dat er juridische onduidelijkheden zijn ten aanzien van eigendoms- en beheerstructuur van stations en perrons, hetgeen zou leiden tot spanningen binnen de organisatie. Spanningen lijken hier ten onrechte negatief te worden uitgelegd. Een zekere spanning tussen beide partijen kan juist zorgen voor een optimaal resultaat (zonder wrijving geen glans). Voorts dient niet verontachtzaamd te worden dat de oorzaak voor eventuele spanningen niet alleen gevonden kan worden in eventuele onduidelijkheden in de huidige samenwerking, maar ook in het feit dat er continu discussie is over de ordening in de publieke omgeving (waardoor er noodzaak is tot positionering over en weer).
3	Een punt dat regelmatig aan de orde komt in het rapport is het grote aantal betrokken partijen bij een gebiedsontwikkeling. Inherent aan grootschalige projecten is een veelvoud aan betrokkenen. Onder andere kijkend naar de recent opgeleverde stationsprojecten, lijkt dit echter niet tot onoverkomelijkheden te hebben geleid. Integendeel, de balans in de samenwerking op stations en de ervaring van beide partijen, heeft bijgedragen aan het succes van de recente stationsprojecten. Het is nuttig dit ook te laten doorklinken in het rapport.
4	Ten aanzien van de betaalbaarheid van optie 3 moet ook rekening worden gehouden dat het verdwijnen van de balans in de samenwerking tussen NS en ProRail ook kan leiden tot kostenverhoging alsmede tot een terugloop in de commerciële opbrengsten, vanwege het ontbreken van de prikkel om naast kostengestuurd denken ook op basis van business cases te denken en te handelen.
4	In tabel S3 staat bij 'adequate reisinformatie' dat het de vraag is of NS de bewegwijzering adequaat kan overnemen en voor informatievoorziening van andere vervoerders kan zorgen. Er zijn geen voorbeelden dat NS dit niet kan. NS is regelmatig betrokken bij bewegwijzering en informatievoorziening en is goed in staat dit uit te voeren.

- 4 In tabel S3 staan bij 'adequate profileringsmogelijkheden' enkele niet onderbouwde stellingen over de perceptie van een gelijk speelveld. De profilering op het station wordt hier verward met het gelijke speelveld dat moet ontstaan bij een aanbesteding (waar de aanbestedende dienst voor aan de lat staat). Met andere woorden hier worden appels met peren vergeleken. Juist voor die aspecten die van belang zijn bij een aanbesteding is een wettelijke kader aanwezig, dat voorziet in ex ante en ex post regulering, daarnaast staat ook hier het generieke mededingingsrecht nog open. De perceptie lijkt voort te komen uit strategisch gedrag van geïnterviewde partijen. Voor een goede bouwsteen in het ordeningsbesluit is het van belang dat hier van de feitelijke situatie wordt uitgegaan. Uit de jaarlijkse klantgesprekken met vervoerders komt naar voren dat vervoerders zeer tevreden zijn over de dienstverlening van NS Stations.
- 4 Sommige vlakken zijn leeg in tabel S3
- 5 In tabel S5 onder 'Juridische aspecten' speelt hetzelfde als in S4 onder 'adequate profileringsmaatregelen'. De "mogelijke bevoordeling" van diensten en dienstvoorzieningen is juridisch niet mogelijk. Bij een aanbesteding is hiervoor ex ante en ex post regulering in plaats (dat laatste op basis van Europese regelgeving). In een niet-aanbesteding situatie is hier ook ex post regulering op van toepassing. Dit wettelijk kader maakt dat een mogelijke bevoordeling praktisch wordt uitgesloten. Als dit toch het geval zou zijn, dan kan een benadeelde naar de toezichthouder stappen. Er zijn tot op heden geen klachten ingediend tegen NS Stations. De ACM heeft in haar Quick Scan geopperd dat NS mogelijk in mindere mate over onzekerheid zou verkeren over de toegangsmogelijkheden en kwaliteit. Door de recent van kracht geworden Uitvoeringsverordening wordt ook een deel van deze aspecten ondervangen (voor zover deze bestonden). Wat het stuk verder miskent is dat NS niet de enige aanbieder van diensten en dienstvoorzieningen is. Bij de Valleilijn is er goedkeuring verleend aan vijf partijen (uiteeraard niet allemaal gelijk met NS Stations).
- 13 De gebruiksvergoeding ontbreekt in het plaatje met betrekking tot de financiële stromen. Daarnaast biedt ook ProRail diensten en dienstvoorzieningen aan op het station. Dit ontbreekt ook.
- 15 In de alinea boven 1.5.2.3 wordt de suggestie gewekt dat andere partijen dan spoorvervoerders toegang kunnen vragen tot diensten en dienstvoorzieningen. Dit is op basis van Nederlandse wetgeving niet mogelijk. Uitvoeringsverordening 2017/2777 biedt wel deze mogelijkheid, maar dan moet het wel op nationaal niveau zijn "opengesteld".
- 19 Terecht punt om op te merken dat ook bij het samenvoegen van publieke en commerciële taken in één organisatie er nog altijd afstemming dient plaats te vinden. Dit dient ook in het afwegingskader bij de diverse opties te worden meegenomen.
- 21 Utrecht Centraal heeft ook een bezoekersfunctie (niet alleen reizigers) waardoor er in totaal ca. 250k mensen per dag komen.
- 21-22 Er wordt de indruk gewerkt dat lenW veel directe sturing uitoefent op ProRail en geen op NS. Er wordt vervolgens niet nader geduïd welke KPI-sturing er op beide partijen plaatsvindt. Er vindt vanuit lenW richting NS evenwel KPI-sturing plaats op de klantreis, waar het station onderdeel van is. Bij de passage over het vervoerplan kan ook het meegeven van jaarlijkse prioriteiten via de beleidsprioriteitenbrief genoemd worden.
- 22 De suggestie wordt gewekt dat NS Stations een deel van de HRN-concessie zou uitvoeren. In de voetnoot dient rechtstreeks te worden verwezen naar de tekst in de concessie waaraan wordt gerefereerd, opdat duidelijk is waar op bedoeld wordt.

- 23 Eerste bullet: het exploitatierecht van NS op de RVVI ziet op commerciële mogelijkheden en is dan ook breder dan alleen retail en reclame. De laatste zin van deze bullit is suggestief en onjuist. Hier wordt de suggestie gewekt dat NS haar zakken zou vullen bij verbouwingen. Deze zin zou moeten worden beperkt tot "Bij verbouwingen heeft NS recht op bedrijfsschade."
- 23 Tweede bullet: NS Stations is niet zelf de exploitant van formules. Dat is NS Stations Retailbedrijf B.V.
- 23 Let op: hier en ook elders in het rapport staat dat poortjes en paaltjes diensten en dienstvoorzieningen zouden zijn. De geregleerde dienst betreft echter alleen het ter beschikking stellen van een locatie voor dergelijke middelen. Zie hiervoor de door de ACM opgestelde handreiking.
- 24 Alleen het aandeel GI (waarin ook de op kosten van NS toegevoegde commerciële functies zitten) van nieuw gebouwde stations wordt overdragen aan NS.
- 24 Toepassing van het waardemodel door NS geschiedt onverplicht. Zodoende kan in de laatste van de alinea over het waardemodel het beste worden toegevoegd "in voorkomende gevallen".
- 24 In het rapport komt niet naar voren dat NS Stations ook een rol vervuld door het organiseren van bemensing op stations (zowel op het gebied van veiligheid, commercie, beheer, etc.).
- 24 Lijstje met personenvervoerders op het spoor is onjuist (Syntus?).
- 25 Tabel 2: regionale vervoerders hebben ook een rol t.a.v. veiligheid
- 25 Hier wordt wederom de suggestie gewekt dat kaartverkoopautomaten en in- en uitcheckvoorzieningen geregleerde diensten zijn, dit is onjuist. Het betreft alleen de locatie voor deze voorzieningen.
- 25 Waarom staat er in tabel 2 geen X bij duurzaam bij NS Reizigers, zie HRN-concessie, artikel 4, tweede lid, onderdeel c. Hier wordt specifiek duurzaamheid genoemd. Ditzelfde geldt voor adequate aansluiting op omgeving (artikel 4, eerste lid, onderdeel a, en artikel 28).
- 26 Hier ontbreekt de inzet van veiligheidspersoneel (zoals BOA's) op stations door NS.
- 26 Voor een genuanceerder beeld zou het goed zijn om allereerst in de breedte te beschrijven waar transferveiligheid precies op ziet (op zowel de RVVI als de GI). De risico's van een onveilige transferfunctie in de RVVI zijn vele malen groter dan die in de GI (drukke op een perron levert een vele malen onveliger situatie op dan drukke in een stationshal).
- 28 Er staat "onder aanvoering van NSR". Dit moet zijn penvoering.
- 29 Plaatje met financiële stromen is onduidelijk. Gebruiksvergoedingen ontbreken. Opstelsom in de alinea eronder is niet begrijpelijk. In de tweede alinea ontbreken de GI-gelden.
- 30 Er wordt bovenaan pagina 30 een opmerking gemaakt over de verdeling van geldstromen, die zonder toelichting onduidelijk is. Wat wordt hier bedoeld?
- 30 Er wordt niet onderbouwd gesteld dat er onduidelijkheid zou zijn tussen partijen over eigendoms- en beheerstructuur. Daarnaast wordt aan het einde van de alinea daarna ook weer gesproken over de perceptie van de vervoerders. Zie algemene opmerking.

- 31 Bovenaan, dit zijn niet alle beheersmaatregelen. Zie Quick Scan, paragraaf 4.3.1.
- 31 De alinea over de capaciteitsgroei is suggestief. Passender en objectiever zou zijn te constateren dat transfercapaciteit een belangrijk punt is, en dat hier op bepaalde plekken op dit moment uitdagingen zijn (inclusief voorbeelden) - zonder een sturende vraag op te werpen zonder feitelijke onderbouwing.
- 31 In de alinea over kwaliteitsverbetering gaat het, na de constatering dat stations steeds beter beoordeeld worden, vervolgens over de relatie tussen NS en ProRail. Dit staat ons inziens los van de kwaliteitsverbetering en staat m.b.t. toekomstbestendigheid haaks op de resultaten buiten: het gaat heel goed op stations, de kwaliteit neemt alleen maar toe.
- 31 Er staat dat er 'regelmatig wrijving' is tussen NS en ProRail. Hiermee wordt de gezonde spanning tussen beide organisaties in een negatief licht geplaatst, terwijl er in de huidige ordening juist een goed resultaat voor de reiziger wordt bereikt.
- 31 In de alinea over gebiedsontwikkeling wordt benadrukt dat NS voor commercie gaat en ProRail voor het publieke belang. Niet onderbouwd wordt hiermee de suggestie gewetst dat NS niet het publieke belang borgt c.q. kan borgen.
- 31 Op pagina 31 wordt herhaaldelijk melding gemaakt van een (eigen) belang van NS (onder het kopje multimodaal knooppunt). Dit is suggestief.
- 32 Onder het kopje duurzaamheid wordt de essentie gemist. Het gaat niet om wie van welke daken is, maar over de wijze waarop je maatregelen neemt en afspraken maakt.
- 35 Er staat "Dat de publieke belangen in het algemeen behartigd worden geldt voor alle publieke belangen. Over het algemeen is men tevreden over de mate waarin de publieke belangen gerealiseerd worden." Wat is dan het probleem dat onderzocht wordt? Ook wordt in de bovenstaande alinea de balans tussen beide partijen als iets positiefs benoemd door meerdere respondenten. Opvallend is dat verder in het rapport de balans en de spanning tussen beide partijen juist (en aldus ten onrechte) negatief wordt uitgelegd.
- 36 De vijfde alinea is suggestief geformuleerd. De DZI is tussentijds geëvalueerd. Naderhand zijn er op enkele punten aanpassingen / verduidelijkingen overeengekomen tussen de betrokken partijen. Overigens wordt er jaarlijks een NOA afgesloten waarin de huidige beheerafspraken zijn opgenomen. (bronnen: Evaluatie DZI, Uitwerking aanbevelingen DZI, WOK afspraken, uitwerking borging publiek belang (2010) etc.)
- 38 Hier staat: "Door het verplichte karakter van de afspraak, zijn de partijen tot elkaar veroordeeld. Dit maakt het elkaar aanspreken op de uitgevoerde werkzaamheden lastig. Het ultieme middel, een andere partij zoeken om het werk bij neer te leggen, is niet beschikbaar." Waarom is dit het ultieme middel? En: zijn meer opties om tot goede resultaten te komen en elkaar aan te spreken. Deze worden nu niet in scope gebracht, waardoor het lijkt alsof er geen manieren zijn om elkaar aan te spreken.



- 38 Dat het onderzoek zich met name toespitst op de meningen van respondenten, maakt het lastig om de geopperde bezwaren te wegen. Respondenten kunnen onvoldoende informatie omtrent de kwestie hebben c.q. een eenzijdige blik. Ook kan het zijn dat respondenten 'strategisch gedrag' vertonen bij het aankaarten van problemen. Uit de weergave van de onderwerpen komt niet naar voren hoeveel respondenten een mening zijn toegedaan of wat de weging is geweest om een bepaald punt op te nemen in het onderzoek. Het is dan ook vrij lastig om de beschreven punten te beoordelen en daarop te reageren. Met nader (feiten)onderzoek of wederhoor zou een evenwichtiger beeld kunnen worden geschetst - wat van belang is voor een evenwichtige bouwsteen in het orderingsbesluit.
- 38 De non-compliance discussie betreft niet de managementlaag, maar de apparaatskosten. Het is sowieso een onduidelijk verhaal zonder de nuances van de standpunten van partijen. Voorstel is om dit punt niet op deze manier eenzijdig weer te geven, maar te verwijderen.
- 39 Ten aanzien van de alinea over transfer: hier staat dat NS zich verantwoordelijk voelt. NS is ook verantwoordelijk. Zowel in de DZI als de Spw is de verantwoordelijkheid van NS vastgelegd. Er staat ook dat transferruimte onder de HSWI valt. De transfer in de GI valt echter niet onder de HSWI, hierover zijn heldere afspraken gemaakt in de DZI. De beheergelden voor de GI afkomstig van het Rijk worden ook niet op basis van de Beheerconcessie ter beschikking gesteld, want de GI valt niet onder de HSWI. De discussie gaat over de interpretatie van de reikwijdte van de HSWI, niet over de praktijk.
- 39 Voorbeeld 2 is onjuist omschreven en stuit NS echt tegen de borst. Hier lijkt het net alsof NS ten onrechte ProRail geen toegang geeft gegeven tot noodzakelijke data. Dit lag veel genuanceerder dan hier omschreven en betrof een financieel geschil (niet willen betalen) dan een contractueel geschil. Het voorstel is dit voorbeeld te verwijderen.
- 40 Bovenaan: onjuiste weergave, suggestief. Partijen hebben afspraken gemaakt over het verkrijgen van data die ieder van hen nodig heeft voor de uitvoering van haar taken. Zodoende is bepaald dat NS realtime data verkrijgt voor haar beheertaak en ProRail de data verkrijgt om haar taak kan vervullen. Het is dus niet zo dat ProRail iets niet krijgt wat ze nodig heeft of dat een partij zich niet aan de afspraak zou houden.
- 40 Ad 2: de discussie ging niet over contracten, maar over geld. Zoals gezegd mist de nuance in deze discussie en wordt de verkeerde indruk gewekt met deze alinea.
- 40 Gelet op de tekst van de DZI, art. 26 Spw en de uitspraak genoemd op p. 30 van het rapport is naar de mening van NS geen onduidelijkheid over haar verantwoordelijk voor transfer in de GI.
- 41 Het voorbeeld op pagina 41 ligt veel genuanceerder. Het heeft niet met de loopstroom langs de commercie te maken als wel met de logica achter de looproutes of de meest veilige route. Wij vinden het van belang dat dit wordt toegevoegd, en dat in algemene zin bij dit soort voorbeelden bij de betrokken partijen een check wordt gedaan.
- 42 Het stuk maakt niet duidelijk dat de stations geen onderdeel van een concessie zijn en dat hier dus ook geen eisen aan gesteld kunnen worden in de decentrale concessie. Dit betreft dus ook de "profileringsmogelijkheden".
- 43 Bovenaan: de twee alinea's lijken tegenstrijdig. Ook in de vierde alinea lijkt een tegenstrijdigheid te zitten: respondenten maken zich zorgen over het borgen van de publieke belangen - maar uit de volgende zinnen blijkt dat er in feite geen issue is.

- 43 Er staat "NS Stations is een dominante speler". Dit is een suggestieve opmerking vanuit mededingingsrechtelijk perspectief en ook nog nooit aangenomen door ACM (zie rechtspraak m.b.t. Shakies).
- 43-44 Met betrekking tot het onderwerp 'inhoudelijke sturing' lopen een paar dingen door elkaar. De sturing van de overheid op de stations is in zoverre alleen relevant voor zover dit HSWI is. Uitsluitend dat deel wordt beheerst door de Beheerconcessie en het beheerplan. De Vervoerconcessie en ook het vervoerplan spreken over de stations, maar deze zijn eigenlijk slechts onderwerp voor sturing zover dit het vervoer raakt. Doordat niet duidelijk wordt gemaakt dat stations in beginsel buiten deze sturing vallen, wordt ten onrechte de suggestie gewekt dat de sturing onvoldoende zou zijn. De sturing is eigenlijk groter dan op basis van de wet noodzakelijk is, aangezien er dus in de vervoersconcessie op meer gestuurd wordt dan alleen vervoer.
- 44 Het genoemde voorbeeld klinkt NS niet bekend in de oren. Zoals hierboven opgemerkt zou het logisch zijn dat NS (en dit geval ook ProRail) in de gelegenheid wordt gesteld te reageren op dit soort voorbeelden voordat ze opgenomen worden in het onderzoek.
- 46 Het kruissubsidie argument is nergens op gebaseerd. Het is in een concernverband niet vreemd dat er over en weer geldstromen lopen, dit gebeurt even zo goed bij de concerns waar andere vervoerders onderdeel van zijn. De in het NS-concern gekozen routing van middelen levert geen ongeoorloofde kruissubsidie op, zoals ook naar voren is gekomen in een onderzoek van Deloitte. Daarnaast zijn er diverse financiële verplichtingen voor NS (en ook NS Stations) op basis van diverse wettelijke grondslagen. Zo is NS onder meer verplicht voor elk van haar onderemingen binnen de NV NS een gescheiden boekhouding te voeren. Voor NSR geldt daarnaast ook nog dat zij op grond van de HRN-concessie tot financiële transparantie is gehouden. Het transparantiepunt, dat hierna steeds terugkomt heeft dan ook geen basis en dient te worden geschrapt. Het is daarbij met name ook de vraag naar wie de transparantie moet worden geboden, dit hoeft niet direct de buitenwereld te zijn. Als IenW en MinFin voldoende zicht hebben, moet dit een voldoende waarborg zijn.
- 46 Reisinformatie is gereguleerd. Andere vervoerders hebben toegang tot deze informatie tegen een gereguleerd tarief, onder toezicht van de ACM. Reisinformatie heeft geen enkel verband met NS Stations (de reisinformatie zit bij NSR). Natransport is bij uitstek iets waar regionale vervoerders goed in zijn. NS heeft immers geen busbedrijf meer.
- 46 De dominantie die hier genoemd wordt is wederom suggestief vanuit een mededingingsrechtelijk perspectief. Dit geldt immers ook voor een Arriva in Limburg, die ook treinen en zelfs bussen hebben.
- 46 De stelling m.b.t. tot het bepalen van de "huurprijzen" is onjuist. De door NS Stations gehanteerde prijzen betreft een door de ACM goedgekeurd tarief. Hierover worden steeds besluiten genomen. Dit punt moet worden verwijderd. Daarnaast speelt hier ook dat NS niet de enige aanbieder is.
- 46 Verplicht afnemen bij NS én ProRail.
- 47 Voordelen van kennisassymetrie worden niet onderbouwd, maar staan wel genoemd op p. 47. Onbekend is welke kennisassymetrie wordt bedoeld. Over het algemeen kan gezegd worden dat als er al sprake zou zijn van kennisassymetrie (welke info dan?) dat weggenomen kan/moet worden door de aanbestedende dienst.

