

Onderzoek Marktordening Stations

De documenten behorend bij deze oplegger zijn allen ter ondersteuning van het onderzoek naar de eigendoms-, exploitatie en verantwoordingsdeling op stations. Aanleiding is de toezegging van de staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat om te kijken naar *een optie waarbij de rol en taakverdeling tussen de NS en ProRail op stations verhelderd wordt waardoor exploitatie en beheer in de dagelijkse operatie soepeler verloopt tegen lagere (maatschappelijke) kosten*. Het eindresultaat is een rapport dat inzicht geeft in de huidige situatie op stations (mogelijke probleemanalyse), oplossingen voor mogelijke knelpunten binnen de huidige ordening en de uitwerking van de 4 opties met de voor- en nadelen van deze opties. De vier opties zijn:

1. een optie waarbij de rol en taakverdeling tussen de NS en ProRail op stations verhelderd wordt waardoor exploitatie en beheer in de dagelijkse operatie soepeler verloopt tegen lagere (maatschappelijke) kosten.
2. een optie waarin ProRail en NS Stations in een stationsorganisatie de stations integraal aansturen en op meer afstand van de beide moederbedrijven staan.
3. een optie waarbij ProRail het gehele beheer krijgt over de stations.
4. Een optie waarbij NS het gehele beheer krijgt over de stations.

Tot slot geeft het rapport ook een inzicht naar de mogelijke rol van pensioenfondsen in deze opties.

Het onderzoek wordt uitgevoerd door Royal HaskoningDHV, graag leggen wij een aantal documenten ter bespreking voor. Daarnaast zijn er een aantal documenten ter informatie die wij graag aan u doen toekomen.

Documenten ter bespreking:

- Publieke belangen

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

- Uitwerking opties ordening stations

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

Documenten ter informatie:

- Definities

In het onderzoek wordt er gebruik gemaakt van diverse technische bewoording en/of vakjargon. Om helder te krijgen waar we het over hebben wordt er gebruikt gemaakt van een definitielijst die vooraf

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/05/30/aanpak-ten-behoeve-van-besluit-over-de-markt-ordening-op-het-spoor-in-2020>

afgestemd wordt met onder andere ProRail en NS om ervoor te zorgen dat er achteraf geen onduidelijkheid ontstaat. Hierbij maken wij gebruik van definities die in eerdere onderzoeken gebruikt zijn. Dit is een bijlage bij de Uitwerking opties, de definities worden gebruikt om de opties te beschrijven.

- Aanpak Interviews en Sessies

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

- Plan van Aanpak Onderzoek

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

- Lijst wetenschappers

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

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/05/30/aanpak-ten-behoeve-van-besluit-over-de-markt-ordering-op-het-spoor-in-2020>

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Documenten voor interdepartementaal overleg van 19 maart.
Datum: vrijdag 15 maart 2019 15:28:57
Bijlagen: [Toelichting keuze publieke belangen def.docx](#)
[oplegger interdepartementaal overleg def.docx](#)
[financiële stromen opties.pptx](#)

Hoi 5.1.2.e,

Hierbij de twee documenten die ik je net toezegde. Ook de powerpoint waar de plaatjes met financiële stromen uit kwamen.

Maandagochtend krijg je de aangepaste documenten waarin de opties en de interviewaanpak beschreven is.

Fijn weekend!

Groeten,

5.1.2.e

From: 5.1.2.e - DGB

Sent: vrijdag 15 maart 2019 14:49

To: 5.1.2.e

Subject: Documenten voor interdepartementaal overleg van 19 maart.

Beste 5.1.2.e,

Dank voor de stukken. We hebben ze met zorg gelezen. In de tracks onze vragen en opmerkingen. Ik denk dat het voor 80% heel snel in te passen is.

Alvast enkele algemene opmerkingen:

- 5.1.2.e wenst hier en daar nog iets meer de nadruk op de positie van 'de belastingbetaler'. Jullie splitsen deze entiteit mooi uit in publieke belangen overzicht maar deze komt dan niet expliciet terug in de interviewopzet.
- In de oplegger heb ik het eindresultaat wat breder geformuleerd. Zie ook de tracks.
- Bij definities en opties stationsordening is de vraag wat fundamenteeler. 5.1.2.e heeft hier als het goed is contact met je opgenomen. Naast 5.1.2.e verzoek zouden we je willen vragen om de financiële stromenmodellen apart aan te bieden aan het overleg (ik zal deze dan apart agenderen).

De oplegger, aanpak interviews en toelichting publieke belangen zijn dus bijna gereed om verstuurd te worden, het document met de definitie vergt nog iets meer. Ik zal een agenda opstellen voor het overleg van dinsdag.

Ik bel je zo ook nog wel even.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

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

Toelichting publieke belangen

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

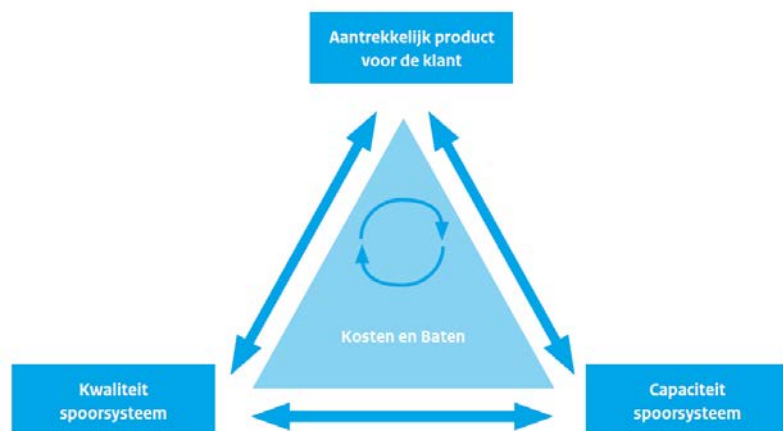
Voor de publieke belangen van stations biedt de Lange Termijn SpoorAgenda (LTSA) uitgangspunten. Dit document is politiek vastgesteld en hieruit zijn publieke belangen te destilleren.

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

De Lange Termijn Spooragenda

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

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



Figuur 1. Hoofddoelen van de LTSA.

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

Doelstellingen stations

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

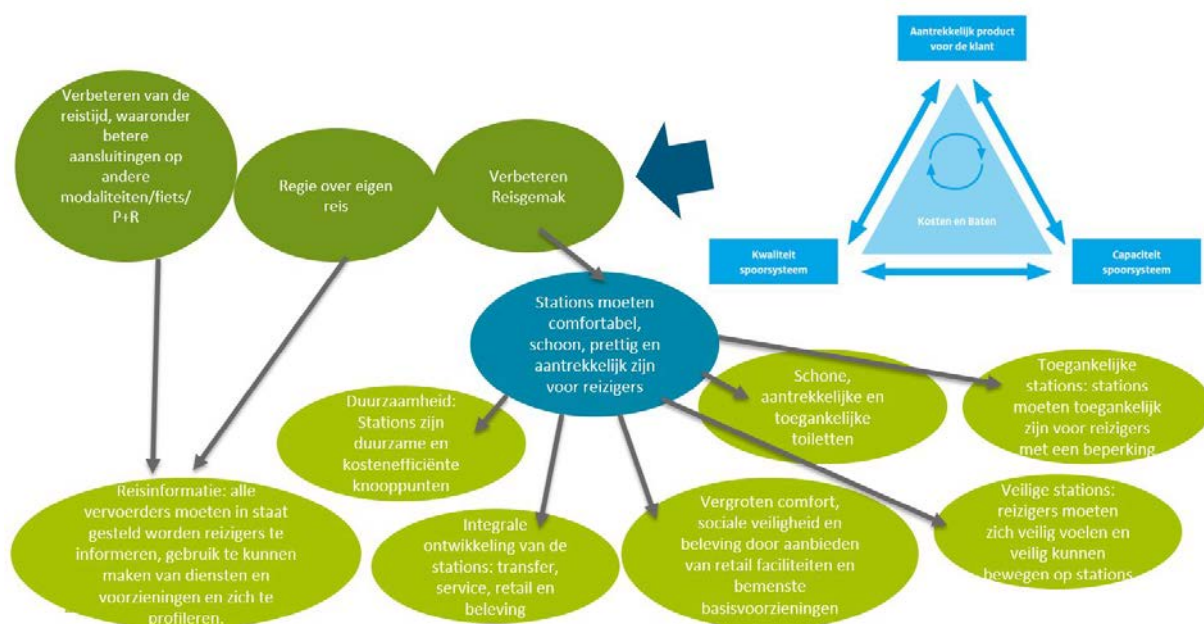
- Comfortabele stations: Stations moeten comfortabel, schoon, prettig en aantrekkelijk zijn, o.a. door functies van transfer, service, retail en beleving integraal te ontwerpen, door schone, aantrekkelijke en toegankelijke toiletten en (basis)voorzieningen retail en service.

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

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

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

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

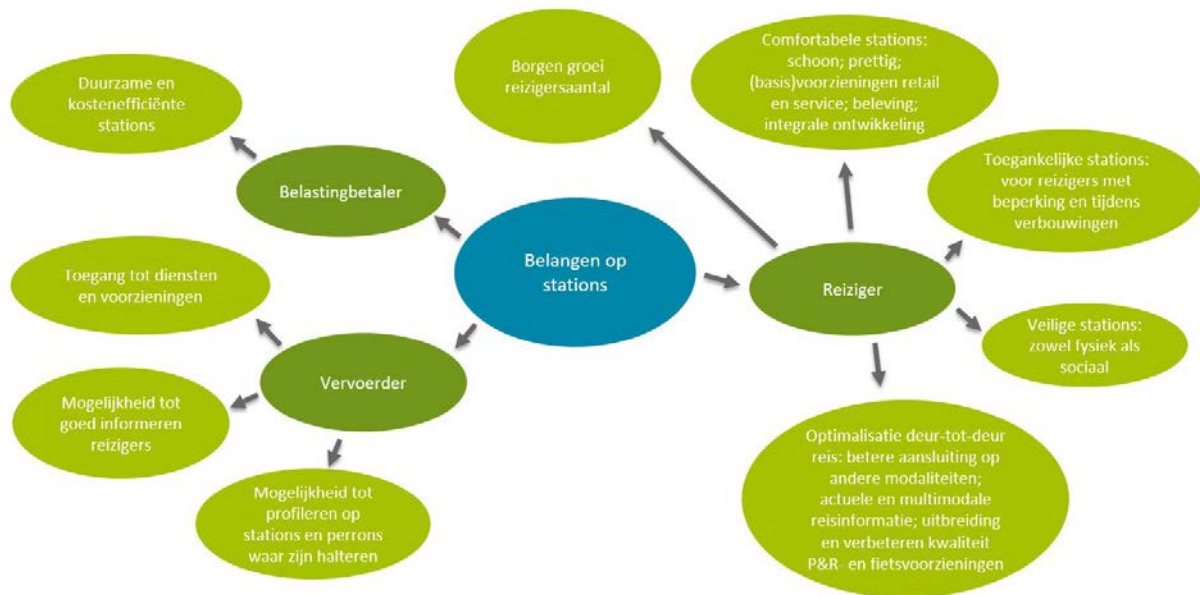


Figuur 3. Publieke belangen stations uit LTSA

Publieke belangen vanuit drie perspectieven

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

pijl naar een belang getrokken. Daarmee zijn de uit de LTSA afgeleide doelstellingen geschikt voor gebruik in dit onderzoek.



Figuur 3. Publieke belangen en onderzoeksperspectieven

Vervolg: overige belangen

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

De drie perspectieven worden als volgt meegenomen in het onderzoek:

Het perspectief van de reiziger:

- Vertegenwoordigd in de interviews met LOCOV, spoorbouwmeester, OV-Ombudsman (voorheen OV-loket)
- Bouwsteen Toekomstvisie OV 2040

Het perspectief van de vervoerder:

- Vertegenwoordigd in de interviews
- Sommige belangen van de vervoerders vallen samen met het publiek belang
- Bouwsteen ACM gaat specifiek over de gelijk speelveld
- Bouwsteen Toekomstvisie OV 2040
-

Het perspectief van de belastingbetaler:

- Kostenefficiëntie is als publiek belang meegenomen
- Interne bouwstenen: Financiën, Mededinging en Organisatie

Plan van aanpak interviews en sessie

Doel van interview en sessies: Achterhalen hoe de huidige ordening beleefd wordt. Wat gaat er goed en wat zijn knelpunten? Daarnaast inzichtelijk maken wat mogelijke oplossingen en/of optimalisaties van de huidige ordening zouden zijn. En of een oplossing mogelijk meer in de richting van alles naar NS, alles naar ProRail of het oprichten van een nieuwe entiteit zou zijn.

