

Woo-verzoek 2020-69.1 Totaal documenten (deels) openbaar

inzake de interne correspondentie van het Ministerie van IenW over het voornemen tot onderhandse gunning van het hoofdrailnet aan de Nederlandse Spoorwegen

Tijdvak: 1 september 2017 tot en met 8 juli 2020

Afsprakenlijstje staf Stas – DGMo d.d 5 april 2018

1. Trillingen Rosmalen. BRW [redacted]
2. Brief duurzame mobiliteit. BRW [redacted]
3. AO spoor 6 juni. BRW [redacted]
4. Spoorordening. Altijd kunnen uitleggen en onderbouwen waarom een verandering in het belang van de reiziger is. Besproken thema's:
 - Brief met overzicht van bouwstenen voor 6 juni want kapstok voor overkoepelende thematiek. Iig ook over decentralisatie sprinters want RA.
 - Eerst scope HRN discussie, afgeleid daarvan discussie over algemene diensten die nu bij NS liggen.
 - 4e spoorpakket, open toegang en economische evenwichtstoets; nog veel onduidelijk. Vraagt aanpassing van concessienormen bedieningsniveau 's.
 - Regie iom regio (actuele zaken), graag eerst meer inzicht op deze thema's dan gesprek aangaan.
5. Garantstelling ERTMS BRW [redacted]

AGENDA Staf Stas - DGMO

Donderdag 5 april 2018, **16.15 - 17.15 uur**

Locatie bestuursplein 11^e etage (ter plekke wordt bekeken welke vergaderzaal)

- | | |
|--|------------|
| 1) Lopende zaken/actualiteiten | Mondeling |
| 2) AO Duurzaam Vervoer d.d. 19 april | Mondeling |
| 3) Aanpak (markt)ordening en sturing Spoor en OV | HPRM/68381 |
| 4) Kamervragen trillingsproblematiek Rosmalen | HPRM/64067 |
| 5) Gebruiksvergoeding | Mondeling |
| 6) Afsprakenlijstje staf Stas d.d. 28 maart jl. | Mondeling |



Staatssecretaris

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. OV en Stations

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

Senior beleidsmedewerker

T 070-5.1.2.e

M +31(0)6-5.1.2.e

5.1.2.e @minien
m.nl

Datum

20 maart 2018

Kenmerk

IENW/BSK-2018/68381

beslisnota

Aanpak (markt-)ordening en sturing spoor en ov

Aanleiding en doel

In uw reactie op het rapport *Kiezen voor een goed spoor* heeft u aangekondigd in 2020 een besluit te willen nemen over de ordening en sturing op het spoor en daarvoor de komende jaren informatiebouwstenen te verzamelen. Tevens heeft u toegezegd om de no-regretmaatregelen uit het rapport uit te werken, en met de regio in gesprek te gaan over de toevoeging van sprinters aan regionale concessie op de vier lijnen uit het regeerakkoord. Daarnaast heeft u in het AO spoorordening (31 jan jl.) een aantal toezeggingen gedaan, waaronder een brief over gelijk speelveld/ toezicht.

Om bouwstenen te verzamelen en aan de toezeggingen te voldoen, hebben wij een aantal thema's geïdentificeerd om mee aan de slag te gaan. In de bijlage 1 treft u power point aan met de thema's en de voorgestelde aanpak. Deze powerpoint is bedoeld om u snel overzicht te geven. In bijlage 2 vindt u een planning waarin ook de raakvlakken met relevante (OVS-)dossiers inzichtelijk wordt. In bijlage 3 vindt u (conform uw eerdere verzoek) informatie over regie in relatie tot regelgeving inclusief een overzicht van concessie-overstijgende onderwerpen waar al wettelijke mogelijkheden zijn of benut worden. Graag bespreken we de aanpak met u in de Staf of in een apart overleg.

Geadviseerd besluit

- Akkoord te gaan met de thema's in de powerpoint.
- Bespreken van de aanpak en betrokkenheid van belanghebbenden.
- Bespreken welke accenten u wilt leggen in het thema regie en sturing en de (eerste) voorgestelde aanpak daarvoor.

Toelichting

Aanpak uitwerking (markt-)ordening en sturing

Voor de uitwerking van het onderwerp (markt-)ordening en sturing zien wij een incrementeel en adaptief proces voor ons waarbij we stap voor stap informatie (bouwstenen) verzamelen benodigd om uiteindelijk in 2020 een besluit te nemen over de ordening en sturing op het spoor. Deels kan hierbij gebruik

worden gemaakt van de uitkomsten van de onderzoeken die in de Midterm Review van de vervoerconcessie worden uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn primair bedoeld om een oordeel te vellen over de uitvoering van de concessie in de eerste 5 jaar en tot een goed werkbare concessie te komen in de tweede helft van de concessieperiode (2020-2024). Politiek wordt deze Midterm Review echter ook gezien als belangrijk moment in de bepaling van de keuze over de ordening op het spoor. Voor een besluit over de ordening zal echter meer nodig zijn dan alleen de onderzoeken uit de midterm review. Waar nodig wordt synergie gezocht.

Tegelijkertijd werken we de no-regretmaatregelen uit het rapport *Kiezen voor een goed spoor* uit. Die maatregelen zijn – ongeacht de ordening – te nemen. Wel moet worden opgemerkt dat die maatregelen meer gaan over processen om tot een betere werkende spoormarkt te komen en niet zozeer concrete producten betreft. Op een aantal thema's zijn wel meer concrete producten te verwachten zoals de (mogelijke) decentralisatie van de vier lijnen uit het RA en de sectorspecifieke monitor.

Eerste belangrijkste productenmoment

In de aanpak van de (markt-)ordening en sturing is het eerste belangrijke moment net voor het zomerreces. U heeft tijdens het AO Spoorordening en VAO een aantal toezeggingen gedaan:

1. Een brief over de bouwstenen die nodig zijn om een besluit te nemen in 2020 over de (markt-)ordening en sturing op het spoor (en breder het ov). Aan de hand van de eerste uitwerking van de thema's worden naar verwachting de bouwstenen verder helder. De brief beschrijft het proces om te komen tot de bouwstenen.
2. Een brief met de voorgenomen uitvoeringsstappen voor de (mogelijke) decentralisatie van de vier lijnen uit het regeerakkoord en of met de decentrale overheden een decentralisatieconvenant kan worden gesloten. Daarin kunt u de uitwerking meenemen van het Kamerverzoek om opnieuw te bekijken wat de (on)mogelijkheden zijn om het vervoer over de Valleilijn door te trekken (naar Arnhem en/of Utrecht).
3. Een brief over gelijk speelveld en het toezicht op de ov- en spoormarkt en de motie Ziengs om ACM om een update van de quick scan te vragen (inclusief stand van zaken uitwerking no-regretmaatregel sectorspecifieke onafhankelijke monitor voor jaarlijks vergelijking concessieprestaties).

Diepgang van aanpak ordening en sturing

In uw reactie op het rapport *Kiezen voor een goed spoor*, maar ook in het AO Spoorordening heeft u aangegeven het van belang te vinden dat de keuze over de ordening en sturing op het spoor vanuit het perspectief van de totale mobiliteit wordt benaderd. Die keuze raakt immers niet alleen het hoofdrailnet, maar ook het regionale openbaar vervoer, het internationaal personenvervoer voor zover geregeld in de vervoerconcessie (o.a. over de HSL-Zuid) en mogelijk het goederenvervoer over het spoor. Deze bredere aanvliegroute is verwerkt in onze voorgestelde aanpak.

Uiteindelijk moet in 2020 een besluit worden genomen over de spoorvervoerconcessie op het HRN na 2024. Voor de ordening en sturing is dat het minimale besluit dat genomen moet worden. Door het breder aan te vliegen kan niet alleen naar spoor, maar ook ov in den brede gekeken worden. Thema's als regie en sturing lenen zich daar goed voor.

- ➔ *Hoe smal of breed wilt u het vraagstuk (markt-)ordening en sturing aanvliegen?*
- ➔ *Wat vindt u van belang dat in ieder geval nader uitgewerkt moet worden/aandacht moet krijgen?*

Betrokkenheid belanghebbenden

De uitwerking van verschillende thema's willen wij doen met betrokkenheid van belanghebbenden (decentrale overheden, vervoerders, reizigersorganisaties, enz). Zij hebben aangegeven graag betrokken te worden. Op ambtelijk niveau zullen wij een proces opstellen om belanghebbenden te betrekken.

Het voorstel is verder dat u met uw collega-overheden over de (markt-)ordening en sturing in gesprek gaat, en dan met uw collega-bewindspersonen. Vervolgens is het logisch om met de vervoerders en reizigersorganisaties te spreken in het NOVB of aan de landelijke ov- en spoortafel.

- ➔ *Hoe ziet u uw eigen betrokkenheid hierbij?*

Aanpak thema regie (slides 11 – 15)

Bij decentrale overheden, vervoerders en reizigersorganisaties is er (steeds meer) roep om meer regie en sturing binnen het spoor. Ook in het AO kwam dit naar voren. Regie/sturing kan vanuit verschillende kanten bekeken worden: vanuit de stelselverantwoordelijkheid (van IenW), de concessie-overstijgende onderwerpen, en de concessiesystematiek (zie toelichting in de PowerPoint).

Het onderwerp regie en sturing is vaak van meer strategische aard en leent zich goed voor bespreking met uw collega-bestuurders van decentrale overheden. Voorgesteld wordt dat u met medebestuurders een open gesprek aangaat over de concessie-overstijgende onderwerpen. Meer informatie over de concessie-overstijgende onderwerpen in bijlage 3.

- ➔ *Welke aspecten vindt u van belang op het thema regie en sturing en waar wilt u het accent op leggen?*
- ➔ *Kunt u zich vinden in de voorgestelde aanpak om een open gesprek aan te gaan met uw medebestuurders van decentrale overheden?*

5.1.2.e

5.1.2.e

Ordering

(Markt)ordening en sturing

Aanleiding

- Kamerbrief met uw reactie op rapport *Kiezen voor een goed spoor* (nov 2017) en AO Spoorordening (31 jan 18)

Doel

- In 2020 een besluit over (markt)ordening en sturing op spoor/ ov
- Komende jaren bouwstenen verzamelen om besluit te kunnen nemen
- Opvolgen no-regretmaatregelen uit rapport (zie slide hierna)

Uitgangspunt

- Consistente ordening en sturing op het spoor is van belang
- Zorgvuldig en stapsgewijs besluit met betrokkenheid van sectorpartijen, decentrale overheden en reizigersorganisaties.
- Belang van reiziger voorop; belang belastingbetaler speelt ook rol.
- Besluit vanuit perspectief van de totale mobiliteit benaderen.

No-regretmaatregelen

1. Versterk kennisfunctie en regierol van IenM voor betere met regionale overheden afgestemde besluitvorming.
2. Ontwikkel sector-brede onafhankelijke monitor, voor jaarlijkse meting van concessieprestaties volgens dezelfde methodiek
3. Beleg deeltaken uit stelselverantwoordelijkheid bij instituties met kennis en onafhankelijkheid
4. Verbeter kwaliteit van de sturing via concessievoorwaarden, het toezicht daarop en handhaving ervan. Ruimte voor innovatie.
5. Verhelder rol en positie van NS
6. Verbeter het reisgemak, bv. sicico/ real time reisinformatie
7. Ondersteun ontwikkeling brancheorganisatie OVNL
8. Onderzoek op welke wijze de spoorbekostigingssystematiek kan bijdragen aan optimalisatie van integrale besluitvorming.

Beoogde thema's

1. Decentralisatie vier lijnen RA/ Scope netwerk en HRN
(incl. uitwerking motie Van der Graaf CU).
2. Gelijk speelveld / toezicht in spoormarkt en bredere ov-markt
(incl. motie Ziengs update quick scan en uitwerking no-regretmaatregel 2)
3. Stations exploitatie- en eigendomspositie
(incl. uitwerking no-regretmaatregel 5)
4. Regie en sturing (concessie-overstijgend, stelselverantwoordelijkheid IenW, concessiesystematiek)
(incl. uitwerking no-regretmaatregelen 1, 3, 4, 6, 7)
5. Open toegang (4^e spoorwegpakket) en effect op de spoormarkt
6. Sturing binnen concessies/ HRN
(incl uitwerking no-regretmaatregel 4)

No-regretmaatregel 8: meenemen in Toekomstbeeld OV 2040.

1. Decentralisatie 4 lijnen / Scope netwerk en HRN

Aanleiding

- RA/ AO spoorordening: decentraliseer ten minste 1 van de 4 lijnen (Apeldoorn-Enschede, Zwolle-Leeuwarden/Groningen, Dordrecht-Breda i.c.m. Merwede-Lingelijn)
- AO: onderzoek doortrekking Valleilijn naar Arnhem en Utrecht
- Bij besluit in 2020 moet er duidelijkheid zijn over mogelijkheden en voor- en nadelen van verschillende scopes van een HRN (bv. kernnet van intercity's en rest decentraal, huidige HRN met mogelijk paar sprinters eraf, HRN zonder sprinters rond grote steden en positie HSL-zuid in HRN).
- In samenhang met netwerkuitwerking (TBOV 2040).

Centrale vraag

- Met welke indeling van het spoornetwerk in Nederland, krijgen we een zo goed en efficiënt mogelijk product voor de reiziger?

Aanpak regionale lijnen regeerakkoord

Onderzoek naar vier regionale lijnen:

1. Contact met provincies en ProRail over hun ideeën/ wensen/ beelden (maart/ april).
2. Daarna contact met vervoerders (april/mei).
3. Parallel opstellen van kader met criteria (zoals bij onderzoek Janse de Jonge 2012) die belangrijk zijn voor een beslissing (april/ mei).
4. Op basis van expert judgement met provincies en ProRail gezamenlijk criteria invullen (eind mei).
5. Op basis daarvan nader onderzoek (ook feitelijk) doen naar één of enkele regionale lijnen uit RA, en daarvoor kijken naar mogelijkheden voor een decentralisatieconvenant.

Onderzoek doortrekken Valleilijn: 1, dan 3 en 4. Daarbij gebruik maken van eerdere onderzoeken. Dezelfde planning als bij 4 lijnen.

Aanpak scope netwerk en HRN

- Starten in 2019.
- Effectstudie voor scope HRN naar effecten voor reizigers, kosten, netwerkeffecten, etc, waarbij o.a. gebruik gemaakt wordt van:
 - uitkomsten Netwerkuitwerking (uitwerking van Toekomstbeeld OV 2040, m.b.t. hoofdkeuzes in het OV voor lijnvoering en netwerken);
 - Resultaten en bijvangsten vier lijnen uit Regeerakkoord;
 - Resultaten mogelijkheden/ onmogelijkheden doortrekken Valleilijn;
 - Onderzoek naar samenloop in Limburg;
 - Ontwikkelingen op HSL en uitkomsten van onderzoeken Midterm Review voor de HRN-concessie.

2. Gelijk speelveld & toezicht voor spoor-/ ov-sector

Aanleiding/ discussiepunten

- AO Spoorordening veel aandacht voor gelijk speelveld:
 - mag NS meedoen met regionale aanbestedingen;
 - bij aanbestedingen en voorkomen race-to-the-bottom (kwaliteit en arbeidsvoorwaarden);
 - kleine versus grote onderneming bij aanbestedingen;
 - (on)geoorloofde kruissubsidiering.
- Motie Ziengs: update quick scan ACM en waar nodig uit te breiden met alle facetten die van belang zijn voor een gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen.

Centrale vraag/ opgave:

- Hoe borgen we een gelijk speelveld op de spoor- en ov-markt?

Aanpak gelijk speelveld

- Brief voor het zomerreces met beantwoording van vragen als:
 - Wanneer is gelijk speelveld een issue (en wanneer niet)? (bij aanbestedingen/ bij uitvoering concessie/ ...)
 - Welk toezichtinstrumentarium heeft ACM?
 - Kruissubsidiering: issue?
 - Uit te werken onderwerpen in quick scan ACM
 - Planning ACM voor oplevering quickscan
- Gesprek met ACM over quick scan (afbakening/ tijdstip oplevering), zicht op gelijk speelveld, doeltreffendheid toezichtinstrumentarium, etc. (maart/april)
- Gesprekken met stakeholders (vervoerders/ decentrale overheden) over ervaringen met (on)gelijk speelveld (april/mei)
- Nader onderzoek?

3. Stations: exploitatie- en eigendomspositie

Aanleiding/ discussiepunten

- Stations zijn multimodaal ontsloten hotspots. Stations worden van steeds groter belang in gemeenten.
- Publiek belang stations (IenW) vs commercieel belang/ dividend (FIN).
- Verdeling beheer ProRail (publieke belang) en NS (deels publiek/deels commercieel) niet altijd even logisch. Levert onderling gedoe op.
- (Politieke) discussie over (vermeende) ongelijk speelveld op stations.
- Geen integrale sturing vanuit Rijk (vraag: is dat erg?).
- Meer concurrentie op spoor: logica om NS als nationale vervoerder de stations te laten exploiteren?

Centrale vraag/ opgave

- Regeerakkoord: bekijk verschillende opties voor het eigendom en exploitatie van stations na 2024.

Aanpak stations

- Starten in 2^e helft 2018
- In ieder geval betrekken:
 1. Toekomstbeeld OV / ketens & knooppunten: explicitering te borgen publieke belangen op stations.
 2. Zbo-vorming ProRail: ook aandacht voor publieke belangen stations.
 3. Geldstromen stations scherper in beeld krijgen: welke geldstromen van verschillende partijen lopen er van en naar stations voor zowel investeringen, beheer en onderhoud, als (commerciële) exploitatie.
 4. DZI: juridische (on)mogelijkheden voor aanpassen DZI (Staat/NS/ProRail).
 5. Verkenning andere ordeningsopties stations: aanvullen Ecorys onderzoek

4. Regie en sturing

Aanleiding

- Op verschillende aspecten van regie en sturing is sprake van een roep om (meer) regie en sturing. Ook tijdens het AO Spoorordening kwam dit naar voren.
- De verschillende aspecten zijn:
 - a. Concessie-overstijgende onderwerpen
 - b. Concessie-systematiek
 - c. Stelselverantwoordelijkheid van IenW.

Centrale vraag:

- Welke regie en sturing is nodig om te komen tot een goede integrale afweging voor openbaar vervoer/mobiliteit vanuit het belang van de reiziger voor nu en in de toekomst?

a. Concessie-overstijgende thema's

Centrale vraag:

- Op welke concessie-overstijgende onderwerpen is – met het oog op de (toekomstige) verdere samenhang in openbaar vervoer en de werking van de markt – (een betere) regie nodig?

Concessie-overstijgende onderwerpen:

- Gelijkgerichte sturing op prestaties t.b.v. betere samenhang/ afstemming ov
- Samenloop bij concessies (onderzoek Limburg)
- OV-chipkaart en single check in check out
- Abonnementen/ ticketing
- Tarieven en tariefsystemen
- Real time (reis)informatievoorziening
- Sociale veiligheid, ook in brede zin (bv arbeidsomstandigheden)
- ...

b. Concessie-systematiek

Aanleiding

- AO Spoorordening: toezegging om met de decentrale overheden naar het huidige concessiestelsel te willen kijken ter verbetering van samenwerking met andere vervoersconcessies en zo totale ov aantrekkelijker te maken.

Discussiepunten/ vraagstukken

- Flexibiliteit binnen concessie-systematiek voor vernieuwing, innovaties, duurzaamheid, maar ook koppelen ov en doelgroepenvervoer: in hoeverre passen concessies terwijl (systeem)vernieuwing steeds sneller gaat en (reizigers)wensen veranderen?
- Marktafsluiting/ (niet-) exclusief recht: Moeten bepaalde diensten nog d.m.v. aanbestedingen en concessies (exclusief) verleend worden?
- Omvang concessies (geografische afbakening /in tijdsduur): wat is de ideale vorm van een vervoerconcessie? Grote multimodale concessies (voor samenhang/afstemming ov-vormen) vs. kleinere vervoerconcessies zonder exclusieve afspraken met aanbieders (om nieuwe aanbieders de ruimte te geven).
- Verhouding concessies en open toegang: moeten bepaalde diensten nog wel in een concessie geregeld worden of kan het aan de markt gelaten worden via open toegang)?

c. Stelselverantwoordelijkheid IenW

Constateringen (mogelijke inconsistenties/ discussiepunten):

- IenW laat NS concessieoverstijgende taken uitvoeren zoals reisinformatie, betalingssysteem en afstemmen dienstregeling.
- Kennisasymmetrie IenW versus NS/ ProRail in sturingsrelatie (zie ook no-regret 1).
- Aansturing NS vanuit FIN (rendement) en IenW (prestaties).
- Sturing op stations beperkt; gemeenten steeds meer partner bij ontwikkeling stationsgebied in kader ruimtelijke ordening en ontwikkeling stationsgebied.
- Dubbele pet IenW: stelselverantwoordelijk ov en spoor, concessieverlener voor het HRN
- Dienstregeling NS leidend voor dienstregeling overige spoorvervoer en ov.

Centrale vraag:

- Op welke wijze kan IenW zijn stelselverantwoordelijkheid het beste invullen met het oog op steeds verder samenhangend ov-netwerk, meer vervoerders in de markt (obv open toegang), nieuwe trends, etc?