- 47 “Door de ervaring dat diensten, zoals serviceloketten, niet altijd op de een gunstige plek worden gezet en de ervaring van dominante zichtbaarheid van NS op stations is dit relevant voor dit publieke belang.” Van serviceloketten wordt veelal door vervoerders gezamenlijk gebruik gemaakt, aangezien de reiziger ermee gediend is haar reisproductie en -info op één locatie te betrekken. Dat het publieke belang in het geding zou komen doordat NSR op betere locaties dan andere vervoerders zou zitten, is onjuist.
- 48 Terecht wordt opgemerkt dat binnende verschillende opties nog een tal van keuzes te maken zijn bij de uitwerking van die opties. Ten onrechte worden in het rapport echter reeds een aantal uitgangspunten als vaststaand aangenomen (zoals dat binnen optie 1 er niets of nauwelijks iets kan veranderen aan de financiële stromen). Bij optie 1 (huidige ordening met verbeteringen) dient met name als vaststaand te worden aangenomen dat er twee partijen zijn die over de stations gaan, waarbij er een zekere balans tussen de partijen dient te zijn voor een goed werkende samenwerking.
- 50 Het punt van de financiële transparantie is hiervoor al behandeld; het is ongefundeerd en dient te worden geschrapt.
- 51 Het efficiency verlies aan de kant van ProRail kan nader worden geduid. Onduidelijk is wat hier precies bedoeld wordt. Op pagina 60 wordt vervolgens gesproken van een knelpunt in de opdrachtgever- opdrachtnemer relatie, terwijl niet duidelijk is welk knelpunt wordt bedoeld.
- 52 Onderaan tabel 5 staat dat de positie van NS niet verandert. Wat wordt daarmee bedoeld? En waarom is dit relevant. Welke positie?
- 52 De aanname is dat financieel gezien de situatie in optie 1 hetzelfde blijft. Dit hoeft niet het geval te zijn. Ook binnen de huidige ordening kunnen de financiën anders worden georganiseerd ten behoeve van een verbetering in de balans en samenwerking tussen beide partijen.
- 52 De knelpunten ten aanzien van de diensten en dienstvoorzieningen zijn niet onderbouwd of gefundeerd. Op welke manier zijn dit knelpunten?
- 55 In de tweede alinea worden de conclusies gebaseerd op een groot aantal aannames ten aanzien van de invulling van deze optie (verdeling van verantwoordelijkheden ten aanzien van de nieuwe entiteit). Afhankelijk van de uitwerking van deze optie, kan dit ook anders worden gesteld.
- 55 ProRail wordt hier genoemd als verantwoordelijke voor de stations, dit is onjuist.
- 55-56 In de tabel ontbreekt de wijze waarop de commercie wordt bedreven door de nieuwe entiteit en welk voordeel dit oplevert ten opzichte van de huidige ordening.
- 56 De juridische bouwsteen klopt niet, hier wordt ten onrechte gedaan alsof de NV een spoorwegonderneming is. NV NS kan een infrastructuurbeheerder in de groep hebben, mits deze voldoet aan de eisen uit Richtlijn 2012/34 (zie eerdere advies). NV NS kan dus ook wel degelijk zeggenschap hebben, de spoorwegonderneming inderdaad niet. Dit is een vraag van governance. Het staat er wel, maar niet heel helder - terwijl dit een relevant punt is.
- 56 De opmerking over het gelijke speelveld komt ook hier terug. Zie hiervoor.
- 60 De suggestie wordt gewekt dat NS Stations nu dominant zou zijn, dit is onjuist.

- 63 De profilering wordt nu gelijk gesteld met het gelijke speelveld, dit is niet hoe het eerder in het stuk is beschreven en ook niet hoe de ACM hier mee omgaat. Zie Quick Scan: Bij een 'gelijk speelveld' krijgt elke vervoerder een eerlijke kans om een spoorconcessie te winnen. Dat betekent niet dat de uitgangspositie voor elke aanbieder gelijk moet zijn. De uitgangsposities kunnen verschillen, bijvoorbeeld als één vervoerder beschikt over bepaalde schaal- en/of netwerkvoordelen. Hiermee kan deze partij kostenvoordelen behalen waarvan de reiziger profiteert. Dat beschouwt de ACM als gezonde concurrentie. Door efficiënter te werken, een hogere kwaliteit te leveren of te innoveren heeft iedere aanbieder een kans om een spoorconcessie te winnen, op basis van eigen verdienste.
- 65 Hier wordt een aanname gedaan dat NS voorrang zal geven aan marktdenken vs. taakdenken. Hier wordt ten onrechte de suggestie gewekt dat NS niet het publiek belang in acht neemt. Er is onvoldoende aandacht voor de niet-renderende activiteiten die NS ontplooit (bijv. t.a.v. toiletvoorziening, Stationshuiskamers, etc.).
- 65 De voor- en nadelen miskennen dat sprake is van een gereguleerde markt, waarin eisen worden gesteld. De suggestie wordt gewekt dat NS Stations zich onafhankelijk kan gedragen. Ook hier gaat weer het punt van het gelijk speelveld mank. De vraag of het gelijk speelveld wordt verstoord heeft niks te maken met de omvang van NS Stations.
- 66 Onduidelijk is waarom de invloed van decentrale overheden in optie 4 onzeker is terwijl deze bij optie 3 ja is. Overhaupt wordt regelmatig ten onrechte de indruk gewekt dat NS de publieke belangen of de belangen van derden minder belangrijk vindt.
- 68 Tweede alinea: conclusie ontbreekt.
- 74 Opnieuw is de (verkeerde) aanname gedaan dat binnen de huidige ordening de mogelijkheden om de financiële stromen te verbeteren beperkt zijn. Juist door het omleggen van de geldstromen, kunnen verbeteringen worden aangebracht in de huidige ordening.
- 74 Een suggestief en niet onderbouwd punt in de eerste alinea.
- 75 In tabel 15 ontbreekt de uitwerking van optie 1.

**Van:** 5.1.2.e - DGB  
**Aan:** 5.1.2.e ; 5.1.2.e  
**Cc:** 5.1.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: belangrijkste punten van feedback (vanuit 5.1.2.e) op concept rapport ordening stations  
**Datum:** donderdag 23 januari 2020 09:28:00

---

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Hierbij de feedback op het concept eindrapport vanuit 5.1.2.e.

Gr. 5.1.2.e

Er ontbreken veel lidwoorden in het rapport

Bezien welke voor- en nadelen wel/niet meesturen van bouwstenen aan brede klankbordgroep oplevert (niet meesturen levert wsl vragen op om openbaarmaking / wel meesturen geeft transparantie dat de bouwstenen eigenlijk niet echt iets toevoegen).

Als niet meesturen: dan alle verwijzingen eruit in tekst en figuren en op sommige plekken (waaronder methodologisch kader) benoemen dat sommige informatie op basis van deskresearch en expertjudgement opgenomen is.

Het methodologisch kader klopt niet: de leeswijzer van paragraaf 1.8 geeft duidelijker weer wat de samenhang van de verschillende hoofdstukken is.

Mijn inziens bestaat de opdracht uit drie onderdelen:

Hfst 1: Waaraan moeten stations voldoen (publieke belangen, perspectieven en beoordelingsaspecten)

Hfst 2 & 3: Hoe zit de huidige ordening op stations in elkaar (hfst 2) en hoe wordt deze op dit moment beleefd (hfst 3)

Hfst 4: Beschrijving van andere opties voor ordening van stations en een inschatting van voor- en nadelen van deze opties

Paragraaf 1.5.2. en paragraaf 2.7 dubbel veelal: kritisch bezien of 1) dit niet samengevoegd kan worden of 2) nog scherper onderscheid wat in 1.5.2 versus 2.7 opgenomen dient te worden.

Paragraaf 2.4 en 2.5 dubbel: deze samenvoegen en ontdubbelen

In inleiding hoofdstuk 3 nog mee nadrukken dat dit een impressie geeft van 'Hoe stakeholders aankijken tegen huidige ordening op stations'.

Voorbeeld 2 van verantwoordelijkheidsverdeling transfer eruit want te gevoelig en dubbelt ook met punt 2 van sensoren op blz 40

Punt 1 van OV chipkaartdata: klopt dit wel? Binnen NS heeft NS Reiziger info vanuit OV-chipkaart data maar mag en kan NS Reizigers deze wel delen met NS Stations? Andere vervoerders dan NS delen waarschijnlijk ook niet hun OV chipkaartdata van hun reizigers met NS Stations.

Nog even kritisch kijken naar afsluitende tekst per ervaring: uitleg over welk publiek belang dit raakt komt soms wat gekunsteld over (is er op mijn eigen verzoek overal ingezet, maar blijkbaar werkt dit niet overal zo: check hoe FIN/EZ en NS Stations en ProRail hier op reageren)

Nog doen: check ervaring van geleid speelveld voor andere vervoerders op blz 46 & 47 met TK-brief over ACM-rapport en ook onderdeel 'Meer inzicht verschaffen in de organisatiestructuur van NS en transparantie in financiën' met ACM-rapport en TK-brief op ACM rapport

Op blz 58 in aanvulling op de beperkte transitiekosten voor er wel enkele miljoenen nodig zijn voor transactiekosten voor oprichten van een joint venture.

In paragraaf 4.6 graag ook iets opnemen over welke (maatschappelijk) probleem opgelost wordt als pensioenfondsen de mogelijkheid geboden wordt om mee te financieren bij stations.

**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:** 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e  
**Cc:** 5.1.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: detailopmerkingen op concept eindrapport  
**Datum:** donderdag 23 januari 2020 17:37:35

---

Hoi 5.1.2.e,

Dankjewel hiervoor, dit helpt ons. Ondertussen hebben we ook het bronbestand van NS ontvangen. Fijn dat de deadline naar vrijdagochtend is verplaatst. Vrijdag hebben we ruimte in de ochtend om eventuele laatste punten op te pakken.

**BRW**

Morgen bespreek ik met 5.1.2.e en 5.1.2.e of we verwachten alles af te kunnen krijgen of niet, en zo niet, wat dan wel. Zoals besproken hebben de hoofdpunten van NS en ProRail prioriteit.

De twee inhoudelijke punten die we telefonisch doornamen:

- De bouwsteenrapporten worden niet meegestuurd, wij zorgen ervoor dat er geen verwijzingen staan, maar benoemen in de methodiek wel dat wij niet alle analyses zelf uitgevoerd hebben;
- Wij beschrijven bij de ervaring over gelijk speelveld hoe dat nu geborgd wordt (toezicht ACM), maar gaan dit onderwerp verder niet nader toelichten in het rapport.

Als er aanleiding voor is maken we zeker gebruik van jullie aanbod om over specifieke punten van gedachten te wisselen voor de deadline.

Groeten,

5.1.2.e

---

**From:** 5.1.2.e - DGB  
**Sent:** donderdag 23 januari 2020 16:43  
**To:** 5.1.2.e ; 5.1.2.e  
**Cc:** 5.1.2.e - DGB  
**Subject:** detailopmerkingen op concept eindrapport

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Het is aan jullie om te bezien wat en hoe jullie wel/niet met de opmerkingen vanuit NS Stations en ProRail doen.

Mochten jullie er wat aan hebben: ik heb er zelf ook even naar gekeken en hierbij ter info ook mijn inschatting en aarzel niet met mij contact op te nemen als dat nodig is en/of met ProRail en/of NS Stations als je hun feedback niet kan volgen en verheldering nodig hebt van hen.

Nog even voor deadline verwerking opmerkingen: 5.1.2.e wij hadden eerder vanmorgen besproken dat het goed zou zijn om uiterlijk volgende week donderdag om 15 uur de feedback te verwachten. Jullie krijgen nog net wat langer namelijk **uiterlijk vrijdagochtend 31 januari 9.00 uur BRW**

. Wel goed dat jullie vrijdag nog ruimte inbouwen om - mochten 5.1.2.e en ik vinden dat het op zo'n manier verwerkt is dat het zo niet naar de klankbordgroep verstuurd kan worden (waar ik eigenlijk nu niet vanuit ga) - nog tijd te hebben om aan te passen.

---

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.

**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 - DGB  
**Onderwerp:** RE: verwerking voorwas  
**Datum:** woensdag 29 januari 2020 09:52:24

---

Ja, dat is op twee punten: aansturing van ProRail door het Ministerie via de beheerconcessie --> opmerking is dat daar geen sprake meer van is bij een ZBO; Bij optie 2 staat een onduidelijke krabbel bij de rol van ProRail in deze optie, waarin we ZBO-vorming genoemd is.

-----Original Message-----

**From:** 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>  
**Sent:** woensdag 29 januari 2020 9:13  
**To:** 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>  
**Cc:** 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>  
**Subject:** RE: verwerking voorwas

Dag 5.1.2.e,

Kan je een voorbeeld geven van een opmerking van 5.1.2.e waarbij hij naar de ZBO verwijst en waar jullie niks mee doen?

Gr. 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com) \_\_\_\_\_  
**Van:** 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>  
**Verzonden:** 29 jan. 2020 08:54  
**Naar:** 5.1.2.e - DGB" <5.1.2.e@minienw.nl>  
**Cc:** 5.1.2.e - DGB" <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>  
**Onderwerp:** RE: verwerking voorwas

Hoi 5.1.2.e,

Een korte update: we liggen op schema met het verwerken van de commentaren. Uit de aantekeningen van 5.1.2.e halen we twee punten die we nog even willen checken bij je:

- \* We hebben het in het rapport over de Staatssecretaris van IenW, het woord Staatssecretaris is door 5.1.2.e onderkringeld. Moeten we het aanpassen naar Minister, of toenmalig toevoegen, of zo laten?
  - \* 5.1.2.e hint hier en daar naar de ZBO-vorming. Daar doen wij niets mee, dat is een ander traject dat buiten de scope van dit onderzoek is gelaten.
- Overigens kunnen we niet alles lezen, maar waar iets bij staat, kijken we kritisch naar onze teksten.

Groeten,  
5.1.2.e

**From:** 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>  
**Sent:** maandag 27 januari 2020 9:34  
**To:** 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>  
**Cc:** 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>  
**Subject:** RE: verwerking voorwas

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e

Dank voor de heldere mail en bijlage en mooi dat jullie inschatten dat de opmerkingen voor vrijdag 9 uur verwerkt kunnen zijn.

5.1.2.e en ik zullen nog even specifiek naar onderstaande twee punten kijken die jullie aangeven en komen we

nog op terug.

Groeten **5.1.2.e**

Van: **5.1.2.e** <**5.1.2.e**@rhdhv.com<<mailto:5.1.2.e@rhdhv.com>>>

Verzonden: vrijdag 24 januari 2020 21:12

Aan: **5.1.2.e** - DGB

<**5.1.2.e**@minienw.nl<<mailto:5.1.2.e@minienw.nl>>>; **5.1.2.e** - DGB

<**5.1.2.e**@minienw.nl<<mailto:5.1.2.e@minienw.nl>>>

CC: **5.1.2.e** <**5.1.2.e**@rhdhv.com<<mailto:5.1.2.e@rhdhv.com>>>

Onderwerp: verwerking voorwas

Hoi **5.1.2.e**, **5.1.2.e**,

We zijn alle opmerkingen langsgelopen en hebben aangegeven of we van plan zijn ze te verwerken en hebben daar ook een toelichting bij staan. Ik verwacht dat het lukt om dat voor vrijdag 9u allemaal gedaan te hebben. In de bijlage vind je het resultaat tot nu toe, we houden te tabel bij, zodat die aansluit bij wat uiteindelijk in het rapport staat. Als het toch niet lukt om te verwerken, zullen we dat dan ook aangeven. Zouden jullie kunnen kijken naar de opmerkingen in de gele cellen?

\* Juridisch zitten er twee opmerkingen tussen waar we niet uitkomen zonder dat er een jurist naar heeft gekeken, de bouwsteen geeft op een paar opmerkingen wel meer informatie, die we aan het rapport zullen toevoegen.

\* Toekomstbestendigheid maakt ook wel wat los; ik voel ook wel mee met een aantal opmerkingen, maar voordat wij meebewegen is het misschien goed dat ook voor te leggen aan het team dat aan de bouwsteen gewerkt heeft, de teksten zijn op hun analyse gebaseerd. Ik zag in jullie aantekeningen dat **5.1.2.e** één opmerking ging checken, wat ons betreft zijn er meer in die categorie.

We houden contact de komende week. Voor nu een fijn weekend!

Groeten,

**5.1.2.e**

**5.1.2.e**

**5.1.2.e** Transport Hubs

M +31 6 **5.1.2.e** | E **5.1.2.e**@rhdhv.com<<mailto:5.1.2.e@rhdhv.com>> | W

[www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)<<http://www.royalhaskoningdhv.com>>

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

[cid:image002.jpg@01D2B2C5.5CE1D090]

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

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.

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

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 - DGB; 5.1.2.e  
**Onderwerp:** RE: verwerking voorwas  
**Datum:** woensdag 29 januari 2020 20:59:38  
**Bijlagen:** image001.jpg

---

Hoi 5.1.2.e,

De reactie in regel 39 en regel 40 is voor ons lastig te verwerken.

Het gaat om het punt capaciteitsgroei; als we de laatste zin weghalen, staat er alleen nog maar dat er uitdagingen zijn en wordt de ordening hierin niet betrokken. Als er op het vlak van capaciteitsgroei geen knelpunten in de huidige ordening te noemen zijn, zou ik dat ook zo willen stellen.

In regel 40 is de reactie dat dit uit gesprekken met stakeholders komt die wij gevoerd hebben.

Los van of dat zo is, dat hoort niet in dit hoofdstuk thuis, hier zou moeten staan welke uitdagingen de huidige ordening biedt als het gaat om kwaliteitsverbetering in de toekomst.

Ervaringen komen in hoofdstuk 3 aan de orde. Ook op dit punt zou ik willen constateren dat er op het gebied van kwaliteitsverbetering objectief gezien geen knelpunten zijn.