Interviewstructuur stakeholders:

Thema 1: Kennismaken/ werkterrein

1. Kunt u iets vertellen over uw organisatie? Wat zijn de rollen en taken?
2. Wat is uw rol binnen de organisatie?
3. Op welke manier komt u / uw organisatie in aanraking met ordening op stations? En met welke partijen?
4. Bespreken van de huidige ordening aan de hand van een plaat waarop de huidige ordening in één oogslag is te zien. Dit om te toetsen of het beeld van de huidige ordening gedeeld wordt.

Thema 2: Ervaringen huidige situatie

4. Wat gaat er op dit moment in de praktijk goed? i.r.t...
 - Realisatie van publieke belangen van reizigers? (comfortabel, schoon, prettig, aantrekkelijk, etc.; a.d.h.v. praatplaat, zie bijlage). Als er dingen niet goed gaan, wat merkt de reiziger daarvan? Als er dingen zijn die niet goed gaan, valt dat dan te wijten aan de huidige ordening op stations?
 - Realisatie van (publieke) belangen van vervoerders? (non-discriminatoire toegang, gelijk speelveld, mogelijkheid tot profilering en branding en ticketing; toezichtslasten transferfunctie; toezichtslasten mededinging; de mate van complexiteit (transactiekosten)) In hoeverre zijn de genoemde punten toe te schrijven aan de huidige ordening op stations?
 - Realisatie van belangen van de belastingbetaler? (samenwerking tussen NS, ProRail, vervoerders en exploitanten; duurzame stations; kostenefficiënte stations). Is dit gevolg van de huidige ordening op stations?
 - Nog andere belangen/ aspecten?
5. Wat zijn wat u betreft de grootste knelpunten? i.r.t... (zelfde punten als hierboven)
- 5a Wat zijn de oorzaken van deze knelpunten? Zijn deze knelpunten gevolg van de huidige ordening op stations?

Thema 3: Oplossingen, optimalisaties en alternatieven

- 6.a Welke oplossingen/optimalisaties zijn er denkbaar die bijdragen aan een meer effectieve en efficiënte realisering van bovenstaande belangen *binnen* de huidige ordening?
- 6.b Welke oplossingen/optimalisaties zijn er denkbaar die bijdragen aan een meer effectieve en efficiënte realisering van bovenstaande belangen *buiten* de huidige ordening:
7. Welke van de alternatieven draagt dan het meest bij aan de realisatie van die optimalisaties?
 - Nieuwe entiteit
 - Alles naar ProRail
 - Alles naar NS Stations
8. Welke voor- en nadelen zijn verbonden aan de oplossing en/of het alternatief? Wat wordt er beter/ wat levert het op?
9. Wat is er nodig om daar te komen? Welke inspanningen moeten betrokken partijen leveren? Welke transitiekosten levert dit op?
10. Wat denkt u dat de reiziger concreet merkt van de oplossingen of optimalisatie?

Aanpak Interviews:

- Interviews vinden plaats met maximaal twee personen tegelijkertijd.
- RHDHV doet een voorstel voor de te interviewen personen (zie lijst 'respondenten'). Het is mogelijk dat hier nog één iemand extra vanuit de organisatie aanschuift.
- IenW kondigt ons aan via de contactpersonen.
- Na afloop van het interview koppelt RHDHV binnen één week terug aan de respondent(en) door middel van een samenvatting van het interview
- Er worden geen letterlijke verslagen gemaakt
- Interviews zijn anoniem en niet herleidbaar naar personen en/of organisaties.

Sessiestructuur Stakeholders

Thema 1: Kennismaken/ werkkerrein

1. Voorstelronde waarin we vragen om de functies van de deelnemers aan de sessie in de organisatie en hoe zij in aanraking komen met ordening op stations.
2. We laten een op een powerpoint een afbeelding zien waarop de huidige ordening in één oogopslag te zien is. Aan de hand hiervan toetsen we of het beeld van de huidige ordening door de deelnemers gedeeld wordt.

Thema 2: Ervaringen huidige situatie

3. Op een grote A1 posters staan de diverse belangen uitgewerkt. Daarbij gaat het onder andere om de publieke belangen, belangen van de reizigers, belangen van de vervoerders, samenwerkingsbelangen en financiën. We vragen de deelnemers te reflecteren op deze belangen in relatie tot de huidige ordening. Wat gaat er goed? Wat kan er beter? In relatie tot de drie perspectieven; reiziger, belastingbetaler en vervoerder.

- Op groene post-its schrijven de deelnemers wat goed gaat
- Op gele post-its schrijven deelnemers wat beter kan

Ze plakken deze post-its op de juiste plaats op de belangen poster. Aan de hand van de post-its wordt de input plenair besproken, daar waar het niet helder is wordt om verduidelijking gevraagd. Er wordt verkend of er overeenstemming bestaat over enkele knelpunten. Daarna wordt de vraag gesteld of deze knelpunten gevolg zijn van de marktordening.

Thema 3: Oplossingen, optimalisaties en alternatieven

4. Welke oplossingen/ optimalisaties zijn er denkbaar die bijdragen aan een meer effectieve en efficiënte realisering van de belangen die op de poster staan? Veranderen deze oplossingen iets aan de huidige marktordening? We vragen de deelnemers hier even voor zichzelf over na te denken en opnieuw op post-its te schrijven. Deze plakken we op een leeg vel.

7. Plenair worden de post-its besproken en wordt de vraag per oplossing gesteld: verandert dit iets aan de huidige marktordening? Als dit het geval is wordt als vervolgvraag gesteld welke van de volgende alternatieven dan het meest bijdraagt aan de oplossing:

- Huidige ordening met verbeteringen (quick wins)
- Nieuwe entiteit
- Alles naar ProRail
- Alles naar NS Stations

8. Wanneer er een paar oplossingen en/of alternatieven in beeld zijn worden de voor-en nadelen van deze oplossingen en/of alternatieven besproken. Zij er bijvoorbeeld hoge transitiekosten wanneer er voor het alternatief gekozen wordt? Wat levert de oplossing op voor de reiziger?

Te interviewen stakeholders:

- LOCOV
- Spoorbouwmeester
- Pensioenfondsen (vragenlijst zal hier meer ingaan op eventuele meerwaarde die zij zien in het investeren in stations)

Stakeholders die uitgenodigd worden voor een sessie:

Regionale vervoerders en concessiesverleners (twee sessies) (DOVA en FMN)

Prorail en NS Reizigers en NS Stations (drie sessies)

Gemeenten: Grote, middelgrote en kleinere (drie sessies)

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Versie twee documenten stationsordening
Datum: maandag 18 maart 2019 16:53:10
Bijlagen: [image001.jpg](#)

Hoi 5.1.2.e,
 Ik haal de vraag er nog uit en dan gaat ie zo direct de deur uit.
 Mooi dat we - met even snel op en neer schakelen - tot dit stuk over huidige en toekomstige opties gekomen zijn.
 We zien elkaar morgenmiddag om 16 uur op de Rijnstraat 8 in Den Haag !
 Gr. 5.1.2.e

5.1.2.e
marktordening van spoor en stations & (deel)fiets als onderdeel van de deur-tot-deur-reis
 Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
 Directoraat Generaal Mobiliteit
 Directie Openbaar Vervoer & Spoor
 E 5.1.2.e @minienw.nl
 T +31 (0)6 - 5.1.2.e
 P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
 L Den Haag, Rijnstraat 8, 5.1.2.e
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: maandag 18 maart 2019 16:48
Aan: 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - DGB
CC: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Versie twee documenten stationsordening
 Ja, ik ben het er mee eens. Er staat één vraag in: De middelen van vervoerders zijn bijvoorbeeld de kaartverkoopautomaten, of reisinformatie die in de frames wordt gepresenteerd.

From: 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e @minienw.nl>
Sent: maandag 18 maart 2019 16:41
To: 5.1.2.e <5.1.2.e @rhdhv.com>; 5.1.2.e - DGB
 <5.1.2.e @minienw.nl>
Cc: 5.1.2.e 5.1.2.e @rhdhv.com; 5.1.2.e <5.1.2.e @rhdhv.com>
Subject: RE: Versie twee documenten stationsordening
 Dag 5.1.2.e,
 Ik heb het zonet geheel bekeken en paar mijn inziens kleine zaken in revisie die puntjes op de i zetten voor morgenmiddag.
 Als je ook eens bent, kan 5.1.2.e de stukken zo versturen.
 Gr. 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @rhdhv.com>
Verzonden: maandag 18 maart 2019 15:30
Aan: 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e @rhdhv.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @rhdhv.com>
Onderwerp: RE: Versie twee documenten stationsordening
 5.1.2.e, 5.1.2.e,
 Om het tempo er in te houden stuur ik deze versie alvast naar jullie, het is mij nog niet gelukt het te laten checken door 5.1.2.e of 5.1.2.e.
 Wat ik gedaan heb, op hoofdlijnen:

- Per optie verantwoordelijkheden, eigendom en rollen beschrijven
- De varianten van ecorys onderbouwd wegschrijven
- De wijzigingen van 5.1.2.e geaccepteerd

Voorlopig zit ik nog even vast in ons kantoor Utrecht, dus ben ik goed bereikbaar.

Groeten,

5.1.2.e

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

Sent: maandag 18 maart 2019 13:26

To: 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>

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

Subject: RE: Versie twee documenten stationsordening

Importance: High

Dag 5.1.2.e, 5.1.2.e (& 5.1.2.e),

@5.1.2.e: ik belde je zonet nog even maar kreeg je niet te pakken, dus even via deze weg:

Ik heb nog even goed naar de documenten gekeken:

Het document m.b.t. de te onderzoeken opties levert bij mij nog steeds aantal (fundamentele) vragen op die ik als opmerkingen in de kantlijn heb gezet. Betreft het gemis van meer gedetailleerde, tekstuele toelichting van verschillende opties die mijn inziens één-op-één overgenomen zou kunnen worden uit het Ecorys rapport. Ook hebben jullie geen aandacht voor de in Ecorys benoemde subvarianten die bij verschillende opties benoemd zijn. Morgen in het gesprek met de verschillende ministerie dient daar mijn inziens ook een uitspraak over te komen of we deze wel/niet onderzocht willen hebben en waarom.

Ook heb ik een aantal aanvullingen in revisie gezet die mij inziens feitelijkheden zijn die zo overgenomen zouden kunnen worden.

We moeten er nu snel een (eerste) ei op leggen want stukken moeten echt vandaag de deur uit naar andere depa's.

Gr. 5.1.2.e

5.1.2.e

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

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Directoraat Generaal Mobiliteit

Directie Openbaar Vervoer & Spoor

E 5.1.2.e @minienm.nl

T +31 (0)6 - 5.1.2.e

P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

L Den Haag, Rijnstraat 8, 5.1.2.e

5.1.2.e

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

Verzonden: maandag 18 maart 2019 11:47

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

DGB <5.1.2.e@minienw.nl>

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

Onderwerp: Versie twee documenten stationsordening

Hoi 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Bij dezen de twee aangepaste stukken voor het interdepartementaal overleg morgen: de uitwerking van de opties en definities en de aanpak voor de interviews en sessies.

Bij het document over de opties twijfelen we nog of onder elke optie 'consequenties van de optie' nu wel of niet handig is om er bij te zetten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e | SMC - Strategy and Management Consultants | M +31 6 5.1.2.e | E 5.1.2.e @rhdhv.com

W www.royalhaskoningdhv.com/smc | HaskoningDHV Nederland B.V., onderdeel van Royal HaskoningDHV | Postbus 8520, 3009 AM Rotterdam, George Hintzenweg 85, 3068 AX Rotterdam, The Netherlands



 **Please consider the environment before printing this e-mail.**

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

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

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

Opties stations

versie 25 maart 2019

1. Inleiding

Aanleiding

In het onderzoek worden vier opties onderzocht. De opties zijn in de Kamerbrief en in het Algemeen Overleg Spoorordening benoemd, maar daarin niet uitgewerkt. Als bron voor de definities is gebruik gemaakt van de rapportage “Beoordeling van gevolgen van veranderingen in de posities van relevante partijen op stations” van Ecorys (2 juli 2014; hierna: Ecorys-rapport).

Doelstelling

In dit document zijn de vier opties en de huidige ordening beschreven. Doel van de beschrijving is een eenduidig beeld van de opties vast te stellen, zodat dit als basis kan dienen voor het onderzoek, te beginnen met de interviews. De verschillende opties moeten scherp maken wat de bij de optie behorende rolverdeling voor gevolgen heeft.

Historie

De huidige rolverdeling op stations vloeit voort uit de afspraken die in 1995 zijn gemaakt bij de verzelfstandiging van NS en de oprichting van ProRail. Deze afspraken hebben o.a. betrekking op de verdeling van eigendom, en verantwoordelijkheden en zijn neergelegd in de ‘intentienotitie Definitie Zeggenschap Infrastructuur’, of iDZI.

Opbouw notitie

Hierna worden de opties op hoofdlijnen besproken, zoals deze ook in de interviews gepresenteerd zullen worden.