Aanpak regie en sturing

- Start zo spoedig mogelijk.
- Voorstel voor u om open gesprekken met uw medebestuurders van decentrale overheden te voeren over regie en sturing. Allereerst gericht op de concessie-overstijgende onderwerpen. Daarna gesprek aangaan met vervoerders en reizigersorganisaties in NOVB/ Landelijke ov- en spoortafel.
- Op basis van de gesprekken acties uitwerken en plan van aanpak formuleren.
- Aanvullend onderzoek op MuConsult-onderzoek Sturing overheid bij vervoerconcessies op spoor?
- ...

5. Open toegang voor personenvervoer per trein

Aanleiding

- 4^e Spoorwegpakket introduceert per 2021 (en 2025 HRN) recht op toegang tot spoorinfrastructuur binnenlands personenvervoer. Vervoerders kunnen dan zonder concessie treinvervoer aanbieden.
- NL beperkt het recht op toegang. ACM voert op verzoek economische evenwichtstoets (EET) uit als economisch evenwicht van een concessie op dat traject mogelijk wordt verstoord. ProRail blijft capaciteitsverdelers.

Centrale vraag/ opgave

- Welk effect heeft open toegang op de Nederlandse spoormarkt die werkt op basis van een concessiestelsel?
- Welke positieve effecten en aandachtspunten kunnen worden verwacht van de introductie van open toegang?

Aanpak uitwerking open toegang

Splitsing in verschillende (deel)onderwerpen en (deel) resultaten:

1. Inbreng in vormgeving EET-toets (EU/nationaal) - procedureel en inhoudelijk
2. Inzicht in functioneren EET toets – Landenvergelijking, Economische en netwerk prikkels, Dummy??
3. Inzicht in mogelijke financiële en economische gevolgen van open toegang
4. Inzicht in voor- en nadelen van open toegang voor de reiziger
5. Onderzoek naar:
 - a. verhouding OT t.o.v. exclusieve concessies (NL) en openbaredienstcontract
 - b. vormgeving OT bij concurrentie om de markt en (deels) op de markt
 - c. OT in relatie tot het stellen van (kwaliteits)voorwaarden aan OV.
 - d. Algemene regels / kwaliteitsvoorwaarden
 - e. Heffingen
 - f. Verhouding OT trein met OT bus en besloten personenvervoer per trein.

Planning: 1, 2 en 5e in Q3/4 2018; rest n.t.b.

6. Sturing op concessies/ HRN

Aanleiding/ discussiepunten

- Na 2020 / 2021 is er niet zo veel tijd meer totdat we met de voorbereiding met nieuwe onderhandse gunning of openbare aanbesteding moeten starten. Daarom moet er al een eerste beeld liggen hoe die plaats kan vinden.
- Het vierde Spoorwegpakket stelt aan onderhandse gunning strenge eisen.

Centrale vraag/ opgave

- Hoe kan een onderhandse gunning / openbare aanbesteding voor de periode na 2025 eruit zien?

Aanpak sturing op concessies/HRN

- Start in 2^e helft 2018 (sturing concessies algemeen) en 2019 (sturing HRN).
- Bouwstenen voor beantwoorden vragen:
 - Hoe ziet het tijdspad voor onderhandse gunning en openbare aanbesteding eruit als het in 2025 in moet gaan?
 - Wat betekenen de nieuwe strenge nieuwe eisen die 4^e Spoorwegpakket stelt aan onderhandse gunning in concessietermen?
 - Welke lessen kunnen we leren uit de huidige concessieverlening voor het HRN (volgt deels uit de Mid Term Review)?
 - Welke lessen kunnen we leren van concessies die door decentrale overheden worden aanbesteed / uit het buitenland?
 - Link met open toegang; link met regie en sturing algemeen.

BIJLAGE 3

Relatie regie en regelgeving in het OV

Wettelijk kader voor openbaar vervoerconcessies

Het concessiestelsel voor openbaar vervoer is in Nederland wettelijk geregeld in de Wet Personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) en het Besluit personenvervoer 2000 (hierna: Bp2000). Het gaat zowel om onderwerpen die in de concessies geregeld moeten worden (de Wp2000 kent geen kwantitatieve doelstellingen) als het proces van totstandkoming zoals de raadpleging van belanghebbenden. Voor het stads- en streekvervoer zijn de pijlers in de Wp2000: decentralisatie van bevoegdheden, tariefvrijheid voor concessiepartijen en openbare aanbesteding.

Concessiegrensoverstijgende vraagstukken

Binnen het gedecentraliseerde stelsel komt samenhang over concessiegrenzen heen niet vanzelf tot stand. Concessieoverstijgende vraagstukken doorkruisen per definitie de verantwoordelijkheden en belangen van verschillende overheidslagen, instellingen en private partijen. Er is niet één schaalniveau waarop alle problemen en oplossingen samenkomen zodat altijd soepel samenspel nodig zal zijn tussen de partijen op de verschillende niveaus. De Wp2000 bevat zowel algemene als specifieke grondslagen ('haakjes in de wet') om indien nodig nadere regels te kunnen stellen. Een algemene grondslag is de mogelijkheid om regels te kunnen stellen aan voorschriften die concessieverleners in hun concessie moeten opnemen. Een specifieke grondslag heeft betrekking op één onderwerp, bijvoorbeeld het OV-betaalsysteem.

Belangenafweging in het wetgevingsproces

In het wetgevingsproces moet altijd uitgebreid aandacht worden besteed aan nut en noodzaak van regelgeving waaronder de vraag of niet beter een alternatief, minder bezwarend sturingsinstrument kan worden ingezet. Ook moeten belanghebbende partijen zoals consumenten, overheden en vervoerders worden geraadpleegd. Het is maatwerk in een complexe afweging tussen centrale en decentrale bevoegdheden, financiële verhoudingen, effecten op (gedane) investeringen, (lopende) concessies, (toekomstige) marktwerking e.d. De onderwerpen in de bijlage weerspiegelen dit.

Politieke context

In uw brief van 28 november 2017 over "*Kiezen voor een goed spoor, scenario's voor de ordening en sturing op het spoor na 2024*" is een regierol van IenW voor betere met de regionale overheden afgestemde besluitvorming, bestempeld als een no-regret-maatregel. De vraag naar regie speelt vooral bij concessieoverstijgende onderwerpen, zoals betaalsystemen en het beschikbaar stellen van data. Maar hij doet zich ook voor bij de samenloop van verschillende spoorvervoerders op dezelfde spoorlijnen, bij sociale veiligheid en bij de arbeidsvoorwaarden over rij- en rusttijden. Tevens hebt u in deze brief aangegeven dat u vanuit uw stelselverantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer zal bezien of meer doorzettingsmacht noodzakelijk is op (bepaalde) concessiegrensoverschrijdende onderwerpen.

Concessie-overstijgende onderwerpen

1. Betaalsystemen in het OV

In de Wet Personenvervoer 2000 staan bevoegdheden ("haakjes") om regels te kunnen stellen voor onderwerpen m.b.t. het OV-betalen waarin zelfregulering via het NOVB niet of geen gewenste resultaten oplevert.

a. Landelijke werking OV Chipkaart

Er is een concept-amvb gereed die de landelijke werking van de OV-chipkaart regelt en het rijk formeel een regierol geeft bij een eventuele vervanging van de OV-chipkaart door een nieuw systeem in de toekomst. De amvb wordt breed gedragen door de sector. Partijen zijn het er over eens dat dit geregeld moet worden en het sluiten van nieuwe bestuursakkoorden hierover niet voor de hand ligt.

b. Beschikbaar stellen van OV Chipkaartdata

I&W heeft samen met vervoerders en decentrale overheden een intentieverklaring ondertekend om tot een open OV informatiehuishouding te komen. Mocht blijken dat de weg van samenwerking

niet tot het gewenste resultaat leidt, dan komt, conform motie De Boer/ Van Veldhoven, wellicht wetgeving aan de orde. Hierbij zal in ieder geval moeten worden voldaan aan de randvoorwaarden van de Wet Bescherming Persoonsgegevens en de Mededingingswet.

c. Regulering OV-betaalmarkt

De ACM voert momenteel op verzoek van I&W een scan uit op de OV-betaalmarkt. De ACM zal zich inspannen om in maart 2018 het onderzoek af te ronden en zal dan een advies geven of nadere sectorspecifieke, economische regulering van de OV-betaalmarkt door IenW wenselijk is. De ACM heeft gesprekken gevoerd met relevante marktpartijen om een beeld te vormen van de ontwikkelingen en mogelijke problemen in de OV-betaalmarkt.

2. Sociale veiligheid

In verband met onder andere privacy-wetgeving is dit een gevoelig onderwerp. Net als voor alle andere onderwerpen die voor regelgeving in aanmerking komen, vraagt het om een zorgvuldige analyse waarin de problemen goed geschetst worden en alle opties voor een oplossing op tafel liggen. Dat traject loopt al (samenwerking met o.a. ministerie van JenV, decentrale overheden, vervoerders, politie). Pas daarna kan bekeken worden of regelgeving (of een ander instrument) de meest geschikte wijze is om voor passende oplossingen te zorgen.

a. Melden van incidenten door vervoerders aan de politie

De Wp2000 bevat geen grondslag om hiervoor regels te stellen. De vraag is of dit nodig is of dat de informatie sowieso al uitgewisseld kan worden. Mogelijk dat de politie over de gegevens mag beschikken op basis van haar eigen algemene bevoegdheden. Indien dat niet het geval is, rijst de vraag of een wijziging in of op basis van de Politiewet 2012 niet meer voor de hand ligt. Het voortouw ligt in dat geval bij BZK.

b. Gegevens uitwisseling van personen met reis- of stationsverbod

Dit betreft het verwerken van (bijzondere) persoonsgegevens, waarvoor een streng wettelijk regime geldt omdat de verwerking een inbreuk maakt op het recht op privacy (artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens). Voor een dergelijke inbreuk moet een zeer goede reden zijn en de verwerking moet in ieder geval voldoen aan de vereisten van proportionaliteit. Het ministerie van JenV werkt aan een richtlijn op dit punt.

3. Rij- en rusttijden

Hiervoor bestaat al een wettelijk kader namelijk de Europese Verordening over rij- en rusttijden en de Nederlandse Arbeidstijdenwet. Dit wettelijke kader is voor de sociale partners het uitgangspunt in de onderhandelingen over dienstroosters en pauzes. Het biedt voldoende flexibiliteit om oplossingen toe te snijden op de behoeften van de sector. Er is een bedrijfstak-cao voor het streekvervoer en er zijn ondernemings-cao's voor NS, GVB, RET en HTM. Verschillen tussen de cao's zijn het resultaat van onderhandelingen tussen de sociale partners. Overheidsingrijpen op de uitkomsten van deze onderhandelingen – daar waar er een wettelijk raamwerk is – lijkt mij zeer ongewenst. Zeker omdat het Rijk ook in andere sectoren dit aan de sociale partners overlaat. Het ministerie van SZW is enkel betrokken bij cao's voor het algemeen verbindend verklaren. Dat is hier niet nodig, omdat alle OV-aanbieders aan een cao gebonden zijn.

4. Mobility as a Service (MaaS)

MaaS is zelf geen nieuwe mobiliteitsvorm maar organiseert combinaties en samenhang tussen mobiliteitsvormen. Bij MaaS moet nog een balans gezocht worden tussen het te borgen publieke belang en de mogelijkheden voor nieuwe toetreders. Bij de ontwikkeling van MaaS speelt een aantal onderwerpen waarbij I&W betrokken is of kan worden:

- toepassing van betaalsystemen. Er is een roep om op andere manieren te kunnen betalen. Zie hierboven ook punt 2. De concept-amvb landelijke werking OV-chipkaart stelt een verplichting in voor trein, bus, tram en metro. Voor het kleinschalig OV komt er geen verplichting. Met de komst van nieuwe betaalwijzen kan hier in de toekomst verandering in komen. In het algemeen is de vraag welke basisverplichtingen/eisen de overheid moet stellen.
- beschikbaar stellen van OV-data voor de ontwikkeling van business cases (zie ook hierboven onder punt 2);
- concessiebepalingen; concessies bevatten exclusieve rechten voor vervoer en dienstverlening. De vraag kan gesteld worden of het begrip concessie of de inhoud daarvan niet onder de loep genomen moet worden: worden er niet teveel zaken zoals dienstverlening in een concessie exclusief gemaakt?

De komende tijd zullen experimenten en pilot-projecten met MaaS worden uitgevoerd. Daaruit moet blijken of oplossingen binnen bestaande kaders gerealiseerd kunnen worden of da er behoefte is aan (aanvullende) regelgeving.

5.1.2.e

Directie OVS

Afsprakenlijstje staf Stas – DGMO d.d. 17 mei 2018

1. Actua.

- BRW 3XR.
- BRW fiscaliteit BRW
- Toekomstbeeld OV. Graag update waar we staan. Over 2 weken nota op staf agenda.
- OVV BRW
- BRW Palmolie BRW

2. Brief MRB-toeslag.

- BRW

3. Nahangbrieven Besluit energie vervoer.

- BRW

4. Mobiliteitsfonds (MF).

BRW

5. Spoorgoederen: basisnet, pakket, Valburg.

BRW

6. Roosendaal.

BRW

AGENDA Staf Stas - DGMODonderdag 17 mei 2018, **14.00 - 15.00 uur**Locatie bestuursplein 11^e etage (ter plekke wordt bekeken welke vergaderzaal)

1) Lopende zaken/actualiteiten	Mondeling
2) Mobiliteitsfonds	HPRM/102610
3) MRB-toeslag op oude vervuilende diesels	HPRM/87130
4) Nahangbrieven en inwerkingtreding Besluit energie vervoer (i.a.v. HBJZ)	HPRM/98514
5) Kamerbrief voortgang aanschaf ICNG-B	HPRM/96048
6) NOVB d.d. 23 mei	Mondeling
7) Voortgangsrapportage PHS	Mondeling
8) Basisnet: Kamerbrief en terugkoppeling Platform Veiligheid 16/5	HPRM/86995
9) Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer	HPRM/100591
10) TNO-rapport schade overlast door trillingen	HPRM/80990
11) Antwoordbrief Gemeente Roosendaal	HPRM/69917
12) Voortgangsrapportage ERTMS	HPRM/81457
13) Stand van zaken decentralisatievoornemen Sprinterdiensten, doortrek Valleilijn en Weert-Hamont	HPRM/79478
14) Risico project emplacement Den Haag Centraal	HPRM/53084
15) Afsprakenlijstje staf Stas d.d. 25 april jl.	Mondeling

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Staatssecretaris

minuut

Stand van zaken decentralisatievoornemen
Sprinterdiensten, doortrek Valleilijn en Weert-Hamont

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Beleid en Omgeving
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
senior beleidsmedewerker

T 070-5.1.2.e
M +31(0)6 5.1.2.e
5.1.2.e@minienm.nl

Datum

11 april 2018

Classificatie

Ons kenmerk

IenW/BSK-2018/79478

Getipt door / paraaf 5.1.2.e	Vervolg op
Vergeleken door / paraaf	Rappeldatum 11 april 2018
Verzonden door / paraaf	Verzenddatum 11 april 2018
Ondertekening door / paraaf 5.1.2.e	Verzendwijze
Medewerking van / paraaf OVS/BenO:	Na verzending retour aan
OVS/OV en Stations:	
Wvd. Dir. OVS:	
DGMo:	
Afschrift aan	Adres

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Staatssecretaris

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Beleid en Omgeving

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
senior beleidsmedewerker

T 070-5.1.2.e
M +31(0)6 5.1.2.e
5.1.2.e@minienm.nl

Datum

11 april 2018

Ons kenmerk

IenW/BSK-2018/79478

nota

Stand van zaken decentralisatievoornemen
Sprinterdiensten, doortrek Valleilijn en Weert-Hamont

Doel

U te informeren over de stand van zaken van de dossiers:

1. Decentralisatievoornemen drie Sprinterdiensten hoofdrailnet (HRN)
2. Onderzoek doortrekking Valleilijn naar Arnhem en Utrecht
3. Elektrificatie spoorlijn Weert-Hamont

Stand van zaken

Ad 1. Decentralisatie voornemen drie Sprinterdiensten hoofdrailnet (HRN)

- In het Regeerakkoord is opgenomen dat er meer sprinterdiensten op het hoofdrailnet toegevoegd moeten worden aan de regionale concessies om zodoende tot een regionaal geïntegreerd aanbod van trein, tram/metro en bus te komen. Hierbij wordt gekeken naar één of meer van de lijnen Apeldoorn-Enschede, Zwolle-Groningen/Leeuwarden en Dordrecht-Breda (in combinatie met de Merwede-Lingelijn).
- Hierop is toegezegd de kamer voor de zomer te informeren over de stand van zaken en of met de decentrale overheden een decentralisatieconvenant kan worden gesloten m.b.t. de in het Regeerakkoord genoemde sprinterdiensten/lijnen.
- Ten behoeve van deze brief wordt nu samen met de betrokken regionale overheden en ProRail en NS een quick scan uitgevoerd om te zien of decentralisatie van deze lijnen wenselijk wordt geacht, en of de decentralisatie kan bijdragen aan de verbetering van het regionaal geïntegreerd aanbod en dit niet ten koste gaat van reizigers op andere trajecten.
- Hiertoe worden gesprekken gevoerd met de regionale overheden, ProRail, NS en waar nodig worden regionale vervoerders gevraagd inzicht te geven in de reizigersstromen en vervoerswaarden van de betreffende lijnen en lijnen met een duidelijke samenhang. ProRail zal daarnaast worden gevraagd inzicht te bieden in de inpasbaarheid.
- Inmiddels hebben eerste gesprekken plaatsgevonden met regio Oost en Noord. Gesprek met Zuid-Holland moet nog plaatsvinden.
 - Regio Oost staat open voor een nader gesprek over decentralisatie mits er oog is voor de risico's (extra samenloop) en extra kosten die de regio dan ziet voor noodzakelijke extra infra. Zij hebben echter nog geen concrete ideeën over hoe zij met de lijn Apeldoorn - Enschede om zouden willen gaan als die gedecentraliseerd zou worden. Belangrijkste voor hen is de meerwaarde voor de reiziger en daarnaast de (financiële) consequenties ten aanzien van de exploitatie.
 - De bestuurders in Noord-Nederland willen de ambitie uit het RA met name toetsen aan het belang voor de reiziger. Men ziet wel een aantal haken en ogen bij een eventuele decentralisatie van de sprinterdiensten. Aan de

landsdelige OV en Spoortafel is afgesproken dat de drie noordelijke provincies eerst met elkaar overleggen om vervolgens met het Rijk in gesprek te gaan. De noordelijke provincies lijken niet per definitie positief te staan tegenover verdere decentralisatie. Aandachtspunt in Noord-Nederland is dat op de genoemde lijnen ook intercity's van NS (zullen blijven) rijden.

- Op basis van de quick scan kunt u een keuze maken over het wel of niet verder onderzoeken van decentralisatie van één of meerdere van deze lijnen.
- Naar verwachting zal de Tweede Kamer voor het zomerreces kunnen worden meegenomen in de uitkomsten/eerste bevindingen van de quick scan.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Beleid en Omgeving

Datum

11 april 2018

Ons kenmerk

IenW/BSK-2018/79478

Ad 2. Onderzoek doortrekking Valleilijn naar Arnhem en Utrecht

In het debat over de marktordening van 31 januari 2018 heeft u de Kamer toegezegd dat u bereid bent tot deels een actualisatie van – en deels een nieuw onderzoek naar de mogelijkheid tot doortrekking van de Valleilijn naar resp. Arnhem en Utrecht.

Proces:

- Het overleg met de andere concessieverleners (provincies Gelderland en Utrecht) en ProRail is gestart.
- Eind april vindt bilateraal overleg plaats van IenW met NS en Connexxion
- Op 3 mei vindt overleg plaats tussen IenW, concessieverleners en ProRail over de resultaten van de eerste actualisatie van het onderzoek van de mogelijke doortrekking naar Arnhem
- Op 17 mei vindt overleg plaats met ook de vervoerders erbij
- Streven is de uitkomst van het onderzoek vóór 1 juli 2018 beschikbaar te hebben.

Inhoud:

- Uit de informatie van het eerste overleg met de concessieverleners en ProRail is gebleken dat de doortrekking naar Arnhem en Utrecht niet de hoogste prioriteit heeft van de concessieverleners. Andere plannen staan hoger op hun lijstje.
- ProRail heeft aangegeven dat zij op voorhand geen tot vrijwel geen mogelijkheid ziet om de Valleilijn qua beschikbare capaciteit en zonder extra investeringen door te trekken naar Arnhem of Utrecht. ProRail heeft een aanvraag van Connexxion tot doorrijden naar Utrecht vorig jaar afgewezen.

Om hoeveel extra investeringen zou het gaan? En (welke?) financiële consequenties zou NS op tafel kunnen leggen?