Je zou dan deze teksten krijgen:

#### **Capaciteitsgroei**

Er zijn uitdagingen op het gebied van de transfercapaciteit op stations in de toekomst. Nu al zijn er knelpunten op specifieke plekken zoals Amsterdam Centraal, Schiphol en Amsterdam-Zuid, waar nu extra personeel staat om de veiligheid te waarborgen. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de huidige ordening heeft bijgedragen bij het ontstaan van de uitdagingen of een beperkende factor is bij het aanpakken ervan.

#### **Kwaliteitsverbetering**

De stations worden steeds beter beoordeeld op alle aspecten, wat blijkt uit de verdere cijfers in de OV klantenbarometer: reizigers geven gemiddeld een 7,9 voor de veiligheid op stations en een 7,6

voor de informatievoorziening op stations<sup>[1]</sup>. Dit is het resultaat van de samenwerking tussen partijen in de huidige ordening.

Kunnen we dat zo in het rapport zetten?

Groeten,

5.1.2.e

---

**From:** 5.1.2.e - DGB

**Sent:** woensdag 29 januari 2020 11:42

**To:** 5.1.2.e ; 5.1.2.e

**Cc:** 5.1.2.e - DGB

**Subject:** RE: verwerking voorwas

Dag 5.1.2.e

Nav ons telefoongesprek zonet hierbij de zienswijze in paars in een aparte kolom die ik jullie mee wil geven m.b.t. punten die jullie bij IenW teruggelegd hadden met name ook m.b.t. informatie die we jullie aangereikt hebben m.b.t.

Toekomstbestendigheid.

Ik heb de juridische vragen intern uitstaan bij HBJZ en 5.1.2.e en/of ik sturen de antwoorden door als we deze vandaag terug ontvangen.

Gr. 5.1.2.e

---

**Van:** 5.1.2.e - DGB

**Verzonden:** maandag 27 januari 2020 09:34

**Aan:** 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>

**CC:** 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: verwerking voorwas

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Dank voor de heldere mail en bijlage en mooi dat jullie inschatten dat de opmerkingen voor vrijdag 9 uur verwerkt kunnen zijn.

5.1.2.e en ik zullen nog even specifiek naar onderstaande twee punten kijken die jullie aangeven en komen we nog op terug.

Groeten 5.1.2.e

---

**Van:** 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>

**Verzonden:** vrijdag 24 januari 2020 21:12

**Aan:** 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>

**CC:** 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>

**Onderwerp:** verwerking voorwas

Hoi 5.1.2.e 5.1.2.e

We zijn alle opmerkingen langsgelopen en hebben aangegeven of we van plan zijn ze te verwerken en hebben daar ook een toelichting bij staan. Ik verwacht dat het lukt om dat voor vrijdag 9u allemaal gedaan te hebben.

In de bijlage vind je het resultaat tot nu toe, we houden te tabel bij, zodat die aansluit bij wat uiteindelijk in het rapport staat. Als het toch niet lukt om te verwerken, zullen we dat dan ook aangeven.

Zouden jullie kunnen kijken naar de opmerkingen in de gele cellen?

- Juridisch zitten er twee opmerkingen tussen waar we niet uitkomen zonder dat er een jurist naar heeft gekeken, de bouwsteen geeft op een paar opmerkingen wel meer informatie, die we aan het rapport zullen toevoegen.
- Toekomstbestendigheid maakt ook wel wat los; ik voel ook wel mee met een aantal opmerkingen, maar voordat wij meebewegen is het misschien goed dat ook voor te leggen aan het team dat aan de bouwsteen gewerkt heeft, de teksten zijn op hun analyse gebaseerd. Ik zag in jullie aantekeningen dat 5.1.2.e één opmerking ging checken, wat ons betreft zijn er meer in die categorie.

We houden contact de komende week. BRW

Groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e **Transport Hubs**

**M** +31 6 5.1.2.e | **E** 5.1.2.e@rhdhv.com | **W** [www.royalhaskoningdhv.com](http://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

---

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.

*OV Klantenbarometer (KpVV/CROW, 2018).*

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  
**Onderwerp:** BRP1909251443 Ordening Stations definitief rapport MDMPSZMPEKSZ 3101\_incl 5.1.2.e  
**Datum:** vrijdag 31 januari 2020 14:10:55  
**Bijlagen:** [BRP1909251443 Ordening Stations definitief rapport MDMPSZMPEKSZ 3101\\_incl 5.1.2.e.docx](#)

---

Hoi 5.1.2.e,

Om de vaart erin te houden, in de bijlage het aangepaste rapport en één vraag/ suggestie. **BRW**

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

**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:** 5.1.2.e - DGB  
**Cc:** 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: concept rapport  
**Datum:** vrijdag 31 januari 2020 15:11:13  
**Bijlagen:** BRP1909251443 Ordening Stations concept rapport v03.01 dd3101.pdf

---

Hoi 5.1.2.e,

Hierbij het concept rapport ter bespreking in de klankbordgroep. Ik heb de laatste punten met 5.1.2.e afgestemd en verwerkt.

Groeten,

5.1.2.e

---

**From:** 5.1.2.e - DGB

**Sent:** vrijdag 31 januari 2020 13:52

**To:** 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e

**Cc:** 5.1.2.e ; 5.1.2.e

**Subject:** RE: concept rapport

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Willen jullie dan ook even willen afspreken hoelaat de te delen versie met de klankbordgroep mijn kant op komt?

Gr. 5.1.2.e

---

**Van:** 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>

**Verzonden:** vrijdag 31 januari 2020 13:41

**Aan:** 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>

**CC:** 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>; 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e@minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: concept rapport

Dag 5.1.2.e en consorten,

Ik heb het uitgebreid gelezen en mijn inziens een flinke slag geslagen waardoor we veel mogelijke ruis c.q. interpretatie zaken in de brede klankbordgroep van volgende week donderdag voorkomen hebben.

Zie de bijlage voor een aantal zaken waarvan het goed is als daar nu nog even goed en kort naar gekeken kan worden. Ik heb het in revisie gedaan en zit in paragrafen 2.4 / 2.7.1 / 3.2 en 4.2.

@5.1.2.e: zullen we zo even kort bellen als je mijn feedback gelezen heb: dan denk ik even mee (met name over gelijk speelveld want dat blijft een ingewikkeld iets om helder opgeschreven te krijgen).

Gr. 5.1.2.e

---

**Van:** 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>

**Verzonden:** vrijdag 31 januari 2020 07:59

**Aan:** 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e

- DGB <5.1.2.e@minienw.nl>

**CC:** 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>

**Onderwerp:** concept rapport

Ha 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Hierbij het concept rapport, voor jullie om een laatste blik op te werpen. Zoals gisteren besproken hebben we aan het begin van de middag contact over eventuele aanpassingen die nog gedaan moeten worden. Door de vreemde tijden waarop we de laatste dagen gewerkt hebben, zou het kunnen dat er vanochtend nog iets te binnen schiet of ter sprake komt bij ons dat we willen verwerken. Die punten bespreken we dan ook vanmiddag.

Ter informatie stuur ik ook de verwerkingstabel mee, deze maken we nog netjes en volledig, input van 5.1.2.e komt bijvoorbeeld nog.

De sheets die we willen presenteren stuur ik uiterlijk maandag ter afstemming.

Groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

Transport Hubs

M +31 6 5.1.2.e | E 5.1.2.e @rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://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

---

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.

**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  
**Cc:** 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: concept rapport  
**Datum:** vrijdag 31 januari 2020 13:41:13  
**Bijlagen:** [image002.jpg](#)  
[BRP1909251443 Ordening Stations definitief rapport MDMP5ZMPEKSZ 3101 incl 5.1.2.e.docx](#)

Dag 5.1.2.e en consorten,

Ik heb het uitgebreid gelezen en mijn inziens een flinke slag geslagen waardoor we veel mogelijke ruis c.q. interpretatie zaken in de brede klankbordgroep van volgende week donderdag voorkomen hebben.

Zie de bijlage voor een aantal zaken waarvan het goed is als daar nu nog even goed en kort naar gekeken kan worden. Ik heb het in revisie gedaan en zit in paragrafen 2.4 / 2.7.1 / 3.2 en 4.2.

@5.1.2.e: zullen we zo even kort bellen als je mijn feedback gelezen heb: dan denk ik even mee (met name over gelijk speelveld want dat blijft een ingewikkeld iets om helder opgeschreven te krijgen).

Gr. 5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e

**Verzonden:** vrijdag 31 januari 2020 07:59

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

**CC:** 5.1.2.e ; 5.1.2.e

**Onderwerp:** concept rapport

Ha 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Hierbij het concept rapport, voor jullie om een laatste blik op te werpen. Zoals gisteren besproken hebben we aan het begin van de middag contact over eventuele aanpassingen die nog gedaan moeten worden. Door de vreemde tijden waarop we de laatste dagen gewerkt hebben, zou het kunnen dat er vanochtend nog iets te binnen schiet of ter sprake komt bij ons dat we willen verwerken. Die punten bespreken we dan ook vanmiddag.

Ter informatie stuur ik ook de verwerkingstabel mee, deze maken we nog netjes en volledig, input van Infram komt bijvoorbeeld nog.

De sheets die we willen presenteren stuur ik uiterlijk maandag ter afstemming.

Groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e Transport Hubs

M +31 6 5.1.2.e | E 5.1.2.e @rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://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 - DGB  
**Aan:** 5.1.2.e ; 5.1.2.e - DGB  
**Cc:** 5.1.2.e ; 5.1.2.e  
**Onderwerp:** RE: concept rapport  
**Datum:** vrijdag 31 januari 2020 09:19:44  
**Bijlagen:** [image002.jpg](#)

---

Hoi 5.1.2.e en consorten,  
 Mooi dat het gelukt is en voor het toesturen !  
 5.1.2.e en ik gaan er deze ochtend naar kijken en we hebben begin van de middag even  
 telefonisch contact.

Groeten 5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat  
 Directoraat Generaal Mobiliteit  
 Directie Openbaar Vervoer & Spoor  
 E 5.1.2.e @minienw.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

5.1.2.e

---

**Van:** 5.1.2.e

**Verzonden:** vrijdag 31 januari 2020 07:59

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

**CC:** 5.1.2.e ; 5.1.2.e

**Onderwerp:** concept rapport

Zelfde inhoud als 194



# Presentatie klankbordgroep

*Eigendoms-, exploitatie- en  
verantwoordelijkheidsverdeling op stations*

5.1.2.e / 5.1.2.e / 5.1.2.e

06-02-2020

**Confidential**

# Slide voor lenW

# Doelen van het onderzoek

- Antwoord geven op de onderzoeksvragen:
  - Hoe gaat het op dit moment op stations?
  - Hoe kunnen eventuele knelpunten binnen de huidige ordening van stations worden opgelost?
  - Wat zijn de voor en nadelen van andere opties voor ordening van stations?
- Door middel van interviews met stakeholders en bureaustudie
- Het onderzoek levert informatie voor politieke besluitvorming over de ordening op stations. Er worden geen aanbevelingen gedaan.
- Onderdeel van besluitvorming over spoorordening, dit rapport is één van de onderdelen

# Interviews & Bouwstenen

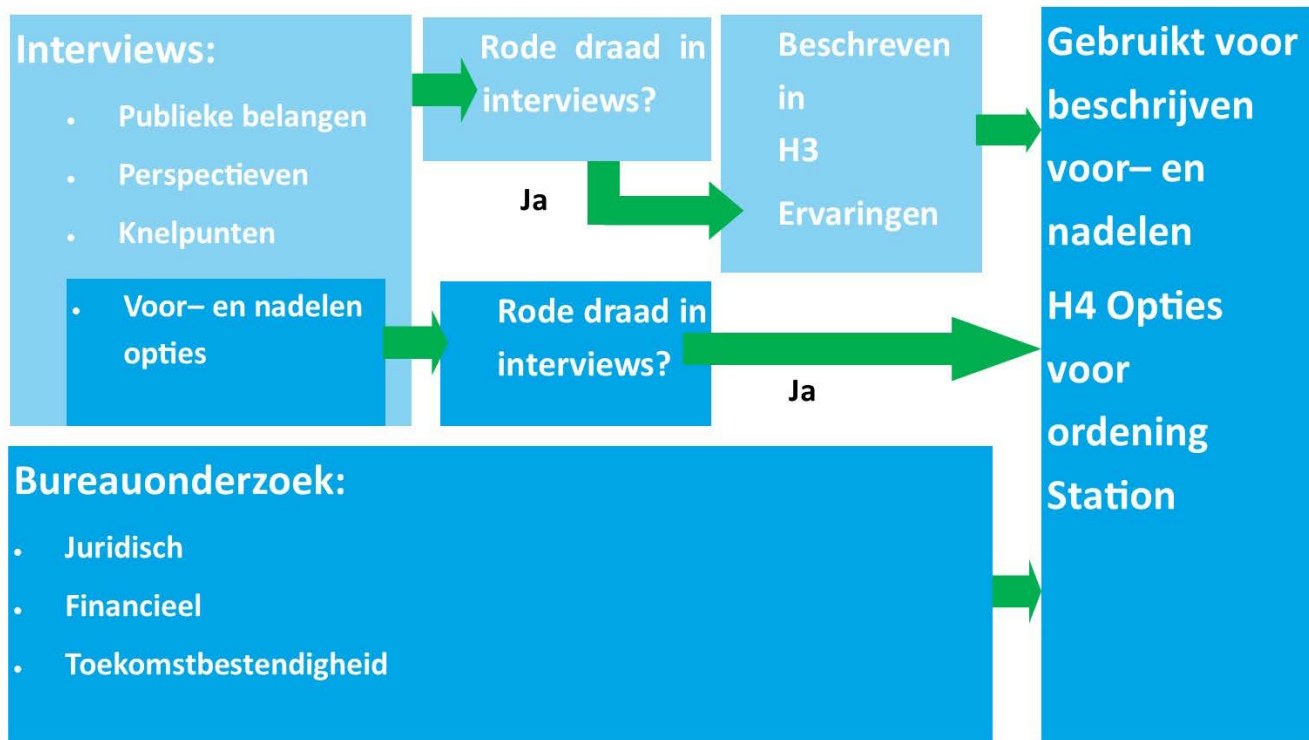
## ■ Interviews

- Stakeholders: FMN, DOVA, IPO, provincies, gemeenten, Rover, NS Reizigers, NS Stations, ProRail, Stationsmanagers, KBO/PCOB, ANWB, Pensioenfondsen
- 25 interviews met 53 respondenten

## ■ Bureauonderzoek

- **Juridisch:** Welke (publieke) taken op stations worden via publiekrecht dan wel privaatrecht geborgd? (Min IenW)
- **Financieel:** Hoe lopen de financiële stromen op stations in de huidige optie 0? Welke verschuiving is er waar te nemen bij de vier opties? (Infram in opdracht van RHDHV)
- **Toekomstbestendigheid:** Een analyse van de toekomstbestendigheid van de verschillende opties (Min IenW)

# Aanpak onderzoek



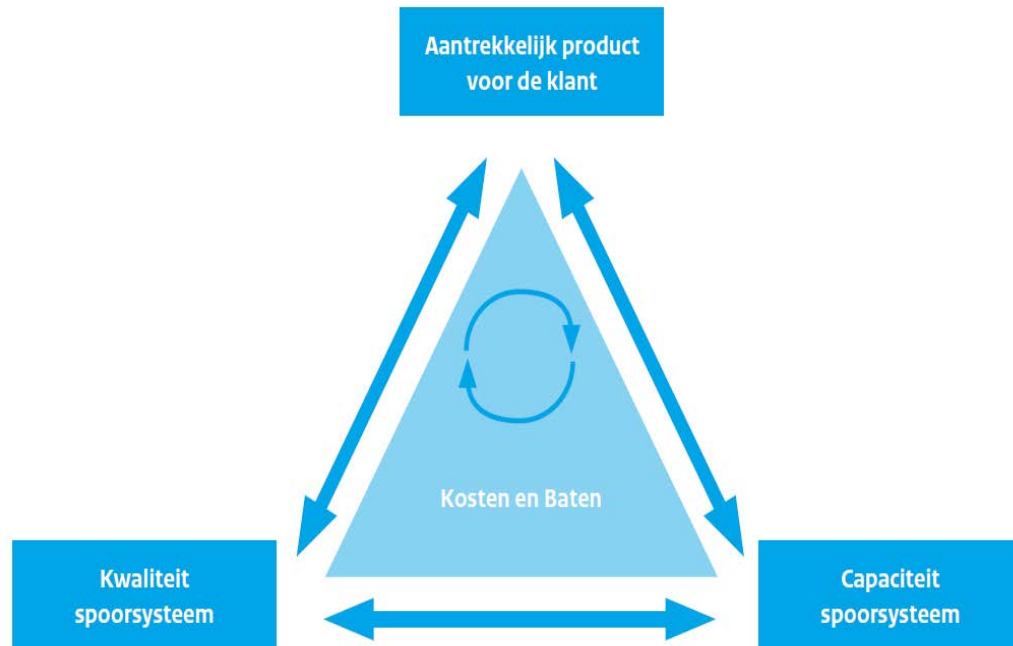
# Publieke belangen

## ■ Stations zijn:

- Veilig
- Toegankelijk
- Comfortabel
- Duurzaam
- Betaalbaar

## ■ En voorzien in:

- Adequate reisinformatie
- Adequate profileringsmogelijkheden voor vervoerders
- Adequate overstapmogelijkheden
- Adequate aansluiting op omgevings- en gebiedsontwikkelingen



# Wat gaat goed en wat kan beter?

- Het gaat goed op stations, publieke belangen behartigd
  - Reizigerstevredenheid is goed en is de afgelopen jaren verbeterd
  - Stations zijn van goede kwaliteit
  - Rollen ProRail en NS Stations vullen elkaar aan en zorgen voor balans
- Het is wel complex, wat (mede) leidt tot ervaren knelpunten:
  - Onduidelijkheid en inefficiëntie door overlap in eigendom taken en verantwoordelijkheden ProRail en NS Stations
  - Parallele definities zorgen voor onbegrip
  - Weinig ruimte voor invloed en maatwerk door regio's
  - Commerciële en publieke belangen kunnen conflicteren
  - Positie NS wordt als dominant ervaren, zorgen over gelijk speelveld

# Verbeterpunten huidige ordening

- Verduidelijken rolverdeling ProRail en NS
  - Dagelijks beheer en onderhoud en constructief onderhoud
  - Verhelderen van de verantwoordelijkheid voor transfer op stations
  - Creëren van één aanspreekpunt voor derden in stationsontwikkeling
  - Anders inrichten of heroverwegen verplicht opdragen dagelijks beheer van ProRail aan NS Stations
- Meer sturing op publieke belangen vanuit het Rijk
- Meer inzicht verschaffen in de organisatiestructuur van NS en transparantie in financiën (publiek geld)
- Meer ruimte bieden voor regionaal maatwerk