Verdeling van eigendom en verantwoordelijkheden op stations

Op treinstations wordt in de iDZI onderscheid gemaakt naar enerzijds 1) de Railverkeers- en vervoersinfrastructuur (RVVI) en de Gemengde Infrastructuur (GI) en anderzijds 2) naar de verantwoordelijkheden m.b.t. (borging van) adequate en veilige transfer voor reizigers door het station en commerciële exploitatie. ProRail is (juridisch) eigenaar van de RVVI en verantwoordelijke voor (borging) van adequate en veilige transfer voor reizigers op het (gehele) station. NS Stations is (juridisch) eigenaar van de GI en verantwoordelijk voor commerciële exploitatie op het (gehele) station.

Daarnaast wordt onderscheid gemaakt naar Dienstvoorzieningen voor passagiersstations (DVP). Dit zijn service- en informatievoorzieningen voor reizigers, locaties voor apparatuur ten behoeve van de distributie en validatie van vervoersbewijzen en pauzelocaties voor personeel. Toen het Ecorys-rapport geschreven werd, was de definitie van DVP's nog niet vastgesteld. Inmiddels is op de website stations.nl in opdracht van ProRail en NS Stations, samen met de vervoerders de definitie geconcretiseerd. In deze notitie wordt de definitie zoals op stations.nl onder Categorie 2 van de aan spoorwegondernemingen te leveren beschikbare voorzieningen gebruikt. In deze notitie wordt onderscheid gemaakt in de ruimte voor DVP's en de middelen en inrichting van de ruimte. In onderstaande tabel wordt dat onderscheid aan de hand van voorbeelden toegelicht.

DVP	Ruimte	Middel of inrichting
Kaartverkoopautomaat	Locatie met bekabeling	Automaat
Wachtruimte personeel	Fysieke ruimte	Meubilair
Vertrekstaat	Frame	Informatie

Per object is in de huidige ordening gedefinieerd welke partij:

- juridisch eigendom heeft, m.a.w. op wiens naam het object staat ingeschreven bij het kadaster,
- economisch eigendom heeft, dat houdt in wie de lasten en baten van een object draagt
- dagelijks beheer uitvoert
- retail exploitatie uitvoert (in geval van commercie)

Bij de beschrijving van de vier opties is dezelfde beschrijving gehanteerd, zodat helder is wat de verschillen en overeenkomsten tussen de huidige situatie en de opties onderling zijn. Daarnaast is de verdeling van de verantwoordelijkheden voor transfer en commerciële exploitatie in de huidige situatie en de opties beschreven. In hoofdstuk 3 zijn de gehanteerde definities op een rij gezet.

Retail

Ten aanzien van de retail exploitatie geldt dat er op stations een aantal formules worden geëxploiteerd door NS Stations en een deel door private partijen. Deze formules worden door NS Stations geëxploiteerd omdat ze worden beschouwd als basisvoorziening op stations of om het aanbod op stations te verbreden ten behoeve van de beleving op het station of het comfort van de reiziger, de formules dienen een publiek belang. Het gaat om de volgende formules: zie <http://retail.nsstations.nl/formules>

- Kiosk (eigen formule)
- Stationshuiskamer (eigen formule)
- Julia's (eigen formule)
- Railcatering (eigen formule)
- AH to Go (franchise)
- Rituals (franchise)

Railcatering is uit praktische overwegingen bij NS Stations belegd maar heeft een sterke relatie met NS Reizigers en wordt nu alleen aangeboden lange trajecten die door NS Reizigers wordt gereden.

Inzichten over welke formules een publiek belang dienen zijn aan verandering onderhevig, NS Stations exploiteerde eerst meer formules zelf. Om de opties te kunnen vergelijken wordt in dit onderzoek en in de beschrijving van de opties de huidige retail exploitatie aangehouden als uitgangspunt.

Pensioenfondsen

In de opties wordt de rol van pensioenfondsen onderzocht; op welke wijze zouden pensioenfondsen kunnen investeren in stations en daar rendement mee behalen. Hiervoor zou een Publiek-Private Samenwerking ingericht moeten worden, zoals in de vroege jaren 2000 bij Rijkswaterstaat gedaan is voor onder meer rijkswegen. In de beschrijving van de opties worden de vastgoedposities op en rond buiten beschouwing gelaten.

2. Beschrijving opties

Opties 2 en 3 zijn ook in het Ecorys-rapport beschreven, daarbij zijn verschillende varianten per optie benoemd. Uitgangspunt voor dit onderzoek is de in dit hoofdstuk beschreven variant. De onderbouwing hiervoor is onderdeel van de beschrijving.

In de interviews wordt de stakeholders gevraagd te reflecteren op alle opties. Als de interviews aanleiding geven ook andere varianten te beschouwen, wordt dit in de eindrapportage meegenomen.

Huidige ordening

In de huidige ordening zijn ProRail en NS Stations samen verantwoordelijk voor en eigenaar van alle treinstations in Nederland.

Verantwoordelijkheden

ProRail is verantwoordelijk voor de transfer, ook binnen de gemengde infrastructuur. NS Stations is verantwoordelijk voor de commerciële exploitatie van het station, ook op de RVVI.

Eigendom

ProRail is eigenaar van de RVVI, NS Stations van de Gemengde Infrastructuur.

Rolverdeling

Meer in detail is de rolverdeling als volgt:

- NS Stations draagt de kosten en baten van de commerciële functies. Alle kosten en opbrengsten van de verhuur van ruimtes op perrons of in stations zowel aan winkels als aan andere vervoerders, reclame op perrons of stations.
- ProRail draagt de kosten voor de transferfunctie zowel voor de railverkeers- en vervoersinfrastructuur als de infrastructuur met een gemengde functie. Eenvoudig gezegd, overal waar reizigers lopen op perrons, in stations, rondom winkels of servicebalies wordt gebouwd, verbouwd, onderhouden en schoongehouden voor rekening van ProRail.

- Als voorzieningen zoals liften en onderdoorgangen ook een functie voor de gemengde infrastructuur vervullen zoals bijvoorbeeld bevoorrading van winkel, dan hebben ProRail en NS Stations daarvoor per object, per station een verdeelsleutel voor de verdeling van de kosten afgesproken.
- De partij met economisch eigendom is opdrachtgever van het dagelijks en constructief beheer en, in geval van commercie, van de commerciële exploitatie.
- Voor projecten waarin objecten die zowel in eigendom bij NS Stations als ProRail zijn, maken NS Stations en ProRail afspraken over het opdrachtgeverschap en projectmanagement.
- De uitvoering van het dagelijks beheer, dus het onderhoud, schoonmaak etc. wordt uitgevoerd door NS Stations ongeacht wie juridisch of economisch eigenaar is. Dit houdt in dat voor alle transfergedeelten (die voor rekening zijn van ProRail) NS Stations dit in opdracht van ProRail uitvoert. Uitzondering hierop vormen de DVP's op stations waar regionale spoorvervoerders halteren; de vervoerder is verantwoordelijk voor het dagelijks beheer van de voorzieningen en locaties die zij huren van ProRail (RVVI) en/of NS Stations (GI).

			Huidige situatie
RVVI	DVP	Juridisch eigendom	ProRail (Rail Infra Trust)
		Economisch eigendom	ProRail
		Uitvoering dagelijks beheer (ruimte)	NS Stations
		Uitvoering dagelijks beheer (middelen en inrichting)	Vervoerder
	Transfer	Juridisch eigendom	ProRail (Rail Infra Trust)
		Economisch eigendom	ProRail
		Uitvoering dagelijks beheer	NS Stations
	Commercie	Juridisch eigendom (de grond)	ProRail (Rail Infra Trust)
		Economisch eigendom	NS Stations
		Uitvoering dagelijks beheer	NS Stations
GI	DVP	Retail exploitatie basis en verbreding	NS Stations
		Retail exploitatie overig	Exploitant
		Juridisch eigendom	NS Stations (NS Vastgoed)
		Economisch eigendom	NS Stations
		Uitvoering dagelijks beheer (ruimte)	NS Stations
		Uitvoering dagelijks beheer (middelen en inrichting)	Vervoerder
	Transfer	Juridisch eigendom	NS Stations (NS Vastgoed)
		Economisch eigendom	NS Stations
		Uitvoering dagelijks beheer	NS Stations, financiering ProRail
	Commercie	Juridisch eigendom	NS Stations (NS Vastgoed)
		Economisch eigendom	NS Stations
		Uitvoering dagelijks beheer	NS Stations
		Retail exploitatie	Exploitant

Optie 1: Huidige ordening met verbeteringen

In deze optie worden de verantwoordelijkheden en de eigendomsverhouding op stations tussen ProRail en NS Stations niet gewijzigd. Wel wordt de rol- en taakverdeling tussen de NS Stations en ProRail op stations verhelderd. De bevindingen in het onderzoek leveren hiervoor de aanwijzingen. Een concrete mogelijke verbetering die wordt onderzocht is de rol van pensioenfondsen op stations en de mogelijkheden die er in de huidige ordening zijn voor het aantrekken van privaat kapitaal.

Onderstaande plaat, waarin eigendomsverhoudingen en de verantwoordelijkheden op stations tot uitdrukking gebracht zijn wordt in de interviews gebruikt om de verbeteringen zo concreet mogelijk te maken. Hierbij moet worden opgemerkt dat NS Poort inmiddels is opgeheven en opgegaan in NS Stations.



Optie 2: Stationsorganisatie

In deze optie richten ProRail en NS Stations een stationsorganisatie op die stations integraal aanstuurt en op meer afstand van de beide moederbedrijven staan. Zo ontstaat een nieuwe entiteit en één aanspreekpunt voor belanghebbenden. Alle kosten en opbrengsten worden door de nieuwe entiteit gedragen.

Verantwoordelijkheden

De nieuwe entiteit wordt als enige verantwoordelijk voor de transfer en de commerciële exploitatie van het gehele station, de RVVI en de Gemengde Infrastructuur. De afweging tussen de belangen transfer en commercie wordt door één partij integraal gemaakt. Het dagelijks wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de nieuwe entiteit, met uitzondering van de middelen en inrichting van de vervoerders en de retail-exploitanten.

Eigendom

Het economisch eigendom wordt overgedragen aan de nieuwe entiteit. Juridisch eigendom blijft, vooral vanuit praktische overwegingen, bij ProRail (RIT) en NS Stations (NS Vastgoed). De varianten uit het Ecorys-rapport (eigendom bij de Nederlandse Staat en eigendom bij NS Stations) zijn buiten beschouwing gelaten, nu is gekozen voor de juridisch meest eenvoudige variant met de minste transactiekosten.

Rolverdeling

De rolverdeling tussen de partijen is in deze optie als volgt, anders dan juridisch eigenaarschap, hebben NS Stations en ProRail geen rol meer. Zij brengen hun resources in de nieuwe entiteit in. In deze optie exploiteert de nieuwe entiteit de retail die voorziet in een basisbehoefte en in de verbreding van het aanbod op stations. Onderdeel van deze optie is dat pensioenfondsen in stations investeren via de nieuwe entiteit.

RVVI DVP

Juridisch eigendom

Economisch eigendom

Uitvoering dagelijks beheer (ruimte)

Nieuwe entiteit

ProRail (Rail Infra Trust)

Nieuwe entiteit

Nieuwe entiteit

		Uitvoering dagelijks beheer (middelen en inrichting)	Vervoerder
	Transfer	Juridisch eigendom	ProRail (Rail Infra Trust)
		Economisch eigendom	<i>Nieuwe entiteit</i>
		Uitvoering dagelijks beheer	<i>Nieuwe entiteit</i>
	Commercie	Juridisch eigendom (de grond)	ProRail (Rail Infra Trust)
		Economisch eigendom	<i>Nieuwe entiteit</i>
		Uitvoering dagelijks beheer	<i>Nieuwe entiteit</i>
		Retail exploitatie basis en verbreding	<i>Nieuwe entiteit</i>
		Retail exploitatie overig	Exploitant
GI	DVP	Juridisch eigendom	NS Stations (NS Vastgoed)
		Economisch eigendom	<i>Nieuwe entiteit</i>
		Uitvoering dagelijks beheer (ruimte)	<i>Nieuwe entiteit</i>
		Uitvoering dagelijks beheer (middelen en inrichting)	Vervoerder
	Transfer	Juridisch eigendom	NS Stations (NS Vastgoed)
		Economisch eigendom	<i>Nieuwe entiteit</i>
		Uitvoering dagelijks beheer	<i>Nieuwe entiteit</i>
	Commercie	Juridisch eigendom	NS Stations (NS Vastgoed)
		Economisch eigendom	<i>Nieuwe entiteit</i>
		Uitvoering dagelijks beheer	<i>Nieuwe entiteit</i>
		Retail exploitatie	Exploitant

Optie 3: Alles naar ProRail

De verantwoordelijkheid voor het station wordt bij één partij belegd, ProRail. NS Stations draagt alle assets over aan RIT, er is nog maar één aanspreekpunt op de stations. In dit onderzoek wordt de variant uit het Ecorys-rapport gebruikt waarbij ProRail zelfbeheer en commerciële exploitatie verzorgt. Deze taken bij een private partij beleggen (de basisvariant uit het Ecorys-rapport) is een mogelijke optimalisatie van de optie die niet apart meegenomen wordt.