Ad 3. Reactivering Weert-Hamont

BRW

BRW

BRW

5.1.2.e

senior beleidsmedewerker

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Beleid en Omgeving

Datum

11 april 2018

Ons kenmerk

IenW/BSK-2018/79478

Afsprakenlijstje Staf Stas – DGMO d.d. 23 mei 2018

1. BRW
2. Maatregelenpakket. BRW
3. Basisnetbrief. BRW
4. Veiligheid spoorwegovergangen. BRW
5. ICNG-Belgie. BRW
6. Voortgangsrapportage ERTMS. BRW
7. Kamerbrief dienstregeling. BRW
8. Kamerbrief marktordening. Graag NS en ProRail inlichten over welke onderwerpen in brief aan bod komen (m.n stations)
Zijn er nog andere varianten te onderzoeken? Deze zijn best extreem. Kern is verminderen complexiteit in samenwerking op stations (beheer) en het goede behouden (we hebben mooie stations). Huidige spanning tussen publiek en commercieel belang maakt dat het schuurt, maar wel met een goed eindresultaat. Minder aandacht op eigendomspositie.
In brief: geef richting aan waarin we willen onderzoeken. Het hoeft nog niet helemaal uitgedacht te zijn voordat de brief uitgaat. Brief komt terug en wordt uiterlijk week voor AO Spoor verstuurd naar TK. Passage over stations alvast eerder met stas wisselen.
9. Brief TNO (trillingen). BRW
10. PHS. BRW
11. Den Haag Centraal. BRW
12. NOVB bespreking vanmiddag. BRW
13. HSL Zuid lange termijn. BRW
14. Fall-back IC Brussel. BRW
15. Infraspeed claim BRW
16. BRW 3XL BRW

AGENDA Staf Stas - DGMODinsdag 22 mei 2018, **15.45 - 16.45 uur**Locatie bestuursplein 11^e etage (ter plekke wordt bekeken welke vergaderzaal)

- | | |
|---|-------------|
| 1) Lopende zaken/actualiteiten | Mondeling |
| 2) Kamerbrief voortgang aanschaf ICNG-B | HPRM/96048 |
| 3) NOVB d.d. 23 mei | Mondeling |
| 4) Voortgangsrapportage PHS | Mondeling |
| 5) Spoorgoederenvervoer (Basisnet en maatregelenpakket) | Mondeling |
| 6) TNO-rapport schade overlast door trillingen | HPRM/80990 |
| 7) Stand van zaken decentralisatievoornemen Sprinterdiensten, doortrek Valleilijn en Weert-Hamont | HPRM/79478 |
| 8) Risico project emplacement Den Haag Centraal | HPRM/53084 |
| 9) Marktordening | HPRM/105783 |
| 10) Afsprakenlijstje staf Stas d.d. 17 mei 2018 | Mondeling |

Staatssecretaris

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. OV en Stations

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
Senior beleidsmedewerker

T 070-5.1.2.
M +31(0)6-5.1.2.e
5.1.2.e@minien
m.nl

Nota met kamerbrief aanpak tbv besluit over
(markt)ordening in 2020

Datum

15 mei 2018

Kenmerk

IENW/BSK-2018/105783

Bijlage(n)

5

Inleiding

In de staf van 5 april is met u het onderwerp markordening en sturing op het spoor besproken en de voorziene informatiebouwstenen die uitgewerkt worden om een besluit te kunnen nemen over de ordening in 2020. U heeft toen aangegeven de Kamerbrief met de bouwstenen vóór het AO van 6 juni te willen sturen. Eind april heeft u een outline van de kamerbrief gehad (zie bijlage, inclusief uw opmerkingen). Uw opmerkingen daarop zijn verwerkt in de brief die u bijgevoegd voor akkoord voorgelegd krijgt. Bij een paar onderwerpen uit de brief zijn nog aandachtspunten die u hieronder aantreft.

Ambtelijk Financiën vraagt hun minister momenteel op basis van de outline of hij de brief wil medeondertekenen. Dit vanwege het feit dat Financiën en EZK destijds mede-opdrachtgevers zijn geweest van het rapport *Kiezen voor een goed spoor*. FIN zit intern niet op één lijn (AFEP wil ondertekening, Deelnemingenbeleid niet). EZK volgt als FIN wil tekenen.

Geadviseerd besluit

- Akkoord te gaan met de brief aan de Tweede Kamer.
- Akkoord te gaan met het verzoek aan ACM voor update quick scan door het tekenen van bijgevoegde brief.
- Niet akkoord te gaan met ondertekening door de minister van FIN aangezien dit uw beleidsverantwoordelijkheid is en de brief binnen het kader van uw reactie op het rapport blijft (die wel door FIN en EZK is ondertekend). Als de minister van Financiën wil medeondertekenen dan wordt u geadviseerd contact met hem hierover op te nemen.
- De brief vanwege het politieke karakter van het onderwerp politiek te sonderen voor verzending aan de Kamer.

Beslistermijn

Uiterlijk 25 mei. Procedurevergadering van de Kamer is 30 mei. AO is 6 juni.

Toelichting

Inhoudelijke punten

- Algemene aanpak: In overeenstemming met uw opmerkingen (in de staf en op de outline) is de aanpak van de ordening relatief overzichtelijk gehouden: voor de reikwijdte concentreren op de HSL en de mogelijke decentralisatie van de vier lijnen uit het regeerakkoord, voor het hoofdrailnet de vraag uitwerken wat de consequenties zijn van

aanbesteden versus onderhands gunnen. In de brief is verder aangegeven hoe u omgaat met de moties en toezeggingen.

- Quick scan n.a.v. motie Ziengs: ACM voert de update van de quick scan (gelijk speelveld bij aanbestedingen) uit en wil dicht bij de opdracht in de motie blijven. Hiervoor gaat ACM onderzoek doen, waaronder d.m.v. interviews en vragenlijsten. Wij hebben ACM meegegeven in de quick scan goed aan te geven wanneer risico's over gelijk speelveld zich voorgedaan hebben, en wanneer dat risico zich mogelijk kan voordoen. ACM levert eind 2018 / begin 2019 op. ACM wil graag van u een brief waarin u ACM verzocht om de update van de quick scan. U treft deze brief ter ondertekening aan.
In de bouwstenenbrief geeft u aan dat u de quick scan afwacht voordat u met uw toegezegde brief over het toezicht komt. In de toezichtsbrief kunt u dan ook het punt meenemen dat de VVD opdracht in het VAO (6 maart jl.) om onderzoek te doen naar de mogelijkheid om de Wp2000 zo aan te passen dat een gescheiden boekhouding voor de concessiehouder van het hoofdrailnet verplicht wordt, waarbij er aandacht besteed wordt aan de scheiding tussen het hoofdrailnet en het regionaal vervoer, de sprinter- en de intercitydiensten, internationaal vervoer, stations, retail en vastgoed, alsmede de eventueel ontvangen subsidies. Dit is op het eerste gezicht overigens een verstrekkende maatregel.
- Stations: in lijn met uw opmerkingen bij de nota van de outline wordt het Ecorys rapport uit 2014, waarin diverse scenario's voor de eigendoms- en exploitatiepositie van stations zijn uitgewerkt, aangevuld en geüpdatet. Wij stellen voor om dat gericht te doen voor de minder ingrijpende scenario's. In de brief schrijft u de risico's en financiële effecten in kaart te willen brengen van het scenario dat de stations naar ProRail gaan (wens van PVV en toezegging van u om dat te doen) en dat er een stations joint venture komt (NS en ProRail in één bedrijf op afstand van moederbedrijven). U vergelijkt dat met de huidige beheer- en eigendomssituatie op stations (de referentiesituatie). Door deze insteek straalt u uit dat u dit realistische scenario's vindt om verder naar te kijken. Ook kondigt u aan te kijken naar no-regretmaatregelen waarmee de dagelijkse operatie op stations door ProRail en NS verbeterd kan worden.
- Regie en sturing: Het punt van regie en sturing is niet in deze brief meegenomen. Veel van de sturingsmaatregelen zitten in de uitwerking van de no-regretmaatregelen van het rapport *Kiezen voor een goed spoor*. U heeft in uw reactie op het rapport (november jl.) al aangekondigd die sowieso te gaan uitwerken. Voor de verdere aanpak hiervan adviseren wij u eerst uw gesprek met gedeputeerde Floor Vermeulen en (bijna oud-)wethouder Pieter Litjens te voeren, die u gevraagd hebben hierover te spreken. Dit gesprek moet nog worden ingepland door uw secretariaat. Regie wordt overigens ook een (deel)onderwerp van de bestuurlijke oploop voor het Toekomstbeeld OV 2040 op 9 juli.

Proces

- Medeondertekening: De outline van de brief is met ambtelijk EZK en FIN gedeeld, die zich er in grote lijnen in konden vinden. EZ heeft geen voorkeur voor medeondertekening, maar gaat mee met FIN zodra hij wil ondertekenen. Het is logisch dat ook de staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat meetekent. In de Fyra-enquête heeft de Kamer immers expliciet om betrokkenheid van EZK gevraagd.

5.1.2.e
5.1.2.e

ordering

AGENDA Staf Stas - DGMODonderdag 1 november 2018, **09.30 - 10.15 uur**Locatie Bestuursplein 11^e etage (ter plekke wordt bekeken welke vergaderzaal)

- | | |
|--|-------------|
| 1) Lopende zaken/actualiteiten | Mondeling |
| 2) Stand van zaken gesprekken programma's MRDH en UNED
in aanloop naar BO MIRT | Mondeling |
| 3) Emplacement Den Haag Centraal | HPRM/217883 |
| 4) QuickScan decentralisatie 4 lijnen | Mondeling |
| 5) WHO-rapport geluid | Mondeling |
| 6) Geluidsproductieplafonds HSL en Delden-Oldenzaal | HPRM/230625 |
| 7) Burgerbrief trillingshinder | HPRM/227600 |
| 8) Guisweg | Mondeling |
| 9) Afsprakenlijstje staf Stas d.d. 18 oktober | Mondeling |
| 10) Stukken/nota's uit de weekendtas w.o:
- Eindhoven-Dusseldorf
- Fietsenstallingprojecten en snelfietsroutes | Mondeling |
| 11) Ter info: Planbord DGMO | |

Verslag staf Stas – DGMO d.d. 6 november 2018

Kijfhoek: **BRW**

- **BRW**

- **BRW**

- **BRW**

Fiets

- **BRW**

Geluid **BRW**

- **BRW**

- **BRW**

- **BRW**

- **BRW**

OVV: **BRW**

Eindhoven – D’dorf: **BRW**

- **BRW**

- **BRW**

- **BRW**

- **BRW**

- **BRW**

IC-direct

Tarieven. **BRW**

QS decentralisatie

- Volgende week samen met Valleilijn en effecten van aanbestedingen in het OV.

Spoorwoordvoerders donderdag 15 in de ochtend daarna staf. Relevante stukken (iig ordening) tijdig naar S.

- Alle besluiten over omvang HRN in samenhang nemen in 2020.
- Overzicht van alle benodigde informatie en afpellen in de planning.

Trillingen **BRW**

- **BRW**

BRW

PLANBORD

- Int spoor – nachttrein. **BRW**

- MIRT **BRW**

- TAXI **BRW**

- Open data **BRW**

Overleg met ZWE

- BRW [redacted]
- BRW [redacted]
- BRW [redacted]

Maastricht – Luik (TVN)

- BRW [redacted]

TVM – BRW [redacted].

LOI – BRW [redacted]

Emplacement DH.

- BRW [redacted]

ERTMS

- BRW [redacted]

MRDH en UNED BRW [redacted]

- BRW [redacted]
- BRW [redacted]
- BRW [redacted]

AGENDA Staf Stas - DGMODinsdag 6 november 2018, **16.00 - 17.00 uur**Locatie Bestuursplein 11^e etage (ter plekke wordt bekeken welke vergaderzaal)

1) Lopende zaken/actualiteiten	Mondeling
2) Stand van zaken gesprekken programma's MRDH en UNED in aanloop naar BO MIRT	Mondeling
3) Tarieven IC direct	HPRM/228246
4) Kijfhoek	HPRM/67353
5) Decentralisatie vier sprinterdiensten	HPRM/223173
6) WHO-rapport geluid	HPRM/217281
7) Geluidsproductieplafonds HSL en Delden-Oldenzaal	HRPM/230625
8) Burgerbrief trilingshinder	HPRM/227600
9) Startbeslissing MIRT-verkenning spooruitbreiding Amsterdam Zuid	HRPM/210880
10) Terugkoppeling bestuurlijk overleg MeBo	Mondeling
11) Planbord DGMO	HPRM/235509
12) Afsprakenlijstje staf Stas d.d. 1 november	HRPM/236947
13) Stukken/nota's uit de weekendtas w.o:	
a. Kamerbrief Eindhoven-Dusseldorf	HPRM/203856
b. Kamerbrief OVV-overwegen	HPRM/230692

Afsprakenlijstje staf Stas – DGMo d.d. 15 november 2018

Onderzoek effecten aanbesteding

- De leercurve die de regio heeft doorgemaakt ook benoemen / opnemen
- Wat is een basisvoorwaarde vanuit de stelselverantwoordelijkheid en wat is een pluspakket? Vb toilet in de sprinter, aantal conducteurs, camera 's, stopcontacten wifi etc. Hoe zijn die afwegingen gemaakt?
- Voorstel om het opener richting TK en sector te brengen. Goed idee. Onderwerpen op hoofdlijnen en inbreng is mogelijk.
- Aanbiedingsbrief; aangeven dat het de hoofdlijnen van de onderzoeksopzet zijn en daarmee uitstralen dat inbreng mogelijk is.
- Lessen uit de ILT veiligheidsrapporten betrekken in onderzoeksopzet.

Doortrekken Valleilijn

- Gesprek met WV vanmiddag.
- Geen oordeel uitspreken over wenselijkheid. PR gaat erover (cap verdeling). S gaat er niet over en kamerleden ook niet.
- Voorstel voor een gestandaardiseerde regeling voor het afkopen van Vervangingskosten besproken.

Decentralisatie

- 2 lijken interessant, 1 minder interessant, 1 lijkt vooralsnog niet interessant. Appreciatie aanpassen en koppelen aan proces afronden aan toekomstbeeld OV.
- Wanneer krijgt S tekst OV Toekomstbeeld? 5.1.2.6 probeert om 10u morgenochtend.
- S vraagt tijdspad; QS, TOV, PS verkiezingen, college vorming etc. Dan al heel dicht op MTR. Realisatie eerder dan 2025 is qua proces niet haalbaar. Samenhangende besluitvorming in 2020.

Verzamelbrief spoorveiligheid

BRW



Beleidsreactie OvV rapport.

BRW



AGENDA Staf Stas - DGMODonderdag 15 november 2018, **14.30 - 15.30 uur**Locatie Bestuursplein 11^e etage (ter plekke wordt bekeken welke vergaderzaal)

- | | |
|--|-------------|
| 1) Lopende zaken/actualiteiten | Mondeling |
| 2) Decentralisatie en marktwerking: | |
| a. Onderzoeksopzet Effecten van openbaar aanbesteden in het OV | HPRM/236545 |
| b. Doortrekken Valleilijn | HPRM/219103 |
| c. Decentralisatie vier sprinterdiensten | HPRM/223173 |
| 3) Vervolg materieelbekostiging spoorgoederen ERTMS | HPRM/8898 |
| 4) Verzamelbrief spoorveiligheid | HPRM/239199 |
| 5) Inzet BO-MIRT w.o. stand van zaken MRDH en UNED | HPRM/241327 |
| 6) Afsprakenlijstje staf Stas d.d. 6 november | HPRM/239897 |
| 7) Stukken/nota's uit de weekendtas w.o: | |
| - beleidsreactie OVV | |



Staatssecretaris

beslisnota

Onderzoeksopzet Effecten van openbaar aanbesteden
in het openbaar vervoer

REG NR

22-2018/9180

09.11.18 11:58

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
Senior beleidsmedewerker

T 070-5.1.2.e

M +31(0)6-5.1.2.e

5.1.2.e @minien
m.nl

Datum

5 november 2018

Kenmerk

IENW/BSK-2018/236545

Inleiding

In het AO ov, ov-chipkaart en taxi van 21 september jl. heeft u de Kamer toegezegd een onderzoek te doen naar de effecten van marktwerking in het openbaar vervoer de afgelopen decennia. De onderzoeksopzet hiervoor treft u in bijlage ter goedkeuring aan. U heeft aangegeven de onderzoeksopzet op de Staf van donderdag 15 november te willen bespreken samen met de andere brieven (Quick scan decentralisatie vier lijnen, en de Valleilijn).

Geadviseerd besluit

Na bespreking van de opzet in uw Staf akkoord te gaan met spoedige verzending van de Kamerbrief met de onderzoeksopzet.

Beslistermijn

De Kamer heeft verzocht om de onderzoeksopzet voor het AO Spoorordering van 6 december te ontvangen.

Argumentatie

Aandachtspunten bij de onderzoeksopzet:

- Het onderzoek gaat over ervaringen met en effecten van marktwerking en openbaar aanbesteden in het verleden en het heden. Er kan van geleerd worden voor de toekomst.
- Er wordt kort geschetst waarom eind jaren '90 is gekozen voor een concessiestelsel: ondanks toenemende mobiliteit liep de vraag naar ov sterk terug. Vraag en aanbod sloten niet goed op elkaar aan en de reiziger verlangde meer 'op maat' oplossingen. De overheid had minder mogelijkheden om (bij) te sturen. De Kamer wordt zo meegenomen in de beweegredenen destijds voor de verandering naar dit stelsel.
- Het onderzoek richt zich op drie vragen:
 1. Inventarisatie van positieve en negatieve effecten van openbaar aanbestedingen in de praktijk en hoe overheden hiermee om gaan;

2. Op welke wijze overheden van elkaar verschillen bij het invullen van specifieke (regionale) wensen voor het ov (bv toiletten in treinen, WiFi etc). Welke kansen dat biedt voor vervoerders om een innovatief produktaanbod aan te bieden. Hoe de reiziger vooraf weet wat het voorzieningenniveau is op zijn voorgenomen reis.
 3. In hoeverre decentralisatie heeft geleid tot verschillen in kwaliteit van sturing via concessievoorwaarden, het toezicht en de handhaving daarop en welke lessen daaruit kunnen worden getrokken. Ook wordt de vraag beantwoord in hoeverre overheden beschikken over voldoende kennis om hun taken goed uit te kunnen voeren.
- Qua aanpak wordt voorgesteld om de nadruk te leggen op het uitwerken van casussen (naast onderzoek op basis van gesprekken en literatuur). Dit zorgt ervoor dat de effecten meer met feiten uit de praktijk zijn te onderbouwen. De Kamerbrief noemt een aantal mogelijke casussen om uit te diepen. Met de decentrale overheden en andere belanghebbenden moet gezocht worden naar ook andere casussen.
 - Betrokkenheid van de openbaar vervoersector (o.a. voor inbreng van cases) is cruciaal voor dit onderzoek, en met nadruk de andere overheden. Hun ervaringen vormen de input voor dit onderzoek, maar het is ook van belang dat zij zich herkennen in de onderzoeksresultaten. Voorgesteld wordt om het onderzoek op de landelijke ov- en spoortafel te bespreken, te beginnen met de onderzoeksopzet op de eerstvolgende ov- en spoortafel op 6 februari. Daarna kunnen tussentijdse resultaten en eindconclusies besproken worden. Reden hiervoor is dat u dit onderzoek doet vanuit uw verantwoordelijkheid als stelselverantwoordelijke en de te onderzoeken onderwerpen vooral bij andere partijen liggen en zij (als instantie) dus onderwerp van onderzoek kunnen zijn.
 - De planning van het onderzoek ziet er als volgt uit:
Opzet sturen naar Tweede Kamer – midden november
Opzet bespreken in Tweede Kamer – 6 december
Opzet bespreken met decentrale overheden – 6 februari tijdens landelijke ov- en spoortafel
Inkoopplan maken, en offerte uitvraag opstellen – januari/ februari 2019
Opdracht gunnen – maart 2019
Bespreking ov- en spoortafel tussentijdse resultaten – oktober 2019
Opdracht gereed – december 2019
Bespreken ov- en spoortafel eindonderzoek – januari/februari 2020
Brief naar Tweede Kamer – januari 2020.
 - Wij verwachten dat dit onderzoek € 100.000 gaat kosten.

» welke
publieke
belangen
» hoe is dat
mee omgegaan

5.1.2.e

5.1.2.e (markt)ordering op het spoor en ov



Staatssecretaris

beslisnota

Uitkomst onderzoek doortrekken Valleilijn

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Beleid en Omgeving

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
senior beleidsmedewerker

T 070-**5.1.2.e**
M +31(0)6-**5.1.2.e**
5.1.2.e @minienm.nl

Kenmerk

IENW/BSK-2018/219103

Bijlage(n)

3

Datum

15 oktober 2018

Doel

U te informeren over de uitkomst van het onderzoek naar de mogelijkheden en voor- en nadelen van het doortrekken van De Valleilijn naar Arnhem en Utrecht en een keuze te maken over het vervolg. Bijgevoegd vindt u conceptbrieven aan de Kamer en aan Transdev. Over de uitkomst van het onderzoek heeft afstemming plaats gevonden met de gedeputeerde van de provincie Gelderland, die primair verantwoordelijk is voor de concessie van de Valleilijn.