# Opties (conceptuele uitersten)

	Optie 0 Huidige ordening	Optie 1 Huidige situatie met verbeteringen	Optie 2 Nieuwe entiteit	Optie 3 Alles naar ProRail	Optie 4 Alles naar NS
Eigendom	RVVI: ProRail GI: NS Stations	RVVI: ProRail GI: NS Stations	RVVI: ProRail GI: NS Stations	ProRail (ook GI wordt eigendom van ProRail)	NS stations (RVVI m.u.v. spoor gerelateerde objecten)
Beheer en Onderhoud	Uitvoering dagelijks beheer: NS Stations Uitvoering constructief beheer: ProRail	Uitvoering dagelijks beheer: NS Stations Uitvoering constructief beheer: ProRail	Nieuwe Entiteit	ProRail	NS Stations
Commerciële exploitatie	NS Stations of derden (op RVVI en GI)	NS Stations of derden (op RVVI en GI)	Nieuwe Entiteit	ProRail	NS Stations
(Her) ontwikkelen stations en vastgoed	NS Stations of ProRail	NS Stations of ProRail	Nieuwe Entiteit	ProRail	NS Stations

# Potentiele voor- en nadelen opties

- Optie 1: evolutie, geen revolutie, transactiekosten beperkt
- Optie 2: één neutraal aanspreekpunt, transactiekosten, extra partij op stations kan complexiteit vergroten
- Optie 3: één neutraal aanspreekpunt, hoge transactiekosten en kennisopbouw noodzakelijk
- Optie 4: risico gelijk speelveld en kansen voor andere aanbieders diensten en producten, hoge transactiekosten en kennisopbouw noodzakelijk, minder grip op publieke belangen en publiek geld
- Voor optie 2, 3 en 4 geldt in het algemeen:
  - Complexiteit blijft
  - Efficiëntievoordelen mogelijk op langere termijn
  - Op korte termijn mogelijk effecten voor reizigers doordat de nieuwe ordening zich moet zetten

# Proces

# Toelichting uitkomsten onderzoek

*Eigendoms-, exploitatie- en  
verantwoordelijkheidsverdeling op stations*

5.1.2.e / 5.1.2.e / 5.1.2.e

06-02-2020

**Confidential**

# Doelen van het onderzoek

- Antwoord geven op de onderzoeksvragen:
  - Hoe gaat het op dit moment op stations?
  - Hoe kunnen eventuele knelpunten binnen de huidige ordening van stations worden opgelost?
  - Wat zijn de voor en nadelen van andere opties voor ordening van stations?
- Door middel van interviews met stakeholders en bureaustudie
- Het onderzoek levert informatie voor politieke besluitvorming over de ordening op stations. Er worden geen aanbevelingen gedaan
- Dit onderzoek wordt betrokken in de bredere besluitvorming over spoorordening

# Interviews & Bureauonderzoek

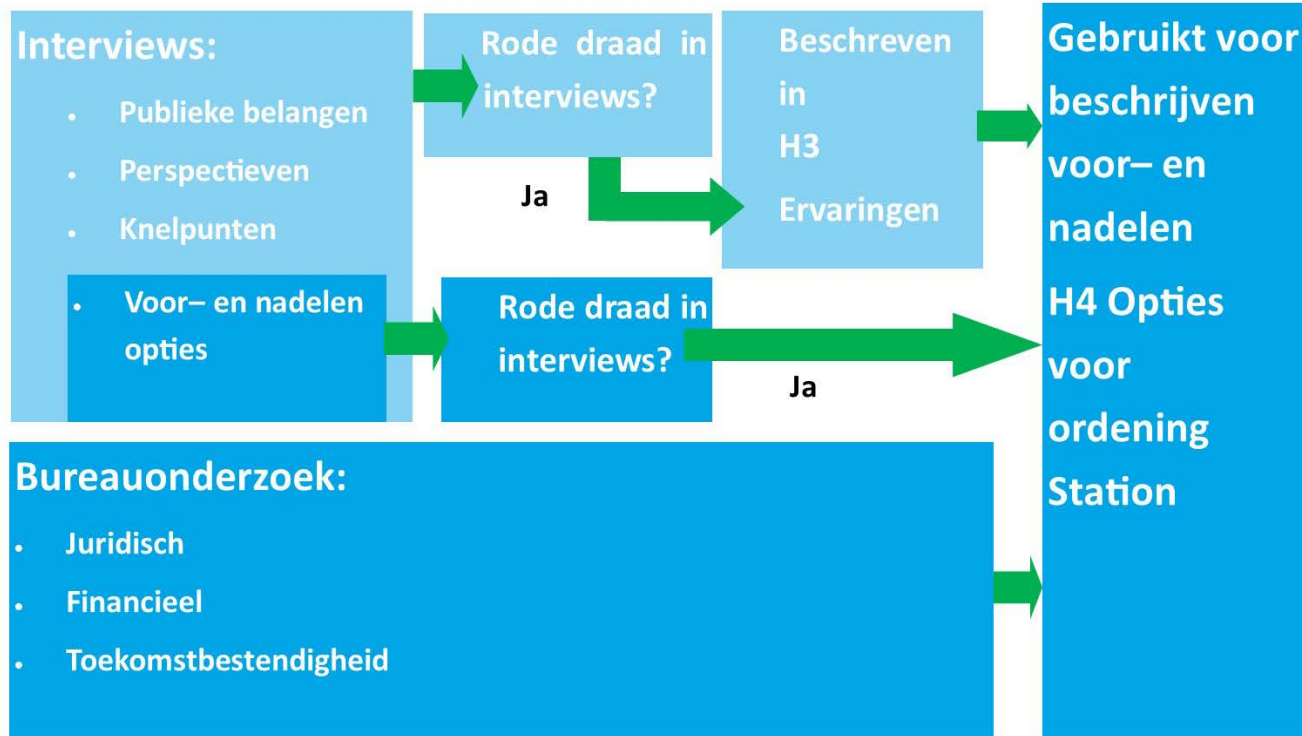
## ■ Interviews

- Stakeholders: FMN, DOVA, IPO, provincies, gemeenten, Rover, NS Reizigers, NS Stations, ProRail, Stationsmanagers, KBO/PCOB, ANWB, Pensioenfondsen
- 25 interviews met 53 respondenten

## ■ Bureauonderzoek

- **Juridisch:** Welke (publieke) taken op stations worden via publiekrecht dan wel privaatrecht geborgd? (Min IenW)
- **Financieel:** Hoe lopen de financiële stromen op stations in de huidige optie 0? Welke verschuiving is er waar te nemen bij de vier opties? (Infram in opdracht van RHDHV)
- **Toekomstbestendigheid:** Een analyse van de toekomstbestendigheid van de verschillende opties (Min IenW)

# Aanpak onderzoek



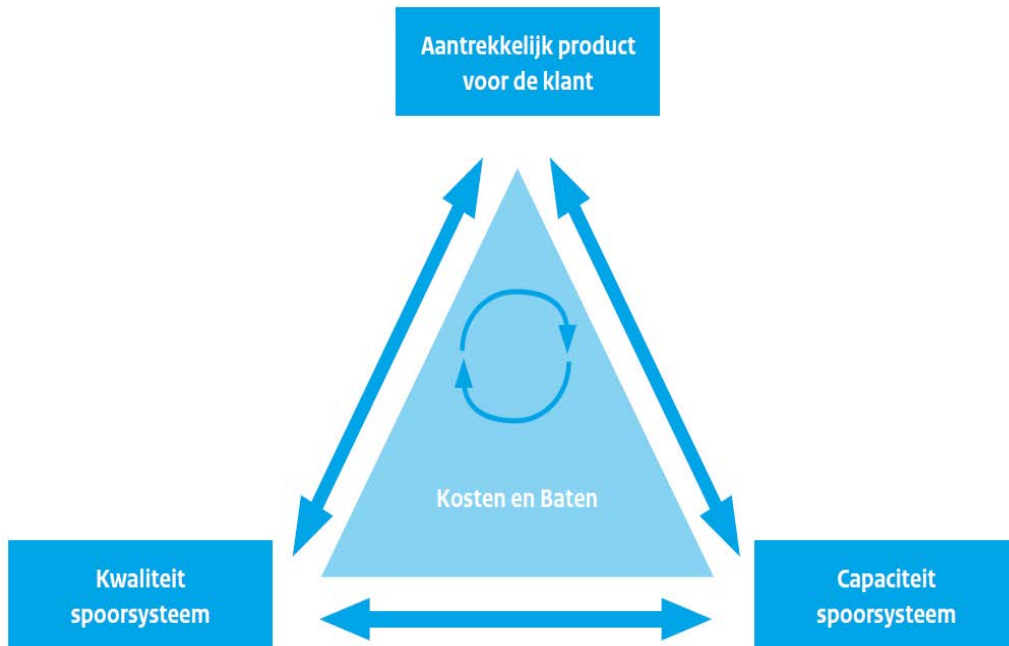
# Publieke belangen

## ■ Stations zijn:

- Veilig
- Toegankelijk
- Comfortabel
- Duurzaam
- Betaalbaar

## ■ En voorzien in:

- Adequate reisinformatie
- Adequate profileringsmogelijkheden voor vervoerders
- Adequate overstapmogelijkheden
- Adequate aansluiting op omgevings- en gebiedsontwikkelingen





# Wat gaat goed en wat kan beter?

- Het gaat goed op stations, publieke belangen gerealiseerd:
  - Goede reizigerstevredenheid en deze is de afgelopen jaren verbeterd
  - Tevreden spoorvervoerders maar is er zorg over het gelijke speelveld ook voor aanbieders van andere vervoer(diensten)
  - Publieke belangen worden effectief gerealiseerd, maar het lijkt efficiënter te kunnen
- Het is wel complex, wat (mede) leidt tot ervaren knelpunten:
  - Over de taak- en rolverdeling tussen NS Stations en ProRail is onduidelijkheid, wat afstemming vergt en leidt tot inefficiënties
  - Er is een balans tussen commercie en transfer, waarbij ervaren wordt dat commercie soms de boventoon kan voeren.
  - Door landelijk beleid over de uitstraling van stations is de profilering voor regionale vervoerders beperkt
  - De mogelijkheden voor andere aanbieders op stations
  - Beperkte invloed decentrale overheden op stationsontwikkeling

# Verbeterpunten huidige ordening

- De verantwoordelijkheidsverdeling tussen ProRail en NS Stations kan helderder en de onderlinge samenwerking kan beter met name m.b.t. dagelijks beheer, transfer, afwegingen commercie en publieke belangen en financiële stromen
- De integrale aansturing vanuit het Rijk kan beter
- Decentrale overheden ervaren beperkte beïnvloedingsmogelijkheden
- Het landelijke spoorbeeld zou meer ruimte voor regionaal maatwerk dienen te bieden

# Opties (conceptuele uitersten)

	Optie 0 Huidige ordening	Optie 1 Huidige situatie met verbeteringen	Optie 2 Nieuwe entiteit	Optie 3 Alles naar ProRail	Optie 4 Alles naar NS
Eigendom	RVVI: ProRail GI: NS Stations	RVVI: ProRail GI: NS Stations	RVVI: ProRail GI: NS Stations	ProRail (ook GI wordt eigendom van ProRail)	NS stations (RVVI m.u.v. spoor gerelateerde objecten)
Beheer en Onderhoud	Uitvoering dagelijks beheer: NS Stations Uitvoering constructief beheer: ProRail	Uitvoering dagelijks beheer: NS Stations Uitvoering constructief beheer: ProRail	Nieuwe Entiteit	ProRail	NS Stations
Commerciële exploitatie	NS Stations of derden (op RVVI en GI)	NS Stations of derden (op RVVI en GI)	Nieuwe Entiteit	ProRail	NS Stations
(Her) ontwikkelen stations en vastgoed	NS Stations of ProRail	NS Stations of ProRail	Nieuwe Entiteit	ProRail	NS Stations

# Potentiele voor- en nadelen opties

- Optie 1: mogelijkheden om nieuwe afspraken te maken, risico dat er weinig verandert
- Optie 2: één neutraal aanspreekpunt, extra partij op stations kan complexiteit vergroten, beperkte transactiekosten
- Optie 3: één neutraal aanspreekpunt, mogelijk minder commercieel resultaat, hoge transactiekosten
- Optie 4: juridisch complex, groter risico gelijk speelveld en kansen voor andere aanbieders diensten en producten, minder grip op publieke belangen en publiek geld, hoge transactiekosten
- Voor optie 2, 3 en 4 geldt in het algemeen:
  - Complexiteit blijft
  - Efficiëntievoordelen mogelijk op langere termijn
  - Op korte termijn mogelijk effecten voor reizigers doordat de nieuwe ordening zich moet zetten (kennisopbouw)

# Planning vervolg

- woe 12 februari deadline aanleveren feitelijke onjuistheden en (detail)opmerkingen door leden klankbordgroep
- do 20 februari oplevering van definitief eindrapport door RHDHV

**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:** 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e  
**Cc:** 5.1.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: sheets klankbordgroep  
**Datum:** woensdag 5 februari 2020 16:03:52  
**Bijlagen:** [Presentatie klankbordgroep 06022020.pptx](#)

---

Hoi 5.1.2.e,  
 5.1.2.e en ik hebben net de laatste puntjes afgestemd. Dankjewel voor je uitgebreide feedback.  
 Groeten,  
 5.1.2.e

---

**From:** 5.1.2.e - DGB  
**Sent:** woensdag 5 februari 2020 15:57  
**To:** 5.1.2.e ; 5.1.2.e  
**Cc:** 5.1.2.e - DGB  
**Subject:** RE: sheets klankbordgroep

Hoi 5.1.2.e,  
 Hierbij ook nog even de (voorgestelde) planning om op te nemen in de laatste sheet:  
 woe 12 februari deadline aanleveren feitelijke onjuistheden en (detail)opmerkingen door leden klankbordgroep  
 do 20 februari oplevering van definitief eindrapport door RHDHV  
 Is deze planning ook haalbaar voor jullie?  
 Hebben jullie onderstaande feedback ook al kunnen verwerken in de presentatie ?  
 Zo ja: dan ontvang ik deze graag om nog even na te lezen.  
 Gr. 5.1.2.e

---

**Van:** 5.1.2.e - DGB  
**Verzonden:** maandag 3 februari 2020 18:22  
**Aan:** 5.1.2.e ' <5.1.2.e@rhdhv.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>  
**CC:** 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: sheets klankbordgroep

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e,  
 Na de sprint om de 'voorwas-reacties' goed te verwerken vorige week (dank daarvoor!) nu op weg naar bespreking in de klankbordgroep van donderdag a.s.

Hier alvast een paar zaken die mij opvielen:

- Titelsheet: volgens mij is de titel niet zozeer Klankbordgroep maar zoiets als: 'presentatie uitkomsten onderzoek naar ordening van eigendom en verantwoordelijkheid en taken op stations' → ja, beetje gekke titel was het
- Sheet 2: Wat is de insteek van de sheet 'slide voor lenW'? → ons idee was dat jullie de intro doen en misschien een sheet daarvoor hebben, we halen m er uit
- Sheet 3: Laatste zin loopt niet lekker → aangepast
- Sheet 4: wie zijn KBP/PCOB? → belangengroep ouderen En bij bureauonderzoek geen verwijzingen naar Min lenW (en Infram?) → is toch wel relevant? Een aantal klankbordgroepleden heeft met Infram contact gehad en wij baseren ons op input van lenW (niet een openbare bron of onze eigen bevindingen). Kan ook geen nieuws zijn.
- Sheet 7 & 8: Dit zijn twee belangrijke sheet en de formulering dient zo veel mogelijk aan te sluiten bij de samenvatting én ook volledig te zijn voor wat betreft alle signalen die jullie opgevangen hebben (hfst 3). Ik kwam dit (redelijk) beknopte én toch ook dekkende formulering: → wat is de status van de sheets? Luistert het zo nauw? Onze inschatting was dat we hier kort en bondig kunnen samenvatten, dat de sheets niet gedeeld worden en men in het rapport precies kan lezen wat we gevonden hebben (en daar nog op kan reageren).
- Over het algemeen gaat het goed met stations: publieke belangen op en rond stations worden effectief gerealiseerd.

*Dit uit zich in:*

- een goede reizigerstevredenheid en deze is de afgelopen jaren verbeterd

tevreden spoorvervoerders maar is er zorg over het gelijke speelveld ook voor aanbieders van andere vervoer(diensten)

- dat de belastingbetaler steeds meer waar voor zijn geld krijgt maar het kan wel efficiënter
- Daarnaast zijn er ten aanzien van de huidige ordening ook nog een aantal verbeterpunten genoemd:
- De verantwoordelijkheidsverdeling tussen ProRail en NS Stations kan helderder en de onderlinge samenwerking kan beter met name m.b.t. dagelijks beheer, transfer.
  - De integrale aansturing vanuit het Rijk kan beter
  - Decentrale overheden zouden meer invloed moeten krijgen op stationsontwikkelingsprojecten
  - Het landelijke spoorbeeld zou meer ruimte voor regionaal maatwerk dienen te bieden
- De ervaringen ontbreken nog in dit rijtje, maar langs dezelfde lijn ook opnieuw geformuleerd.
  - Sheet 10 is ook een belangrijke sheet: ik heb een voorkeur om deze over twee sheets te verdelen met per sheet de twee tabellen uit de samenvatting die hier inzicht in bieden te weten tabel S3 en S4 (en geen eigen interpretatie c.q. samenvatting te maken omdat dit neigt naar een beleidsadvies) → zie eerdere aanname over status sheets; de tabellen in de presentatie zijn niet zo prettig, je kan er zo weinig mee, voorlezen, laten lezen. Daarom toch een voorkeur voor de rode draad.
  - Proces: ben ik samen met 5.1.2.e aan het uitlijnen en volgt morgen / uiterlijk woensdag nog. → done

Gr. 5.1.2.e

Gr. 5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>

**Verzonden:** maandag 3 februari 2020 08:59

**Aan:** 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>

**CC:** 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>

**Onderwerp:** sheets klankbordgroep

5.1.2.e, 5.1.2.e,

Aan de hand van deze sheets willen wij ons onderzoek en rapport toelichten in de klankbordgroep. Hebben jullie voor of na ons verhaal sheets nodig, of verzorgen jullie die zelf? Hebben jullie nog opmerkingen of aandachtspunten voor ons bij deze sheets?

Groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e **Transport Hubs**

**M** +31 6 5.1.2.e | **E** 5.1.2.e@rhdhv.com | **W** [www.royalhaskoningdhv.com](http://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

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.

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  
**Onderwerp:** RE: Conceptrapport RHDHV stations: reactie NS  
**Datum:** woensdag 12 februari 2020 20:21:30  
**Bijlagen:** image001.png

---

Hi 5.1.2.e en 5.1.2.e

Nog een praktische aanvulling: we gaan ervan uit dat IenW en RHDHV de reactie zonder voorafgaand overleg niet verder verspreiden en dus ook niet zonder voorafgaand overleg delen met andere leden van de klankbordgroep. Mochten jullie dat toch wenselijk achten, laat het dan weten, dan loop ik de reactie nog een keer redactioneel na. Er staan geen geheimen in, maar we hebben hem geschreven gericht op de onderzoekers, niet op de hele sector 5.1.2

Fijne avond!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

06 5.1.2.e



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

---

**Van:** 5.1.2.e

**Verzonden:** woensdag 12 februari 2020 17:25

**Aan:** 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - DGB';

5.1.2.e @minienw.nl

**Onderwerp:** Conceptrapport RHDHV stations: reactie NS

Beste 5.1.2.e, 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Afgelopen week spraken we elkaar tijdens de klankbordgroep stations. Dank nog voor de goede sessie en de heldere schets van het vervolgproces!