Verantwoordelijkheden

In deze optie is ProRail verantwoordelijk voor transfer en commerciële exploitatie en weegt de belangen af. Dagelijks beheer wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van ProRail, met uitzondering van de middelen en inrichting van de vervoerders en retail-exploitanten.

Eigendom

ProRail is eigenaar van de RVVI en de Gemengde Infrastructuur, hiervoor is een juridische overdracht van NS Vastgoed naar RIT nodig.

Rolverdeling

Meer in detail is de rolverdeling als volgt, NS Stations heeft op stations geen rol meer. In deze optie exploiteert ProRail de retail die voorziet in een basisbehoefte en in de verbreding van het aanbod op stations. Onderdeel van deze optie is dat pensioenfondsen via ProRail kunnen investeren in stations.

			Alles naar ProRail
RVVI	DVP	Juridisch eigendom	ProRail (Rail Infra Trust)
		Economisch eigendom	ProRail
		Uitvoering dagelijks beheer (ruimte)	ProRail
		Uitvoering dagelijks beheer (middelen en inrichting)	Vervoerder
	Transfer	Juridisch eigendom	ProRail (Rail Infra Trust)
		Economisch eigendom	ProRail
		Uitvoering dagelijks beheer	<i>ProRail</i>
	Commercie	Juridisch eigendom (de grond)	ProRail (Rail Infra Trust)

		Economisch eigendom	<i>ProRail</i>
		Uitvoering dagelijks beheer	<i>ProRail</i>
		Retail exploitatie basis en verbreding	<i>ProRail</i>
		Retail exploitatie overig	Exploitant
GI	DVP	Juridisch eigendom	<i>ProRail (Rail Infra Trust)</i>
		Economisch eigendom	<i>ProRail</i>
		Uitvoering dagelijks beheer (ruimte)	<i>ProRail</i>
		Uitvoering dagelijks beheer (middelen en inrichting)	Vervoerder
	Transfer	Juridisch eigendom	<i>ProRail (Rail Infra Trust)</i>
		Economisch eigendom	<i>ProRail</i>
		Uitvoering dagelijks beheer	<i>ProRail</i>
	Commercie	Juridisch eigendom	<i>ProRail (Rail Infra Trust)</i>
		Economisch eigendom	<i>ProRail</i>
		Uitvoering dagelijks beheer	<i>ProRail</i>
		Retail exploitatie	Exploitant

Optie 4: Alles naar NS Stations

Het eigendom en de verantwoordelijkheid voor het station wordt bij één partij belegd, NS Stations.

Verantwoordelijkheden

NS Stations is in deze optie verantwoordelijk voor de transfer en de commerciële exploitatie van de stations en weegt de belangen af. Dagelijks beheer wordt op het hele station onder verantwoordelijkheid van NS Stations uitgevoerd, met uitzondering van de middelen en inrichting van de vervoerders en de retail-exploitanten.

Eigendom

In deze optie draagt RIT het eigendom van de RVVI over aan NS Vastgoed.

Rolverdeling

Meer in detail is de rolverdeling als volgt, ProRail heeft op stations geen rol meer. Onderdeel van deze optie is dat pensioenfondsen via NS Stations kunnen investeren in stations.

			Alles naar NS
RVVI	DVP	Juridisch eigendom	<i>NS Stations (NS Vastgoed)</i>
		Economisch eigendom	<i>NS Stations</i>
		Uitvoering dagelijks beheer (ruimte)	<i>NS Stations</i>
		Uitvoering dagelijks beheer (middelen en inrichting)	Vervoerder
	Transfer	Juridisch eigendom	<i>NS Stations (NS Vastgoed)</i>
		Economisch eigendom	<i>NS Stations</i>
		Uitvoering dagelijks beheer	<i>NS Stations</i>
	Commercie	Juridisch eigendom (de grond)	<i>NS Stations (NS Vastgoed)</i>
		Economisch eigendom	<i>NS Stations</i>
		Uitvoering dagelijks beheer	<i>NS Stations</i>
		Retail exploitatie basis en verbreding	<i>NS Stations</i>
		Retail exploitatie overig	Exploitant
GI	DVP	Juridisch eigendom	<i>NS Stations (NS Vastgoed)</i>
		Economisch eigendom	<i>NS Stations</i>
		Uitvoering dagelijks beheer (ruimte)	<i>NS Stations</i>
		Uitvoering dagelijks beheer (middelen en inrichting)	Vervoerder
	Transfer	Juridisch eigendom	<i>NS Stations (NS Vastgoed)</i>

	Economisch eigendom	NS Stations
	Uitvoering dagelijks beheer	NS Stations
Commercie	Juridisch eigendom	NS Stations (NS Vastgoed)
	Economisch eigendom	NS Stations
	Uitvoering dagelijks beheer	NS Stations
	Retail exploitatie	Exploitant

3. Definities

De railverkeer- en vervoersinfrastructuur (RVVI): de rails met bijbehorende voorzieningen, de stationstunnels en de perrons. (bron: ecorys).

In dit onderzoek is het spoorstelsel uitgesloten van de RVVI; het spoor, de seinen en portalen blijven in alle opties in eigendom en onder de verantwoordelijkheid van ProRail vallen. Dit gaat om alle objecten behorende bij de volgende systemen, conform BID00001:

- Communicatiesysteem
- Doorsnijdingsysteem
- Draagsysteem
- Energievoorziening systeem
- Geleidingsysteem
- Treinbeheersingssysteem
- Treinbeveiligingssysteem

BID00001 (Business Information Document) bevat een Objectenstructuur en Basislijst Objecten. In BID00001 is door ProRail het Railinfrastructuursysteem tot op componentniveau uitgewerkt. "De objectenstructuur heeft als doel object gerelateerde informatie op eenduidige en consistente wijze te ordenen. Met het hanteren van de objectenstructuur als grondslag voor de ordening en uitwisseling van object gerelateerde informatie wordt bijgedragen aan een efficiënte en effectieve bedrijfsvoering bij afdeling Informatie. De in de Basislijst objecten benoemde objecten zijn de grondslag voor de uitwisseling van stamgegevens en vormen de basis van het gegevensmodel voor de inrichting van het stambestand van infra-objecten."

Infrastructuur met gemengde functies (GI): dit type infrastructuur, met name stationsgebouwen, heeft een functie in de transfer van reizigers, maar wordt tevens gebruikt voor commerciële activiteiten. (bron: ecorys)

Transfersysteem: Verzameling objecten die ten dienste staan van de transfer van goederen en reizigers, zoals gedefinieerd in BID00001. Het deelsysteem Goederenvoorziening is uitgesloten van dit onderzoek.

Dienstvoorzieningen voor passagiersstations (DVP): de gebouwen en andere voorzieningen daarvan, met inbegrip van de weergave van reisinformatie en passende locaties voor diensten in verband met kaartverkoop. Voorbeelden: Kaartautomaten, servicebalie, informatiepunt, check-in-checkout voorzieningen, reisinformatievoorzieningen, logistieke voorzieningen, facilitaire voorzieningen voor personeel, facilitaire voorzieningen reiziger, voorzieningen operationeel beheer, profilering spoorvervoerders. (bron: ecorys). Op de website stations.nl zijn de aan spoorwegondernemingen te leveren beschikbare voorzieningen als volgt gecategoriseerd:

- Categorie 1: minimumtoegangspakket: is het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur voor het rijden of opstellen; beperkt zich tot bestaande hoofdspoorweginfrastructuur;
- Categorie 2: verlenen van toegang, met inbegrip van toegang via het spoor, tot de dienstvoorzieningen, indien deze bestaan, en tot de diensten verleend in die voorzieningen op passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan, met inbegrip van de weergave van reisinformatie en passende locaties voor diensten in verband met kaartverkoop; beperkt zich tot bestaande voorzieningen;
- Categorie 3 zijn aanvullende voorzieningen die als deze aan één partij worden geleverd, ook aan andere partijen moeten worden aangeboden;
- Categorie 4 zijn ondersteunende voorzieningen die zijn niet verplicht en eventueel in onderling overleg mogelijk kunnen worden geleverd.

Categorie 1 zijn Transfervoorzieningen, Categorie 2 DVP's, Categorie 3 wordt op dit moment niet gebruikt en zal daardoor ook niet in het onderzoek meegenomen worden en Categorie 4 zijn commerciële voorzieningen.

Constructief beheer: dit betreft alle investeringen in stations met een cyclus langer dan drie jaar. Te denken valt aan schilderwerk, het vervangen van de dakbedekking of een revisie van de elektrische installaties. (bron: ecorys)

Dagelijks beheer: dit betreft alle activiteiten met een cyclus korter dan drie jaar, zoals schoonmaak, periodiek onderhoud aan liften en elektra, beveiliging en kwaliteitsmetingen. (bron: ecorys)

Commerciële exploitatie: de verkoop, verhuur, leasing of het op andere wijze commercieel in het verkeer brengen, dan wel het aanbieden voor deze doeleinden. (bron: <http://www.watbetekenthet.nl/wat-betekent-commerciele-exploitatie/>)

Retail exploitatie: Dit is de partij die op locatie de daadwerkelijke uitbating voor zijn rekening neemt, met andere woorden de winkelier. (bron: ecorys)

Juridisch eigendom: De juridische eigenaar is diegene die bij het kadaster als eigenaar is ingeschreven. (bron: ecorys)

Economisch eigendom: Het economisch eigendom betreft alle rechten en verplichtingen die met een bepaald object gepaard gaan, dus ook alle positieve en negatieve kasstromen (het "vruchtgebruik"). De waarde van een object ligt besloten in het economische eigendom. Overdracht van economisch eigendom houdt in dat alle lasten en lusten van een object bij een andere partij komen te liggen. Dit betreft niet alleen het dagelijks beheer en het verhuur van vloeroppervlak, maar ook onderhoud, renovatie en nieuwbouw. Een sub-variant hiervan is dat het economisch eigendom wordt overgedragen aan een andere partij, die vervolgens beheer en exploitatie weer kan uitbesteden aan een andere partij. (bron: ecorys).

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: aangepaste documenten overleg ProRail en NS
Datum: maandag 25 maart 2019 14:59:19
Bijlagen: [Opzet Onderzoeksrapport \(002\).docx](#)
[3.0 Definities en opties stationsordening IenW.docx](#)

Hoi 5.1.2.e,

Zoals besproken stuur ik je hierbij de aangepaste documenten toe, hieronder een korte toelichting.

Groeten,

5.1.2.e

From: 5.1.2.e - DGB
Sent: maandag 25 maart 2019 11:24
To: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e - DGB
Subject: RE: aangepaste documenten overleg ProRail en NS

Hallo 5.1.2.e,

Dank voor de stukken. Ik zal de onderzoeksopzet nog even delen met mijn collega's van EZ/FIN. Ik heb wel nog een paar (kleine) vragen/opmerkingen:

- In het document over de definitie van de opties is er een nieuwe tekst opgenomen over de catering. Op basis waarvan oordelen jullie of iets een basisvoorziening is of ten behoeve van de stationsbeleving? → Het onderscheid hebben we geschrapt, is niet expliciet zo benoemd op de website. Voor alle formules veronderstellen we wel dat ze een publiek belang dienen;
- Iets onbeduidends, maar de zin: *Deze formules worden door NS Stations geëxploiteerd omdat ze worden beschouwd als basisvoorziening op stations of om het aanbod op stations te verbreden ten behoeve van de beleving op het station of het comfort van de reiziger.* Zou ik even naar boven halen (is logischer tussen 'partijen. Het gaat') → zo gedaan.
- **BRW** dus kan het hem even niet vragen maar is de keuze voor 'de juridisch meest eenvoudige variant met de minste transactiekosten' ingestoken door hem? Ik vraag dit omdat ik een inschatting probeer te maken hoe NS/PR tegen deze keuze aan zullen kijken. → hebben we dinsdag ook toegelicht, we willen ons richten op hoe de optie zou kunnen werken, niet hoe ingewikkeld het is om die optie te realiseren. Door de meest eenvoudige uitwerking te kiezen onderschrijven we dat
- Aanpak van interviews is helder. Opzet met post-its om knelpunten te identificeren lijkt mij goed. Passen jullie dit in zowel de sessies als interviews toe? Ik heb wel eens de indruk dat dit soort vormen beter in groepsverband passen dan bij individuele gesprekken. Maar goed, jullie hebben hier natuurlijk veel meer ervaring mee. → post its gebruiken we niet in de interviews, alleen in de grotere sessies
- In het document over de onderzoeksopzet wordt nog gesproken over werkgroep ACM. Ik vraag mij af of dit in praktijk een werkgroep wordt omdat dit meer een beschouwing zal zijn van de QS gelijk speelveld die ACM momenteel op aanvraag van de Kamer schrijft. Maar kan je in principe voor nu laten staan. → hebben we laten staan
- PR & NS zullen in de opzet met name hoofdstuk 'aanbevelingen' spannend vinden. Is het mogelijk hier in 2 á 3 zinnen *iets* dieper op in te gaan nog? → aanbevelingen is misschien ook een te spannende term, we hebben het nu conclusies genoemd; geen nieuwe informatie, wel de inzichten op een rij gezet.