Geadviseerd besluit

- Ik adviseer u om het doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem niet mogelijk te maken. De redenen hiervoor zijn: de geringe reizigersbaten van doorrijden vanuit de Valleilijn naar Arnhem, de hoge kosten van daarvoor benodigde infra-aanpassingen in Ede en de mogelijke gevolgen voor de robuustheid van het besluit uit 2014 over het ontwerp van station Ede-Wageningen. Op het moment dat om andere redenen de capaciteit tussen Utrecht en Arnhem wordt uitgebreid, kan dit opnieuw worden afgewogen.
- Ik adviseer u kennis te nemen van de uitkomst van het onderzoek naar het doortrekken naar Utrecht. In dat onderzoek wordt geconcludeerd dat er ruimte is tot het bieden van 2 extra ritten per uur op Amersfoort-Utrecht. Tevens adviseer ik u om geen ruimte te geven aan Connexxion voor het doorrijden naar Utrecht, omdat de concessie voor het HRN aan NS is verleend en NS een concreet voornemen heeft om de ruimte te gaan benutten vanaf dienstregeling 2020. Als Connexxion toch een aanvraag doet in het kader van de capaciteitsverdeling, is het aan ProRail om hier een besluit over te nemen. Bij een eerdere capaciteitsaanvraag heeft ProRail het vervoer van Connexxion bestempeld als 'verkeer zonder vervoersfunctie' dat onderaan de prioriteitenlijst staat, omdat Connexxion nu geen recht heeft reizigers tussen Amersfoort en Utrecht te vervoeren. Ik adviseer u een mogelijke capaciteitsaanvraag gewoon door ProRail te laten behandelen. Indien een aanvraag van Connexxion gehonoreerd wordt,

dan beschikt Connexxion nog niet over de vereiste concessie voor het doorrijden naar Utrecht. NS heeft daarvoor het exclusieve recht op grond van de concessie voor het hoofdrailnet (hierna: HRN-concessie). Het eventueel toestaan van een dienst van Connexxion op Amersfoort-Utrecht zou tot uitbreiding van de samenloop op het hoofdrailnet leiden. Op grond van de HRN-concessie dient NS weliswaar, zonder aantasting van de bestaande concessiegrenzen, actief samen te werken met regionale vervoerders en decentrale overheden om binnen de formele marktordening integrale spoorvervoerdiensten te ontwikkelen over de grenzen van de wederzijdse concessies heen. Bij de samenwerking staat echter het belang van alle reizigers in de betrokken concessies voorop en gelden als randvoorwaarden dat de extra spoorvervoerdiensten logistiek inpasbaar zijn. Vanwege bovengenoemde conclusies uit het onderzoek van ProRail lijkt het belang van de reizigers niet gebaat te zijn met het doorrijden door Connexxion naar Utrecht.

- Ik adviseer u deze twee conclusies aan de Tweede Kamer te melden met bijgevoegde brief. Voor het gelijktijdig beantwoorden van de brief van Transdev adviseer ik u de daarvoor bijgevoegde brief te ondertekenen.

Beslistermijn

- Bespreking van deze brief is voorzien in de staf van 15/11.
- De brief die Transdev aan u heeft gestuurd is van 24 september. Het is wenselijk dat u de Tweede Kamer ruim vóór het AO spoorordening van 6 december 2018 informeert over de uitkomst van het onderzoek. Op 21/11 en op 5/12 staan er procedurevergaderingen gepland.

Argumentatie

U heeft de Tweede Kamer tijdens het AO Marktordening van januari 2018 toegezegd bereid te zijn een onderzoek naar het doortrekken van de Valleilijn naar Arnhem en/of Utrecht te laten uitvoeren. De Valleilijn rijdt nu van Amersfoort naar Ede/Wageningen via Barneveld en Lunteren. Zie bijgevoegde kaart met lijnvoering.

Het onderzoek is de afgelopen maanden met inbreng van alle betrokken partijen uitgevoerd. ProRail heeft de vervoerkundige analyse uitgevoerd en de resterende capaciteit op het railnet aangegeven. De rapportage van ProRail is als bijlage 1 bijgevoegd. De belangrijkste conclusies zijn:

Doortrekken naar Utrecht:

- De groep reizigers die voordeel heeft van het doorrijden van de Valleilijn naar Utrecht schat ProRail op 350 reizigers per dag. De potentiële tijdwinst voor deze reizigers bedraagt 5-9 minuten.
- ProRail heeft vastgesteld dat er op korte termijn (dienstregeling 2020) zonder grootschalige aanpassing van de infrastructuur ruimte is voor het rijden van 2 extra (non-stop) treinen per uur tussen Amersfoort en Utrecht.
- Die ruimte zou benut kunnen worden voor ófwel het 2x per uur (non-stop) doorrijden van de Valleilijn (wens van Transdev) ófwel voor het rijden van 2 extra IC's vanuit Deventer/ Amersfoort (wens van NS voor 2020). De groep reizigers die voordeel heeft van de extra intercity's schat ProRail op ca. 700 á 1400 reizigers per dag.

- De combinatie van beide vervoerwensen tussen Amersfoort - Utrecht past niet de bestaande infrastructuur. Dit kan alleen op langere termijn als wordt gekozen voor majeure aanpassingen in de infrastructuur. Deze zijn niet voorzien in de huidige plannen.
- De conclusie lijkt gerechtvaardigd dat, als we uitgaan van eenzelfde toepassingsperiode, de vervoerbaten van het doorrijden van de Valleilijn voor de korte termijn geringer zijn dan baten van het rijden van extra IC's van NS tussen Deventer, Amersfoort en Utrecht.
- Overigens zouden, als Connexxion zou halteren op Utrecht CS, de poortjes op het station daaraan aangepast moeten worden. De extra kosten daarvan zijn nu niet bekend.
- Het is aan ProRail als onafhankelijke capaciteitsverdeler om op basis van de feitelijke capaciteitsaanvraag te beoordelen hoe de capaciteit zo optimaal mogelijk kan worden benut.

Doortrekken naar Arnhem:

- Van het doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem profiteren reizigers die doorreizen naar Wolfheze, Oosterbeek en Arnhem. Volgens het in 2017 uitgevoerde Standaard Lijn Onderzoek voor de Valleilijn gaat het (in de drukste periode van het jaar) per werkdag om ongeveer 450 reizigers. Iets meer dan 1/3^e deel van deze reizigers reist door naar Nijmegen. Voor deze laatste groep leidt het doorrijden van de Valleilijn per saldo niet tot minder overstappen, maar eerder tot een verschuiving van de overstap (van Ede/Wageningen naar Arnhem).
- De huidige overstaptijd op Ede/ Wageningen is 5-13 minuten. Gepland is dat vanaf eind 2021 tussen Utrecht en Arnhem (tenminste in de spits) elke 10 minuten een IC gaat rijden. Door de frequentieverhoging neemt de kans toe dat er dan een kortere overstaptijd op Ede Wageningen wordt geboden.
- De reistijdwinst voor reizigers van en naar Arnhem (verreweg de grootste reizigersgroep) bedraagt om deze redenen maximaal circa 4 minuten. Door de toekomstige wijzigingen van PHS wordt overstappen op Ede Wageningen (op de IC) voor reizigers van en naar Arnhem wellicht sneller. De vervoerbaten van het doorrijden naar Arnhem zijn om bovengenoemde redenen per saldo relatief beperkt.
- ProRail heeft in beeld gebracht dat het doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem alleen mogelijk is wanneer het ontwerp voor de benodigde PHS-aanpassingen op Ede-Wageningen wordt aangepast. De kosten van deze aanpassing worden door ProRail geschat op minimaal € 15 – 20 mln.
- Doortrekken van de Valleilijn naar Arnhem zorgt voor een hogere bezetting op dit traject en levert volgens ProRail hogere risico's op voor de robuustheid en punctualiteit van zowel de Valleilijn zelf als het hoofdrailnet.

Consequenties voor de exploitatie zijn voor dit onderzoek buiten beschouwing gelaten. Wel is het van belang te beseffen dat voor beide cases geldt dat het doorrijden van de Valleilijn op het HRN leidt tot uitbreiding van de samenloop. Volgens de afspraken uit de HRN-concessie kan NS aanspraak maken op een compensatie als gevolg van de derving van inkomsten die optreedt.

ProRail heeft in het verleden bij een capaciteitsaanvraag van Connexxion tussen Amersfoort en Utrecht dit vervoer als 'verkeer zonder vervoersfunctie' bestempeld, aangezien het exclusieve recht voor reizigersvervoer met de HRN-concessie aan NS is verleend.

Politieke context

In de TK hebben m.n. CDA en D'66 om dit onderzoek gevraagd.

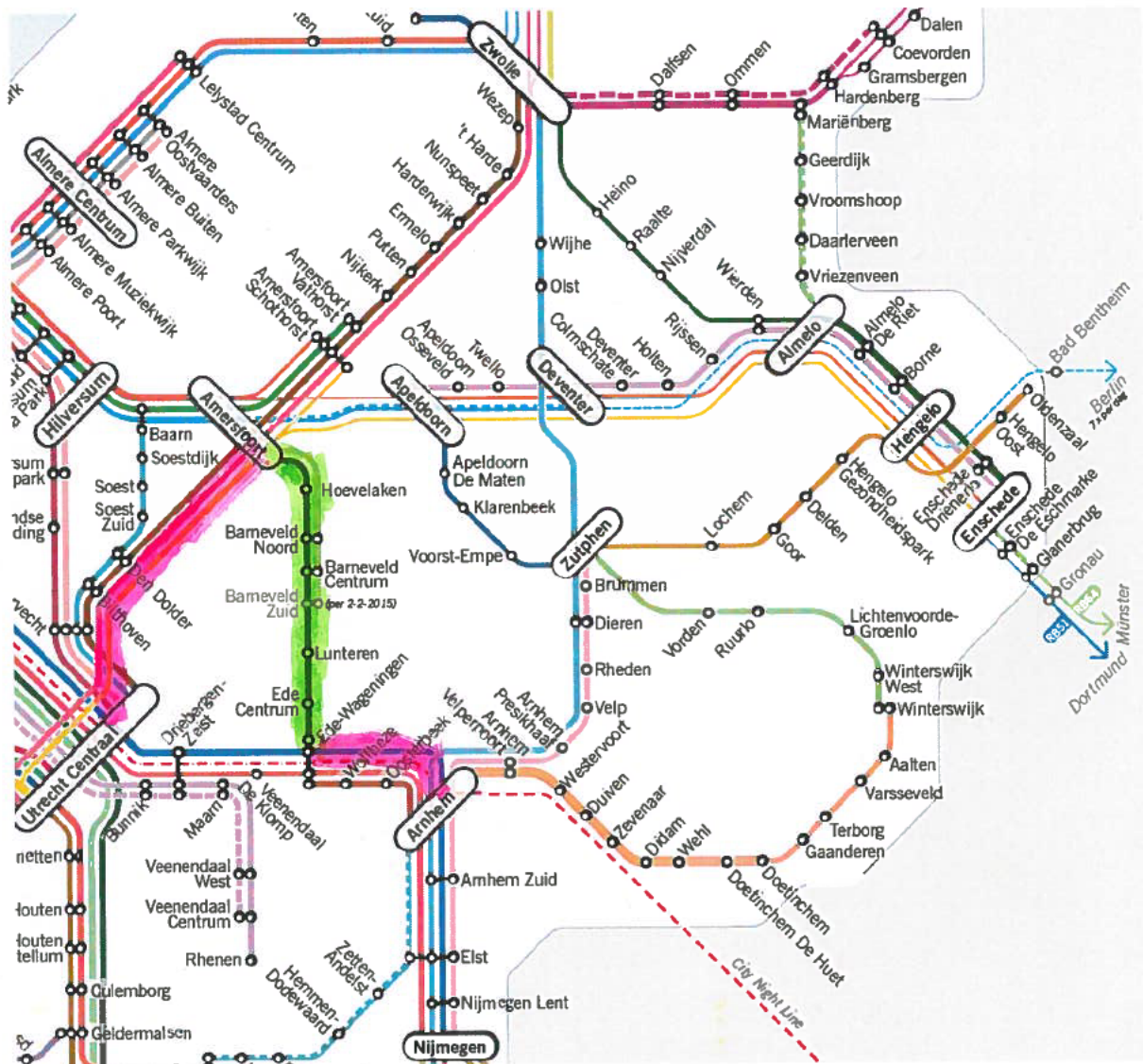
Afstemming

Vanuit OVS heeft er, naast het brede ambtelijk overleg met alle partijen tijdens het onderzoek, aanvullend bestuurlijke afstemming over de uitkomst van het onderzoek plaats gevonden met de gedeputeerde van Gelderland als de primaire concessieverlener van de Valleilijn. De gedeputeerde heeft aangegeven dat zij onze conclusies goed kan volgen. Het aanpassen van de infrastructuur ten behoeve van het doorrijden van de Valleilijn heeft voor haar geen prioriteit.

5.1.2.e

senior beleidsmedewerker

Spoortkaart Oost Nederland



Huidige Vallien

Mogelijke door koppelingen



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Transdev
T.a.v. CEO de heer B. Schmeink
Postbus 224
1200 AE Hilversum

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Beleid en Omgeving

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
5.1.2.e

T 070-5.1.2.e
M +31(0)6-5.1.2.e
5.1.2.e@minienm.nl

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/21359

Uw kenmerk
18-035 BS/5.1.2.e

Bijlage

1

Datum **20 NOV. 2018**
Betreft status doorrijden Valleilijn naar Utrecht

Geachte heer Schmeink,

In reactie op uw brief van 24 september 2018 met bovenvermeld kenmerk over de status van het verzoek van Transdev naar het doorrijden van de Valleilijn naar Utrecht deel ik u het volgende mee.

In ons gesprek op 28 mei j.l. heb ik aangegeven dat ik eerst het onderzoek laat uitvoeren naar de mogelijkheden en de voor- en nadelen van het doorrijden van de Valleilijn naar zowel Utrecht als Arnhem. Op basis van de uitkomsten van dat onderzoek zal ik de Tweede Kamer en Transdev informeren over die bevindingen en mijn standpunt naar aanleiding van die bevindingen.

Het onderzoek is inmiddels afgerond. In de werkgroep, die het onderzoek heeft uitgevoerd en begeleid is aan het slot van het overleg op 12 september een samenvatting gegeven van de bevindingen en zijn op basis daarvan, met instemming van de deelnemers aan het overleg, w.o. Connexxion, voorlopige conclusies getrokken. Die conclusie komt er kort samengevat op neer dat het doorrijden van een extra treindienst in een halfuurpatroon tussen Amersfoort en Utrecht qua capaciteit mogelijk is. Het blijkt echter dat zowel NS als Connexxion een dergelijke capaciteitsaanvraag overweegt. NS heeft al vanaf voorjaar 2016 (en niet pas tijdens het overleg op 12 september 2018) dat voornemen kenbaar gemaakt aan ProRail. Ook in het overleg van de genoemde werkgroep van 17 mei 2018, waaraan ook Connexxion heeft deelgenomen, is reeds aan de orde gekomen dat er sprake is van een voornemen van NS tot het gaan bieden van 2 extra IC's op het traject Amersfoort-Utrecht. Het verslag van dat overleg is uiteraard ook toegezonden aan de vertegenwoordigers van Connexxion bij dat overleg. ProRail heeft daarom bij haar onderzoek beide mogelijke capaciteitsaanvragen in haar beschouwingen betrokken.

De resultaten van het onderzoek tonen dat de extra IC's van NS vervoerkundig beter scoren dan het doortrekken van de Valleilijn naar Utrecht.

De eindrapportage van ProRail is op 11 oktober 2018 ontvangen en is ook op die datum aan de deelnemers aan het overleg over het onderzoek, waaronder Connexxion, toegezonden. Ik heb vandaag de conclusies van het uitgevoerde onderzoek en mijn standpunt daarover aan de Tweede Kamer kenbaar gemaakt.



Hierbij stuur ik u ter kennisneming een afschrift van die brief.

In het kader van het uitgevoerde onderzoek is alle relevante informatie uitgewisseld en uitgebreid besproken. Op 27 september 2018 is er nog een extra overleg geweest over de huidige en de te verwachten vervoerwaarden van Connexxion, NS en ProRail. Uw standpunt en ambitie is mij goed bekend en ik heb deze meegenomen in mijn afweging.

Hoogachtend,

DE STAATSSCRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Beleid en Omgeving

Ons kenmerk

IENW/BSK-2018/212359

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Stationsplein 13
T.a.v. Staatssecretaris mevrouw drs. S. van Veldhoven-van der Meer	1211 EX Hilversum
Rijnstraat 8	Postbus 224
2515 XP 's-GRAVENHAGE	1200 AE Hilversum
	T 088 625 16 00

Datum	24 september 2018	Behandeld door	B.S. Schmeink
Uw kenmerk		Telefoon	088 625 1600
Ons kenmerk	18-035 BS 5.1	E-mail	5.1.2.e @transdevnl
Onderwerp	status doorrijden Valleilijn naar Utrecht		

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Op 13 februari jl. diende Connexxion haar aanvraag in om de Valleilijn te mogen doorrijden vanuit Amersfoort naar Utrecht en/of Arnhem. Achtergrond daarvan is een verbetering van zowel de kwaliteit als het gemak van onze reizigers, het bekorten van hun reistijd en het bijdragen in de vervoersdruk op het traject Amersfoort-Utrecht. De aanvraag is gebaseerd op artikel 65 van de Spoorwegwet, dat de staatssecretaris een eigenstandige beslisbevoegdheid toekent.

Op 28 mei jl. spraken wij elkaar, waarbij de aanvraag ook een marge aan bod kwam. Je hebt mij toen laten weten dat je bereid was om daaraan mee te werken en ons gevraagd om enig geduld te hebben, omdat er nog het een en ander uitgezocht zou moeten worden door ProRail. Met dat verzoek heb ik ingestemd, in het vertrouwen dat er met een open houding naar een oplossing gezocht zou worden.

Dat vertrouwen is vorige week omgeslagen in teleurstelling. Tijdens een overleg tussen het ministerie, ProRail, Connexxion en de NS werd duidelijk dat het gevraagde doorrijden technisch mogelijk is, maar toch niet gehonoreerd wordt omdat NS op het laatste moment - tijdens het overleg zelf - de vrije sporen plots claimde om de verbinding vanuit Deventer te kunnen doorrijden naar Utrecht. Het ministerie liet daarop weten dat zij voornemens is de bewindspersoon te adviseren om de aanvraag van Connexxion hierom af te wijzen.

Ik hoop dat je begrijpt, dat deze uitkomst moeilijk te verteren is. Connexxion dient als eerste een aanvraag in, die technisch inpasbaar is, het spoorgebruik verder optimaliseert en aantrekkelijk is voor zowel de reiziger als onze bedrijfsvoering, maar ziet zich vervolgens geconfronteerd met strategisch gedrag vanuit NS dat gehonoreerd wordt. Daarmee is geen sprake van een eerlijke gang van zaken of dito uitkomst.

Graag zou ik deze gang van zaken en de ambtelijk voorgestelde uitkomst op een zo kort mogelijke termijn met je bespreken, in elk geval voordat een besluit genomen wordt, om te zien welke oplossingen voorhanden zijn om de Valleilijn alsnog te laten doorrijden.

Met vriendelijke groet,

Bart Schmeink,
CEO



Staatssecretaris

* Oude nota,
graag bij nieuwe
brief / stukken
voegen

beslisnota

Besluitvormingsproces mogelijke decentralisatie vier
sprinterdiensten uit het Regeerakkoord

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Contactpersoon

5.1.2.e

Beleidsmedewerker

M +31(0)6-5.1.2.e

5.1.2.e@minienm.
nl**Datum**

15 oktober 2018

Kenmerk

IENW/BSK-2018/223173

Inleiding

In het Algemeen Overleg van 11 oktober jl. heeft u toegezegd om vóór het Algemeen Overleg van 6 december (spoorordering) de Kamer te informeren over de resultaten van de quickscan mogelijke decentralisatie van vier sprinterdiensten uit het regeerakkoord en de reacties van de betrokken bestuurders op de resultaten van de quickscan daarin mee te nemen.

Met deze nota:

1. informeren we u over de verwachte resultaten van de quickscan en adviseren we u over het te volgen proces.
2. doen we een procesvoorstel t.a.v. de optimalisatie van de verbinding Dordrecht-Brabant (besproken in staf 18/10).

Geadviseerd besluit

- 1) Akkoord gaan met de voorgestelde inhoudelijke lijn inzake de quickscan decentralisatie en mandaat voor afstemming met de betrokken bestuurders:
 - a) Op basis van de quickscan samen met de betrokken provincies vast te stellen dat er bereidheid is om verder te verkennen of we kunnen overgaan tot onderhandelingen over een decentralisatie overeenkomst.
 - b) Af te zien van decentralisatie van de lijn Dordrecht-Breda in samenhang met bredere besluitvorming over Dordrecht-Brabant.
 - c) Om de uitvoering van deze opdracht uit het Regeerakkoord te bezien in samenhang met de besluitvorming over de marktordering in 2020.
 - d) Om mogelijke decentralisaties te implementeren na afloop van de HRN-concessie.
- 2) Het inplannen van een overleg tussen uzelf en de gedeputeerden Vermeulen en Van der Maat, idealiter in de week van 12 november.

eerst bespreken
met kamer

in brief aan
kamer verschillende
aspecten langs
deze lijn voorstellen

Beslistermijn

1. Uiterlijk 5 november t.b.v. de gesprekken met de bij de decentralisaties betrokken bestuurders na publicatie van de quickscan op 5 november.
2. Zo snel mogelijk vanwege het streven de uitkomsten van het bestuurlijk overleg over de verbinding Dordrecht- Brabant mee te nemen in de brief waarmee de quickscan naar de Kamer wordt gestuurd.