In de bijlagen vinden jullie de reactie van NS op het concepteindrapport "Eigendoms-, exploitatie- en verantwoordelijkheidsdeling op stations" van RHDHV. We hebben onze opmerkingen per pagina op een rij gezet, en in de begeleidende brief onze hoofdpunten benoemd. Zetten jullie deze stukken door aan RHDHV? Indien de stukken vragen oproepen bij jullie of bij RHDHV, dan zijn we natuurlijk beschikbaar voor een toelichting.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

06 5.1.2.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](#)

Pagina	Opmerking NS
2	In Tabel S1 wordt een overzicht van de publieke belangen gegeven. Er staat: "Reizigers zijn tevreden over de stations en het comfort. Er is een balans tussen commercie en transfer, waarbij ervaren wordt dat commercie soms de boventoon kan voeren." Onduidelijk is waar dit laatste precies op ziet, hoe vaak dit voorkomt, hoeveel respondenten dit zeggen, en welke achtergrond de respondent heeft die dit zegt. Ook wordt niet geduid op welke wijze dit van invloed is op het publieke belang. Zodoende kan uit het rapport kan niet worden afgeleid op welke wijze deze zinsnede moet worden geïnterpreteerd. Suggestie: indien er in de praktijk geen concreet issue is voor het publieke belang, schrappen.
3	Er wordt vermeld dat er juridische onduidelijkheden zijn ten aanzien van eigendoms- en beheerstructuur van stations en perrons, hetgeen spanningen zou opleveren. Spanningen lijken hier ten onrechte negatief te worden uitgelegd. Een zekere gezonde spanning tussen beide partijen kan juist zorgen voor een optimaal resultaat (zonder wrijving geen glans). Voorts dient niet verontachtzaamd te worden dat de oorzaak voor eventuele spanningen niet alleen gevonden kan worden in eventuele onduidelijkheden in de huidige samenwerking, maar ook in het feit dat er continu discussie is over de ordening in de publieke omgeving (waardoor er noodzaak is tot positionering over en weer).
3	Voorstel: "..., NS Stations stuurt op maximalisatie van het resultaat en reizigerstevredenheid."
3	Een punt dat regelmatig aan de orde komt in het rapport is het grote aantal betrokken partijen bij een gebiedsontwikkeling. Inherent aan grootschalige projecten is een veelvoud aan betrokkenen. Onder andere kijkend naar de recent opgeleverde stationsprojecten, lijkt dit echter niet tot onoverkomelijkheden te hebben geleid. Integendeel, de balans in de samenwerking op stations en de ervaring van beide partijen, hebben bijgedragen aan het succes van de recente stationsprojecten. Het is nuttig dit ook te laten doorklinken in het rapport.
4	Ten aanzien van de betaalbaarheid van optie 3 moet ook rekening worden gehouden dat het verdwijnen van de balans in de samenwerking tussen NS en ProRail ook kan leiden tot kostenverhoging alsmede tot een terugloop in de commerciële opbrengsten, vanwege het ontbreken van de prikkel om naast kostengestuurd denken ook op basis van business cases te denken en te handelen. Verzoek is dit op te nemen in de tabel en in de uitwerking van de optie verderop.
4	In tabel S3 staat bij 'adequate reisinformatie' dat het de vraag is of NS zich de bewegwijzering snel eigen kan maken met ruimte voor informatievoorziening van andere vervoerders. Er zijn geen voorbeelden dat NS dit niet kan. NS is ook op andere vlakken in staat non-discriminatoire diensten aan te bieden aan vervoerders. NS is daarbij al regelmatig betrokken bij bewegwijzering en informatievoorziening en is goed in staat dit uit te voeren. Suggestie: benoemen dat optie 4 betekent dat NS Stations verantwoordelijk wordt voor bewegwijzering.
4/5	In de tabellen waarin de opties worden beoordeeld op de bijdrage aan het publieke belang, worden onder het kopje "Profileringsmogelijkheden" stevige uitspraken gedaan die een verkeerde indruk kunnen wekken m.b.t. gelijk speelveld. Ten eerste omdat hier de profileringsmogelijkheden worden verward met het gelijk speelveld dat moet ontstaan bij een aanbesteding (waarvoor de aanbestedende dienst aan de lat staat). Met andere woorden hier worden appels met peren vergeleken. Juist voor die aspecten die van belang zijn bij een aanbesteding is een wettelijke kader aanwezig, dat voorziet in ex ante en ex post regulering, daarnaast staat ook hier het generieke mededingingsrecht nog open. Uit de jaarlijkse klantgesprekken met vervoerders komt naar voren dat vervoerders zeer tevreden zijn over de dienstverlening van NS Stations. De perceptie lijkt voort te komen vanuit een strategische visie van geïnterviewde partijen. En ten tweede omdat door de weergave van de interviewresultaten (zonder feitelijke onderbouwing) het beeld blijft hangen als zou er geen sprake zijn van een gelijk speelveld. Gezien het grote belang van deze tabellen (en de tabellen verderop in het rapport, zie ook hieronder), vragen wij u nadrukkelijk uit te gaan van de feitelijke situatie en dit aan te passen. Suggestie: kort profileringsmaatregelen benoemen; gelijk speelveld hier schrappen en elders adresseren inclusief feitelijke stand van zaken (zie boven).

- 4 In tabel S3 wordt bij optie 2, 3 en 4 gesproken over "korte termijn." Het zou goed zijn hierbij te benoemen dat we bij deze korte termijn zeker aan enkele jaren moeten denken.
- 4/5 Sommige vlakken zijn leeg in tabel S3
- 5 In tabel S4 ontbreekt bij optie 2 de notie dat juist het samenbrengen van opbrengstgestuurd en budgetgestuurd werken binnen één organisatie een nadeel kan hebben: het risico is dat de entiteit niet goed in staat is deze twee typen van bekostiging goed te managen. Op p. 59 staat deze notie terecht wél benoemd; het verzoek is deze ook in de tabel toe te voegen om de analyse compleet te maken.
- 5 In aanvulling hierop missen we in tabel S4 bij optie 2 de notie dat de spanning die in een 'tweepartijstelsel' voor goede resultaten en scherpte zorgt, in optie 2 komt te vervallen. Verzoek is dit toe te voegen (zie ook het betreffende punt in onze begeleidende brief).
- 5 In tabel S4 onder 'Juridische aspecten' speelt hetzelfde als in S3 onder 'adequate profileringsmaatregelen'. Het risico op bevoordeling bij toegang tot diensten en dienstvoorzieningen is niet onderbouwd. Bij een aanbesteding is hiervoor ex ante en ex post regulering in plaats (dat laatste op basis van Europese regelgeving). In een niet-aanbesteding situatie is hier ook ex post regulering op van toepassing. Dit wettelijk kader maakt dat een mogelijke bevoordeling praktisch wordt uitgesloten. Als dit toch het geval zou zijn, dan kan een benadeelde naar de toezichthouder stappen. Er zijn tot op heden geen klachten ingediend tegen NS Stations. De ACM heeft in haar Quick Scan geopperd dat NS mogelijk in mindere mate over onzekerheid zou verkeren over de toegangsmogelijkheden en kwaliteit. Door de recent van kracht geworden Uitvoeringsverordening wordt ook een deel van deze aspecten ondervangen (voor zover deze bestonden). Wat het stuk verder miskent is dat NS niet de enige aanbieder van diensten en dienstvoorzieningen is. Verzoek is dit toe te voegen. Bij de Valleilijn is er goedkeuring verleend aan vijf partijen (uiteraard niet allemaal gelijk met NS Stations).
- 14 Het plaatje met betrekking tot de financiële stromen is onduidelijk weergegeven. Wat bijvoorbeeld niet duidelijk uit het plaatje naar voren komt is dat ook ProRail diensten en dienstvoorzieningen aanbiedt op het station.
- 15 Door de laatste zin van de een-na-laatste bullit ("Wat betreft... gebruik van maken.") direct na de zinsneden over commerciële verhuur op te schrijven, lijkt het net alsof vervoerders meebetalen aan commerciële voorzieningen. Dit is geenszins het geval. Vervoerders betalen een gebruiksvergoeding voor uitsluitend het gebruik van de voorzieningen die ProRail beheert aan ProRail.
- 21 Bovenaan, vallend onder het kopje '2005: ingang Spoorwegwet' staat dat looproutes in het station onderdeel uitmaken van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). Het begrip 'looproutes' wordt pas voor het eerst genoemd in de Beheerconcessie 2015-2025.
- 21 Terecht punt om op te merken dat ook bij het samenvoegen van publieke en commerciële taken in één organisatie er nog altijd afstemming dient plaats te vinden, zoals ook op Schiphol het geval is. Wij vragen u dit ook in het afwegingskader bij de diverse opties mee te nemen.
- 23 Utrecht Centraal heeft ook een bezoekersfunctie/interwijkverbinding (niet alleen reizigers) waardoor er in totaal ca. 250k mensen per dag komen.
- 23/24 Er wordt de indruk gewerkt dat IenW veel directe sturing uitoefent op ProRail en geen op NS. Er wordt vervolgens niet nader geduïd welke KPI-sturing er op beide partijen plaatsvindt. Er vindt vanuit IenW richting NS evenwel KPI-sturing plaats op de klantreis, waar het station onderdeel van is. Bij de passage over het vervoerplan kan ook het meegeven van jaarlijkse prioriteiten via de beleidsprioriteitenbrief genoemd worden.
- 23 Onder 'Eigendom': NS Vastgoed B.V. is (juridisch) eigenaar van de GI.

- 25       Eerste bullet: de laatste zin van deze bullit komt uit de lucht vallen en is ook ongenueanceerd. Of NS recht heeft op een schadevergoeding bij voortijdige aanpassing of sloop van haar eigendommen en wat de hoogte is van deze vergoeding, is afhankelijk van de omstandigheden van het geval. Voorstel: "In het geval ProRail initiatief neemt voor stationsaanpassingen waarbij eigendommen van NS aangepast of gesloopt worden heeft NS recht op een schadevergoeding van ProRail. De hoogte van deze schadevergoeding is afhankelijk van de omstandigheden van het geval maar bestaat in ieder geval uit de (resterende) boekwaarde van de betreffende aan te passen of te slopen eigendommen."
- 25       Tweede bullet: laatste zin loopt niet. Voorstel: "NS Stations Retailbedrijf B.V. is exploitant van een aantal formules, zoals de AH to Go, Julia's en Kiosk. NS Stations B.V. verhuurt ruimten op stations aan het NS Stations Retailbedrijf alsook aan derden, zoals exploitanten van boekwinkels, bloemenwinkels, kledingwinkels, etc."
- 25       NS stelt ook non-discriminatoire locaties ter beschikking in de GI voor het plaatsen van diensten en dienstvoorzieningen zoals poortjes en paaltjes.
- 26       Toepassing van het waardemodel door NS geschiedt onverplicht. Voorstel: "NS Stations voegt waarde aan het station toe in de vorm van extra faciliteiten, zoals extra toiletten of meer retail. NS Stations draagt hier de extra kosten van. NS Stations hanteert hiervoor in voorkomende gevallen het 'waardemodel'. In dit model..."
- 26       De laatste zin onder het kopje "2.5 Rolverdeling op stations" is onaf.
- 26       ProRail heeft BOA's die actief zijn buiten het station. De BOA's op het station worden ingezet door NS. Ter voorkoming van verwarring is het voorstel om hier BOA in de opsomming niet op te nemen.
- 27       Aangezien Bureau Spoorbouwmeester is opdracht werkt van zowel ProRail als NS Stations, kan hier niet gezegd worden dat alleen ProRail verantwoordelijk is voor de eindproducten van Bureau Spoorbouwmeester. Voor correcte weergave is het belangrijk deze opmerking te verwijderen.
- 27       Tabel 2: regionale vervoerders hebben ook een rol t.a.v. veiligheid
- 27       In tabel 2 hoort ook een X bij duurzaam bij NS Reizigers te staan. Zie HRN-concessie, artikel 4, tweede lid, onderdeel c. Hier wordt specifiek duurzaamheid genoemd. Ditzelfde geldt voor adequate aansluiting op omgeving (artikel 4, eerste lid, onderdeel a, en artikel 28). Opmerking geldt ook voor de kolom regionale vervoerder.
- 28       Voor een genuanceerder beeld zou het goed zijn om allereerst in de breedte te beschrijven waar transferveiligheid precies op ziet (op zowel de RVVI als de GI). De risico's van een onveilige transferfunctie in de RVVI zijn vele malen groter dan die in de GI (drukke op een perron levert een vele malen onveiligere situatie op dan drukke in een stationshal).
- 29       De tekst vanaf 'Toegankelijkheid van de trein wordt verzorgd door NS Reizigers dmv het verlenen van reizigersassistentie. Plus de volgende zin, plus de volgende zin met de tekst 'Ook regionale vervoerders verlenen reizigersassistentie' graag vervangen door: "Toegankelijkheid van de trein wordt verzorgd door de vervoerder. Denk hierbij aan de inzet van treinen die een zelfstandige instap mogelijk maar en het verlenen van reisassistentie." En dan de laatste zin die begint met 'Goede bereikbaarheid van de stations .....' Zo wordt de rolverdeling tussen ProRail, NS Stations en vervoerders (waaronder NSR) duidelijker.
- 31       Plaatje met financiële stromen is onduidelijk. Waarom heet dit plaatje "0. Huidige situatie (referentie) + 1. Verbetering"?
- 32       Er wordt bovenaan pagina 32 een opmerking gemaakt over de verdeling van geldstromen. Deze opmerking is suggestief en roept vragen op. Wij herkennen niet waar dit op gebaseerd is. Wat ontbreekt bij deze opmerking is de achtergrond, te weten de splitsing tussen ProRail (taak) en NS (markt).
- 32       Er wordt niet onderbouwd gesteld dat er onduidelijkheid zou zijn tussen partijen over eigendoms- en beheerstructuur. Daarnaast wordt aan het einde van de alinea daarna ook weer gesproken over de perceptie van de vervoerders. Zie algemene opmerking.

- 33 Bovenaan, dit zijn niet alle beheersmaatregelen. Zie Quick Scan, paragraaf 4.3.1.
- 33 In de alinea over gebiedsontwikkeling wordt benadrukt dat NS voor commercie gaat en ProRail voor het publieke belang. Niet onderbouwd wordt hiermee de suggestie gewekt dat NS niet het publieke belang borgt c.q. kan borgen. NS houdt ook bij gebiedsontwikkeling net als ProRail ook rekening met publieke belangen.
- 33 Op pagina 31 wordt herhaaldelijk melding gemaakt van een (eigen) belang van NS (onder het kopje multimodaal knooppunt). Dit is suggestief. Voorstel om "eigen" weg te halen.
- 33/34 Onder het kopje duurzaamheid wordt de essentie gemist. Het gaat niet om wie van welke daken zijn, maar over de wijze waarop je maatregelen neemt en afspraken maakt.
- 35 Onderaan p. 35 staat dat vervoerders "niet ontevreden" zijn over stations. Graag dit in lijn brengen met de passage uit de inleiding: "Vervoerders zijn over het algemeen tevreden."
- 35 Algemeen: dat het onderzoek zich met name toespitst op de meningen van respondenten, maakt het lastig om de geopperde bezwaren te wegen. Respondenten kunnen onvoldoende informatie omtrent de kwestie hebben of vooral één kant van het onderwerp zien. Ook kan het zijn dat respondenten vanuit hun bredere strategische visie vermeende problemen aankaarten. Uit de weergave van de onderwerpen komt niet naar voren hoeveel respondenten een mening zijn toegedaan of wat de weging is geweest om een bepaald punt op te nemen in het onderzoek. Het is dan ook vrij lastig om de beschreven punten te beoordelen en daarop te reageren. Met nader (feiten)onderzoek of wederhoor zou een evenwichtiger beeld kunnen worden geschetst - wat van belang is voor een evenwichtige bouwsteen in het orderingsbesluit.
- 41 Ten aanzien van de alinea over transfer: hier staat dat ervaren wordt dat zowel NS als ProRail zich verantwoordelijk voelt voor transfer. Inmiddels hebben ProRail en NS recent nadere afspraken gemaakt over hun rolverdeling ten aanzien van de transfer, waardoor eventuele discussies hieromtrent zijn beslecht.
- 42 Bovenaan: dit is een onjuiste weergave. Partijen hebben afspraken gemaakt over het verkrijgen van data die ieder van hen nodig heeft voor de uitvoering van haar taken. Zodoende is bepaald dat NS realtime data verkrijgt voor haar beheertaak en ProRail de data verkrijgt om haar taak kan vervullen. Het is niet zo dat vanwege deze afspraak een kennisachterstand zou bestaan die tot onwenselijke situatie leidt. Wij verzoeken u dit aan te passen.
- 45 "Omdat NS Stations wel een prominente speler is op de stations maken respondenten zich zorgen over het borgen van de publieke belangen. Op dit moment wordt ervaren dat NS Stations de publieke belangen goed op het netvlies heeft staan." Op basis van de tweede zin blijkt dat de zorgen over de publieke belangen niet gegrond zijn. De zinnen spreken elkaar tegen. Daarom graag eerste zin schrappen.
- 45-46 Met betrekking tot het onderwerp 'inhoudelijke sturing' lopen een paar dingen door elkaar. De sturing van de overheid op de stations is in zoverre alleen relevant voor zover dit HSWI is. Uitsluitend dat deel wordt beheerst door de Beheerconcessie en het beheerplan. De Vervoerconcessie en ook het vervoerplan spreken over de stations, maar deze zijn eigenlijk slechts onderwerp voor sturing zover dit het vervoer raakt. Doordat niet duidelijk wordt gemaakt dat stations in beginsel buiten deze sturing vallen, wordt ten onrechte de suggestie gewekt dat de sturing onvoldoende zou zijn. De sturing is eigenlijk groter dan op basis van de wet noodzakelijk is, aangezien er dus in de vervoersconcessie op meer gestuurd wordt dan alleen vervoer.
- 47 Er wordt de zorg uitgesproken of "de ervaren dominante positie van ProRail en NS" een knelpunt kan worden in de ontwikkeling zoals vastgelegd in TBOV. De term "dominant" wekt verkeerde suggesties, graag vervangen door een vanuit mededingingsoogpunt neutraler term. Verder missen wij hierbij de notie dat ProRail en NS beiden zeer intensief betrokken zijn bij de uitwerking van 'ketens en knopen' binnen TBOV, en daarbij in de breedte meewerken.
- 48 Er wordt herhaaldelijk gesproken over NS als een 'dominante' partij. Dit is een suggestieve opmerking vanuit mededingingsrechtelijk perspectief en ook nog nooit aangenomen door ACM (zie rechtspraak m.b.t. Shakies).