Is het mogelijk nog even naar bullet 2 en 5 te kijken zodat ik de gecorrigeerde stukken kan delen?

Groeten,

5.1.2.e

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

Verzonden: zondag 24 maart 2019 09:15

Aan: 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e
- DGB <5.1.2.e@minienw.nl>
cc: 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>;
5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>

Onderwerp: aangepaste documenten overleg ProRail en NS

Hoi 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Bijgevoegd de documenten die we naar aanleiding van het overleg afgelopen dinsdag aangepast hebben. Ik stuur ook de opzet voor het rapport mee, die is dinsdag besproken en zou nog nagestuurd kunnen worden.

Morgen even contact over de puntjes op de i?

Groeten,

5.1.2.e

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

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

BIJLAGE 1

Inhoudelijke reactie documenten

Hierna zal een inhoudelijke reactie worden gegeven op de vier documenten die ter bespreking zijn ingebracht in het regulier overleg d.d. 28 maart jl. in volgorde van behandeling. In een nader gesprek zal deze reactie nader worden toegelicht danwel aangevuld.

Het document met de titel: "Toelichting publieke belangen"

De titel van dit document impliceert dat hier een toelichting wordt gegeven op de publieke belangen. In hoofdstuk 7 van de *'Opzet van het onderzoeksrapport'* (het vierde document) worden de *"Publieke belangen van stations"* als beoordelingskader genoemd. In het document *'Toelichting publieke belangen'* worden echter ook *"overige belangen"* meegewogen. Dit maakt dat het beoordelingskader een soort 'wvttk' kent, terwijl op voorhand duidelijk moet zijn langs welke lat de onderzoeksresultaten worden gelegd.

Zoals in de kamerbrief d.d. 30 mei 2018 is opgenomen dient bij de beoordeling met name te worden meegenomen: terugbrengen complexiteit, efficiënter functioneren, risico's en financiële effecten, gelijk speelveld vervoerders en verhouding tot OV Toekomstbeeld 2040. Deze elementen zouden wat ons betreft – naast de aspecten en onderzoeksvelden als genoemd in de brief van februari 2019 aan IenW – in het beoordelingskader van de vier scenario's moeten terugkomen, waarbij op voorhand duidelijk moet zijn welke maatstaven daarbij concreet worden gehanteerd.

Het is verder onduidelijk wat precies met de in dit document genoemde publieke belangen wordt gedaan. Wat opvalt is dat in het document met de titel *'opties stations'* (het tweede document) wordt gefocust op uitsluitend dagelijks beheer, exploitatie en eigendom, terwijl in *"toelichting publieke belangen"* ook comfortabele stations en optimalisatie van de deur-tot-deur reis (lees: services) en integrale ontwikkeling van de stations (lees: stations- en gebiedsontwikkeling) worden genoemd.

Het publieke belang is inderdaad gediend met een goed samenspel tussen de beheertaken, service, commercie en stations- en gebiedsontwikkeling. Echter, uit de verdere onderzoeksopzet lijkt de focus te liggen op alleen dagelijks beheer en commerciële exploitatie. Daardoor lijkt de onderzoeksopzet te beperkt.

Het document met de titel: "Opties stations"

In het document met de titel *"Opties stations"* is een vrij technische beschrijving opgenomen van de huidige beheer- en eigendomssituatie op stations en de vertaling van de vier opties zoals genoemd in de Kamerbrief d.d. 30 mei 2018. Om uiteindelijk tot uitspraken over (consequenties van) mogelijke scenario's te komen, is het van belang dat duidelijk is hoe de praktijk op de stations functioneert. In de stukken ontbreekt echter uitleg en begrip over de werking van de huidige situatie met het risico dat vervolconclusies niet juist of onvolledig zullen zijn. Het is daarom belangrijk vertrouwd te raken met het volledige plaatje ten aanzien van de rolverdeling op stations. Daarbij gaat het bij het behartigen van de publieke belangen om een goed samenspel tussen (ver)nieuwbouw, beheer, service, commercie en ontwikkeling. Dit sluit ook aan bij het doel van het OV Toekomstbeeld, waarbij *"zowel de verbindingen tussen de economische kerngebieden in Nederland als het openbaar vervoer in en rond de grote steden te verbeteren en nieuwe ontwikkelingen te stimuleren die ook in minder dichtbevolkte gebieden kunnen zorgen voor een goede dienstverlening."*¹

¹ Kamerbrief 30 mei 2018

Hierna zullen enkele voorbeelden van uitgangspunten worden opgesomd die wat ons betreft anders c.q. breder geformuleerd zouden moeten worden, nadere verduidelijking behoeven danwel in dit stadium van het onderzoek wellicht nog niet benoemd hoeven te worden. NS is graag bereid haar opmerkingen in een gesprek nader toe te lichten. We begrijpen dat een deel van de opmerkingen wellicht reeds eerder ter sprake is gekomen, maar gezien het risico op onjuiste of onvolledige uitkomsten worden deze nogmaals benoemd.

- In de omschrijving van de verdeling van eigendom en verantwoordelijkheden is opgenomen dat “ProRail (juridisch) eigenaar [is] van de RVVI en verantwoordelijk voor (borging) van adequate en veilige transfer voor reizigers op het (gehele) station.” Dit is niet juist weergegeven. ProRail is economisch eigenaar van de RVVI en uitsluitend verantwoordelijk voor de transfer op de RVVI (ex artikel 26 Spw). NS is (eind)verantwoordelijk voor een goede transferfunctie op haar eigendommen (de GI, waaronder de stationsgebouwen moeten worden verstaan). ProRail heeft hierbij een monitorende rol.
- De stelling dat “de partij met economisch eigendom opdrachtgever [is] van het dagelijks en constructief beheer en, in geval van commercie, van de commerciële exploitatie.” klopt niet helemaal. Naast het feit dat het begrip economisch eigendom voor velerlei uitleg vatbaar is, zijn er op het station vele vormen van opdrachtgeverschap en verwanten daaraan. Een dergelijke zin in de uitgangspunten van het onderzoek, gaat voorbij aan veel van de afspraken met betrekking tot de dagelijkse operatie op stations. Zo is bijvoorbeeld NS Stations de opdrachtgever van de uitvoerende partijen op het station, ook daar waar het economisch eigendom van ProRail en gemeenten betreft. Uitsluitend het opdrachtgeverschap richting uitvoerende partijen voor bijzonder constructief beheer (als bedoeld in de NOA) ligt bij ProRail zelf.
- Ten aanzien van DVP’s stellen wij voor om bij de uitleg aan te sluiten die in de praktijk wordt gebruikt. De voorbeelden die worden opgenomen zijn voor ons ook niet helemaal helder. Ons voorstel is om voor de herkenbaarheid de term ‘gereguleerde diensten’ of ‘basisdiensten’ te gebruiken en uitsluitend te verwijzen naar de wettelijke definities zonder nadere interpretatie toe te passen. De werkwijze met betrekking tot het aanbieden van basisdiensten is onderhevig aan strikte wet- en regelgeving en geschiedt onder toezicht van de ACM. Het herformuleren van definities of het interpreteren van basisdiensten in het kader van het ordeningsonderzoek kan mogelijk tot verwarring leiden.
- De verdeelsleutel waarover wordt gesproken onder “rolverdeling” ziet op delen van het stationsgebouw (de schil) die niet kunnen worden toegewezen aan ProRail danwel NS. Liftten zijn voor rekening van ProRail, dus het is niet juist deze als voorbeeldvoorziening te noemen. Wij stellen voor liftten uit deze zinsnede te verwijderen.
- NS Poort was een handelsnaam/organisatienaam; er is geen sprake van opheffing. Tegenwoordig is de handelsnaam/organisatienaam NS Stations gelijk aan de naam van een van de BV’s (NS Stations B.V.).
- Optie 2 ziet op het integraal aansturen van de stations, aldus de kamerbrief d.d. 30 mei 2018. Aansturing kent vele verschijningsvormen en bij optie 2 lijken reeds aannames gedaan te worden ten aanzien van de verantwoordelijkheden van de nieuwe entiteit. Het is echter bijvoorbeeld geen gegeven dat de nieuwe entiteit tevens verantwoordelijk zal worden voor de commerciële exploitatie op stations. Dat kan vanuit nieuwe entiteit ook weer ondergebracht worden bij een andere organisatie. Ons beeld is dat het ook niet zo hoeft te zijn dat voor de aansturing van stations het economisch eigendom wordt geleverd aan de nieuwe entiteit. Kennelijk is er gekozen “voor de juridisch meest eenvoudige variant met de minste transactiekosten”. Of dit daadwerkelijk het geval is en door wie en met welke reden deze keuze reeds is gemaakt is iets dat nog onduidelijk is en onderzoek behoeft. Ook dat ProRail en NS geen rol meer zouden hebben op stations lijkt hier te snel te worden aangenomen. Zij krijgen immers een rol in de nieuwe entiteit (aandeelhouder, bestuur, statuten). En er dient bekeken te worden hoe de overgebleven rollen van NS op de stations (denk aan veiligheid) aansluiten op de nieuwe situatie.
- De derde optie als genoemd in de kamerbrief d.d. 30 mei 2018 (en dus ook vierde optie als gevolg van het AO van 6 december 2018) gaan uit van overgang van “het gehele beheer” naar ProRail c.q. NS. Onduidelijk is wat precies moet worden verstaan onder “het gehele beheer”. Is dit het dagelijks

beheer, het dagelijks en constructief beheer of betreft het ook het bouwen van stations? Los van de vraag wat onder beheer moet worden verstaan, is niet duidelijk waarom beheeroverdracht gepaard moet gaan met eigendomsoverdracht. Bij de derde en vierde optie zou zodoende ook moeten worden onderzocht of en hoe beheeroverdracht sec mogelijk is.

- In optie 4 wordt vermeld dat de RVVI wordt overgedragen aan NS Vastgoed. Onder RVVI wordt echter ook de rails met bijbehorende voorzieningen verstaan. Wij nemen aan dat het niet de bedoeling is om rails e.a. aan NS over te dragen. Er wordt hier o.i. gedoeld op o.a. de perrons en tunnels.
- In de omschrijving van “*de verdeling van eigendom en verantwoordelijkheden op stations*” ontbreekt de verantwoordelijkheid van NS Stations ten aanzien van de uitvoering van het beheer van stations als bedoeld in de DZI.
- De beoogde rol van pensioenfondsen niet altijd helder. Kan dat meer toegelicht worden?
- De genoemde “*rolverdeling*” sluit voornamelijk aan op de wijze van kostenverdeling op de stations. Er zijn echter meer rollen aan te wijzen op de stations die van belang zijn mee te nemen on het onderzoek. Deze rolverdeling wordt door NS Stations nader toegelicht in bijlage 2.
- Voor ons is niet duidelijk is wat onder “*rolverdeling*” wordt bedoeld met “*projectmanagement*”.
- Het is ons ook niet helder waarop wordt gedoeld met “*Retail basis en verbreding*”. Wordt hier gedoeld op beoogde uitbreiding van de retailfuncties op stations?
- De plaat waarop de eigendomsverdeling op stations is weergegeven is een beknopte weergave van het ‘juridisch kader’ zoals voortvloeit uit de DZI/RIT en is ooit gemaakt voor leerdoeleinden (en geeft dus niet de gehele rolverdeling op het station weer). Onze ervaring is dat zonder toelichting deze plaat de nodige vragen oproept. Vraag is of het gewenst is deze plaat zonder toelichting op te nemen in het plan.
- Het is voor ons niet duidelijk of in optie 2 wordt uitgegaan van een publieke organisatie of een private organisatie als nieuwe entiteit. Wellicht kan de uitwerking van optie 2 worden gesplitst in enkele subscenario’s: publiek, publiek privaats of privaats.
- Onder “*optie 1*” wordt de inbreng van privaats kapitaal reeds als concreet verbeterpunt genoemd, terwijl nog niet is onderzocht wat de verbeterpunten zijn noch of pensioenfondsen hier een rol in willen spelen.
- Onder diverse opties is de aanname dat er één aanspreekpunt voor belanghebbenden ontstaat op stations. Dit zou moeten volgen uit het onderzoek en niet op voorhand moeten worden aangenomen. Zeker gelet op de verschillende rollen op stations naast die van dagelijks beheerder en exploitant.

Wij constateren dat er in document “*Opties stations*” informatie is opgenomen waarvan wij ons afvragen of dat in deze fase nodig of wenselijk is. Het gaat om deel onder het kopje “*retail*”, de tabellen met de schematische weergave van de eigendoms- en taakverdeling, de definities en het gestelde met betrekking tot DVP’s (zie ook hierboven).