Argumentatie**1a en 1b****Quickscan decentralisatie**

- De concept-resultaten van de quickscan laten zien dat bij de betrokken provincies – onder bepaalde, niet uitputtende voorwaarden – draagvlak is voor mogelijke decentralisatie van sprinterdiensten.
- Ook laten de concept-resultaten zien dat mogelijke decentralisatie van de lijnen Zwolle-Leeuwarden, Zwolle-Groningen en Apeldoorn-Enschede (via Almelo en Hengelo) kansrijker lijken dan de lijn Dordrecht-Breda.
- De verwachting is dat de eindresultaten van de quickscan nog onvoldoende inzicht geven in de meerwaarde van decentralisatie voor de reiziger, om nu al tot besluitvorming over te kunnen gaan.
- De kern van de Kamerbrief zou daarom kunnen zijn dat er bij IenW en de betrokken provincies ***bereidheid is om verder te verkennen of we kunnen overgaan tot onderhandelingen over een decentralisatie overeenkomst.*** | 8
- Voor Dordrecht-Breda kan in samenhang met besluitvorming over Dordrecht-Brabant (zie hieronder) gezamenlijk worden geconcludeerd dat deze mogelijke decentralisatie geen meerwaarde voor de reiziger biedt en daarom niet verder zal worden verkend.
- Deze duiding van de quickscan zal naar verwachting op steun kunnen rekenen van de bestuurders, zonder noodzaak afstemming GS of PS.
- In de verdere verkenning is het van belang de voorwaarden die de betrokken provincies aan mogelijke decentralisatie verbinden duidelijk in beeld te krijgen.
- Op basis van de verdere verkenning kan vervolgens een intentiebesluit worden genomen. Na dit intentiebesluit kan de eventuele decentralisatie verder worden uitgewerkt.

Timing bestuurlijk overleg en verzending brief

- Het streven is om de Kamer tijdig voor het AO te informeren over de uitkomsten van de quickscan decentralisatie en de (integrale) besluitvorming Dordrecht-Brabant.
- De resultaten van de quickscan zullen op 5 november gereed zijn. In de week van 12 november worden de resultaten door de reguliere bestuurlijke contactpersonen van OVS (MT-leden) besproken met de betrokken provinciale bestuurders. De brief kan direct na het afronden van de bestuurlijke gesprekken worden verzonden. → ?
- Tijdige verzending van de brief voor het AO van 6 december vergt een strak proces dat er als volgt uit kan zien:
 - Bespreking van deze nota in de staf van 1 november
 - Conceptbrief 2 november mee in weekendtas (gebaseerd op concept-resultaten quickscan)
 - Bespreking conceptbrief 8 november in de staf
 - Brief na bijstelling 9 november mee in weekendtas (met definitieve quickscan)
 - (Brief eventueel bespreken in staf 15/11)

- Verzending op 15/11, uiterlijk 16/11 na afronden bestuurlijke gesprekken
- 22/11 en 5/12 zijn de laatste procedurevergaderingen voor het AO van 6/12
- Op ambtelijk niveau is op hoofdlijnen (en onder voorbehoud van bestuurlijke instemming) overeenstemming bereikt over optimalisatie van de verbinding Dordrecht-Brabant (zie onder 2). Als het mogelijk is het door de provincies gewenste bestuurlijk overleg met u snel te voeren, dan kan deze besluitvorming worden meegenomen in de brief over de quickscan decentralisatie.
- Als het bestuurlijk overleg over optimalisatie van de verbinding Dordrecht-Brabant later wordt gepland, dan zal in de brief over de quickscan decentralisatie de procesopmerking worden gemaakt dat de Kamer over de mogelijke decentralisatie Dordrecht-Breda inhoudelijk zal worden geïnformeerd in een brief over de (integrale) besluitvorming over de verbinding Dordrecht-Brabant.

Planning verkenning en besluitvorming

- Na het AO van 6 december worden nadere afspraken gemaakt met de betrokken provincies over de verkenningen en of we kunnen overgaan tot onderhandelingen over een decentralisatie overeenkomst.
- Voor deze verkenning zijn additionele gegevens nodig, met name over financiële randvoorwaarden en de mogelijkheden verbeteringen voor de reiziger te realiseren.
- Mede gezien de Statenverkiezingen op 20 maart en het mogelijk aantreden van andere bestuurders, kan de ambitie zijn om de verkenningen rond de zomer van 2019 af te ronden **en Kamer na de zomer te informeren over de intentie om al dan niet in te zetten op één of meer decentralisaties.**

→ Marktordening 2020

1c

Relatie marktordening

- De besluitvorming over de marktordening in 2020 moet leiden tot een consistente ordening en sturing, maar ook op een robuust en goed werkend spoorstelsel (bouwstenenbrief mei jl.).
- Inhoudelijk/technisch gezien zou het logisch zijn besluitvorming over de mogelijke decentralisatie van de 4 lijnen (integraal) mee te nemen in de besluitvorming over de reikwijdte van het HRN in 2020.
- Integrale besluitvorming in 2020 kan echter politiek worden gezien als het ter discussie stellen van de afspraak uit het regeerakkoord over decentralisatie.
- Vanuit het oogpunt van de reiziger (zie ook motie Van der Graaf/Jetten) is integrale besluitvorming goed te verdedigen.
- Qua planning gaan de verdere verkenning met de provincies (streven is zomer 2019) en de mogelijke onderhandeling(en) over een decentralisatie-overeenkomst (1 à 1,5 jaar) overlappen met de besluitvorming over de marktordening.
- In de Kamerbrief quickscan kan worden opgenomen dat -naast de verkenning met de provincies- **nader wordt verkend wat de samenhang is tussen de mogelijke decentralisatie van de 4 lijnen met de doelstellingen van de marktordening (een robuust een goed werkend spoorstelsel), waarbij het belang van de reiziger voorop staat.**

ja.

- In de Kamerbrief na de zomer 2019 kan dan mogelijk (na sondering) worden opgenomen dat gestreefd wordt naar integrale besluitvorming in 2020.

1d

Gevolgen voor HRN-concessie

- In de bouwstenenbrief marktordening staat: Daarnaast moet inzichtelijk worden wat een logisch moment zou zijn voor eventuele decentralisatie gezien de samenhang met regionale concessies en de lopende concessie op het hoofdrailnet.
- De quickscan levert hierover geen eenduidig beeld op; regionale concessies kunnen langer of korter lopen dan de HRN-concessie.
- De Noordelijke concessie voorziet reeds in mogelijke (onderhandse) toevoeging van sprinterlijnen (Meppel-Groningen/Leeuwarden).
- Een andere overweging is dat een mogelijke andere vervoerder pas richting einde HRN-concessie operationeel kan zijn:
 - Zomer 2019 afronden verkenning met provincies
 - Eind 2020 afronden decentralisatie-overeenkomst(en)
 - Aanbesteden duurt 1 à 2 jaar
 - Vervoerder operationeel 1 à 2 jaar, nog langer als nieuw materieel moet worden besteld.
- De HRN-concessie met NS voorziet niet in het decentraliseren van gedeelten van het HRN. Alleen op basis van wanprestatie kan de concessie geheel of gedeeltelijk opnieuw worden aanbesteed.
- Onderhandelingen met NS over het openbreken van de HRN-concessie zouden parallel lopen met de aanbestedingsprocedure door de provincies.
- In de Kamerbrief quickscan kan worden opgenomen **dat bij de nadere verkenning met de provincies ook nader wordt verkend wat een logisch moment zou zijn voor eventuele decentralisatie gezien de samenhang met regionale concessies en de lopende concessie op het hoofdrailnet.** (conform bouwstenenbrief).
- In de Kamerbrief na de zomer kan dan (na sondering) duidelijk worden gemaakt dat de implementatie van mogelijke decentralisaties plaatsvinden na afloop HRN-concessie.

8

2. Optimalisatie van de verbinding Dordrecht-Brabant

- De sprinterlijn Dordrecht-Breda die onderzocht is i.h.k.v. de quickscan decentralisatie wordt met de regio besproken in samenhang met het vraagstuk over de optimalisatie van de verbinding Dordrecht-Brabant (n.a.v. wegvallen IC verbinding Dordrecht-Breda doordat de IC Den Haag - Eindhoven over de HSL rijdt en daarmee Dordrecht niet meer aandoet).
- Op 5 november was een bestuurlijk overleg over dit vraagstuk ingepland, waarbij 5.1.2.e u zou vervangen. Inzet voor dit overleg is besproken in de Staf van 18/10. Gedeputeerde Vermeulen van provincie Zuid-Holland staat echter op een bestuurlijk overleg met u en vraagt ons het overleg van 5 november te verzetten.
- N.a.v. de resultaten van ambtelijke vooroverleggen is de verwachting dat we er met de regio uit gaan komen. Verwachting is een gezamenlijke keuze voor de optimalisatievariant voor 2020-2024 waarbij er viermaal daags een IC verbinding tussen Dordrecht en Eindhoven wordt gereden, waarbij de exploitatietekorten in cofinanciering worden betaald door het Rijk, provincie Zuid-Holland en provincie Noord-Brabant. Exacte verdeling staat nog ter discussie, maar 50-50 lijkt haalbaar, waarbij we vanuit IenW

Er is geen apart budget voorzien voor het openbreken van de concessie en ik vind het ook een logisch moment om bij de discussie over de marktordening het geheel van de omvang van de HRN te bezien. Wel belangrijk dat dan de potentiële voordelen van decentralisatie concreet op tafel liggen, zodat een reële afweging gemaakt kan worden. Juist omdat bijv Apeldoorn-Enschede wel echt binnen het HRN netwerk valt is het belangrijk die beslissing in samenhang te nemen. Graag planning en tussenstappen in lijn hiermee uitwerken.

inzetten op het meerekenen van de reeds gedane investeringen voor de pendels in 2017, 2018 en 2019 (zoals besproken in Staf van 18/10).

- Voorwaarden vanuit regionale overheden zijn inspanningsverplichtingen (geen resultaatverplichtingen) voor de langere termijn. Deze inspanningsverplichtingen werken we momenteel in overleg met de regio verder uit en verwerken we in de Kamerbrief.
- In samenhang met deze besluitvorming kan tegelijkertijd gezamenlijk worden geconcludeerd dat de mogelijke decentralisatie van de sprinterdienst Dordrecht-Breda geen meerwaarde voor de reiziger biedt en daarom niet verder zal worden verkend.
- We vragen hierbij uw akkoord voor het inplannen van een bestuurlijk overleg in de week van 12 november tussen u, gedeputeerde Vermeulen en gedeputeerde van der Maat. Bezien wordt nog of de wethouders van Gemeente Breda en Dordrecht aansluiten, maar hiermee hoeft geen rekening gehouden te worden in de planning van het overleg.

Afstemming

Interdepartementaal wordt dit proces besproken met de ministeries van financiën en economische zaken en klimaat.

5.1.2.e

Beleidsmedewerker

Toelichting

In het Regeerakkoord staat: "Om tot een regionaal geïntegreerd aanbod van trein, tram/metro en bus te komen worden meer sprinterdiensten op het hoofdrailnet toegevoegd aan regionale OV-concessies. We richten ons daarbij op één of meer van de lijnen Apeldoorn-Enschede, Zwolle-Groningen/Leeuwarden en Dordrecht-Breda (in combinatie met de Merwede-Lingelijn). NS mag net als alle andere marktpartijen aan deze regionale concessies meedoen."

In opdracht van IenW wordt een quickscan uitgevoerd. De quickscan moet een antwoord geven op de vraag hoe de vier sprinterdiensten zoals in het Regeerakkoord genoemd staan kunnen bijdragen aan een beter regionaal geïntegreerd openbaarvervoeraanbod met meerwaarde voor de reiziger. Daarvoor moet de quickscan inzicht geven in:

- de mogelijke functie/plaats van de sprinterdienst in het regionaal OV;
- reizigersstromen en overstaprelaties;
- inpasbaarheid;
- mogelijke effecten op intercityverbindingen;
- logisch moment voor overgang naar provincie(s);
- de wil bij decentrale overheid om de treindienst over te nemen.

De concept-resultaten van de quickscan laten zien dat betrokken provincies voor eventuele decentralisatie de volgende (niet uitputtende) voorwaarden noemen:

- Rijk draagt kosten en verantwoordelijkheid voor (c.q. heldere afspraken nodig over):
 - Beheer
 - Onderhoud en vervangingsinvesteringen
 - Vernieuwingen (ook: eventuele 'extra's' die meerwaarde kunnen bieden bij decentralisatie, zoals nieuw station, infrastructuuruitbreiding)
- aanpassingen;
- volledige transparantie over kosten en opbrengsten van de lijn;
- frequentie, kwaliteit en stiptheid moeten minimaal gelijk blijven (maar wil decentralisatie nut hebben, dan moet één of meer van deze aspecten verbeteren).

De opgevraagde OV-chipkaartgegevens uit het data warehouse van het NOVB zijn niet tijdig beschikbaar. Er ligt een positief advies van de Commissie Toetsing voor levering van de data. De feitelijke levering van de data zal ongeveer drie maanden duren. De data van het NOVB kunnen inzicht geven in de omvang waarmee en de wijze waarop reizigers op de vier lijnen reizen en of deze ritten gecombineerd worden met Openbaar Vervoer uit aanpalende concessies.

Afsprakenlijstje staf Stas – DGMO d.d. 13 december 2018

1. BRW Maaslijn Limburg BRW
2. Taxi. BRW
3. Actualiteit Zwolle-Kampen. BRW
4. VAO Spoorordening. Ziengs komt waarschijnlijk met motie over snel besluit decentralisatie. Aanhouden of motie wordt aangepast.
5. Sociale veiligheid
BRW
6. Eurostar. BRW
7. Brief internationaal. BRW
8. Vught. BRW
9. Basisrapportage PHS. BRW
10. Planningsbrief. BRW
BRW
11. Uitwerking milieuzones. BRW
12. LNG accijs. BRW.

AGENDA Staf Stas - DGMODonderdag 13 december 2018, **10.00 - 11.00 uur**Locatie Bestuursplein 11^e etage (ter plekke wordt bekeken welke vergaderzaal)

- | | |
|---|-------------|
| 1) Lopende zaken/actualiteiten | Mondeling |
| 2) Sociale Veiligheid OV | HPRM/255387 |
| 3) Kamerbrief Eurostar | HPRM/266547 |
| 4) PHS Meteren-Boxtel | HPRM/274421 |
| 5) Afsprakenlijstje staf Stas d.d. 5 december | HPRM/273408 |
| 6) Stukken/nota's uit de weekendtas w.o: | |
| -Uitwerking harmonisatie milieuzones | HPRM/249604 |
| -Alternatieve regeling LNG-accijns | HPRM/258332 |

Afsprakenlijstje staf Stas – DGMO d.d. 21 februari 2019

1. Fiets

- BRW

- BRW

2. Toekomstbeeld OV

- BRW

- BRW

- BRW

3. Taxi

- BRW

- BRW

4. Spoorordening

- Blok 4 (gelijk speelveld) en blok 5 (open toegang) zullen eerder beschikbaar zijn dan blok 1 (omvang HRN concessie), blok 2 (wijze van gunning HRN), blok 3 (stations) en blok 6 (regie, borging publieke belangen en stelselverantwoordelijkheid).

- Streven is om stap voor stap steeds meer het totaalplaatje te kunnen schetsen. Daarbij streven we naar een proces waarin we met alle stakeholders tot een gedragen besluit komen waarin iedereen is gehoord en meegenomen, maar waar S uiteindelijk besluit.

- Two-pager naar RFEZIL met 1) een schets van het landschap in 2025 (incl. internationale vergelijking), 2) een tijdslijn, 3) inrichting van het proces (onderzoeken en stakeholders), 4) de verschillende blokken besluitvorming (blok 4 en 5 en daarna blokken 1,2,3, en 6).

- Ook een brief naar de Kamer (na bespreking van de two-pager in de RFEZIL).

5. Landelijke bemiddelaar NABO-convenant

- BRW

- BRW

- BRW

6. Kijfhoek

- BRW

7. Luchtvaartnota

- BRW

8. Mobiliteitsagenda

- BRW

9. STS-passages

- BRW

- BRW

10. Internationaal spoor

- BRW



Staf DG Mobiliteit - Stas

BestuurskernDG Mobiliteit
Staf DGDen Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag**Contactpersoon**

5.1.2.e

agenda

Betreft	Staf DGMo - STAS
Vergaderdatum	21 februari 2019
Vergadertijd	12.30-13.30 uur
Aanwezig	Staatssecretaris, dgMo, dOVS, dDuMo, PA-S, DBO

1. Opening**2. Inhoudelijk te bespreken onderwerpen:**

- a. Vervolg Toekomstbeeld OV (bijgevoegd)
- b. Proces en strategie in aanloop besluit ordening spoor 2020 (bijgevoegd)
- c. Landelijke bemiddelaar NABO-convenant (bijgevoegd)

3. Te bespreken nota's:

- a. Botlek
- b. Kijfhoek
- c. "Veilig op weg naar 2030, Migratie van NS54/ATB-> ERTMS" en aantal STS-en 2018
- d. Luchtvaartnota 2020-2050

4. Actualiteiten**5. Vooruitblik staf 6 maart 2019**

- Jaarrapportage NS en ProRail
- Brievenoverzicht OVS

6. Verslag staf 13 februari 2019

Onderwerp:	Proces en strategie in aanloop besluit ordening spoor 2020
DG/Directie:	DGMO/directie OVS
Akkoord DGMO:	
Aanwezig:	DG Mo, 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e
Bijlagen:	2

Doel:

Met u de te volgen strategie en het proces in 2019 te bespreken met het oog op het besluit in Q1 2020 over de ordening op het spoor na 2024.

Advies en communicatie:

Gedachtenwisseling over inhoud en proces orderingsbesluit, mede gericht op het opstellen van de planningsbrief aan de Kamer. Indien gewenst plannen we graag een separaat overleg met u om inhoud en proces in meer detail verder te bespreken.

Vragen:

- Herkent u zich in de geïdentificeerde politieke besluiten die moeten worden genomen ten aanzien van de toekomstige spoorordering?
- Hoe wilt u worden meegenomen in dit gehele traject?
- Hoe wilt u het kabinet (en de coalitiefracties) meenemen en uiteindelijk ook de Kamer?
- Hoe ziet u de betrokkenheid van belanghebbenden in het proces om te komen tot politieke besluitvorming?

InhoudInleiding

U heeft aangekondigd dat u in voorjaar 2020 een integraal besluit wil nemen over de ordening op het spoor na 2024. U heeft in het AO spoorordering van 6 december 2018 toegezegd in februari 2019 een tijdlijn naar de Kamer te sturen waarin de diverse onderzoeken naar het OV en hun onderlinge samenhang worden opgenomen. Hierin komen ook de procesafspraken te staan met provincies over de mogelijke decentralisatie van de vier sprinterdiensten uit het regeerakkoord.

Stand van zaken bouwstenen

In de Kamerbrief die u mei 2018 stuurde staat een planning van de oplevering van de bouwstenen/onderzoeken verspreid over 2019 en begin 2020 in aanloop naar uw besluit begin 2020. Met een aantal onderzoeken is begonnen (opties voor de stations; kansen en bedreigingen van open toegang; verdere gesprekken met provincies over mogelijke decentralisatie 4 sprinterdiensten RA; sectorbrede onafhankelijke spoormonitor). Andere onderzoeken worden op korte termijn gestart (onderhands gunnen of aanbesteden HRN; opties voor HSL; effecten marktwerking ov). ACM komt deze of begin volgende maand met de quick scan update spoormarkt (motie Ziengs). In bijlage 1 treft u de huidige planning aan.

Ten opzichte van de planning in mei 2018 is het onderzoek naar de wijze van gunning naar achteren geschoven. Het onderzoek naar stations is door de Kamer uitgebreid en zal langer doorlopen. Het onderzoek naar de effecten van marktwerking is erbij gekomen.

Aspecten politieke besluitvorming

In de bijlage 2 staan de verschillende aspecten van politieke besluitvorming genoemd, met de daarbij behorende onderzoeken/bouwstenen:

1. Omvang concessie HRN (inclusief mogelijke decentralisatie 4 sprinterdiensten en positie HSL)
2. Wijze van gunning HRN (onderhands of aanbesteden)
3. Opties voor het eigendom en de exploitatie van stations na 2024
4. Gelijk speelveld
5. Gevolgen open toegang

6. Regie, borging publieke belangen en stelselverantwoordelijkheid

De vraag is welke aspecten onderdeel zijn van het integrale besluit in 2020 en welke aspecten eventueel los van dat besluit kunnen worden gezien (bijvoorbeeld in een eerder stadium als no-regretmaatregelen om de werking op het spoor in brede zin te verbeteren). In samenhang hiermee kan de oplevering en verzending van de bouwstenen geplaatst worden in de planning van het traject om te komen tot een weloverwogen besluit. Concreet betekent dit dat de meeste onderzoeken ook eind 2020 vastgesteld kunnen worden en begin 2020 samen met het ordeningsbesluit naar de Kamer kunnen worden gestuurd. Een dilemma voor dit jaar is de mate waarin richting een ongeduldige Kamer richting kan worden gegeven ('kleur bekennen') zonder vooruit te lopen op integrale besluitvorming. Een voordeel van een latere vaststelling is dat er na oplevering van de conceptrapporten meer tijd en ruimte kan worden genomen voor het consulteren van stakeholders. Wij stellen voor om in de planningsbrief die u naar de Kamer hiermee rekening te houden.