- 48 M.b.t. het kruissubsidie-argument missen wij elke feitelijke onderbouwing. Het is in een concernverband niet vreemd dat er over en weer geldstromen lopen, dit gebeurt even zo goed bij de concerns waar andere vervoerders onderdeel van zijn. De in het NS-concern gekozen routing van middelen levert geen ongeoorloofde kruissubsidie op, zoals ook naar voren is gekomen in een onderzoek van Deloitte. Daarnaast zijn er diverse financiële verplichtingen voor NS (en ook NS Stations) op basis van diverse wettelijke grondslagen. Zo is NS onder meer verplicht voor elk van haar ondernemingen binnen de NV NS een gescheiden boekhouding te voeren. M.b.t. het vermeende risico voor het gelijke speelveld vragen wij u ook te refereren aan de Update Quick Scan van de ACM, waarin de ACM concludeert dat er geen signalen zijn dat het gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen onvoldoende geborgd wordt.
- 48 In aanvulling op het voorgaande punt: Voor NSR geldt daarnaast ook nog dat zij op grond van de HRN-concessie tot financiële transparantie is gehouden. Het transparantiepunt, dat hierna steeds terugkomt heeft dan ook geen basis. Voor een feitelijke bouwsteen vragen wij u nadrukkelijk dit te schrappen. Het is daarbij met name ook de vraag naar wie de transparantie moet worden geboden, dit hoeft niet direct de buitenwereld te zijn. Als IenW en MinFin voldoende zicht hebben, moet dit een voldoende waarborg zijn.
- 48 Reisinformatie is gereguleerd. Andere vervoerders hebben toegang tot deze informatie tegen een gereguleerd tarief, onder toezicht van de ACM. Reisinformatie heeft geen enkel verband met NS Stations (de reisinformatie zit bij NSR). Natransport is bij uitstek iets waar regionale vervoerders goed in zijn. NS heeft immers geen busbedrijf meer.
- 48 De ervaring dat NSR op gunstigere locaties zit dan andere vervoerders, heeft mede te maken met het feit dat het afsplitsen van regionale lijnen niet betekende dat inbreuk kan worden gemaakt op bestaande huurrechten van NSR. Inmiddels zijn op basis van de herziene Spoorwegwet aanpassingen gedaan aan de contracten, waardoor de mogelijkheid bestaat voor vervoerders om bijvoorbeeld gezamenlijk een ticketverkoopspunt te exploiteren.
- 48 De stelling m.b.t. tot het bepalen van de "huurprijzen" is onjuist. De door NS Stations gehanteerde prijzen betreft een door de ACM goedgekeurd tarief. Dit punt moet worden verwijderd. Daarnaast speelt hier ook dat NS niet de enige aanbieder is.
- 49 "Door de ervaring dat diensten, zoals serviceloketten, niet altijd op de een gunstige plek worden gezet en de ervaring van dominante zichtbaarheid van NS op stations is dit relevant voor dit publieke belang." Van serviceloketten wordt veelal door vervoerders gezamenlijk gebruik gemaakt, aangezien de reiziger ermee gediend is haar reisproductie en -info op één locatie te betrekken. Dat het publieke belang in het geding zou komen doordat NSR op betere locaties dan andere vervoerders zou zitten, is onjuist. Zie ook de eerdere opmerking op dit punt (p.48).
- 50 Terecht wordt opgemerkt dat binnende verschillende opties nog een tal van keuzes te maken zijn bij de uitwerking van die opties. Ten onrechte worden in het rapport echter reeds een aantal uitgangspunten als vaststaand aangenomen (zoals dat binnen optie 1 er niets of nauwelijks iets kan veranderen aan de financiële stromen). Bij optie 1 (huidige ordening met verbeteringen) dient met name als vaststaand te worden aangenomen dat er twee partijen zijn die over de stations gaan, waarbij er een zekere balans tussen de partijen dient te zijn voor een goed werkende samenwerking.
- 50 NS Stations heeft geen grondposities, dat is NS Vastgoed B.V.
- 52 Het punt van de financiële transparantie is hiervoor al behandeld; verzoek dit te schrappen.
- 54 Onderaan tabel 5 staat dat de positie van NS niet verandert. Wat wordt daarmee bedoeld? En waarom is dit relevant. Welke positie?
- 55 e.v. In de tabel met de overall weging van de modellen, en de tabellen per optie, is onvoldoende aandacht voor de impact en onzekerheden die een wijziging in de stationsordening met zich meebrengt. Optie 2, 3 en 4 betekenen allen grote stelselwijzigingen, die vele miljoenen kosten, afleiden van het goede product voor de reiziger en waarvan de voordelen niet op voorhand evident zijn. Voor een complete bouwsteen in het ordeningsonderzoek is het belangrijk hiervan een realistisch beeld te geven. En daarbij ook te benoemen dat met deze wijzigingen de huidige goede prestaties in de waagschaal kunnen stellen.

- 57 In de tweede alinea worden de conclusies gebaseerd op een groot aantal aannames ten aanzien van de invulling van deze optie (verdeling van verantwoordelijkheden ten aanzien van de nieuwe entiteit). Afhankelijk van de uitwerking van deze optie, kan dit ook anders worden gesteld.
- 57 Onder 'voor- en nadelen' van optie 2 wordt geschetst dat het grootste voordeel van deze optie is dat het kansen creëert "om het mogelijk ongelijke speelveld en de vermeende non-compliance in de huidige situatie weg te nemen." Oftewel: het grootste vermeende voordeel van deze optie is gebaseerd op mogelijke/potentiele/vermeende zorgen van geïnterviewden, die niet feitelijk onderbouwd worden in het rapport. Bij de beoordeling van de opties is het van belang uit te gaan van de feitelijke situatie, en daarbij ook de reiziger centraal te stellen. Wij verzoeken u deze passage hierop aan te passen.
- 57 In de tabel onder 'verantwoordelijkheden en aanspreekpunten' missen wij het punt dat het goed inregelen van verantwoordelijkheden en aanspreekpunten complex is en langdurig inregelen vraagt, met onduidelijkheid voor stakeholders en reizigers vandien.
- 58 Onder 'commerciële exploitatie' wordt aangegeven dat dit "mogelijk" een kans voor verbetering is. Onduidelijk is op welke manier in de nieuwe entiteit de commerciële kansen beter benut zullen worden dan in de huidige ordening. Gelet op de nieuwe balans die gevonden moet worden, zou het antwoord 'nee' moeten zijn op de vraag of dit verbeteringen oplevert op dit vlak (vgl. Schiphol-case).
- 58 Het oprichten van een nieuwe entiteit is wel van invloed op de DZI, aangezien de rechten en verplichtingen van NS en ProRail grotendeels zullen moeten worden opgedragen aan de nieuwe entiteit (ongeacht de ongewijzigde eigendomssituatie).
- 58 Inhoudelijke sturing: hier staat dat optie 2 mogelijk een kans voor verbetering biedt op het gebied van inhoudelijke sturing. Uit de argumentatie blijken echter juist *minder* mogelijkheden voor inhoudelijke sturing door het Rijk (aangezien het Rijk meer op afstand komt te staan). Correct zou dus zijn om "mogelijk" te veranderen in "niet waarschijnlijk" of een andere formulering van deze strekking.
- 58 De opmerking over het gelijke speelveld komt ook hier terug. Zie hiervoor, graag aanpassen.
- 61 Ook hier komt de opmerking over gelijk speelveld terug, graag aanpassen.
- 62 De suggestie wordt gewekt dat NS Stations nu dominant zou zijn, dit is onjuist.
- 63, 65, 67, 68, 70, 76 Ook hier komt de opmerking over gelijk speelveld terug, graag aanpassen.
- 64 Op het financiële plaatje ontbreekt de gebruiksvergoeding en is de rechterkolom niet gelijk aan de andere financiële plaatjes (exploiteren, etc. etc.).
- 67 Hier wordt een aanname gedaan dat NS voorrang zal geven aan marktdenken vs. taakdenken. Hier wordt ten onrechte de suggestie gewekt dat NS niet het publiek belang in acht neemt. Er is onvoldoende aandacht voor de niet-renderende activiteiten die NS ontplooit (bijv. t.a.v. toiletvoorziening, Stationshuiskamers, etc.).
- 67 De voor- en nadelen miskennen dat sprake is van een gereguleerde markt, waarin eisen worden gesteld. De suggestie wordt gewekt dat NS Stations zich onafhankelijk kan gedragen. Ook hier gaat weer het punt van het gelijk speelveld mank. De vraag of het gelijk speelveld wordt verstoord heeft niks te maken met de omvang van NS Stations.
- 68 In de toelichting achter 'landelijk spoorbeeld' ontbreekt een stuk tekst.
- 69 Op het financiële plaatje ontbreekt de gebruiksvergoeding en is de rechterkolom niet gelijk aan de nadere financiële plaatjes (exploiteren, etc. etc.).
- 69 Tweede alinea: conclusie ontbreekt.
- 73 Zie de opmerking hierboven over de opmerking dat commercie soms de boventoon kan voeren.



- 75 In de eerste alinea staat een punt ten aanzien van het risico op bevoordeling van de eigen organisatie. Dit punt kent geen feitelijke basis. Toch blijft de zweem van bevoordeling van de eigen organisatie hangen. Wij vragen u deze zin te schrappen; of minimaal op te nemen dat bevoordeling niet feitelijk is aangetoond.
- 76 In tabel 15 ontbreekt de uitwerking van optie 1.
- 77 Tabel, optie 2, financiële stromen: ook hier mist de notie dat juist het samenbrengen van opbrengstgestuurd en budgetgestuurd werken binnen één organisatie een nadeel kan hebben: het risico is dat de entiteit goed in staat is deze twee typen van bekostiging goed te managen. Op p. 59 staat deze notie terecht wél benoemd; het verzoek is deze ook in de tabel toe te voegen om de analyse compleet te maken.
- 77 Ten aanzien van tabel 16 gelden de reeds gemaakte opmerkingen over dit onderwerp.

## Memo

Aan	Ministerie van I&W Ta.v. 5.1.2.e	Van	ProRail 5.1.2.e
Datum	12 februari 2020	Telefoonnummer	
Uw kenmerk		Status	Definitief
Ons kenmerk/ID	- MS45SRV47YFU- 1800034324-11	Eigenaar	5.1.2.e
Bijlage(n)			
Onderwerp	Commentaar ProRail op rapport RHDHV		

Op 31 januari jl. ontvingen we het concept van het RHDHV-rapport over de opties voor stationsordering na 2024. Allereerst dank voor het toezenden van het rapport en de gelegenheid in deze fase onze opmerkingen door te geven. Wij hebben dit tijdens de klankbordsessie van 6 februari op hoofdlijnen gedaan. Wij leveren ook graag meer in detail een bijdrage. In deze memo zetten we onze belangrijkste observaties en verbeter suggesties bij het rapport op een rij.

### **Het rapport biedt een overzichtelijke, feitelijke beschrijving die als input kan dienen voor de afweging in het orderingsbesluit**

In het rapport worden de verschillende ordeningsopties zoals die door de minister (toen staatssecretaris) zijn meegegeven, overzichtelijk op hoofdlijnen beschreven en voorzien van mogelijke voor- en nadelen. We zien in het rapport belangrijke aanscherpingen en uitwerkingen ten opzichte van de versie van juni 2019. Door dit beschrijvende karakter levert het rapport input die IenW op basis van het afwegingskader kan wegen in de totstandkoming van het integrale orderingsbesluit. Vanzelfsprekend zijn hierop nog aanvullingen en aanscherpingen te maken om het rapport richting afronding verder te vervolmaken. Wij leveren hier met deze mail graag een bijdrage aan.

1. Omschrijf de uitgangssituatie en de rol van ProRail en NS Stations hierin beter: de huidige stationsordering levert zeer goede prestaties voor de reiziger. Juist de balans en spanning tussen ProRail en NS Stations heeft daar aan bijgedragen.
2. Maak voldoende duidelijk wat in andere modellen gebeurt met de huidige goede prestaties
3. Bij de weging als bouwsteen in het orderingsbesluit is op punten verdieping en aanscherping van de beoordeling van de vier opties nodig
4. Het onderzoek trekt op punten conclusies op basis van standpunten van stakeholders die onvoldoende onderbouwd worden

Hierna geven wij de opmerkingen en suggesties die ProRail bij de rapportage heeft.

## Algemene opmerkingen

Wij zouden graag een definitielijst in het rapport opgenomen willen zien. Bijvoorbeeld wat wordt verstaan onder voorzieningen, gebiedsontwikkeling, stations- en reizigersbeleving. Beoordeling van de opties hangen samen met de definitie van toegepaste terminologie.

Wij missen (o.a. in het juridisch kader) een algemene beschouwing over het huidige afsprakenkader van de DZI en de RIT-overeenkomst in relatie tot wetgeving. Het zou goed zijn om het stelsel te onderzoeken, om te voorkomen dat de uitkomsten achteraf mogelijk door de Europese Commissie negatief worden beoordeeld.

In het rapport worden de wettelijke term beheer en de term beheer en onderhoud door elkaar gebruikt, dit is verwarrend. Het zou helpen als de term beheer alleen in de wettelijke context gebruikt wordt. Graag de term beheer scheiden in 'juridisch beheer' en 'uitvoering onderhoud': deze laatste kan worden gesplitst in dagelijks beheer, procesmatig beheer, groot onderhoud en vervangingen.

De financiële paragrafen zijn niet scherp genoeg geformuleerd en geven de indruk dat voor de onderzoekers niet helemaal helder is geworden hoe de financiële stromen lopen in de huidige ordening. Dat is cruciaal voor de rest van de voorstellen.

Onderzoekers gaan eraan voorbij dat ProRail capaciteit non-discriminatoir verdeelt en zich bezighoudt met netwerkontwikkeling. Dat zorgt voor de borging tussen trein en station, o.a. op het gebied van transfer die een onderdeel is van die capaciteitsverdeling. Dit heeft invloed op de beoordeling van de verschillende opties.

De definitie van de opties was in de opdracht aan het onderzoeksbureau niet uitgewerkt. Het onderzoeksbureau heeft aannames moeten doen ten aanzien van onder meer aansturing, eigendom en exploitatie. Deze aannames liggen niet altijd voor de hand, maar hebben grote invloed op de beoordeling van de opties. Voorbeeld is overdracht van eigendommen: bij optie 2 niet, bij optie 3 en 4 zou dat wel het geval zijn.

## Samenvatting

- P 2 *Tabel S1 publieke belangen op stations:*  
Bij Toegankelijkheid staat 'geen bijzonderheden uit de gesprekken'. Het zou goed zijn om hier te benoemen dat ProRail (via het Beheerplan) de opdracht heeft om een toegankelijke transfer te maken en te houden/beheren. ProRail heeft hier de afgelopen jaren mooie stappen gezet. Zo zijn alle stations inmiddels toegankelijk voor mensen met een visuele beperking en wordt in opdracht van het Ministerie gewerkt aan overige toegankelijkheidsnormen.
- P 3 *Tabel S2: Opties 0 tot en met 4*  
In deze tabel ontbreken de wettelijke taken. ProRail is beheerder van de transfervoorzieningen.
- P 4 *Tabel S2 opties 0 tot en met 4:*  
Bij opties 0 en 1 bij ProRail graag vermelden dat zij Groot Onderhoud (GO) en Vervangingen uitvoeren in plaats van 'constructief', dit is een verwarrende term.
- P 4 *Tabel S3 verwachtingen realiseren publieke belangen optie 1 tot en met 4*  
Bij optie 2 wordt ervan uitgegaan dat er geen overdracht van eigendommen plaatsvindt, bij optie 3 en 4 zou dat wel het geval zijn. Onduidelijk is waarom hiervoor gekozen is, dit heeft grote invloed op de verdere beoordeling van de opties. Graag genoemde bedragen onderbouwen.

- P 5 *Tabel S4: inhoudelijke kanttekeningen opties 1 tot en met 4:*  
In tabel S4 staat dat optie 2 geen gevolgen heeft voor de DZI. Dat is niet juist, bij het inrichten van een nieuwe entiteit, verandert ook de DZI.
- P 5 *Tabel S4: inhoudelijke kanttekeningen opties 1 tot en met 4:*  
Bij optie 4 staat 'mogelijk binnen de Europese richtlijnen'. Als NS verantwoordelijk wordt voor perrons moet NS een beheerder worden. Onderzocht moet worden of dat past binnen de huidige structuur van NS met vervoerder en NS Stations in één concern.

## Hoofdstuk 1 – Inleiding

Soms staat er dat ProRail beheerder is van de transfervoorzieningen inclusief looproutes, soms wordt het in het midden gelaten. Dit zou consequent beschreven moeten worden.

Op een aantal plekken in het rapport staat dat het arrest van het Hof van Justitie verduidelijkt dat de transferfunctie inherent is aan het stationsgebouw. Conclusie van het hof is echter dat perrons tot het minimumtoegangspakket behoren (die alleen door een beheerder kunnen worden aangeboden). Optie 2 en optie 4 worden daarom complex omdat NS Stations deel uitmaakt van NV NS als vervoerder.

In het rapport wordt niet besproken waar de verantwoordelijkheid ligt voor fietsenstallingen, toiletten etc. Uitwerking daarvan zou nog moeten plaatsvinden.

- P 14 *Figuur 4: Analyse kader geldstromen*  
Het plaatje van het analysekader financiën is niet compleet en niet altijd even duidelijk:
- De geldstroom van de gebruiksvergoeding ontbreekt in figuur 7, 8 en 9. Vervoerders betalen voor het gebruik van de voorzieningen die ProRail beheert aan ProRail en niet aan NS. ProRail komt de gebruiksvergoeding in de toegangsovereenkomst met vervoerders overeen. Dit is een substantieel deel van de onderhoudskosten van de transfervoorzieningen. Grondslag dat ProRail die dienst kan overeenkomen is dat ProRail beheerder is van de transfervoorzieningen.
  - Door de vormgeving van de figuur lijkt het alsof alle investeringen in voorzieningen door NS worden gedaan, terwijl het merendeel door ProRail wordt gedaan. Nieuwe stations met alle voorzieningen worden gebouwd door ProRail en op kosten van de Staat. Suggestie is dit te ondervangen door bijvoorbeeld meer blokjes in het linker deel op te nemen door daar ook vervoerders en omgevingspartijen een plek te geven en door een opsplitsing te maken in onze werkzaamheden. Of de grootte van de blokjes de financiële omvang te laten representeren. Nu geven de twee blokjes (RVVI+Transfer) de suggestie dat het weinig om het lijf heeft, terwijl het daar gaat om looproutes, perrons, stijgpunten, liften, roltrappen, traverses, reizigerstunnels).
  - In de figuur staat dat NS verantwoordelijk is voor voorzieningen. Onduidelijk is wat onder voorzieningen wordt verstaan. Als hier de diensten en services worden bedoeld, dan moeten deze vlakken zowel bij NS als ProRail staan. Mogelijk wordt hier ook fietsvoorzieningen bedoeld, die qua kosten voor het grootste deel bij ProRail zitten.
  - De term exploiteren wordt in figuur 7, 8 en 9 verwarrend gebruikt voor het beheren (obv de Spoorwegwet), het dagelijks onderhoud en de vervanging en het commercieel uitbaten. Kosten voor RVVI en Transfer liggen bij ProRail, kosten voor GI worden verdeeld tussen ProRail en NS. Kosten en opbrengsten van commerciële voorzieningen liggen bij NS.
- P 13 De toelichtende tekst bij het financieringsschema maakt beperkt verbinding met de financiële werkwijze tussen ProRail en IenW.
- P 17 De afbakening van dit onderzoek voor het begrip stations verwijst naar de DZI, hier zou ook verwezen moeten worden naar de Spoorwegwet.