Mocht u daar in deze fase al iets over willen opnemen dan behoeft de toelichting nog wel wat aanpassing. De commerciële exploitatie op het station in algemene zin draagt bij aan het publieke belang tezamen met de andere rollen op het station. De beperking tot alleen de formules die NS Stations in eigen beheer heeft sluit hier niet op aan. Het is dus niet gewenst om bepaalde retailformules specifiek te benoemen.

De bijgevoegde tabellen met eigendoms-/taakverdeling geeft ook geen volledig beeld, Ook de verantwoordelijkheid voor constructief beheer wordt niet benoemd. Suggestie van onze kant is om de tabellen niet op te nemen in dit document.

Ter voorkoming van onduidelijkheid over definities zijn wij geen voorstander van het overnemen van definities uit Ecorys. Die wijken in aantal gevallen af van definities in basisdocumenten (tussen ProRail en NS geldt bijvoorbeeld een andere definitie van constructief beheer, zie NOA). Ook is er sinds het Ecorys-onderzoek op enkele punten meer duidelijkheid gekomen (zoals wet- en regelgeving t.a.v. DVP’s / gereguleerde diensten). Verder is wat wordt verstaan onder economisch eigendom afhankelijk van de betreffende overdrachtsakte.

Een geüpdatete versie van het plan van aanpak

In de inleiding van het plan van aanpak is de zinsnede “*De huidige ordening oogt complex*” opgenomen. Wij vragen ons of op je dit zo moet opschrijven omdat je hiermee wellicht al vooruitloopt hetgeen juist onderzocht gaat worden. Dit impliceert een zekere subjectieve kijk op de ordening voorafgaand het objectieve onderzoek.

Wij hebben nog een vraag bij het raadplegen van de stakeholders op slechts op een deel van het onderzoek: worden de resultaten van de Werkgroepen van het Rijk (zoals Financiën, Juridisch, etc.) ook gedeeld met de stakeholders c.q. voorgelegd aan de Begeleidingsgroep? Aangezien de beantwoording van de vragen door de onderzoekers geschied mede op basis van die resultaten, gelet op het Beoordelingskader?

De opzet van het onderzoeksrapport

Dit betreft slechts een voorlopige inhoudsopgave. Bij de opzet van het onderzoeksrapport dient evenwel rekening te worden gehouden met bovenstaande alsook het navolgende.

- Naast de beschrijving van de huidige ordening is ook relevant wat deze Nederland gebracht heeft de afgelopen jaren. Dus de ontwikkeling sinds '95 dient daarbij tevens te worden meegenomen. Dus niet alleen status quo, maar ook ontwikkeling door de jaren heen.
- Bij de beschrijving van de huidige situatie dient wat ons betreft ook een overzicht gegeven te worden van huidige prestaties, bijvoorbeeld volgend uit de huidige klanttevredenheidsonderzoeken.
- Niet alle in de kamerbrief d.d. 30 mei 2018 genoemde elementen (zie onder ‘Toelichting publieke belangen’) komen terug in het beoordelingskader. Ook worden er elementen genoemd die geen nadere toelichting kennen. Zo worden slechts de kopjes van onderwerpen binnen het beoordelingskader genoemd (zoals ‘*juridisch*’, ‘*financiën*’ etc.) zonder dat concreet wordt aangegeven welke kaders worden gehanteerd.
- De titels “*Alles naar ProRail*” en “*Alles naar NS*” zijn te ruim geformuleerd. Het woord “*alles*” sluit bepaalde varianten uit waarbij niet alles maar bijvoorbeeld een deel daarvan overgaat. Bij de overgang van beheer zijn meerdere varianten denkbaar.

Vertrouwelijk

NS is actief bij de (ver)nieuwbouw van stations, NS doet de dagelijkse operatie van de stations en NS is actief als (gebieds)ontwikkelaar

ProRail doet als
infrastructuurbeheerder
vaak **vernieuwbouw** van
stations



Vernieuwbouw

ProRail

 Stations
Inbreng van

- Reizigerswensen
- Risicodragende investeringen
- Beheeraspecten

Lokale overheden

NS Stations doet de **dagelijkse operatie**
van de stations in Nederland



Beheer*

 Stations

 Security
ProRail
Gemeenten



Service

 Stations

 T&S
 Sanifair
 Qpark
 OV-fiets
Etc.



Exploitatie

 Stations

 Retail
 Burger King
 Leonidas
Etc.

NS Stations **draagt** als
grondeigenaar en
ontwikkelaar **bij aan**
stationsgebieden



Ontwikkeling

 Stations

 Netwerk-
ontwikkeling
Lokale overheden
Private partijen

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: brief reactie onderzoeksdocumentatie ordening stations
Datum: maandag 8 april 2019 15:48:40
Bijlagen: [brief reactie onderzoeksdocumentatie ordening stations.pdf](#)
[bijlage 1 inhoudelijke reactie.pdf](#)
[bijlage 2 rolverdeling op stations.pdf](#)

Geachte 5.1.2.e , geachte 5.1.2.e ,

Op verzoek van mijn collega 5.1.2.e , stuur ik u bijgevoegd de brief met de inhoudelijke reactie op de onderzoeksdocumentatie (bijlage 1) en een schematische weergave van de rolverdeling op stations (bijlage 2).

Nadere documentatie ter illustratie van de rolverdeling op stations (bijlage 2) zal deze week separaat aan 5.1.2.e worden toegezonden na ondertekening van de geheimhoudingsverklaring (NDA).

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

NS Stations

Katreinetoren
 Stationshal 17
 Postbus 2534
 3500 GM Utrecht

T 06 – 5.1.2.e
 F –
www.nsstations.nl



Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

[Informatie vennootschap](#)

NS Stations

Postbus 2534, 3500 GM Utrecht
IenW / RHDHV

Katreinetoren
Stationshal 17
Postbus 2534
3500 GM Utrecht



Datum 8 april 2019
Uw kenmerk
Ons kenmerk 19.67375
Onderwerp reactie onderzoeksdocumentatie ordening stations

Contactpersoon 5.1.2.e
Telefoon 06.5.1.2.e
E-mail 5.1.2.e@nsstations.nl

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e

Op 28 maart jl. heeft er een regulier overleg plaatsgevonden tussen IenW, ProRail en NS Stations waar tevens het orderingsonderzoek naar de positie van stations is behandeld. Voorafgaand aan dit overleg (op 25 maart 2019) zijn enkele stukken toegestuurd, te weten:

- Een document met een overzicht van publieke belangen op stations ('Toelichting publieke belangen stations')
- Een document met de definities die het bureau hanteert voor de vier opties ('Opties stations')
- Een geüpdatete versie van het plan van aanpak
- De opzet van het onderzoeksrapport

Tijdens het regulier overleg is afgesproken dat zowel ProRail als NS nog een inhoudelijke reactie zullen geven op de betreffende stukken. Dat doen we bij deze. Graag voeren wij met jullie hierover het gesprek om daar waar nodig nog verduidelijking te verschaffen of aanvullingen te doen. Ook ontvangen wij graag de aangepaste documentatie naar aanleiding van de verzamelde opmerkingen van de betrokken partijen.

Afspraken gemaakt m.b.t. het verloop van het onderzoek

Voorts is afgesproken dat NS de huidige rolverdeling op stations zal toelichten. Tijdens het regulier overleg kwam aan de orde dat alle partijen er naar streven dat het onderzoek op juiste, heldere en eenduidige uitgangspunten wordt gestart. Vandaar dat er allereerst een (aantal) deep dives georganiseerd worden waar de onderzoekers in gesprek met partijen de nodige informatie over de huidige rolverdeling en de daaraan ten grondslag liggende DZI / RIT-overeenkomst kunnen verkrijgen. Vooruitlopend op deze gesprekken heeft NS Stations in bijlage 2 de huidige rolverdeling op stations schematisch weergegeven, inclusief enkele (vertrouwelijke) documenten ter illustratie die aan de onderzoekers worden toegestuurd, om een beeld te geven van de wijze

waarop de rol en taakverdeling nu is ingericht op de stations. De vertrouwelijke informatie kan aan de onderzoekers worden toegestuurd na ondertekening van een geheimhoudingsverklaring (NDA).

Inhoudelijke reactie op de documentatie

Graag maakt NS hierbij van de gelegenheid gebruik te reageren op de documentatie die toegestuurd is en op hoofdlijnen besproken is tijdens het regulier overleg op 28 maart jl. Deze reactie treffen jullie gebundeld aan in bijlage 1 bij deze brief. De hoofdlijn in de reactie van NS is dat de documentatie een vrij technische beschrijving bevat van met name de eigendoms- en kostenverdeling op stations. Zo zijn er elementen opgenomen die wat ons betreft anders c.q. breder geformuleerd zouden moeten worden ofwel in dit stadium van het onderzoek wellicht (nog) niet aan de orde hoeven te komen. In de bijlage hebben wij een opsomming opgenomen (zonder de indruk te willen wekken volledig te zijn) van dergelijke uitgangspunten. Zoals gezegd voeren wij graag met jullie hierover het gesprek om daar waar nodig nog verduidelijking te verschaffen of aanvullingen te doen.

Governance van het project

In het Plan van Aanpak op basis waarvan het onderzoeksbureau is geselecteerd (aan NS Stations toegestuurd op 19 oktober 2018) is een governancestructuur voor het ordeningsonderzoek naar stations opgenomen. Onduidelijk is of deze nog altijd actueel is en hoe de bespreking met de onderzoekers tijdens een regulier overleg hier binnen past. Graag ontvangen wij dan ook een overzicht van de huidige governancestructuur van het ordeningsonderzoek. Hierbij is het in het kader van het vermijden van feitelijke onjuistheden relevant de partijen die nu verantwoordelijk zijn voor de stations nauw te betrekken bij het onderzoek en hen ook de gelegenheid te geven in de diverse stappen van het project een feitelijke check te doen.

Uitgangspunten bij het onderzoek

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) heeft het voornemen geuit ProRail om te vormen tot een Zelfstandig Bestuursorgaan (ZBO). Dit kan een impact hebben op het onderzoek dat gedaan wordt naar stations. Daarom is het belangrijk in het onderzoek expliciet te maken of uitgegaan wordt van een ProRail B.V. of een ProRail ZBO. De opties kunnen immers op verschillende manier worden uitgewerkt, afhankelijk van de vraag of ProRail een publiekrechtelijke rechtspersoon danwel een privaatrechtelijke rechtspersoon is.

Planning van het onderzoek

De planning zoals opgenomen in het Plan van Aanpak van oktober 2019 verdient een update. Uit de huidige stukken blijkt geen nieuwe concrete planning. Graag vernemen wij wat de actuele planning is ten aanzien van het onderzoek naar de ordening van stations. Zoals wij aan IenW hebben aangegeven hebben wij zorg over de relatie tussen het ZBO-traject en het ordeningsonderzoek. Voorkomen moet worden dat in het ZBO-traject vooruitgelopen wordt op de scenario's die nu worden onderzocht. In dit verband wijzen wij o.a. op een wetsvoorstel over een wijziging in de transferbevoegdheden op de stations. Wij gaan wij er vanuit dat de verantwoordelijkheden van en tussen de verschillende partijen, in een ProRail B.V. of een ProRail ZBO ongewijzigd blijven.

Ons kenmerk Ons kenmerk
Pagina 3/3

Afronding

Wij hopen met deze reactie bij te dragen aan het versterken en feitelijk juist maken van de onderzoeksoopdracht, zodat er een gedegen onderzoek kan plaatsvinden. Zoals afgesproken zullen wij de reactie en de precieze rollen op het station nader toelichten in een gesprek (inmiddels gepland op 18 april 2019). Ook ontvangen wij graag de aangepaste onderzoeksdocumentatie inclusief een actuele planning. Wij blijven graag nauw betrokken in het vervolg van het onderzoek en hopen dat we op deze manier een goede bijdrage kunnen leveren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Bijlage(n)

1. Inhoudelijke reactie documentatie
2. Rolverdeling op stations

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: agenda en reactie op reacties
Datum: woensdag 10 april 2019 11:28:47

Hoi 5.1.2.e,

Zoals gisteren besproken stuur ik je een opzet voor de agenda van ons overleg volgende week, en onze eerste analyse van de reacties die we van ProRail en NS ontvangen hebben.

We spreken elkaar nog vandaag.

Groeten,

5.1.2.e

Onderwerpen voor op de agenda:

- Planning
- Bestedingen en vooruitblik
- Formele reacties NS en ProRail op stukken bespreken
- Bezoeken NS en ProRail
- Uitwerking interne bouwsteen RHDHV
- Stand van zaken interne bouwstenen Rijk
- Aankondigen interviews: namen en rugnummers

Analyse reacties/vragen

We hebben de opmerkingen op de stukken van ProRail en NS bekeken en besproken. Zoals jullie ook gezien hebben was het een behoorlijke lijst. Na bestudering bleek gelukkig dat we de meeste opmerkingen kunnen verwerken d.m.v. aanpassingen in de formulering/definities, of door die in de verdiepende sessies met NS en ProRail te bespreken.