Politiek besluitvormingsproces

De (interne) planning gaat er op dit moment vanuit dat de MR in maart 2020 een besluit dient te nemen over de toekomstige spoorordering. Dit zal in ieder geval tijdig moeten zijn om hierover nog voor het zomerreces een debat met de vaste Kamercommissie over te kunnen hebben. In de aanloop naar de MR-behandeling zal in februari/maart de interdepartementale afstemming moeten plaatsvinden. Wij gaan ervan uit dat u in deze periode, en wellicht ook al eerder, afstemming zal willen hebben met de meest betrokken bewindspersonen (m.n. Financiën als aandeelhouder en Economische Zaken en Klimaat vanwege mededinging) en de woordvoerders van de coalitiefracties. Dit betekent dat we in januari/februari de conceptbrief over de toekomstige ordening gereed moeten hebben.

Intern I&W stellen wij voor om in 2019 een aantal inhoudelijke sessies met u te organiseren om de belangrijkste aspecten van de besluitvorming (zie de hierboven en in bijlage 2 genoemde 6 thema's) door te nemen. Tijdens deze sessies rapporteren wij dan over de uitkomsten van de externe onderzoeken, de opties voor de ordening die daaruit voortvloeien en eventuele no-regretmaatregelen die al in 2019 aangekondigd kunnen worden.

Stakeholdermanagement

Veel belanghebbenden in de spoor- (en ov) sector hebben aangegeven betrokken te willen worden bij het proces om te komen tot een besluit over de ordening op het spoor. De sector of delen daarvan worden bevraagd in de verschillende onderzoeken door de onderzoeksbureaus. Het zwaartepunt van de politiek/bestuurlijke discussie ligt logischerwijs eind 2019/begin 2020 als alle bouwstenen beschikbaar zijn. IenW/OVS maakt een integraal plan voor het betrekken van de stakeholders. Gedacht kan worden aan klankbordgroepen van belanghebbenden en een high level groep c.q. ordeningstafel onder voorzitterschap van de DGMO.

Risico's in de planning

Het besluitvormingsmoment begin 2020 is gekozen omdat op dat moment in principe nog voldoende tijd is voor een eventuele openbare aanbesteding van het HRN. Momenteel wordt in meer detail in kaart gebracht wat de precieze termijnen zijn voor onderhands gunnen en aanbesteden en de tijdlijn van deze scenario's in de periode 2020-2025. Daarbij wordt ook gezien wat de juridische mogelijkheden zijn voor verlenging van de huidige concessie in het geval er (politieke) vertraging optreedt waardoor er te weinig tijd is voor een mogelijke aanbesteding.

Vervolg na besluitvorming in 2020

Vast staat dat na besluitvorming in voorjaar 2020 een forse inzet nodig is om te komen tot een nieuwe concessie vanaf 2025. Ter voorbereiding daarop stellen wij in 2019 ook een implementatieplan op zodat er na besluitvorming direct met de voorbereidingen begonnen kan worden. Bij een besluit voor onderhands gunnen zal daarbij bovendien moeten worden geborgd dat er voldoende prikkels bij de NS tot prestatieverbetering zijn.

Bijlage 1 Planning Ordening op het spoor (versie 11 februari 2019)

Mijlpalen en sleutel-momenten	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli/Aug	September	Oktober	November	December	Jan/febr 2020	Mrt/dec 2020	2021	2022	2023	2024	2025

1. Politieke besluitvorming

AO		6/2: AO Internationaal	14/3: AO Spoor 28/3: AO OV en taxi			AO Spoor(-ordening)?		AO Spoor(-ordening)?			AO Spoor(-ordening)?							
Kabinet													MR					
Kamerbrieven		Toezegging: Kamerbrief planning ordenings-besluit (incl. info over uitbreiding stations-opdracht)		Aanbiedings brief ACM-onderzoek gelijk speelveld				Kamerbrief open toegang	Optioneel: Kamerbrief samenloop		Optioneel: Kamerbrief HSL Kamerbrief stations met onderzoek		Kamerbrief voorgesteld besluit ordening					

2. Onderzoeken

Onderzoek Stations					Opleveren interne bouwstenen			Resultaten onderzoek stations	Consultatie		Optioneel Kamer-brief stations met onderzoek							
Open toegang	Onderzoek buitenlandse ervaringen met OT afronden			Onderzoeksresultaten OT	Start consultatie		Afronding consultatie	Kamer-brief open toegang						Ingang van recht op toegang (uitgezonderd HRN)				Ingang recht op toegang HRN
Gelijk speelveld		Quick scan ACM		Kamerbrief gelijk speelveld														
Onderzoek effecten openbaar aanbesteden		Opzet uitwerken	Stakeholders betrekken	Uitzetten onderzoek							Afronding onderzoek	Consultatie	Meenemen in brief besluit ordening					
Decentralisatie Limburg/Samenloop								Resultaten 1-meting decentralisatie	Optioneel Kamerbrief samenloop									

Bijlage 1 Planning Ordening op het spoor (versie 11 februari 2019)

HSL-Zuid		Opzet maken		Uitzetten onderzoek					Resultaten onderzoek	Consultatie	Optioneel: Kamerbrief HSL							
Decentralisatie (4 sprinter-diensten)		Alinea in kamerbrief + bespreking verdere verkenning						Bespreken verkenning nieuwe provinciale colleges				Principe-akkoord decentralisatie-ties	Meenemen in brief besluit ordening					
Sectorspecifieke monitor								Onderzoek uitzetten?				Resultaten sectorspecifieke monitor?						
Onderhands of aanbesteden HRN		Opzet maken		Uitzetten onderzoek					Resultaten onderzoek				Meenemen in brief besluit ordening					

3. Proces gunning concessie HRN																		
Scenario 1: aanbesteding HRN													Uiterlijke besluit tot aanbesteden HRN	Aanbestedingsprocedure Gunningsprocedure			Afloop huidige HRN-concessie	Overgang naar nieuwe concessie
Scenario 2: onderhandse gunning															Uiterlijke besluit tot onderhandse gunning HRN.		Afloop huidige HRN-concessie	Overgang naar nieuwe concessie
Scenario 3: geen concessie-besluit door externe factoren																	Afloop huidige HRN-concessieperiode	Ingang van tweejarige verlengingsperiode concessie

Bijlage 2

Contouren besluitvorming marktordening spoor na 2024

Onderdelen van het besluit:

1. Omvang concessie HRN (inclusief mogelijke decentralisatie 4 lijnen en positie HSL)
2. Wijze van gunning HRN
3. Opties voor het eigendom en de exploitatie van stations na 2024
4. Gelijk speelveld
5. Gevolgen open toegang
6. Regie, borging publieke belangen en stelselverantwoordelijkheid

1. Omvang concessie HRN

- a. Wat wordt de omvang van de nieuwe HRN-concessie na 2024?
- b. Wat wordt de verhouding tussen een gewenst minimum bedieningsniveau dat wordt vastgelegd in een HRN-concessie(s) en hetgeen aan open toegang wordt gelaten of wellicht (separaat) wordt aanbesteed?
- c. Welke van de vier sprinterdiensten uit het RA kunnen worden gedecentraliseerd waarbij dit leidt tot een beter product voor reizigers met betere aansluitingen op het regionale vervoer, zoals de bus, zonder dat dit ten koste gaat van de intercityverbindingen in die regio?
- d. Welk scenario voor de HSL-Zuid is realistisch om zowel het binnenlandse vervoer te bedienen (nu 75% over HSL) én bij te dragen aan de ambitie voor meer internationaal vervoer?
- e. Worden (delen) van de HSL onderdeel van het HRN, of worden (delen) van de HSL aanbesteed dan wel aan open toegang gelaten? En welke delen (binnenlands of internationaal) zijn dat?
- f. Wat wordt geconcludeerd uit het onderzoek over de samenloop in Limburg van spoorlijnen? In hoeverre is deze conclusie te betrekken bij mogelijke verdere decentralisaties?

Toelichting:

- Over de omvang van het HRN wordt nu alleen de focus gelegd op mogelijke decentralisatie van vier sprinterdiensten uit het regeerakkoord en of (delen van) het vervoer over de hogesnelheidslijn wordt aanbesteed of aan open toegang worden gelaten dan wel onderdeel blijft van de vervoerconcessie op een hoofdrailnet.
- Een kernnetwerk is waarschijnlijk nodig om doorgaande lijnen te garanderen. Maar binnen dit netwerk zijn meerdere opties qua ordening, bijvoorbeeld IC-diensten en sprinterdiensten in aparte concessies.
- Bij de HSL worden realistische scenario's voor binnenlands en internationaal vervoer over de HSL-Zuid in kaart gebracht. Nu is het vervoer van de HSL onderdeel van de HRN-concessie na het besluit inzake de HSA in 2011. Er moet voor de toekomst worden gekeken naar de mogelijkheden voor open toegang voor het internationale vervoer, voor het combineren dan wel splitsen van binnenlands en internationaal vervoer en de mogelijkheden om voor het internationale vervoer voldoende capaciteit op de HSL-Zuid te bieden. Omdat de HSL al eens is aanbesteed zal de verwachting vanuit de Kamer zijn dat dit nu wel weer kan om zo de benutting van de HSL beter te krijgen dan NS nu presteert (dit is een perceptie). Perceptie en werkelijkheid moeten goed uit elkaar getrokken worden. Kunnen andere spelers het beter dan NS? (bron zou marktverkenning HSL kunnen zijn) Levert aanbesteden een beter product voor de reiziger op of maakt het er alleen maar complexer op?
- Er wordt met de provincies gesproken over het mogelijk decentraliseren van de vier sprinterdiensten uit het regeerakkoord. We hebben nu zo goed als alle uitlopers gedecentraliseerd de afgelopen 20 jaar en het is de vraag of verdere decentralisatie wenselijk is, ook vanuit het behoud van een goed kernnetwerk. De vraag is wel of de huidige vorm van het kernnetwerk in zijn huidige vorm kan blijven bestaan of dat dit kernnetwerk historisch zo gegroeid is en NS er belang bij heeft het huidige netwerk zoveel mogelijk in stand te houden. Er zou vanuit de regio wel druk kunnen komen op verdere decentralisatie (bv G4).
- De link met de netwerkuitwerking van het Toekomstbeeld moet goed gelegd worden, want de voorkeursvariant die daar uitkomt kan bepalend zijn voor de omvang van het netwerk. Die link is echter nog onvoldoende gelegd. Duidelijk is wel dat de regio in dat traject met allerlei wensen

blijft komen zonder dat er een onderbouwing is wat het betekent voor de infrastructuur en de beschikbare financiële middelen uit het infrastructuurfonds.

- Het onderzoek naar open toegang (zie ook paragraaf 5) geeft ons inzicht in de kansen en bedreigingen van open toegang, en inzicht in de beleidsknoppen waaraan IenW kan draaien om een bepaald effect te bereiken. IenW kan ook zelf besluiten het instrument open toegang meer toe te laten, bijvoorbeeld door de HRN-concessie niet geheel dicht te regelen, maar een minimum bedieningsniveau vast te stellen. Daarboven worden geen afspraken gemaakt en zijn vervoerders vrij om diensten (na goedkeuring van de aanvraag) aan te bieden.

Te voeren onderzoeken voor omvang concessie HRN

Om deze politieke vragen te beantwoorden voeren we de onderstaande onderzoeken uit:

- 1a. Onderzoek naar mogelijke decentralisatie en HSL onderzoek; verder moet de link met het Toekomstbeeld OV gelegd worden
- 1b. Is strategische bepaling en zou aangestipt kunnen worden in onderzoek aanbesteden of onderhands gunnen HRN.
- 1c. Verkenning decentralisatie sprinterdiensten RA
- 1d. Onderzoek scenario's HSL-zuid
- 1e. Onderzoek scenario's HSL-zuid
- 1f. Onderzoek samenloop Limburg

2. Wijze van gunning van de concessie(s)

- a. Wat het vergt om een HRN aan te besteden dan wel onderhands te gunnen?
- b. Welke gevolgen hebben aanbesteden dan wel onderhands gunnen van een HRN voor de wijze waarop de continuïteit in de spoorsector (bijvoorbeeld voor materieel en personeel) kan worden geborgd?
- c. Welke gunningsprocedure hanteren we voor de HRN concessie?
- d. Wat is het Europeesrechtelijke kader (incl. open toegang)?
- e. Welke bevindingen ontleen we aan de MTR?
- f. Welke bevindingen ontleen we aan het onderzoek effecten marktordening?
- g. Welke gunningsprocedure(s) hanteren we voor de regionale concessies?
- h. Onder welke voorwaarden kan de HRN-concessie verlengd worden?
- i. Welke andere mogelijkheden zijn er voor het gunnen van de HRN-concessie, bijvoorbeeld het eerder gunnen (voor 2023 onderhands gunnen onder de oude voorwaarden; de HRN-concessie met een aantal jaren verlengen zodat meer tijd wordt genomen voor aanbesteden of onderhands gunnen; etc.).

Toelichting:

- Aan de Kamer is toegezegd dat het voor het HRN gaat om de keuze of een hoofdrailnet openbaar wordt aanbesteed dan wel onderhands gegund. Tevens is toegezegd de conclusies uit de MTR te betrekken omdat die een goed beeld geven over hoe het gaat op het HRN en waar eventuele verbeteringen - ook na afloop van de concessie in 2024 - wenselijk zijn.
- Voor onderhands gunnen moeten de strengere eisen die het Europese Vierde Spoorwegpakket aan onderhands gunnen stelt worden gezien. Daarbij kijkt de Stas ook naar zowel de ervaringen als plannen van de andere EU-lidstaten.
- Voor de benodigde doorlooptijd van het aanbesteden van de vervoerconcessie kan een parallel getrokken worden met het aanbesteden van vervoerconcessies door de provincies. Het proces dat doorlopen wordt: beleidskader opstellen (+ naar Kamer) – 1 jaar, programma van eisen opstellen (door kabinet vast te stellen, evt naar Kamer) en parallel ontwerpconcessie en aanbestedingsprotocol opstellen - 1 jaar, aanbestedingsprocedure – min 0,5 jaar, gunningsprocedure – min 0,5 jaar, voorbereidingstermijn vervoerder – min 1 jaar) en start nieuwe vervoersdienst. Benodigde tijd: minimaal 4 jaar.
- Bij aanbesteden van het HRN verschuift het zwaartepunt naar de periode voorafgaand aan de aanbestedingsprocedure. Dan moet IenW alle eisen op een rijtje hebben die aan de concessiehouder en de geboden vervoerdiensten worden gesteld. Denk daarbij niet alleen aan wat de vervoerder moet leveren (dienstregeling/ beschikbare capaciteit), maar ook de overgang van personeel en materieel. Een aantal grote aandachtspunten:
 - Algemeen doet NS veel meer dan alleen vervoerdiensten bieden (bv fietsenstallingen). Van tevoren moet worden bepaald wat wel en niet onder de concessie valt.

Beleidsvorming – vertrouwelijk

- Bij overgang van personeel van NS moet een onderscheid gemaakt worden tussen direct en indirect gerelateerd personeel. Direct gerelateerd personeel is personeel dat rechtstreeks verbonden is de te bieden vervoerdiensten. Van tevoren moet worden bepaald welk personeel wel en niet over gaat. Dat is medebepalend voor het bod dat een vervoerder doet.
- Voor het HRN geldt de redelijke regeling voor materieel. Een nieuwe vervoerder moet het materieel van NS overnemen bij overgang van de HRN concessie naar een andere vervoerder. Dat betekent dat voor aanvang van de aanbestedingsprocedure bepaalt moet worden wat de marktwaarde is van het materieel, maar ook wat de economische waarde is.
- In het scenario dat het HRN (grotendeels) wordt aanbesteed bestaat de kans dat NS de aanbesteding niet wint en de tak NS Reizigers – de corebusiness van NS – ophoudt te bestaan als zelfstandig bedrijfsonderdeel. Dan heeft de NS Groep nog twee onderdelen – NS Stations en Abellio – die winstgevend zijn, maar de vraag is of NS als bedrijf dan kan voortbestaan (als staatsdeelneming). Dit heeft uiteraard grote financiële consequenties. Vanuit het publiek belang van de stations blijft er wel een verbinding bestaan, maar de vraag is of dat niet anders geregeld moet worden. De juridische en financiële consequenties van dit scenario zullen (intern) in kaart moeten worden gebracht.
- Voor onderhands gunnen van een HRN kan gekeken worden naar de ervaringen met de vorige concessie. Een aantal vergelijkbare elementen als bij een aanbesteding komen ook hier aan bod: er wordt een beleidsvoornemen opgesteld dat aan de Kamer wordt voorgelegd, er wordt een programma van eisen opgesteld (Kamer wilde dit zien destijds – op hoofdlijnen) en parallel wordt gewerkt aan een concept concessietekst en worden de onderhandelingen met NS gestart (over financiële kaders, eisen aan het aanbod dat wordt opgenomen in de concessie, sturingsprincipe, etc etc). Concept-concessie wordt voorgelegd aan Kamer voordat de definitieve concessie wordt voorgehangen aan beide Kamers. Doordat NS de huidige vervoerder is zal NS naar verwachting minder voorbereidingstijd nodig hebben dan bij overgang van concessie. Grosso modo is minimaal 2,5 jaar nodig voor onderhands gunnen. De vorige keer duurde het ruim 5 jaar als gevolg van een kabinetsval, de perikelen rondom de HSA en het interne besluit eerst de LTSA met het sturingsprincipe op te stellen voordat definitief door werd gegaan met de onderhandelingen met NS over het HRN-concessie.

Te voeren onderzoeken voor wijze van gunning van de concessie(s)

- 2a. Onderzoek onderhands gunnen versus aanbesteden
- 2b. Onderzoek onderhands gunnen versus aanbesteden
- 2c. Politiek besluit op basis van de afwegingen uit het onderzoek onderhands gunnen/ aanbesteden, onderzoek open toegang en op basis resultaten MTR en implicaties voor resterende en volgende concessieperiodes HRN
- 2d. Onderzoek open toegang, onderzoek onderhands vs aanbesteden
- 2e. Implicaties en aandachtspunten voor resterende en volgende concessieperiodes HRN
- 2f. Motivatie voor continuering openbare aanbesteding; inzicht in waar in het systeem mogelijke aandachtspunten zitten die moeten worden opgelost in de nabije toekomst (no-regret) of betrokken moeten worden bij het besluit voor na 2024.
- 2g. Motivatie voor continuering openbare aanbesteding
- 2h. Onderzoek onderhands vs aanbesteden en intern onderzoek;
- 2i. Intern onderzoek, nodig om een beeld te krijgen wat de mogelijkheden zijn om meer tijd te creëren.

3. Opties voor het eigendom en de exploitatie van stations na 2024

- a. Hoe verhouden de verschillende uit te werken opties voor het eigendom en de exploitatie van stations na 2024 zich tot elkaar? Het gaat om de volgende opties:
 - 1. alles naar NS
 - 2. alles naar ProRail
 - 3. NS stations en ProRail stations in een gezamenlijke organisaties meer op afstand van de moeders, en
 - 4. verheldering van de rol en taakverdeling tussen de NS en ProRail op stations waardoor exploitatie en beheer in de dagelijkse operatie soepeler verloopt tegen lagere (maatschappelijke) kosten.

Beleidsvorming – vertrouwelijk

- b. Zijn er structuuringrepen nodig ten aanzien van de positie van NS Stations (kruissubsidie, non-discriminatoire toegang)?

Toelichting:

- Bij kleinere aanpassingen zou een besluit over de stations al dit jaar genomen kunnen worden voor de periode de komende jaren. Te denken valt aan aanpassingen om de transferfunctie op stations te verbeteren zoals ProRail meer bevoegdheden geven om reizigers te dirigeren op stations in het kader van de transfer (is nu exclusieve taak vervoerder). Een ander voorbeeld van kleine aanpassingen kan zijn de verantwoordelijkheidsverdeling bij fietsparkeren.
- Als het gaat om meer fundamentele keuze voor (her)positionering van de stations met dito consequenties, dan ligt het voor de hand om de discussie met de Kamer hierover te voeren bij het integrale besluit over de ordening op het spoor in 2020.
- VVD heeft aandacht gevraagd voor het gelijk speelveld en het feit dat NS de stations in handen heeft. Zij willen weten in hoeverre er een gescheiden boekhouding nodig is om mogelijke ongeoorloofde kruissubsidiering te voorkomen. ACM geeft in zijn quick scan expliciet aandacht aan dit thema. IenW zal in de kamerbrief over gelijk speelveld hier een antwoord op moeten hebben.
- Als blijkt dat de verschillende opties voor stations zulke verstrekkende gevolgen hebben dat alleen optie 4 reëel is, dan is de vraag in hoeverre we de positie van stations onderdeel moeten laten zijn van het integrale besluit. Indien er al eerder een besluit wordt genomen over de positionering van de stations, dan kan hierbij nog niet vooruitgelopen worden op de besluitvorming over openbare dan wel onderhandse aanbesteding.