## Hoofdstuk 2 – Huidige ordening

Zoals eerder vermeld, de terminologie van beheer, exploitatie en dagelijks beheer loopt door elkaar heen. Bij NS moet steeds staan dat zij het (dagelijks) beheer uitvoeren, niet dat zij beheerder zijn. Daarnaast het advies om 'exploitatie' steeds te voorzien van het woord 'commercieel'.

- P 21 In paragraaf 2.1 ontbreekt vermelding van het vierde spoorpakket.
- P 25 Bij GI mist de verantwoordelijkheid van ProRail als beheerder van de HSWI. Artikel 26 van de Spoorwegwet en de beheerconcessie geven de bevoegdheid van de Minister om te handhaven.
- P 26 In paragraaf 2.5, eerste punt wordt de transferfunctie niet beschreven. Graag hier toevoegen.
- P 26 In paragraaf 2.5 tweede punt zou moeten staan dat ProRail en NS samen verantwoordelijk zijn voor de diensten.
- P 27 Paragraaf 2.6 Tabel 2 publieke belangen en rollen
- Wat is de scope van deze tabel, het station of de stationsomgeving?
  - Wij vragen ons af of de Provincie wel een rol op het station heeft
  - In de tabel staat dat regionale vervoerders geen rol hebben ten aanzien van veiligheid. Dit is niet correct gelet op het BW en artikel 26 van de passagiersrechtenverordening. Vervoerders zijn verantwoordelijk voor het in- en uitstapproces van reizigers. De vervoerders hebben bij evenementen ook een rol vanuit de passagiersrechtenverordening om een veilige reis te garanderen.
  - T.a.v toegankelijkheid hebben vervoerders juist meestal geen rol omdat ze geen rechthebbende in een station zijn als bedoeld in artikel 26 Spw.
- P 26 Onder kopje Veilig:
- De afbakening tussen de taken van ProRail en NS kan scherper. ProRail is beheerder van de HSWI, ProRail en NS zijn rechthebbenden in de zin van artikel 26 Spoorwegwet, artikel 26 passagiersrechtenverordening verdeelt taken en er zijn DZI afspraken.
  - De rol van rechthebbenden in een station voor de toegankelijkheid en de handhavende rol van de minister volgens artikel 26 Spw en artikel 26 passagiersrechtenverordening ontbreekt.
- P 29 Onder kopje Toegankelijkheid:
- ProRail borgt de toegankelijkheid, niet alleen in RVVI maar ook in GI, ook tijdens verbouwingen.
- P 29 *Figuur 6 financiële stromen huidige ordening:*
- De geldstroom van de gebruiksvergoeding staat op een onduidelijke plaats.
  - Het lijkt alsof alle investeringen in voorzieningen door NS worden gedaan, terwijl het merendeel door ProRail worden gedaan. Nieuwe stations met alle voorzieningen worden gebouwd door ProRail en op kosten van de Staat.
  - ProRail biedt ook voorzieningen aan vervoerders.
- P 32 In Paragraaf 2.7.1 wordt verwezen naar afbeelding 1 terwijl in paragraaf 2.7 een afbeelding staat met Figuur 6.
- P 32 Tekstueel : er is suggestieve tekst t.a.v. 'delen (van beheer) die ProRail bij zich houdt' waaraan vervolgens inefficiency wordt toegerekend. ProRail is van mening dat via het rechtstreeks in de markt zetten van 'aanschaf en beheer' efficiency wordt bereikt door LCC eisen te kunnen stellen en extra lagen in contractering uit te schakelen..

- P 33 Ontwikkelingsexpertise van NS over stationsgebieden wordt krijgt veel nadruk in het rapport. Het zou goed zijn te vermelden dat ook ProRail kan omgaan met publieke partijen en verstand heeft van loopstromen, terminallogica, toekomstvastheid, benodigde ruimte voor de verschillende modaliteiten, etc.

## Hoofdstuk 3 Ervaringen huidige ordening

- P 38 Paragraaf 3.2 ervaringen: wij herkennen enkele voorbeelden, ze zijn erg casus-afhankelijk en in sommige gevallen op meerdere manieren te interpreteren.
- P 38 Paragraaf 3.2 Als oorzaak voor de verwarring over verantwoordelijkheden wordt alleen maar over eigendom gesproken en slechts impliciet over beheerconcessie.
- P 39 Omdat ProRail beheerder is van de transfervoorzieningen neemt ProRail deze dienst op in de Netverklaring en de toegangsovereenkomsten en int ProRail gebruiksvergoeding. NS Reizigers en NS International nemen deze dienst af van ProRail.
- P 41 Er niet één eindverantwoordelijke op stations (gelet op 16 Spw, 26 Spw, 26 passagiersrechtenverordening en DZI). Dit brengt in sommige situaties onduidelijkheden met zich mee. In de rapportage mist de zorg over een potentieel veiligheidsrisico bij een onduidelijke verantwoordelijkheid over de transferfunctie.

De gehanteerde terminologie over de relatie tussen ProRail en NS Stations op het gebied van beheer en onderhoud is wisselend. Soms gesproken over geld doorschuiven door ProRail, soms in de opdrachtgever-opdrachtnemer relatie, soms dat we beide hetzelfde doen. Dit zou scherper eenduidig geformuleerd kunnen worden.

## Hoofdstuk 4 Opties voor ordening stations

- P 50 Bij het definiëren en uitwerken van de vier opties hebben wij een aantal kanttekeningen.
- De definitie van de opties is in de opdracht aan het onderzoeksbureau niet uitgewerkt. Het onderzoeksbureau heeft aannames moeten doen ten aanzien van onder meer aansturing, eigendom en exploitatie. Deze aannames liggen niet altijd voor de hand, maar hebben grote invloed op de beoordeling van de opties.
  - Optie 1 krijgt in de uitwerking geen duidelijke richting mee. De genoemde verbeteringen als 'duidelijkere rolverdeling', 'heldere beschrijving van de rollen en taken', 'andere opdrachtgever-opdrachtnemer rol', 'meer maatwerk', zijn weinig specifiek.

Wij hebben niet kunnen toetsen of er de verschillende opties ook fiscale consequenties hebben. Dit wordt niet benoemd, maar zou mogelijk nog onderzocht moeten worden.

- P 49 Tabel 4: In de tabel ontbreken de wettelijke taken van de partijen. In de tabel staat dat in optie 0 en 1 de commerciële exploitatie bij NS stations of derden ligt, die ligt alleen bij NS. De derden die er zijn huren een ruimte van NS.
- P 57 *Optie 2 – nieuwe entiteit*  
Paragraaf 4.3: Het is niet duidelijk hoe optie 2 moet werken: er komt een nieuwe entiteit, maar de eigendommen blijven bij NS en ProRail. Het is onduidelijk of deze nieuwe entiteit dan een volmacht krijgt om namens NS en ProRail te handelen en hoe gestuurd wordt vanuit IenW, NS en ProRail. Vraag is ook hoe dit zich verhoudt tot de omvorming van ProRail tot ZBO.

Daarnaast mist bij optie 2 de link met gebruiksvergoeding: gaat de entiteit dit apart in rekening brengen bij vervoerders, of gaat dit nog steeds via ProRail? Dezelfde vragen gelden bij optie 4.

- P 56 Hier staat dat een nieuwe entiteit geen gevolgen heeft voor de taakverdeling zoals vastgelegd in de DZI. Dit vraagt om een nadere uitleg.
- P 61 *Optie 3 – alles naar ProRail*  
Bij optie 3 staat op verschillende plaatsen dat eigendommen overgedragen worden. Elders staat dat grondposities van NS stations niet wijzigen. Dit is tegenstrijdig met elkaar.
- P77 Tabel 16 Toekomstbestendigheid: wijzigen conform tabel S4.
- P 67 *Optie 4 – alles naar NS Stations*  
Paragraaf 4.5: Om perrons aan te bieden aan vervoerders is het nodig dat NS beheerder wordt (Hof uitspraak). Hier is geen rekening mee gehouden in de uitwerking.
- P 67 Graag verduidelijken wat met de expertise op het gebied van stationsbeleving bedoeld wordt. Verondersteld wordt dat dit hoofdzakelijk door NS is gedaan en door toedoen van hen een stijging bereikt wordt. ProRail en NS sturen beide op reizigersbeleving via de Stationsbelevingsmonitor, hebben beide kennis in huis. ProRail investeert met publieke middelen. Samen werken we aan veraangenamingacties in wachtruimtes, of bijvoorbeeld winterversiering en/of extra sturing op schoon/heel/veilig.

De stelling dat bij optie 4 goede samenhang tussen stations en treinvervoer positief is, is naar onze mening niet juist. ProRail is verantwoordelijk voor capaciteitsverdeling en kan de relatie tussen treinvervoer en de ruimte op een station optimaliseren. In optie 4 wordt deze relatie juist uit elkaar gehaald. Hier gaan de onderzoekers aan voorbij.

## Hoofdstuk 5 – Beantwoording hoofdvragen

- P 73-77 Dit rapport maakt, samen met andere onderzoeken, straks onderdeel uit van een totaalbesluit over de marktordening op het spoor; je zou ergens verwachten dat de verschillende ontwikkelingen of scenario's daarin (meer/minder decentralisatie, opknippen HRN-concessie, open access, MAAS etc. ) ergens in de scores van toekomstvastheid terug te vinden zouden zijn; hoe zwaar je effecten weegt is immers afhankelijk van het totaalbesluit.
- P 77 In tabel 16 staat dat optie 2 geen gevolgen heeft voor de DZI. Dat is niet correct. De nieuwe entiteit wordt verantwoordelijk voor onderhoud en exploitatie en krijgt een concessie. De DZI moet hierop worden aangepast.

**Van:** 5.1.2.e - DGB  
**Aan:** 5.1.2.e @rhdhv.com"  
**Cc:** 5.1.2.e - DGB  
**Onderwerp:** Opmerkingen NS, ProRail  
**Datum:** donderdag 13 februari 2020 15:41:35  
**Bijlagen:** [2020.02.12 Opmerkingen NS bij concepteindrapport RHDHV compleet.pdf](#)  
[20.02.12 Memo reactie NS conceptrapport RHDHV.pdf](#)  
[Memo - Commentaar ProRail op rapport RHDHV - definitief verzonden.pdf](#)

---

Hallo 5.1.2.e,

5.1.2.e en ik hebben alleen nog het commentaar van NS/ProRail langs zien komen, we gaan zo even bij 5.1.2.e langs of er meer is binnengekomen. Wat we net bespraken:

NS maakt bezwaar tegen de elementen die met gelijk speelveld te maken hebben en vindt dit niet in balans, zeker niet omdat jullie tot de constatering komen dat er geen klachten zijn binnengekomen bij ACM. Even kijken of we een goede balans kunnen vinden. Schroom niet om contact met ons op te nemen met vragen over de verwerking.

5.1.2.e komt nog met een mail over het proces.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Afd. OV en Stations

+31(0)6 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl



**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:** 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - DGB  
**Cc:** 5.1.2.e  
**Onderwerp:** schriftelijke reacties klankbordgroep  
**Datum:** donderdag 13 februari 2020 13:25:36  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

---

Hoi 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Gisteren was de deadline voor het aanleveren van reacties op het concept rapport. Hebben jullie schriftelijke reacties ontvangen van de klankbordgroepleden?

Groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e

Transport Hubs

**M** +31 6 5.1.2.e | **E** 5.1.2.e @rhdhv.com | **W** [www.royalhaskoningdhv.com](http://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  
 Cc: 5.1.2.e - DGB  
 Onderwerp: RE: aantekeningen Klankbordgroep Stations  
 Datum: maandag 17 februari 2020 20:01:00  
 Bijlagen: [mage004.png](#)  
[mage005.png](#)

Hoi 5.1.2.e,

Bericht ontvangen, we zijn er hard mee aan de slag. Alle opmerkingen zijn we langsgelopen en lijken we van een antwoord te kunnen voorzien of verwerken we in het rapport. Twee vragen willen we nog even toetsen, voor de balans van beide partijen één opmerking:

P73	Dit rapport maakt, samen met andere onderzoeken, straks onderdeel uit van een totaalbesluit over de marktordening op het spoor; je zou ergens verwachten dat de verschillende ontwikkelingen of scenario's daarin (meer/minder decentralisatie, opknippen HRN-concessie, open access, MAAS etc.) ergens in de scores van toekomstvastheid terug te vinden zouden zijn; hoe zwaar je effecten weegt is immers afhankelijk van het totaalbesluit. ProRail	Het is uiteindelijk aan het ministerie van IenW om de verschillende onderzoeken samen te brengen en in perspectief te zetten.
P48	In aanvulling op het voorgaande punt: Voor NSR geldt daarnaast ook nog dat zij op grond van de HRNconcessie tot financiële transparantie is gehouden. Het transparantiepunt, dat hierna steeds terugkomt heeft dan ook geen basis. Voor een feitelijke bouwsteen vragen wij u nadrukkelijk dit te schrappen. Het is daarbij met name ook de vraag naar wie de transparantie moet worden geboden, dit hoeft niet direct de buitenwereld te zijn. Als IenW en MinFin voldoende zicht hebben, moet dit een voldoende waarborg zijn. NS	IenW en MinFin zijn als opdrachtgevers niet gevraagd naar hun ervaringen. Toevoegen aan de methodologie. In het onderzoek hebben wij niet vast kunnen stellen hoe de financiële stromen lopen, dat maakt het lastig om het transparantiepunt te ontkrachten. Er is geen zicht op hoeveel publiek geld door de NS boeken loopt.

- In de afbakening van het onderzoek hebben we dit nu wel wat scherper neergezet en ook bij toekomstbestendigheid benadrukt dat het toekomstbeeld OV 2040 de enige bron is die we hebben gebruikt om op dit criterium te toetsen

- Zijn jullie het eens met de toevoeging dat de ministeries als opdrachtgever niet gevraagd is naar hun ervaringen? Of zouden jullie dat anders geformuleerd willen zien?

Groeten,

5.1.2.e

From: 5.1.2.e - DGB

Sent: maandag 17 februari 2020 15:06

To: 5.1.2.e; 5.1.2.e

Cc: 5.1.2.e - DGB

Subject: RE: aantekeningen Klankbordgroep Stations

De 5.1.2.e en 5.1.2.e

5.1.2.e ik sprak je afgelopen donderdag telefonisch en heb vrijdag ook je voicemail ingesproken en voor de zekerheid ook even zo

De verwerking van het commentaar uit de klankbordgroep en de erna toegestuurde feedback vanuit ProRail en NS Stations verwachten we uiterlijk komende donderdag om 12 uur. Graag zoals bij de voorwas ook per punt inzicht geven hoe jullie hier wel/niet mee omgegaan zijn 5.1.2.e en ik kunnen de verwerkingen dan donderdagmiddag nog nalezen en als het nodig is op reageren richting jullie.

Mocht je nog vragen hebben weet mij en/of 5.1.2.e dan te vinden.

Gr 5.1.2

5.1.2.e

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Directoraat Generaal Mobiliteit

Directie Openbaar Vervoer & Spoor

5.1.2.e @minienw.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

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGB

Verzonden: donderdag 6 februari 2020 18:01

Aan: 5.1.2.e; 5.1.2.e @rhdhv.com; 5.1.2.e; 5.1.2.e @rhdhv.com

CC: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e @minienw.nl

Onderwerp: aantekeningen Klankbordgroep Stations

De 5.1.2.e en 5.1.2.e

Hierbij de aantekeningen die ik bijgehouden heb tijdens de klankbordgroep.

Doe er je voordeel mee.

Gr 5.1.2

Aantekeningen bij Klankbordgroep onderzoek ordening stations

Donderdag 6 februari

deelnemers

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e (FIN / Aandeelhouder NS)

5.1.2.e FIN

5.1.2.e (FMN)

5.1.2 (Rover)

5.1.2 (NS)

5.1.2 (NS)

5.1.2 IPO

(naam) DOVA

5.1.2.e ProRail

5.1.2.e ProRail

(naam) Transdev

5.1.2 (FIN)

Feedback

ProRail

algemene zin

1. algemene beschouwing van wettelijke grondslagen en niet alleen DZI benoemen (eerder benoemd punt in de feedback)

2. Financiële paragraaf plaatje onduidelijk kan dit duidelijker (onderscheid tussen dikke pijlen bv over de omvang van geldstromen)

3. opties optie 2 versus optie 3 en 4 de aannames dat het eigendom bij 2 versus 3 en 4 wel over gaat werkt groot door in de genoemde voor- en nadelen (transitiekosten)

Rapport nalezen op spelling.

Reactie RHDHV

1. Wettelijke context dient toegevoegd te worden in bv beheerconcessie
2. Definities van bv services is qua omschrijving ontbreekt en ook de verhoudingen kloppen niet
3. Dit is ((kort) beschreven en de transitie kosten komen uit Ecorys.
- 4.

FIN(5.1.2)

1. Duiding aan de ervaringen geven bv bij gelijk speelveld geen eigen duiding van RHDHV over opgehaalde ervaringen
2. Veel gesproken over inefficiënties bv optie huidige situatie met verbeteringen kan dit gekwantificeerd worden
3. Huidige ordening lijkt goed NS en ProRail weten elkaar goed te vinden is dit persoonsgebonden en/of structureel / institutioneel

Reactie RHDHV

1. Bron van duiding ACM-rapport en beleidsreactie aan TK RHCHV beschrijft slechts de ervaringen die met hen gedeeld worden.
2. Bv discussie over transfer levert veel discussie op en dus inefficiëntie zonder kwantitatieve inschatting nu te geven
3. Op basis van afspraken / institutioneel geregeld.

Vervolgvrage is optie 1 eigenlijk no regret (antwoord RHDHV ja)

FMN(5.1.2.e)

1. Er lijkt in het rapport op te stijgen dat het blijft of het zoals het is in de analyse mist de nadruk op de 1/3 van de stations komt de NS Reizigers niet terwijl NS Stations daar wel beheer etc uitvoert. Gezien wel/niet aanbesteden

HRN / Open Toegang (Internationaal). Kortom hoe de context van orderingsbesluit betrokken in het rapport? Praktijk van hoe dit zo

Toekomstbestendigheid

Nadere toelichting praktijk van alle dag moet er meer in valt bv Open Toegang nog te benoemen? Bv de internationale verbindingen en voorzieningen die daarvoor nodig zijn op stations staat er nu nog niet in.

Welke rol dicht overheid toe voor stations gezien het voorgaande wat gezegd is?

Antwoord 5.1.2.e

Waar in het rapport bezien daar waar dat kan rol van toekomstige ontwikkelingen nader toevoegen.

Reactie RHDHV

Aantal dingen worden buiten beschouwing gelaten omdat er nog geen orderingsbesluiten genomen zijn.

Transdev

Wat is de weging van de toekomstbestendig van de situatie m.b.t. hiervoor ook door FMN genoemd?