Daarnaast zijn er nog een aantal meer strategische punten, die we graag met jullie willen afstemmen:

- Zowel ProRail als NS geven aan behoefte te hebben aan een beoordelingskader. Waar gaan we de opties uiteindelijk op scoren? We hebben dat nu alleen algemeen beschreven a.d.h.v. de bouwstenen. Wij zouden een voorzet kunnen maken voor het beoordelingskader, maar willen eerst graag toetsen wat jullie ideeën daar over zijn.
- NS geeft aan dat de focus van het onderzoek nu erg ligt op de publieke belangen, en minder op het in de kamerbrief genoemde “terugbrengen complexiteit, efficiënter functioneren, risico’s en financiële effecten, gelijk speelveld vervoerders en verhouding tot OV Toekomstbeeld 2040”. De NS ziet die aspecten graag terugkomen in het beoordelingskader. In het plan van aanpak (van jullie) zijn de genoemde aspecten verwerkt, maar voor NS blijkbaar niet expliciet genoeg?
- NS schrijft verder dat het bij het behartigen van de publieke belangen gaat om een goed samenspel tussen (ver)nieuwbouw, beheer, service, commercie en ontwikkeling. Dit sluit wat hen betreft ook aan bij het doel van het OV Toekomstbeeld, waarbij “zowel de verbindingen tussen de economische kerngebieden in Nederland als het openbaar vervoer in en rond de grote steden te verbeteren en nieuwe ontwikkelingen te stimuleren die ook in minder dichtbevolkte gebieden kunnen zorgen voor een goede dienstverlening.” Wij vragen ons af of dit nog binnen de scope van dit onderzoek is. Als het breder wordt dan de kleurenplaat, wordt het wat ons betreft een ander onderzoek.
- NS Stations lijkt al haar taken en verantwoordelijkheden in het onderzoek mee te willen laten nemen, inclusief services en gebiedsontwikkeling. Dat is niet de scope van het onderzoek; we onderzoeken of de ordening (eigendom en beheersafspraken) goed werkt, of het verbeterd kan worden en of andere opties misschien (nog) beter zijn. Dat NS

Stations meer taken en verantwoordelijkheden heeft dan commercie en transfer is relevant, de vraag kan zijn of NS Stations levensvatbaar is als je de “ordeningshap” weg zou halen. Maar services en gebiedsontwikkeling zijn geen taken en verantwoordelijkheden die voortvloeien uit de ordening en horen wat ons betreft niet bij de kern van het onderzoek.

- Dan nog een vraag van NS specifiek voor jullie: Worden de resultaten van de Werkgroepen van het Rijk (zoals Financiën, Juridisch, etc.) ook gedeeld met de stakeholders c.q. voorgelegd aan de Begeleidingsgroep? Aangezien de beantwoording van de vragen door de onderzoekers geschied mede op basis van die resultaten, gelet op het Beoordelingskader?
- NS geeft ook nog aan dat de titels “Alles naar ProRail” en “Alles naar NS” te ruim zijn geformuleerd. Het woord “alles” sluit bepaalde varianten uit waarbij niet alles maar bijvoorbeeld een deel daarvan overgaat. Bij de overgang van beheer zijn meerdere varianten denkbaar. Dat is inderdaad het geval, maar naar ons idee is er bewust voor gekozen om een beperkt aantal opties te onderzoeken die veel van elkaar verschillen. Het is logisch dat dit de meer “extreme” opties zijn. Het resultaat van het onderzoek is input om een beslissing te nemen over de ordening op stations, niet om die beslissing in alle nuance en detail uit te werken. Mocht overwogen worden om één van die opties te gaan implementeren, dan is verdere uitwerking nodig
- Als laatste: Beide organisaties geven aan onze beschrijving van de huidige beheer- en eigendomssituatie op stations erg technisch te vinden. Wij herkennen dit, maar zien de tabellen als de (wettelijke) kaders/uitgangspunten waarbinnen de ordening vorm krijgt. De rest is aan de betrokken partijen om in te vullen. We stellen dan ook voor om kader en invulling los te knippen in de beschrijvingen. Informatie die we in de verdiepende sessies gaan ophalen over de huidige ordening in de praktijk, valt onder invulling.

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

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: brief reactie onderzoeksdocumentatie ordening stations
Datum: donderdag 11 april 2019 12:48:54

Beste 5.1.2.e (cc 5.1.2.e),

Zoals zojuist telefonisch besproken, hierbij de reactie op de aangepaste punten in de NDA:

- Beschikken over stukken voor het geval een claim wordt ingediend is een begrijpelijk punt. Maar deze bepaling staat er in voor het geval NS reden heeft om alle Vertrouwelijke Informatie in één keer terug te vragen. Als zo'n reden er is, zal het achterlaten van één kopie ongewenst zijn. Voorstel: als RHDHV alle Vertrouwelijke Informatie heeft moeten terugleveren en er zou sprake zijn van een claim, zal NS zich inspannen dat RHDHV weer over de benodigde informatie komt te beschikken om zich tegen de claim te kunnen verdedigen.
- De boete moet een prikkel zijn om zich te onthouden van overtreding van de geheimhouding en is inderdaad geen schadevergoeding. De argumentatie dat de boete omlaag kan omdat de schade al op andere wijze voor vergoeding in aanmerking komt, is dan ook geen goede reden tot verlaging van de boete. 5.1.1.c + 5.1.2.j is een goede prikkel, 5.1.1.c + 5.1.2.j niet. Voorstel: boete van 5.1.1.c + 5.1.2.j.
- De geheimhouding beperken tot 5 jaar is niet akkoord. Voorstel: de geheimhouding geldt wel voor onbepaalde tijd maar de boeteclausule van 6.1 treedt 10 jaar buiten werking.

Jij zal deze punten nog doornemen met je jurist en hierop terugkomen. We spreken elkaar.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e [mailto:5.1.2.e@rhdhv.com]

Verzonden: woensdag 10 april 2019 16:37

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@nsstations.nl>; 5.1.2.e - DGB'

<5.1.2.e@minienw.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@nsstations.nl>

Onderwerp: RE: brief reactie onderzoeksdocumentatie ordening stations

Beste 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Ik heb de NDA laten checken bij onze juristen, en met de aanpassingen zoals in de bijlage weergegeven kunnen wij de overeenkomst tekenen. Ik ben de voorletters van degene die gaat tekenen nog aan het opzoeken, maar dat komt goed, de <*> zal ik dan ook invullen.

Volgende week komen 5.1.2.e en 5.1.2.e mee naar NS, als ze alvast aangemeld kunnen worden, graag. Waar melden wij ons dan?

Groeten,

5.1.2.e

From: 5.1.2.e <5.1.2.e@nsstations.nl>

Sent: dinsdag 9 april 2019 15:48

To: 5.1.2.e - DGB' <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@rhdhv.com>

Cc: 5.1.2.e <5.1.2.e@nsstations.nl>

Subject: RE: brief reactie onderzoeksdocumentatie ordening stations

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Op basis van de terugkoppeling die ik van 5.1.2.e heb gekregen over de afspraken omtrent de NDA heb ik Legal gevraagd de laatste versie aan te passen (en n.a.v. de input van 5.1.2.e nogmaals). In de bijlage het resultaat. Hopelijk is er in de overdracht niets verloren gegaan of

verkeerd geïnterpreteerd.

Mag ik jullie vragen naar de bijlage te kijken, de gegevens met een <*> aan- of in te vullen en eventueel met wijzigingen bijhouden aanpassingen te doen waar nodig? Het streven is voor het einde van de week een getekende NDA te hebben, zodat ik nog deze week de stukken aan 5.1.2.e kan toesturen.

@ 5.1.2.e, zou jij kunnen aangeven met wie jij volgende week donderdag naar Utrecht komt? Dan kan ik iedereen aanmelden bij de receptie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGB [mailto:5.1.2.e@minienw.nl]

Verzonden: maandag 8 april 2019 17:09

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@nsstations.nl>

Onderwerp: RE: brief reactie onderzoeksdocumentatie ordening stations

Dag 5.1.2.e,

Dank voor alle stukken. Gelieve mij in de cc mee te nemen in de mail met de NDA naar 5.1.2.e. Dat heb ik vanochtend ook met 5.1.2.e afgesproken omdat we gezamenlijk nog tot een aanscherping willen komen.

Groeten,

5.1.2.e

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

Verzonden: maandag 8 april 2019 15:49

Aan: 5.1.2.e @rhdhv.com' <5.1.2.e@rhdhv.com>; 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@nsstations.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@ns.nl>

Onderwerp: brief reactie onderzoeksdocumentatie ordening stations

Geachte 5.1.2.e, geachte 5.1.2.e,

Op verzoek van mijn collega 5.1.2.e, stuur ik u bijgevoegd de brief met de inhoudelijke reactie op de onderzoeksdocumentatie (bijlage 1) en een schematische weergave van de rolverdeling op stations (bijlage 2).

Nadere documentatie ter illustratie van de rolverdeling op stations (bijlage 2) zal deze week separaat aan de heer Zijlstra worden toegezonden na ondertekening van de geheimhoudingsverklaring (NDA).

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

NS Stations

Katreinetoren

Stationshal 17

Postbus 2534

3500 GM Utrecht

T 06 – 5.1.2.e

F -

www.nsstations.nl



Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

[Informatie vennootschap](#)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

[Informatie vennootschap](#)

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

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

[Informatie vennootschap](#)

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: Ordening: partijen en contacten voor interviews
Datum: vrijdag 19 april 2019 15:56:57
Bijlagen: [Uit te nodigen partijen interviews en sessies.docx](#)

Hallo 5.1.2.e,

Dinsdag tijdens het overleg hebben we het kort gehad over de komende interviews en sessies. Hierbij stuur ik je onze lijst met voorstel voor uit te nodigen partijen en contactpersonen. We horen graag wat jij er van denkt en of je nog aanvullingen hebt. Als de lijst definitief is kunnen de aankondigingen verstuurd, en gaan we zo snel mogelijk de gesprekken plannen. Voor nu in ieder geval hele fijne paasdagen en we spreken elkaar.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e Mobiliteit en Gedrag

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

Royal HaskoningDHV | KvK. nr. 31034767 | Postbus 1132, 3800 BC Amersfoort | Laan 1914 nr. 35, 3818 EX Amersfoort



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

Uit te nodigen partijen voor interviews en sessies ordening

Interviews

1. LOCOV, suggestie: 5.1.2.e (5.1.2.e) en 5.1.2.e (Rover)
2. Bureau Spoorbouwmeester (BSM), suggestie: 5.1.2.e en 5.1.2.e
3. NS Reizigers, suggestie: 5.1.2.e en 5.1.2.e
4. Pensioenfondsen via Pensioenfederatie
5. Grote gemeenten, 1 kiezen:
 - o Gemeente Amsterdam 5.1.2.e) en GVB (...),
 - o Den Haag (...) en HTM (...)
 - o Rotterdam (...) en RET (...)

Sessies

1. Regionale vervoerders via FMN: Keolis (5.1.2.e , 5.1.2.e), Connexxion (5.1.2.e , 5.1.2.e), Arriva (5.1.2.e , 5.1.2.e , 5.1.2.e)
2. Concessieverleners via DOVA, suggestie: Gelderland (5.1.2.e), Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Vervoerregio Amsterdam, Limburg, Friesland (5.1.2.e)
3. ProRail (wordt gepland)
4. NS Stations (wordt gepland)
6. Middelgrote en kleine gemeenten via VNG (suggestie: zie hieronder. In gesprek met projectmanagers en/of bestuurders, niet met beleidsmedewerkers)

Gemeente Leeuwarden	5.1.2.e	058-5.1.2.e	
Gemeente Groningen	5.1.2.e	06-5.1.2.e	
Gemeente Emmen	5.1.2.e	0591-5.1.2.e	
Gemeente Midden Drenthe	5.1.2.e	/ 0593-5.1.2.e	
Gemeente Kampen	5.1.2.e	038-5.1.2.e	
Gemeente Enschede	5.1.2.e	/ 06 - 5.1.2.e	en 5.1.2.e / 06 - 5.1.2.e
Gemeente Almelo	5.1.2.e	/ 06 - 5.1.2.e	
Gemeente Almere	5.1.2.e	06-5.1.2.e	
Gemeente Middelburg	5.1.2.e		
Gemeente Horst aan de Maas	5.1.2.e		
Gemeente Boxtel	5.1.2.e		
Gemeente Roermond	5.1.2.e	/ 0475-5.1.2.e	/ janwaalen@roermond.nl
Gemeente Leeuwarden	5.1.2.e		
7. Gezamenlijk bezoek station met ProRail en NS (ntb)

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e
Onderwerp: overleg 25/4: opzet onderzoeksrapport
Datum: woensdag 24 april 2019 15:21:20
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[Opzet Onderzoeksrapport \(003\).docx](#)

Hoi 5.1.2.e,

Bijgevoegd een volgende versie van de opzet van het onderzoeksrapport. Dit is voor ons een manier om het werk te concretiseren, per bouwsteen, maar ook over het geheel gezien. We hebben deze opzet gedeeld met de specialisten die we op het oog hebben voor de uitvoering van de aanvullende vragen (financiën, mededinging en toekomstbeeld). We hebben ze gevraagd een aanpak in het kort, CV's en een prijsindicatie te leveren voor ons overleg morgen.