Te voeren onderzoeken voor opties stations

- 3a. Onderzoek positionering stations (Royal Haskoning) en interne bouwstenen
 3b. Update Quick scan spoor (ACM) en kamerbrief gelijk speelveld

4. Gelijk speelveld

- a. Welke aanvullende waarborgen zijn nodig voor een gelijk speelveld in zijn algemeen? Met het oog op de dominante positie van NS en de onderlinge concurrentieverhoudingen tussen vervoerders (personen en goederen) bij de uitvoering van vervoer en andere diensten in het ov en op het spoor.
- b. Welke aanvullende waarborgen zijn nodig voor een gelijk speelveld bij aanbestedingen van regionale concessies? Hoe kan de zaak Limburg worden voorkomen?
- c. Hoe kunnen we inspelen op de toekomstige ontwikkeling van steeds meer vervoerders op het Nederlandse netwerk als gevolg van open toegang en het gelijk speelveld?

Toelichting:

- Sinds 2015 zijn de bevoegdheden van ACM uitgebreid en houdt ACM tevens ex ante toezicht op tarieven en voorwaarden van diensten en voorzieningen die (o.a.) NS aanbiedt aan andere vervoerders. Dit lijkt bij te dragen aan een gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen. ACM is voorafgaand aan de aanbestedingsprocedure stevig betrokken.
- ACM maakt de quick scan spoormarkt voor personenvervoer inclusief alle facetten die van belang zijn voor een gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen, zoals de reizigers-opbrengsten of voordelen uit exploitatie van het HRN en materieel die doorwerken in de regio. Stas heeft ACM gevraagd onderscheid te maken tussen de risico's die zijn opgetreden in het kader van een gelijk speelveld, en de risico's die kunnen optreden maar zich (nog) niet hebben voorgedaan. ACM neemt in de quick scan ook mee in hoeverre de al ingezette beheersmaatregelen, zoals het ex ante toezicht, de risico's in voldoende mate ondervangen.
- De verwachting is dat ACM aandacht besteedt aan kruissubsidiering (en gescheiden boekhouding), open toegang en de signalen dat NS wil gaan doorrijden op de regionale lijnen, en data.
- De kamerbrief over gelijk speelveld is toegezegd voor maart/ april. Daarin een reactie op het rapport van ACM en de mogelijke acties / nadere onderzoeken die zullen worden gedaan om aanbevelingen van ACM te kunnen opvolgen (indien gewenst). Gezien het feit dat het gelijk speelveld redelijk op orde lijkt, zullen naar verwachting kleine aanvullende maatregelen voldoende zijn. Zou ook wel eens no-regret kunnen zijn. Dit jaar al actie op ondernemen, hoeft niet te wachten tot het besluit in 2020.
- Het onderzoek open toegang geeft een beeld hoe om te gaan met deze nieuwe mogelijkheid, maar ook welke aandachtspunten nodig zijn om het gelijk speelveld te waarborgen in geval dat in een

bepaald opzicht wordt aangetast. Ook dit zijn maatregelen die eerder genomen kunnen worden en in het kader van no-regret vallen.

Te voeren onderzoeken voor gelijk speelveld

- 4a. Geen specifiek onderzoek; wel kan quick scan input geven
- 4b. Quick scan ACM en mogelijk aanvullend onderzoek aangekondigd in Kamerbrief over gelijk speelveld
- 4c. Onderzoek open toegang en de uitwerking van beleidsknoppen

5. Gevolgen open toegang

- a. Welke kansen en bedreigingen biedt open toegang voor de reiziger, voor de concessiehoudende vervoerder en (concessieverlenende) overheid, en voor de vervoerder die toegang tot de infrastructuur wil?
- b. Welke (non-discrimatoire) eisen en randvoorwaarden moeten worden gesteld om een gelijk speelveld te borgen en om een gelijkwaardig kwaliteitsniveau te behouden in vergelijking met concessiehouders, en welke ruimte de Europese regelgeving biedt om die eisen en randvoorwaarden aan open toegang vervoerders te stellen?
- c. Hoe wordt voorkomen dat sprake is van cherry picking van winstgevende lijnen door de nieuwe spoorvervoerder waardoor de kosten van het openbaar vervoer voor de overheid mogelijk toenemen?

Toelichting:

- Bij open toegang gaat het erom een evenwicht te vinden in:
 - Het geven van ruimte aan nieuwe spoorvervoerders om aanvullende diensten aan te bieden middels open toegang bovenop het concessievervoer dat een concessiehouder aanbiedt. Hierdoor krijgt de reiziger extra vervoersmogelijkheden aangeboden en wordt de concessiehouder gestimuleerd om zijn vervoerdiensten goed af te stemmen op de vraag van de reiziger, en
 - Het voorkomen/ mitigeren van negatieve effecten van open toegang zoals cherry picking, financiële gevolgen als gevolg van extra toetreders voor concessiehouders, maar ook zeker voor concessieverleners (ergo: de belastingbetaler), een wirwar voor de reiziger van (conflicterende) vervoersdiensten waarvoor allerlei verschillende kaarten door de reiziger aangeschaft moeten worden.
- Het onderzoek geeft inzicht in de beleidsknoppen. Die knoppen zijn in bepaalde gevallen eerder nodig dan pas na besluit in 2020 of zijn no-regret (bv hoe geven we de prioriteitsregels bij overbelastverklaring vorm en staan open toegang toetreders op een lagere trede dan concessiehoudende diensten? – leidt tot aanpassing besluit capaciteitsverdeling), maar in andere gevallen kan het juist beter onderdeel zijn van een breder besluit over de ordening (bv als IenW besluit een heffing in te voeren voor open toegangtrekders om het gelijk te trekken met de kosten die concessiehouders maken).

Te voeren onderzoeken voor gelijk speelveld voor gevolgen open toegang

- 5a. onderzoek open toegang
- 5b. onderzoek open toegang
- 5c. onderzoek open toegang en uitwerking in beleidsknoppen om mee te sturen. Ook betrekken bij het besluit over omvang HRN

6. Regie, borging publieke belangen en stelselverantwoordelijkheid

Onderzoek naar effecten van openbaar aanbesteden in ov

- a. Wat kan geleerd worden van de ervaringen van openbaar aanbesteden van openbaar vervoer? (terugkijken en stand van zaken opmaken)
- b. In hoeverre vergt het aanpassingen voor de toekomst om ook in de toekomst het ov-systeem (in brede zin) optimaal te houden? Bv doordat IenW meer een regierol op zich neemt, door meer afspraken te maken tussen (concessieverlenende) overheden, door bepaalde zaken (wettelijk) te regelen, etc

Hoofdonderzoeksvragen:

Beleidsvorming – vertrouwelijk

1. Wat zijn de effecten van marktwerking, de kritische succesfactoren en de wijze waarop overheidssturing effecten heeft gemitigeerd of versterkt bij het openbaar aanbesteden van ov in de afgelopen decennia?
2. Welke succesfactoren en randvoorwaarden zijn nodig om tot succesvolle aanbestedingsprocessen te komen (bijvoorbeeld voldoende concurrentie/marktspanning en voldoende kennis en lerend vermogen bij de concessie-verlenende overheden)?
3. Moeten er - op basis van de in kaart gebrachte effecten in brede zin - bepaalde basisvoorwaarden worden vastgesteld voor het ov zodat elke overheid een bepaalde standaard hanteert tbv de reiziger? En waar moet de Staatssecretaris als stelselverantwoordelijke voor het ov op sturen?
4. Hoe gaan overheden om met sturingsvragen in en tussen concessies, en beschikken zij over voldoende kennis?

Toelichting:

- Dit is een breed onderzoek dat de stand van zaken moet opmaken van de effecten van openbaar aanbesteden van het ov. De Kamer heeft er een aantal onderwerpen aan toegevoegd namelijk toegankelijkheid, sociale veiligheid, een vergelijking met inbesteden, voor zover mogelijk kwantitatief maken wat de kosten van het ov zijn, en een kwalitatief onderzoek onder personeel van ov-vervoerders. Wat mist in dit onderzoek is dat de vergelijking Ook wordt gemaakt met de prestaties op het HRN. Dan kan er namelijk echt een goede vergelijking gemaakt worden.
- Het onderzoek effecten van openbaar aanbesteden van het ov vertoont samenhang met de wijze van gunning HRN. Er kan – in het geval het HRN wederom onderhands wordt gegund – een inconsistentie ontstaan met de argumenten voor openbare aanbesteding van sprinterdiensten. Dus in fiche S koppeling met 2f en 2g. Het onderzoek effecten aanbesteden en onderzoek onderhands gunnen of aanbesteden hangen met elkaar samen, en bekeken moet worden of deze onderzoeken niet gelijktijdig naar de Kamer moeten.
- Verwachting is dat de discussie in de Kamer zich minder zal focussen op het besluit aangaande wat te doen met het HRN, als wel dat de ideologische discussie langs de band van dit onderzoek wordt gevoerd. Dit onderzoek heeft – vanwege zijn breedte – de mogelijkheid in zich om voor iedere ideologie iets te bieden: ieder Kamerlid zal er iets uit kunnen halen. Strategisch zou er vanuit die bril gekeken kunnen worden. Tegelijk is er wel een zorg dat het onderzoek teveel gaat uitwaaien en daardoor onoverzichtelijk wordt.
- Vraag is hoe dit onderzoek kan bijdragen aan de onderbouwing van het besluit over de ordening. Ik kan me voorstellen dat er – met het oog op een steeds complexer ov-netwerk met vele spelers – het voor de hand ligt dat dit vraagt om een aangescherpte regie vanuit IenW.

Te voeren onderzoeken voor gelijk speelveld voor onderzoek effecten aanbesteden in ov

- 6a. onderzoek effecten openbaar aanbesteden
- 6b. onderzoek effecten openbaar aanbesteden.



Staf DG Mobiliteit - Stas

BestuurskernDG Mobiliteit
Staf DGDen Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag**Contactpersoon**

S.1.2.e

agenda

Betreft	Staf DG Mo - STAS
Vergaderdatum	13 februari 2019
Vergadertijd	15.15-16.15 uur
Aanwezig	Staatssecretaris, dgMo, dOVS, dDuMo, PA-S, DBO

1. Opening**2. Inhoudelijk te bespreken onderwerpen:**

- a. Nieuwe betaalwijze OV (bijgevoegd)
- b. ACM-advies regulering OV Betaalmarkt (bijgevoegd)
- c. Decentralisatie Friese Waddenveren (bijgevoegd)
- d. Presentatie BOV

3. Te bespreken nota's:

- a. Naleving geluidproductieplafonds langs rijkswegen en spoorwegen (bijgevoegd)

4. Actualiteiten**5. Vooruitblik staf 21 februari 2019:**

- a. Voorbereiding MIRT-ronde
- b. Vooruitblik en planning marktordening
- c. Terugblik en vervolg Toekomstbeeld OV
- d. Actualiteiten

6. Verslag staf 5 februari 2019

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Contactpersoon

S.1.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-S.1.2.e
S.1.2.e@minienw.
nl

Datum

13 maart 2019

memo

Inleiding

In het regeerakkoord (RA) heeft het kabinet aangekondigd meer sprinterdiensten op het hoofdrailnet toe te willen voegen aan regionale OV-concessies om tot een regionaal geïntegreerd aanbod van trein, tram/metro en bus te komen. Het kabinet richt zich daarbij op één of meer van de lijnen Apeldoorn-Enschede, Zwolle-Groningen/Leeuwarden en Dordrecht-Breda (in combinatie met de Merwede-Lingelijn). In het RA staat dat bij een decentralisatie NS net als alle andere marktpartijen aan deze regionale concessies mag meedoen.

Om feitelijk te onderbouwen in welke mate decentralisatie van één of meer van de genoemde lijnen bijdraagt aan het regionaal geïntegreerde aanbod, is een quickscan uitgevoerd. Op basis van de quickscan kan nog geen definitieve uitspraak worden gedaan of en in welke mate decentralisatie bijdraagt aan een regionaal geïntegreerd aanbod van trein, tram/metro en bus danwel een beter product voor de reiziger. Om die reden is afgesproken om met de bestuurders van de betreffende provincies verder te verkennen of tot onderhandelingen over een decentralisatieovereenkomst kan worden overgegaan.

Op ambtelijk niveau wordt thans overleg gevoerd over het proces en de inhoud van de verdere verkenning. Ook wordt rekening gehouden met de wens van de provincies om het proces te versnellen en nu al over te gaan tot onderhandelen. Een belangrijk punt dat uitgezocht moet worden is of het mogelijk is om de noordelijke sprinterdiensten (Zwolle-Groningen/Leeuwarden) toe te voegen aan de huidige concessies met Arriva, omdat dit één van de wensen van de provincies is bij eventuele decentralisatie.

Probleemstelling

De provincies Fryslân en Groningen hebben de exploitatie van de noordelijke treindiensten gezamenlijk aanbesteed. De aanbesteding omvat twee concessies: één voor de exploitatie van openbaar vervoer per trein in de provincie Fryslân en één voor de exploitatie van openbaar vervoer per trein in de provincie Groningen. Deze laatste concessie omvat ook het vervoer in Duitsland tussen Bad Nieuweschans en Leer. Arriva is de vervoerder die deze concessies uitvoert. De concessies lopen tot eind 2020 en zijn in juli 2017 opnieuw gegund (d.m.v. een Europese aanbesteding) aan Arriva voor de periode 2020-2035. De provincies hebben bij deze laatste aanbesteding van de noordelijke treindiensten (al) rekening gehouden met het inpassen van eventueel te decentraliseren sprinterdiensten Zwolle-Groningen/Leeuwarden. In het Programma van Eisen, dat

onderdeel uitmaakt van de aanbestedingsdocumenten (*en openbaar zijn, want gepubliceerd*), staat bij de omschrijving van de scope van de concessies het volgende.

- Eventueel openbaar vervoer per trein dat gedurende de looptijd van de concessies onder de bevoegdheden van de provincie Fryslân gaat vallen kan door de provincie Fryslân eveneens in deze concessies ondergebracht worden (via een Business case). Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de stoptreinen tussen Leeuwarden en Zwolle. De provincie Fryslân behoudt zich evenwel het recht voor dit vervoer niet in deze concessies, maar in één of meer andere concessies onder te brengen.
- Eventueel openbaar vervoer per trein dat gedurende de looptijd van de concessies onder de bevoegdheden van de provincie Groningen gaat vallen kan door de provincie Groningen eveneens in deze concessies ondergebracht worden (via een Business case). Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de stoptreinen tussen Groningen en Zwolle. De provincie Groningen behoudt zich evenwel het recht voor dit vervoer niet in deze concessies, maar in één of meer andere concessies onder te brengen.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Datum

13 maart 2019

De vraag is of op basis van deze aankondiging de provincies Groningen en Fryslân - indien de sprinterdiensten Zwolle-Groningen/Leeuwarden onder provinciale bevoegdheid komen te vallen tijdens de looptijd van de concessie- deze al zijn aanbesteed.

In 2030 zal pas een start gemaakt worden met de aanbesteding van de concessie voor de periode vanaf december 2035. Men start daarvoor rond 2030 omdat:

- a. rekening gehouden moet worden met procedures bij aanbesteding (bezwaar en beroep);
- b. alle vervoerders voldoende tijd moeten hebben om op tijd bij de start van de concessie voldoende voertuigen tot hun beschikking te kunnen hebben.

NB. er geldt geen overnameregeling voertuigen die niet zero-emissie hebben gereden in de concessie. Op dit moment geldt nog dat de hele concessie wordt uitgevoerd met treinen die op fossiele brandstoffen rijden.

Vragen

- Is het juridisch mogelijk om – indien besloten wordt tot decentralisatie van de sprinterdiensten Zwolle-Groningen/Leeuwarden – de vervoerconcessies toe te voegen aan de huidige concessies met Arriva?
- Kan op andere gronden worden afgezien van een openbare (Europese) aanbesteding?
- Is er sprake van een ongelijk speelveld?

Decentralisatie

In artikel 124, lid 1 Grondwet is de open huishouding van de provincies (en gemeenten) verankerd: Voor provincies en gemeenten wordt de bevoegdheid tot regeling en bestuur inzake hun huishouding aan hun besturen overgelaten.

De open huishouding houdt in dat provincies (en gemeenten) naar eigen inzicht beleid mogen voeren op hun grondgebied. Deze autonomie past bij de positie van decentrale overheden in de gedecentraliseerde eenheidsstaat Nederland. Er is wel een beperking aan de autonomie: het autonome beleid mag niet in strijd zijn met hogere (nationale) regelgeving.

Europese kader

De PSO-verordening (Public service obligations verordening, de gewijzigde 1370/2007) is het kader, waarbij artikel 5 het uitgangspunt is. De hieronder beschreven nationale regelgeving is een uitwerking daarvan.

In artikel 5, eerste lid, van de PSO verordening is bepaald dat openbardienstcontracten gegund worden volgens de voorschriften van de verordening. (...).

In het tweede lid is bepaald dat als de nationale wetgeving het niet verbiedt, een bevoegde plaatselijke overheid kan besluiten, ongeacht of het gaat om een afzonderlijke overheid dan wel een groepering van overheden die geïntegreerde diensten voor openbaar personenvervoer aanbiedt, zelf openbare personenvervoersdiensten aan te bieden of onderhands een openbardienstcontract te gunnen aan een juridisch onafhankelijke entiteit waarover de bevoegde plaatselijke overheid — of in geval van een groepering van overheden, ten minste één bevoegde plaatselijke overheid — net als over haar eigen diensten zeggenschap uitoefent. In geval van openbaar personenvervoer per spoor mag de in de eerste alinea bedoelde groepering van overheden uitsluitend bestaan uit bevoegde plaatselijke overheden die niet bevoegd zijn voor het volledige grondgebied van een land. De openbare personenvervoersdienst of het openbardienstcontract, als bedoeld in de eerste alinea, mag enkel de vervoersbehoeften van stedelijke agglomeraties of plattelandsgebieden, of beide, dekken.

In het derde lid is bepaald dat een bevoegde instantie die een beroep doet op een andere derde partij dan een interne exploitant, de openbardienstcontracten via een openbare aanbestedingsprocedure gunt, behoudens de in de leden 4, 5 en 6 bedoelde gevallen. De openbare aanbestedingsprocedure staat open voor alle exploitanten en verloopt open en eerlijk, met inachtneming van de beginselen van transparantie en niet-discriminatie. Na de indiening van de inschrijvingen en een eventuele eerste selectie kan, met inachtneming van deze beginselen, worden onderhandeld over de meest geschikte manier om te voldoen aan specifieke of complexe behoeften.

Decentralisatie van de vervoerdienst

Hoofdstuk II van de Wet personenvervoer 2000 bevat bepalingen over concessieverlening.

In artikel 20, eerste lid, is bepaald dat Onze Minister bevoegd is tot het verlenen, wijzigingen of intrekken van concessies voor openbaar vervoer per trein.

In het tweede lid is bepaald dat gedeputeerde staten bevoegd zijn tot het verlenen, wijzigingen of intrekken van concessies voor openbaar vervoer, anders dan openbaar vervoer per trein.

In het vierde lid is bepaald dat in afwijking van het eerste lid het bestuur, bedoeld in het tweede of derde lid, bevoegd is tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessie voor regionaal openbaar vervoer per trein voor de bij algemene maatregel van bestuur dan wel in overeenstemming met het betrokken bestuur bij besluit van Onze Minister aangewezen vervoersdiensten die de daarbij aangegeven stations verbinden.

Aanbesteden tenzij

Hoofdstuk III van de wet bevat bepalingen inzake de aanbesteding en verlening van concessies. In artikel 61, eerste lid, is bepaald dat concessies voor openbaar

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Datum

13 maart 2019

vervoer slechts worden verleend nadat daartoe een aanbesteding is gehouden, (...).

In het tweede lid is bepaald dat in bij of krachtens algemene maatregel van bestuur bepaalde gevallen het eerste lid buiten toepassing kan worden gelaten voor de verlening van een concessie voor regionaal openbaar vervoer per trein als bedoeld in artikel 20, vierde lid.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Datum

13 maart 2019

Onderhandse gunningsmogelijkheden

Hoofdstuk III van het Besluit personenvervoer 2000 bevat bepalingen over concessies en aanbesteding. In artikel 36a, eerst lid, is bepaald dat onverminderd in de situaties, bedoeld in artikel 5, lid 3bis, van de verordening (EG) nr. 1370/2007, bij wijze van tijdelijke maatregel een concessie voor openbaar vervoer per trein als bedoeld in artikel 20, vierde lid, van de wet, kan worden verleend zonder dat een aanbesteding wordt gehouden:

- a. in afwachting van tot stand te brengen infrastructuur;
- b. in afwachting van de vorming van nieuwe concessiegebieden, of
- c. gedurende een periode waarin aanbesteding wordt voorbereid.

2 Van een concessieverlening, bedoeld in het eerste lid, wordt melding gedaan bij Onze Minister. Dit moet ook gemeld worden aan de Europese commissie en de looptijd van de concessie mag niet meer bedragen dan ten hoogste 5 jaar.

Wijziging van opdrachten gedurende de looptijd

Verordening 1370/2007, die rechtstreekse werking heeft, en de Wet personenvervoer 2000, vormen een lex specialis ten opzichte van de algemene aanbestedingsregels. Daardoor zijn de regels uit de Aanbestedingswet niet van toepassing op het verlenen van openbaarvervoerconcessies.¹

Het Besluit personenvervoer 2000 regelt de aanbesteding van concessies in Nederland. Concessies moeten op grond van art. 37 van het Bp2000 verplicht worden aanbesteed op grond van de oude aanbestedingsrichtlijn 2004/18/EG. Op grond van deze richtlijn (en de daarop gebaseerde jurisprudentie) is wijziging/uitbreiding van een gegunde opdracht (tijdens de looptijd daarvan) toegestaan indien er in de oorspronkelijke aanbestedingsstukken een duidelijke, nauwkeurige en ondubbelzinnige wijzigingsclausule is opgenomen. Hierbij moet gedacht worden aan het zo precies mogelijk omschrijven de omvang en de aard van mogelijke wijzigingen, en van de gevolgen die de wijzigingen hebben voor de uitvoering van de overeenkomst.