Level Playing Field subsidiëring / kruissubsidiëring versus non-discriminatie toegang tot dienst- en dienstvoorzieningen

Optie 3 (alles naar ProRail); wat is de onderbouwing van de kosten (Ecorys) versus de baten.

Antwoord RHDHV

Punt 2 ook dienst- en dienstvoorzieningen is meegenomen.

Reactie ProRail ook benoemen van welke diensten RHDHV bedoelt (enerzijds lijst uit wet versus wat ProRail en NS Stations aanbieden op hun stationswebsite).

Hoe zit de invloed van andere partijen (bv decentrale vervoerders) op stations waar NS Reizigers niet rijdt?

Kan dit meer nadrukkelijk in het rapport terug komen?

Kortgeslagen hoe maakt het Rijk de afweging voor integrale besluit spoorordering

Rover

Meer integrale aansturing vanuit het Rijk? Is er geen aansturing en/of integrale aansturing vanuit het Rijk?

Optie 3 minder commerciële resultaten is dat ook een publiek belang? Eigenlijk zou Rijk niet over commerciële belangen moeten gaan. En wat als het Rijk gemist wordt.

Toelichting RHDHV

Signaal Rijk wordt gemist bij decentrale discussies met ProRail en NS Stations bij discussies.

Hoe zit het publieke belang in alle opties.

FIN (Deelnemingen)

ER wordt ervaren dat hoe is dit te staven hoe weegt RHDHV.

Erna staat er na wel hoe dat zo zou kunnen.

Kortom hoe ernstig is het wat RHDHV constateert.

Reactie RHDHV

RHDHV heeft ervaringen opgenomen als er minimaal twee partijen dit gezegd hebben. Tweede onderdeel is inschatting hoe het in het situatie georganiseerd is.

Vraag FIN

Kan er nog wat duidingen bij van aantallen? Bv een paar bijna iedereen.

NS

- 1 Het gaat goed op stations (beknopt) en hoe komt dit dan (de spanning en balans tussen ProRail en NS Stations helpt daarbij) en dan heel uitgebreid wat er minder goed gaat
- 2 Wijzigingen in de ordening geeft nadelen hoge transactiekosten en aantal jaren nodig van wijzigingen institutioneel en
- 3 DE schijn van ongelijk speelveld dienst en dienstvoorzieningen wordt door de ACM gereguleerd en er ligt een cijfer 8 voor de dienstverlening

Reactie RHDHV

- 1 Gevolg van de opzet van het onderzoek echter ook in rapport benoemd dat het goed gaat.
- 2 Staat erin
- 3 Ervaringen opgehaald versus wat feitelijk de situatie is

Reactie NS

- 2 De balans vinden tussen wat er ook gebeurt met de goede zaken die er nu in zitten.
- 3 Is het nog wel in balans ervaringen heel uitgebreid en de duiding

Reactie FMN / Transdev

IPO

Belangrijke opgave stations toekomstbestendig goed houden in onderzoek is gekozen voor smalle definitie van station en minder op het staatsdomein waar andere modaliteiten en ketenzaken hoe is de samenwerking dan geregeld in de verschillende opties. Daar is een behoefte vanuit IPO/DOVA om meer gelijkwaardig (ook aan het Rijk) de samenwerking beter te maken voor stations én stationsomgeving

Reactie RHDHV

Voorzieningen die aan stationsgebouwen zitten (bv fietsvoorzieningen) waar d

DOVA

- 1 Rol van decentrale overheden beperkt oplossing één aanspreekpunt. Wat lost één aanspreekpunt op om vanuit decentrale overheden meer invloed te hebben op stations en stationsomgevingen
- 4 Samenvatting zetten op verkeerde been bv gelijk speelveld in samenvatting in optie 3 minder risico op gelijk speelveld versus dat commerciële exploitatie ook mist. Oplossing tabel eruit in samenvatting en in paar zinnen.

Reactie RHDHV

- 1 Terecht punt meer invloed wordt nog niet automatisch met één aanspreekpunt opgelost
- 2 ...

Nabranders

Rover hoe kijkt FIN aan tegen Publiek belang van stations.

Reactie FIN IenW doet publiek belang FIN doet als aandeelhouder financieel rendement en strategie en niet specifiek op stations. Invloed afstoten retail komt o.a. vanuit aansturing door strategie.

We vragen uit bij jullie of er behoefte is om met ons (IenW) te spreken over 'wat we zouden moeten besluiten over stations. IenW kan dit gebruiken voor kabinetsbesluit in april 2020.

AO Spoorordering in maart is te vroeg.

5.1.2.e

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Directoraat Generaal Mobiliteit

Directie Openbaar Vervoer & Spoor

E5.1.2.e @minienw.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

5.1.2.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.

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 5.1.2.e  
 Cc: 5.1.2.e - DGB  
 Onderwerp: RE: aantekeningen Klankbordgroep Stations  
 Datum: dinsdag 18 februari 2020 11:26:42  
 Bijlagen: [image002.png](#)  
[image004.png](#)

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e,  
 Ok, goed om te weten.  
 Onderstaande vragen en antwoorden lijken me zo op het eerste gezicht prima en ik stel onderstaande formulering voor:  
 'Het is aan het Ministerie van IenW om de verschillende onderzoeken samen te brengen en in perspectief te zetten.' (dus niet uiteindelijk erin).  
 'Aangezien het Ministerie van IenW namens het kabinet opdrachtgever is van het onderzoek hebben de ministeries van IenW en FIN zelf geen input geleverd op het onderzoek.'  
 Gr. 5.1.2

Van: 5.1.2.e  
 Verzonden: maandag 17 februari 2020 20:01  
 Aan: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e  
 CC: 5.1.2.e - DGB  
 Onderwerp: RE: aantekeningen Klankbordgroep Stations  
 Hoi 5.1.2,

Zelfde inhoud als 208

From: 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl  
 Sent: maandag 17 februari 2020 15:06  
 To: 5.1.2.e 5.1.2.e @rhdhv.com; 5.1.2.e 5.1.2.e @rhdhv.com  
 Cc: 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl  
 Subject: RE: aantekeningen Klankbordgroep Stations

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e,  
 @5.1.2.e: ik sprak je afgelopen donderdag telefonisch en heb vrijdag ook je voicemail ingesproken en voor de zekerheid ook even zo.  
 De verwerking van het commentaar uit de klankbordgroep en de erna toegestuurde feedback vanuit ProRail en NS Stations verwachten we uiterlijk komende donderdag om 12 uur. Graag zoals bij de voorwas ook per punt inzicht geven hoe jullie hier wel/niet mee omgegaan zijn. 5.1.2.e en ik kunnen de verwerkingen dan donderdagmiddag nog nalezen en als het nodig is op reageren richting jullie.  
 Mocht je nog vragen hebben weet mij en/of 5.1.2.e dan te vinden.  
 Gr. 5.1.2

5.1.2.e  
 5.1.2.e  
 Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat  
 Directoraat Generaal Mobiliteit  
 Directie Openbaar Vervoer & Spoor  
 E 5.1.2.e @minienw.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  
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGB  
 Verzonden: donderdag 6 februari 2020 18:01  
 Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e @rhdhv.com; 5.1.2.e 5.1.2.e @rhdhv.com  
 CC: 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl  
 Onderwerp: aantekeningen Klankbordgroep Stations

Zelfde inhoud als 208

Zelfde inhoud als 208

**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:** eindrapport ordening stations  
**Datum:** donderdag 20 februari 2020 11:14:21  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)  
[BG47461BRP2002201105 Eindrapport onderzoek ordening stations.pdf](#)  
[Verwerking opmerkingen PRNSPF.xlsx](#)

---

Hoi 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Bijgevoegd het eindrapport ordening stations. We hebben de schriftelijke opmerkingen ontvangen op de vorige versie verwerkt zoals in de excelsheet weergegeven. We hebben opmerkingen van ProRail, NS en de Pensioenfederatie gekregen en verwerkt.

5.1.2.e en ik hebben vanmiddag volle agenda's, maar tussendoor wel bereikbaar. Als er nog laatste aanpassingen nodig zijn, probeer dan ons allebei te bellen.

Groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e **Transport Hubs**

**M** +31 6 5.1.2.e | **E** 5.1.2.e @rhdhv.com | **W** [www.royalhaskoningdhv.com](http://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

[15-08-2019 09:36:48] 5.1.2.e : Berichten en gesprekken worden end-to-end versleuteld. Niemand buiten deze chat kan ze lezen of deïuisteren, zelfs WhatsApp niet.

[15-08-2019 09:36:48] 5.1.2.e : Dag 5.1.2.e,

Even als voorzetje om telefonisch ergens vandaag te bespreken:

1 5.1.2.e 5.1.2.e (privatisering infranetwerken)

1b Alternatief: 5.1.2.e (openbaar vervoer)

2 Pro 5.1.2.e (bestuurskundig)

Planning:

Idealiter:

Vrijdag 6 september:

Toesturen concept eindrapport

Ma 9 - vrij 13 sept:

lezen concept rapport door externe reviewers

Ma 16 - vrij 20 sept:

Sessie met externe reviewers

Ma 23 - vrij 27 sept:

Verwerken commentaar externe reviewers door RHDHV

Ma 30 okt. concept rapportage gereed voor klankbord groepen

Versturen maar eerste (brede) klankbordgroep week ma 30 sept - vrij 4 okt

Er zit nog wat speling / lucht in deze planning.

[15-08-2019 09:49:08] 5.1.2.e : Ha 5.1.2.e, goede voorzet:

Begin van de planning is 13 sept, ik denk niet dat we een werkversie alvast moeten delen.

Met 5.1.2.e mikte ik op begin wk 23sept om bevindingen te bespreken.

Dan hebben we ook jullie commentaar en een week tijd om de 30e het rapport naar de klankbordgroep te sturen.

Dat past allemaal precies, wat lucht is welkom.

[15-08-2019 09:50:11] 5.1.2.e : Ben je nu al op stap? Ik ben vanmiddag na 15u bereikbaar, anders voor 12u30. Ik probeer 5 1 2 e vanochtend te spreken over jouw reactie op zijn rapport

[15-08-2019 12:12:29] 5 1 2 e : Laten we na 15 uur bellen

[19-08-2019 13:07:28] 5.1.2.e : Hoi 5.1.2.e, ik sprak 5.1.2.e net en heb hem afgezegd. Ik zet straks op de mail dat dit nu het besluit is. Verder zag ik jouw reactie op de financiële stromen, ik zal 5.1.2.e vragen of hij volgende week mee kan. Ik laat je nog weten of en zo ja hoe laat dat wordt.

[16-09-2019 17:14:11] 5.1.2.e : Hoi 5.1.2.e, ik bel je zo terug, BRW

[16-09-2019 17:14:43] 5.1.2.e : Ok BRW

[16-09-2019 17:14:59] 5.1.2.e :

[28-10-2019 15:56:29] 5.1.2.e : Hoi 5.1.2.e, ik heb je een mail over het overleg in de week van 18nov gestuurd, de 1,5 uur die ik noemde is aan de ruime kant. Maar wat mij betreft mikken we voorlopig wel op die maandag.

[28-10-2019 16:07:03] 5.1.2.e : Hoi 5.1.2.e, ik stel voor dat we dan op ma 18 nov om 9.15 uur starten en stuur zo een bevestigingsmail. Gr 5.1.2.e

[28-10-2019 16:07:31] 5.1.2.e Top, dankjewel!

[20-02-2020 16:19:44] 5.1.2.e : Bericht gehoord, als ik jullie mail heb, dan verwerk ik het, ruim voor tien uur vanavond.

**Van:** 5.1.2.e - DGB  
**Aan:** 5.1.2.e - BSK  
**Onderwerp:** toesturen definitief rapport van onderzoek ordening stations aan leden van de klankbordgroep  
**Datum:** dinsdag 31 maart 2020 15:30:20  
**Bijlagen:** [Eindrapport onderzoek ordening stations\\_def.pdf](#)

---

Hoi 5.1.2.e,

Was goed om gisteren even bijgepraat te hebben 5.1.2

Mede op verzoek van 5.1.2.e wil ik je vragen om het definitieve rapport van onderzoek ordening stations (zie bijlage) aan leden van de klankbordgroep toe te sturen.

De leden en emailadressen kun je vinden in 5.1.2.e agenda bij klankbordgroep op donderdag 6 februari jl. van 15 - 16.30 uur.

Alvast bedankt!

Hartelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Directoraat Generaal Mobiliteit

Directie Openbaar Vervoer & Spoor

E 5.1.2.e @minienw.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

5.1.2.e



**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:** 5.1.2.e - DGB  
**Cc:** 5.1.2.e ; 5.1.2.e - DGB  
**Onderwerp:** RE: paar (kleine) dingetjes nog  
**Datum:** donderdag 11 juni 2020 17:16:57  
**Bijlagen:** BG4746IBRP2002201105 Findrapport onderzoek ordening stations\_def2.pdf

---

Hoi 5.1.2.e,  
 Zoals met 5.1.2.e besproken stuur ik je hierbij onze rapportage, nu niet meer met status vertrouwelijk. Ik had je nog gebeld om zeker te zijn dat dit dezelfde versie is als besproken met de minister, maar volgens mij kan dit niet missen.  
 Leuk om te horen dat het vanavond openbaar wordt!

Groeten,

5.1.2.e

---

**From:** 5.1.2.e  
**Sent:** donderdag 20 februari 2020 18:29  
**To:** 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - DGB  
**Cc:** 5.1.2.e  
**Subject:** RE: paar (kleine) dingetjes nog

Hoi 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Bijgevoegd de versie van het rapport met de opmerkingen verwerkt en de nieuwe versie van de reviewtabel. In onze reactie op de opmerking van NS op P5, tabel S4 hebben we niet duidelijk geantwoord; we hebben het feit dat er geen klachten zijn in het rapport gemeld, niet de tabel, dit is in de bijgevoegde excel hersteld.

De andere punten zijn verwerkt zoals aangegeven.

Groeten,

5.1.2.e

---

**From:** 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>  
**Sent:** donderdag 20 februari 2020 17:38  
**To:** 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>  
**Cc:** 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>  
**Subject:** RE: paar (kleine) dingetjes nog

Dag 5.1.2.e,

Nog een nabrander:

In tabel S4 op blz 5 bij optie 1 Juridisch: er staat nu 'Geen gevolgen DZI' terwijl in hfst 4 op blz 56 bij de beschrijving van deze optie staat "De gevolgen voor de DZI zullen daarnaast gering zijn." Graag in de tabel S4 op blz 5 ook "Geringe wijzigingen in DZI" benoemen.

Gr. 5.1.2.e

---

**Van:** 5.1.2.e - DGB  
**Verzonden:** donderdag 20 februari 2020 16:32  
**Aan:** 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>  
**CC:** 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>  
**Onderwerp:** paar (kleine) dingetjes nog

**Urgentie:** Hoog

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e,

5.1.2.e en ik hebben even goed nagelezen op welke wijze jullie omgegaan zijn met alle gegeven feedback: well done !

Hieronder nog drie zaken die aandacht behoeven.

Kan (één van jullie) dit verwerken en uiterlijk vanavond 22 uur een nieuwe versie terugmailen naar mij en met name 5.1.2.e, bvd.

De nieuwe passage m.b.t. publiekrechtelijk kader op blz 26 heb ik nog even door een jurist na laten lezen. Zij stelde dat er geen aparte Concessiewet is maar dat dit onderdeel uitmaakt van de Spoorwegwet. En ook nog een toevoeging dat de

Spoorwegwet het kader is m.b.t. dienst- en dienstvoorzieningen. Op basis hiervan is de alinea aangepast en ik stel dat je onderstaande alinea overneemt in het eindrapport:

Publiekrechtelijk kader (blz 26)

Het publiekrechtelijk kader bestaat uit de Europese regelgeving, de Spoorwegwet, de Algemene Maatregelen van Bestuur, de ministeriele regelingen en de koninklijke besluiten. De belangrijkste elementen hieruit voor dit onderzoek zijn de Spoorwegwet, Beheerconcessie en Vervoerconcessies. Deze zijn in paragraaf 2.1 van dit rapport geïntroduceerd. In de Spoorwegwet is de hoofdspoorweginfrastructuur gedefinieerd (HSWI). Dit omvat hoofdspoorwegen en daarbij behorende spoorweginfrastructuur, civiele werken<sup>17</sup>, passagiers en goederenperrons<sup>18</sup> en toegangswegen ten dienste van passagiers en goederen<sup>19</sup>. Ook is de Spoorwegwet het kader waarin de dienst en dienstvoorzieningen benoemd zijn en stations zijn een dienst en dienstvoorzieningen. De Spoorwegwet is ook het kader voor de concessie van de hoofdspoorweginfrastructuurbeheerder waarin is geregeld dat er voor het spoor één beheerconcessie is en meerdere vervoerconcessies zijn. De Spoorwegwet regelt ook wie concessieverlener is en wat de looptijden zijn. Taken van ProRail volgen uit de Beheerconcessie en hebben betrekking op de HSWI. De vervoerconcessie voor het hoofdrailnet is aan NS NV verleend. De termen GI en RVVI zijn afkomstig uit de DZI (privaatrechtelijk), niet uit het publiekrechtelijk kader. Hieronder nog twee (kleine) zaken.

Ik zie in het rapport de verwerking niet terug op pagina 5.

P5	In tabel S4 onder 'Juridische aspecten' speelt hetzelfde als in S3 onder 'adequate profileringsmaatregelen'. Het risico op bevoordeling bij toegang tot diensten en dienstvoorzieningen is niet onderbouwd. Bij een aanbesteding is hiervoor ex ante en ex post regulering in plaats (dat laatste op basis van Europese regelgeving). In een niet-aanbesteding situatie is hier ook ex post regulering op van toepassing. Dit wettelijk kader maakt dat een mogelijke bevoordeling praktisch wordt uitgesloten. Als dit toch het geval zou zijn, dan kan een benadeelde naar de toezichthouder stappen. Er zijn tot op heden geen klachten ingediend tegen NS Stations. De ACM heeft in haar Quick Scan geopperd dat NS mogelijk in mindere mate over onzekerheid zou verkeren over de toegangsmogelijkheden en kwaliteit. Door de recent van kracht geworden Uitvoeringsverordening wordt ook een deel van deze aspecten ondervangen (voor zover deze bestonden). Wat het stuk verder miskent is dat NS niet de enige aanbieder van diensten en dienstvoorzieningen is. Verzoek is dit toe te voegen. Bij de Valleilijn is er goedkeuring verleend aan vijf partijen (uiteraard niet allemaal gelijk met NS Stations).	NS	Er is toegevoegd dat er tot op heden geen officiële klachten zijn gemaakt bij NS Stations	
----	---	----	---	--

In het eindrapport is wel de verwijzing op pagina 34 er in gezet maar de oorspronkelijke zin niet weggehaald.

P33	Bovenaan, dit zijn niet alle beheersmaatregelen. Zie Quick Scan, paragraaf 4.3.1.	NS	Er zal verwezen worden naar Quickscan voor overige ervaringen	
-----	---	----	---	--

5.1.2.e

5.1.2.e

E 5.1.2.e @minienw.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

5.1.2.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.

**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**