Analyse

Toevoegen aan de reeds gegunde concessie

Vooropgesteld moet worden dat het besluit om de twee sprinterdiensten toe te voegen aan de concessies voor de Noordelijke sprinterdiensten (en daarmee geen (nieuwe) aanbestedingsprocedure te doorlopen) de eigen bevoegdheid van de provincies is (artikel 124 Grondwet).

5.2.1. + 5.1.2.i

¹ Zie pagina 37 van de MvT bij de Aanbestedingswet

5.2.1. + 5.1.2.i

BestuurskernDir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur**Datum**

13 maart 2019

Gronden voor onderhandse gunning

5.2.1. + 5.1.2.i

Conclusie

5.2.1. + 5.1.2.i

Gelijk speelveld/politieke discussie

Alle vervoerders hebben kunnen inschrijven op de aanbesteding. Ook de NS mocht volgens de provincies meedingen. Echter, vanwege machtsmisbruik bij de aanbesteding in Limburg heeft NS destijds besloten om niet meer mee te dingen in decentrale aanbestedingsprocedures. In het RA (zie bovenaan p.1) staat expliciet dat NS bij een decentralisatie net als alle andere marktpartijen aan deze regionale concessie mag meedoen. Indien de sprinterdiensten gedecentraliseerd gaan worden en vervolgens worden toegevoegd aan de noordelijke concessies, zou dit mogelijk een politieke discussie teweeg kunnen brengen over een gelijk speelveld.

² Deze procedures verschillen niet of nauwelijks van de procedures beschreven in de nieuwe aanbestedingsrichtlijn (richtlijn 2014/24/EU).

Onderwerp: Besluit in 2020 over de ordening op het spoor na 2024: kernbesluit en proces

DG/Directie: Openbaar Vervoer en Spoor

Akkoord dgMo: <verloopt via HPRM>

Aanwezig: 5.1.2.e , 5.1.2.e , 5.1.2.e en 5.1.2.e

Bijlage: Twopager over kernbesluit ordening en sturing spoor
Stakeholdermanagement proces naar besluit ordening spoor

Doel:

- Bespreken twopager over kernbesluit ordening en sturing spoor in MR

Advies en communicatie:

- Akkoord te gaan met de twopager en agendering in MR van 5 of 12 april.
- Akkoord te gaan met de inzet van het bestuurlijk NOVB om met belanghebbenden op gezette tijden de voortgang op de ordening te bespreken (voorbereid door een directeurenoverleg NOVB).

Toelichting:

Hoofdpijnen twopager

- U schetst de scenario's voor het kernbesluit namelijk de keuze om het HRN opnieuw onderhands aan NS te gunnen of aan te besteden. Daarbij betreft u ook de omvang van het HRN (decentralisatie 4 lijnen en positie HSL) en de positie van stations. De andere bouwstenen zijn meer randvoorwaardelijk (gelijk speelveld, gevolgen open toegang, etc).
- U schetst op hoofdpijnen de tijdlijn van onderhands gunnen of aanbesteden van het HRN en wat erbij komt kijken. Bij onderhands gunnen is het van belang dat NS geprikkeld blijft en niet in de afwachende modus van een monopolist gaat zitten. Prikkelen kan door de dreiging van marktwerking op bepaalde corridors van het HRN of door te variëren in het minimum bedieningsniveau. Bij aanbesteden moet IenW vooraf alle eisen op een rijtje hebben die aan de vervoerder en de geboden vervoerdiensten worden gesteld. Dat is een operatie met mogelijk majeure praktische, juridische en financiële consequenties omdat IenW moet gaan ontvlechten welke NS-taken behoren tot de kerntaken voor het rijden van treinen op het HRN, en welke diensten daarbuiten vallen. Dat heeft ook betrekking op personeel en materieel. Door aanbesteding van het HRN verzakelijkt de relatie met de vervoerder, waarbij de politieke invloed gedurende de concessie beperkter wordt.
- Met het Europese 4e Spoorwegpakket wordt meer concurrentie op de binnenlandse spoormarkten geïntroduceerd. Niet alleen door open toegang, maar ook door een aanscherping (in 2024) van de mogelijkheden om onderhands te gunnen. Aanbesteden wordt de norm in Europa. Met het oog deze ontwikkeling is het de vraag of de positie en aansturing van NS in zijn huidige vorm in de toekomst houdbaar is. De vraag is of het logisch is NS nog bepaalde systeemtaken als de ontwikkelfunctie en de dienstregeling te laten uitvoeren. U benadrukt in de twopager dat u ook aandacht wilt besteden aan dit vraagstuk in uw besluit.
- Tot slot schetst u de urgentie om in 2020 een besluit te nemen omdat u de jaren tot 2025 echt nodig heeft om ervoor te zorgen dat er vanaf 2025 treinen blijven rijden. Urgentie is ook nodig omdat u de Kamer wettelijk in bijna alle stappen moet betrekken (beleidsvoornemen, programma van eisen, concept-vervoerconcessie en definitieve vaststelling concessie).

Boodschap aan de MR

- De ordening kan worden teruggebracht tot een kernbesluit: gaan we het HRN onderhands gunnen of aanbesteden en wat betekent dat dan? Hoe kijkt de MR hier (inhoudelijk) tegenaan

en welke gedachten heeft zij om tot een gedragen besluit te komen waarin alle relevante belangen voldoende zijn afgewogen?

- Urgentie kweken om in 2020 het besluit te nemen. De tijd daarna is hard nodig om een nieuwe concessie voor een (aangepast) hoofdrailnet op te stellen. Anderzijds is een vervroeging van dit besluit niet mogelijk omdat 2019 nodig is om de verschillende toegezegde onderzoeken te kunnen afronden en stakeholders hierbij zorgvuldig te betrekken.

Betrokkenheid belanghebbenden

- Om belanghebbenden in het proces naar het besluit in 2020 te betrekken wordt voorgesteld het bestuurlijk NOVB te benutten. Dat geeft de mogelijkheid om op bestuurlijk niveau feedback te krijgen op onderzoeksresultaten, te toetsen op draagvlak voor besluiten en het ophalen van signalen uit de sector.
- Aan het bestuurlijk NOVB nemen alle relevante belanghebbenden deel, behalve de consumentenorganisaties. Zij zouden specifiek bij dit onderwerp kunnen aanschuiven.
- Voorziene bestuurlijk NOVB: 13 juni en 12 september.
- Het bestuurlijk NOVB wordt voorbereid door een directeurenoverleg.
- Los van het NOVB wordt de sector – waar relevant - in de individuele onderzoeken door middel van hun inbreng of deelname aan klankbordgroepen betrokken.

Afsprakenlijst Staf Stas 28 maart 2019

1. Topsector logistiek. BRW [redacted]
[redacted]
2. Klimaat – Urgenda. BRW [redacted]
BRW [redacted]
3. Stappenplan EV BRW [redacted]
[redacted]
BRW [redacted]
4. Actualiteit RevNexxt – PBL. BRW [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
5. Basisrapportage PHS BRW [redacted]
6. PHS Meteren – Boxtel BRW [redacted]
7. Beleidsprioriteitenbrieven NS en ProRail BRW [redacted]
8. Maaslijn BRW [redacted]
9. Verzoek Commissie IenW over tijdlijn decentralisatie voor AO Spoor 4 april
 - PA schakelt even met betreffende Kamerlid over het verzoek.
 - De mogelijke opties worden ondertussen voorbereid, afhankelijk van terugkoppeling PA wordt een optie gekozen.



Staf DG Mobiliteit - Stas

Bestuurskern

DG Mobiliteit
Staf DG

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

agenda

Betreft	Staf DG Mo - STAS
Vergaderdatum	28 maart 2019
Vergadertijd	10.00-11.00 uur
Aanwezig	Staatssecretaris, dOVS, dDuMo, PA-S, DBO

1. Opening

2. Inhoudelijk te bespreken onderwerpen:

- a. Basisrapportage PHS (bijgevoegd)
- b. Brievenoverzicht OVS (bijgevoegd)
- c. Proces m.b.t. Meteren – Boxtel (mondeling)

3. Te bespreken nota's

- a. Voortzetting programma Topsector Logistiek 2021 e.v. (bijgevoegd, i.a.v. 5.1.2.e)

4. Actualiteiten

5. Vooruitblik staf 4 april 2019

- Onderwijsaanpak - aanpak hyperspits
- Two-pager procesbesluit ordening spoor
- Planbord DG Mo

6. Verslag staf 21 maart 2019



Staf DG Mobiliteit - Stas

BestuurskernDG Mobiliteit
Staf DGDen Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag**Contactpersoon**

S. J. J. J.

agenda

Betreft	Staf DG Mo - STAS
Vergaderdatum	4 april 2019
Vergadertijd	16.30-17.30 uur
Aanwezig	Staatssecretaris, dgMo, dOVS, dDuMo, PA-S, DBO

1. Opening**2. Inhoudelijk te bespreken onderwerpen:**

- a. Onderwijsaanpak – aanpak hyperspits (bijgevoegd)
- b. Two-pager procesbesluit ordening spoor (bijgevoegd)
- c. Planbord DG Mo (bijgevoegd)
- d. Stand van zaken Overwegenaanpak n.a.v. beleidsreactie OVV (bijgevoegd)

3. Te bespreken nota's**4. Actualiteiten****5. Vooruitblik staf 11 april 2019**

- Werken voor derden
- Brievenoverzicht OVS

6. Verslag staf 28 maart 2019



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Stakeholderplan Toekomst Ordening en sturing op het spoor

Directie Openbaar vervoer en
spoor

april 2019

Inhoud

1. Overzicht externe stakeholders
2. Procesplanning 2018-2025
3. Maatwerk bij bouwstenen
4. Bestuurlijk NOVB ter bespreking proces naar besluit ordening spoor
5. Raakvlakken overige gremia

1. Stakeholders

Vervoerders

- NS (Reizigers, Stations)
- FMN (Arriva, Connexxion, Keolis en EBS)
- Stadsvervoerders (GVB, RET, HTM)
- *Open access* vervoerders
- Busvervoerders

Overheden

- Ministerie van I&W (concessieverlener HRN)
- Ministerie van Financiën (AFEP, deelnemingen)
- Ministerie van EZK (AEP)
- IPO, Vervoersregio's
- DOVA, VNG, G4

1. Stakeholders

Reizigersorganisaties

- Deelnemers LOCOV (o.a. Rover, LSVB, IederIn, ANWB, Fietzersbond)

Overige stakeholders

- Prorail
- Vakbonden
- N.t.b.

2. Procesplanning 2018-2025

Fase onderzoek 2018-2020

- Stakeholders in deze fase op gelijkwaardige wijze betrokken in een transparant proces
- Stakeholders nemen deel aan klankbord- en stuurgroepen bij voor hen relevante onderzoeken
- Stakeholders worden over uitkomsten onderzoeken geconsulteerd voordat beleidsconclusies naar TK worden gestuurd

Fase besluitvorming 2020

- Stakeholders worden geïnformeerd over voorgenomen besluiten die hen raken
- Informatie uitwisseling is in deze fase meer (bedrijfs)vertrouwelijk

2. Procesplanning 2018-2025

Fase implementatie 2020 - 2025

- Betrokkenheid stakeholders afhankelijk van uitkomsten besluitvorming (openbare of onderhandse gunning)
- Proces meer (juridisch) ingekaderd met duidelijke spelregels

3. Betrokkenheid bij bouwstenen

Bouwsteen

- Stations
- Open toegang
- Gelijk speelveld (ACM)
- Effecten aanbestedingen
- Openbaar/onderhands
- Decentralisatie
- HSL

Wijze van betrokkenheid

- Klankbordgroepen (extern + Rijk)
- Klankbordgroep (extern)
- Consultatie (na publicatie ACM)
- N.t.b.
- N.t.b.
- Stuurgroep (met provincies)
- Consultatie

4. *Bestuurlijk NOVB* voor bespreking ordening

- Voorstel om als gremium te benutten om bestuurlijk de stand van zaken met belanghebbenden te bespreken.
- Aandachtspunt is dat consumentenorganisaties geen onderdeel zijn van het bestuurlijk NOVB. Zij zouden specifiek bij dit onderwerp kunnen aanschuiven.
- Doel is borgen betrokkenheid belanghebbenden, feedback krijgen op onderzoeksresultaten, toetsen draagvlak voor besluiten en ophalen signalen uit de sector.
- Op agenda staan resultaten en conclusies onderzoeken, en voortgang en planning lopende onderzoeken.
- Voorziene bestuurlijk NOVB: 13 juni en 12 september.
- Op basis van planning kan een voorraadagenda gemaakt worden.

5. Raakvlakken overige gremia

Er zijn diverse andere tafels waar met dezelfde stakeholders wordt gesproken:

- Landelijke Spoor en OV tafel
- LOCOV
- Tripartite overleggen I&W/NS/Prorail

Deze gremia lenen zich om verschillende redenen niet voor de gesprekken over ordening op het spoor.

Bijlage 1 bij Adviesnota MR [2019-04-12] OVS: Twopager besluit in 2020 over ordening op het spoor na 2024: kernbesluit en proces

Termijn van aanbesteden HRN

Aanleiding

Het ministerie van Financiën stelt dat de termijn voor het aanbesteden van het hoofdrailnet tussen 6 en 8 jaar ligt. Zij verwijzen daarbij naar Duitsland waar de openbaar aanbesteding van de spoorvervoerconcessie voor Noordrijn-Westfalen 6 tot 8 jaar gekost heeft. De inschatting van IenW is dat deze periode minimaal vier jaar duurt, zo niet heel veel langer. Dat is ook opgenomen in de twopager. In deze notitie wordt hierop ingegaan.

Vragen van de Staatssecretaris

- 1) klopt het statement van FIN dat aanbesteding van het HRN 6 à 8 jaar gaat duren?
 - 2) waar is dit statement op gebaseerd?
 - 3) wat zijn dan reële (fall-back) scenario's (bv. nog 1 of 2 jaar onderhands gunnen en dan alsnog aanbesteden?).
- Immers, als we nu al weten dat aanbesteden van het HRN langer dan vier jaar gaat duren, hoe realistisch is deze optie dan bij een integraal besluit in 2020 en een aflopende concessie per 2025? De keuze die in 2020 gemaakt wordt, moet wel een reële keuze zijn.

De termijn van 4 jaar

FIN baseert zich op een door NS aangeleverd staatje van aanbestedingen in Duitsland waar Abellio aan mee heeft gedaan. 6 tot 8 jaar is de periode van het moment dat de aanbesteding gepubliceerd is tot aan het starten van het vervoer inclusief voorbereiding door de vervoerder. De voorbereiding op de implementatie door de vervoerder bedraagt minimaal 3 jaar. De voorbereiding van de concessieverlener van de aanbesteding zit daar nog niet in.

De termijn van minimaal 4 jaar heeft IenW berekend op basis van wat gemiddeld genomen een regionale spooraanbesteding in Nederland kost aan tijd. Het proces dat voor een aanbesteding doorlopen wordt:

1. beleidsvoornemen opstellen en voorleggen aan de Kamer (minimaal 1 jaar)
 2. programma van eisen opstellen en voorleggen aan de Kamer en parallel ontwerpconcessie en aanbestedingsprotocol opstellen (minimaal 1 jaar)
 3. aanbestedingsprocedure starten (minimaal 0,5 jaar)
 4. gunningsprocedure (minimaal 0,5 jaar)
 5. voorbereidingstermijn vervoerder (minimaal 1 jaar) en start nieuwe vervoersdienst.
- Benodigde tijd: minimaal 4 jaar.

Duitsland heeft tijdens een Europese workshop¹ in 2018 aangegeven dat de gemiddelde aanbestedingsperiode in Duitsland 3 tot 4,5 jaar duurt. Daar komt dan de voorbereidingstijd voor de vervoerder bij van minimaal een jaar. Duitsland heeft echter meer ervaring met aanbestedingen van spoorvervoer en voor zowel de meeste aanbestedingen in Duitsland als voor regionale aanbestedingen in Nederland geldt dat deze eenvoudiger zijn dan een HRN-aanbesteding. Er staat daarom ook niet voor niets in de twopager 4 jaar, **zo niet veel langer**.

Er is wat lastiger een vergelijking te maken met het VK. In het VK besteedt de Departement for Transport alle spoorvervoerconcessies aan. Doordat het aanbesteden van vervoerconcessies sinds de jaren '90 steeds gangbaarder is geworden in het Verenigd Koninkrijk, heeft DfT daar veel ervaring in en capaciteit voor. Gemiddeld duurt een aanbestedingsprocedure inclusief de implementatie van een vervoersdienst zo'n 2 jaar. Een belangrijk verschil is wel dat het materieel beschikbaar is door de aanwezigheid van private leasemaatschappijen. Vervoerders leasen dat dan van die maatschappijen en zorgen daar zelf voor. Bovendien is er geen sprake van politieke besluitvorming op concessies.

¹ Verslag workshop van de Europese Commissie en de lidstaten over het aanbesteden van openbaar vervoercontracten (2018); te vinden via <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/workshops/2018-pso-workshop-proceedings.pdf>

Hoe realistisch is een termijn van vier jaar?

Er komt nogal wat kijken bij het aanbesteden van een HRN. Bij aanbesteden van het HRN verschuift het zwaartepunt naar de periode voorafgaand aan de aanbestedingsprocedure. IenW moet voorafgaand aan de start van de aanbestedingsprocedure de eisen op een rijtje hebben die aan de concessiehouder en de geboden vervoerdiensten worden gesteld. Denk daarbij niet alleen aan wat de vervoerder moet leveren (dienstregeling/ beschikbare capaciteit), maar ook wat te doen met overgang van personeel en materieel van NS. De vraag is wat IenW moet weten om een goede uitvraag te kunnen doen. IenW moet alle informatie boven water krijgen om een goede aanbesteding op te stellen, en in het kader van een gelijk speelveld (dat door IenW ook gegarandeerd moet worden) moet die informatie dusdanig zijn dat alle vervoerders een goed bod kunnen doen en NS als huidige vervoerder niet mogelijke voordelen heeft. Het is daarbij wel de vraag of IenW op basis van de huidige NS-vervoerconcessie die informatie kunnen krijgen.

Daarnaast moet IenW bekijken welke taken bij IenW of bij ProRail belegd moeten worden (of bij de vervoerder kunnen blijven), ook in het kader van een gelijk speelveld. Qua kennis en capaciteit is IenW nu niet geëquipeerd om een dergelijke aanbesteding te doen.

Naast het gebrek aan informatie kunnen er ook andere vraagstukken opkomen:

- De intensiteit van het publiek debat dat volgt op de bekendmaking van de keuze.
- Positie van het huidige bestuur: gaan zij zonder meer akkoord of wordt dit een juridische strijd?
- Positie van het personeel: gaan zij akkoord met de overgang of zullen zij trachten door middel van stakingen het besluitvormingsproces te beïnvloeden?
- Positie van het materieel: Is de overgang van het materieel naar een eventuele nieuwe concessiehouder goed genoeg geborgd met de redelijke regeling?
- Kunnen de dienstvoorzieningen die door het moederbedrijf van de concessiehouder worden geleverd in handen blijven bij het moederbedrijf of zijn deze op een andere wijze te borgen?

De komende maanden wordt – ten behoeve van het integrale besluit - onderzocht wat het vergt om het hoofdrailnet aan te besteden en in hoeverre dit een ontvlechting van taken van NS betekent om duidelijk te krijgen wat behoort bij de vervoerstaak en wat behoort tot de systeemtaken die NS uitvoert. Dat was ook aangekondigd aan de Kamer. Daarna kan beter een inschatting gemaakt worden van de te verwachten termijn en in hoeverre ontvlechting nodig is.

Hoe realistisch is het dan? (handelingsperspectief)

- Aanbesteden binnen de huidige concessietermijn is waarschijnlijk is niet realistisch. Een tweetrap is wel realistisch: de vervoerconcessie uiterlijk eind 2023 nogmaals onderhands gunnen aan NS voor een beperkte periode en de tijd tot het einde van die concessie te gebruiken om een aanbesteding voor te bereiden, een aanbestedingsprocedure te doen, en de winnende vervoerder zich voor te laten bereiden op de nieuwe concessie. Tot eind 2023 kan een concessie onderhands worden gegund zonder dat de Europese voorwaarden gelden. Dat kan voor maximaal 10 jaar.
- Een tijdelijke onderhandse gunning ter voorbereiding van een aanbesteding zal leiden tot een moeilijke onderhandeling met NS als daarbij tegelijk de aankondiging is dat de concessie daarna wordt aanbesteed. Inschatting is dat een langer onderhands gegunde concessie de onderhandelingen makkelijker maakt met NS omdat een korte periode de business case voor NS bemoeilijkt (in het kader ook van investeringen). Tegelijkertijd moet de periode lang genoeg zijn voor IenW om de aanbesteding zorgvuldig voor te bereiden in een parallel traject.
- De betrokkenheid van de minister van Financiën is bij een aanbesteding cruciaal. Hij kan de NS als aandeelhouder bewegen om constructief mee te werken.