Misschien lukt het jou om de opzet voor ons overleg te lezen en te bespreken met 5.1.2.e. Dan gebruiken we dit als kapstok voor ons overleg.

Groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e **Transport Hubs**

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

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



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

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: terugkoppeling stationsbezoek
Datum: donderdag 9 mei 2019 08:45:17

Hoi 5.1.2.e,

Ik zou je nog een korte terugkoppeling geven over het bezoek aan stations met NS en ProRail. Uiteindelijk is het een bezoek aan Amsterdam CS geworden en zijn we er niet aan toegekomen om naar Zuid en Breukelen te gaan.

Onderwerpen die we besproken hebben zijn: PHS Amsterdam CS, we hebben een rondje gelopen op het station, 5.1.2.e (ProRail) en 5.1.2.e (5.1.2.e) hebben heel veel verteld over het station, beheer is aan de orde gekomen. We hebben veel informatie gekregen, niet allemaal even relevant voor ons onderzoek, maar het heeft ons wel nog wat meer gevoel gegeven voor de dynamiek en complexiteit.

Algemene indruk: op de werkvloer, op het station komen we er samen goed uit, maar er zijn een paar dingen in de ordening niet geregeld, of op een manier geregeld die moeilijk uit te leggen is.

ProRail legt de nadruk op het tweede deel, NS Stations op het eerste deel. Voorbeelden:

- Verschillende contracten en eisen aan onderhoudsaannemers voor roltrappen op één station → ProRail besteedt integraal (bouw en onderhoud) of in landelijke contracten aan
- 5.1.1.c aan projectkosten voor commercie → Waardemodel NS Stations wordt nog niet overal transparant toegepast
- Samen verantwoordelijk zijn/voelen voor dezelfde thema's → Maar wie is er nou echt van?
- Toepassen normen versus het beste voor de reiziger doen → Veel discussie nodig om iets dat in de praktijk niet werkt te verbeteren
- Gegevens kabels en leidingen zijn niet op orde → Verantwoordelijkheid was tussen 1995 en 2010 (oid) niet goed belegd

Er komt nog een vervolgoverleg over transfer, vanwege de drukte op Amsterdam Bijlmer gisteravond waren de mannen gisteren niet beschikbaar.

Groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e
5.1.2.e **Transport Hubs**

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



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

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: Offerte aanvraag onderzoek naar eigendoms-, exploitatie- en verantwoordelijkheidsverdeling op stations.
Datum: woensdag 5 juni 2019 10:46:03
Bijlagen: [Offerte aanvraag tweede uitbreiding stations 31144874v1 RR.odt](#)
[Uitbreiding onderzoeksopdracht stations RR.docx](#)

Geachte 5.1.2.e , 5.1.2.e ,

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nodigt u uit om een aanvullende offerte in te dienen voor de opdracht eigendoms-, exploitatie en verantwoordelijkheidsverdeling op stations. U vindt deze offerte uitvraag in de bijlage.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

5.1.2.e [@minienm.nl](mailto:5.1.2.e@minienm.nl)

+316 5.1.2.e

Rijnstraat 8 | Den Haag

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e @maastricht.nl; 5.1.2.e @ groningen.nl; 5.1.2.e @enschede.nl;
 5.1.2.e @amersfoort.nl; 5.1.2.e dordrecht.nl; 5.1.2.e @hilversum.nl;
 5.1.2.e @aklmaar.nl; 5.1.2.e @enschede.nl; 5.1.2.e @almelo.nl; 5.1.2.e @leeuwarden.nl;
 5.1.2.e @leeuwarden.nl; 5.1.2.e @deventer.nl; 5.1.2.e @ zwolle.nl; 5.1.2.e @ zwolle.nl;
 5.1.2.e @eindhoven.nl; 5.1.2.e @eindhoven.nl; 5.1.2.e @culemborg.nl; 5.1.2.e @culemborg.nl;
 5.1.2.e @houten.nl; 5.1.2.e @houten.nl; 5.1.2.e @geldermalsen.nl; 5.1.2.e @apeldoorn.nl;
 5.1.2.e @weert.nl; 5.1.2.e @ utrecht.nl; 5.1.2.e @minostwisk.nl; 5.1.2.e @Valkenburg.nl;
 5.1.2.e @almere.nl; 5.1.2.e @ groningen.nl
Cc: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e
 ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: Onderzoek ordening stations
Datum: vrijdag 7 juni 2019 10:03:44
Bijlagen: [image003.jpg](#)
[Uitnodiging onderzoek stations.docx](#)
[Beschrijving onderzoek stations.pdf](#)

Geachte dame/ heer,

Royal HaskoningDHV onderzoekt in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een aantal opties voor het eigendom, het beheer en de exploitatie van de stations; de "ordering op stations". Gemeenten vervullen ook een rol in de stationsordering. Stations zijn een belangrijke voorziening in gemeenten en wij willen dan ook graag van u weten hoe u tegen de huidige rolverdeling aankijkt en of u verbeterpunten ziet. Hiervoor organiseren wij een interactieve sessie met gemeenten. U wordt binnenkort benaderd om hieraan deel te nemen namens uw gemeente. De uitnodiging gebeurt met een datumprikkerverzoek. De sessie wordt gehouden op één van onze kantoren in Zwolle, Eindhoven of Utrecht.

Wij benaderen u omdat wij (Royal HaskoningDHV) in het recente verleden met u aan projecten rond (een) station(s) in uw gemeente gewerkt hebben, of omdat wij via GNMI met u in contact zijn gekomen. Meer informatie over het onderzoek vindt u in de bijgesloten brief van het Ministerie.

Met vriendelijke groeten,

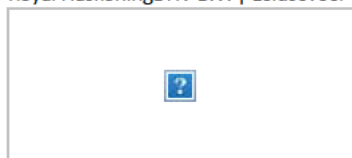
5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e Onderzoek ordening stations

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

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



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



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

Contactpersonen

5.1.2.e
IenW
M +31 (0)6-**5.1.2.e**
5.1.2.e @minienw.nl

5.1.2.e
Royal HaskoningDHV
5.1.2.e
M +31 (0)6-**5.1.2.e**
5.1.2.e @rhdhv.com

Betreft Onderzoek ordening van stations

Geachte heer en/of mevrouw,

Door middel van deze brief stel ik u op de hoogte van het onderzoek naar de ordening van stations waarvoor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) de opdracht heeft gegund aan het onderzoeksbureau Royal HaskoningDHV. Dit onderzoek wordt uitgevoerd in het kader van het vraagstuk rond de ordening en sturing op het Nederlandse spoor na 2024, waarover de Staatssecretaris in 2020 een besluit wenst te nemen. Meer in het bijzonder zal het onderzoek een uitwerking geven van een aantal verschillende opties voor het eigendom, het beheer en de exploitatie van de stations. Meer informatie vindt u in de bijgevoegde onderzoeksbeschrijving (bijlage 1).

Het onderzoeksbureau zal uw organisatie op korte termijn benaderen voor deelname aan een interview of groepssessie. Uw organisatie wordt vriendelijk verzocht om medewerking te verlenen aan het onderzoek en aan beide contactpersonen in de kantlijn aan te geven wie daarvoor het beste benaderd kan worden door het onderzoeksbureau.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

5.1.2.e Openbaar Vervoer en Stations

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Offerte aanvraag onderzoek naar eigendoms-, exploitatie- en verantwoordelijkheidsverdeling op stations.
Datum: woensdag 12 juni 2019 14:59:07
Bijlagen: [image002.jpg](#)
[CV 5.1.2.e 180809_ordering_stations.pdf](#)
[CV 5.1.2.e 181017_ordering_stations.pdf](#)
[5.1.2.e CV NL 20181012.pdf](#)
[BG4/46-P003_Ordering_Stations_Aanvullende_offerte.pdf](#)
[inschrijfstaat.pdf](#)

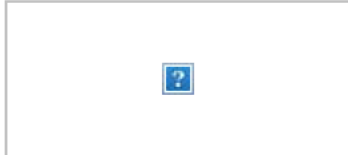
Geachte 5.1.2.e , beste 5.1.2.e ,
 Hierbij ontvangt u namens Royal HaskoningDHV de offerte voor de aanvullende werkzaamheden in het onderzoek naar de eigendoms-, verantwoordelijkheids- en beheerverdeling op stations. De offerte bestaat uit de aanbieding en vier separete bijlagen: de cv's van de drie 5.1.2.e die wij inzetten en de actualisatie van de inschrijfstaat.
 Hartelijk dank voor de aanvraag, wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet!
 Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e Transport Hubs

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



From: 5.1.2.e - DGB
Sent: woensdag 5 juni 2019 10:46
To: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e - DGB
Subject: Offerte aanvraag onderzoek naar eigendoms-, exploitatie- en verantwoordelijkheidsverdeling op stations.

Geachte 5.1.2.e , beste 5.1.2.e ,
 Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nodigt u uit om een aanvullende offerte in te dienen voor de opdracht eigendoms-, exploitatie en verantwoordelijkheidsverdeling op stations. U vindt deze offerte uitvraag in de bijlage.
 Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

5.1.2.e @minienm.nl

+316 5.1.2.e

Rijnstraat 8 | Den Haag

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

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

and delete all copies of the email immediately

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Planning onderzoek stations
Datum: maandag 17 juni 2019 16:12:41

Hoi 5.1.2.e,

Dankjewel, ik spreek de planning met 5.1.2.e door. In onze interne planning hebben we het opleveren van het eerste concept wat later staan maar ik vermoed dat er wel mogelijkheden zijn om bijvoorbeeld parallel te werken. Wordt vervolgd.

Heb je al tijdstippen voor de overleggen, dan kunnen we die in onze agenda's alvast blokkeren.

Groeten,

5.1.2.e

From: 5.1.2.e - DGB

Sent: maandag 17 juni 2019 16:03

To: 5.1.2.e

Subject: FW: Planning onderzoek stations

Ha 5.1.2.e,

BRW

Dit is geen definitieve planning maar dient als startschot voor ons gesprek hierover morgen. We moeten even kijken wat jullie dan 26 juni al op kunnen leveren. Ik kan mij voorstellen dat het niet mogelijk is om dan al een concept op te leveren. 5.1.2.e is echter vanaf die vrijdag weg.

BRW

Als ik dus aanwezig wil zijn bij de klankbordgroep zou deze dus 26 of 27 augustus moeten zijn.

Conceptversie	
Opleveren concept bij OVS	26 juni
Stuk terug met commentaar	28 juni
Opleveren stukken voor klankbordgroep	10 juli
Klankbordgroep Stations	15 of 17 juli
Directeurenoverleg stations	18 juli
Concept eindrapport	
Opleveren bij OVS	07 augustus
Stuk terug met commentaar	12 augustus
Opleveren stukken voor klankbordgroep	19 augustus
Klankbordgroep Stations	26/27 augustus?
Directeurenoverleg stations	26/27 augustus?
Opmaken eindproduct	Week van 1 september

Groeten,

5.1.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

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

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: Inhoudsopgave en samenvatting bevindingen marktordening stations def
Datum: woensdag 26 juni 2019 16:28:06
Bijlagen: [Inhoudsopgave en samenvatting bevindingen marktordening stations def.docx](#)

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e,

We hebben ons best gedaan om een deel van onze bevindingen al op papier te krijgen voor BRW 5.1.2.e. Het is met nadruk een werkdocument waarin we een poging hebben gedaan de eerste bevindingen goed te weergeven. Het geeft in ieder geval een goed beeld van de interviews die we tot nu toe hebben afgenomen. Een deel van de interviews vinden nog komende weken plaats, dat betekent dat er aan de input natuurlijk nog het één en ander kan veranderen.

BRW, een reactie op deze eerste bevindingen kun je dan ook het beste naar mij sturen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

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

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Klankbordgroep Onderzoek naar de ordening van stations
Datum: vrijdag 28 juni 2019 12:49:25

Hoi 5.1.2.e,

Woensdag hadden we drie gemeenten aan tafel zitten, zij vroegen hoe zij verder betrokken worden in het onderzoek. Ze zijn niet genoemd in onderstaand lijstje, dat ik toen niet paraat had. Zij noemden zelf de landsdelige spoortafels als mogelijkheid, maar die komen pas in september weer bij elkaar. Is dat wat jou betreft voldoende, of zouden we ze tussendoor nog op de hoogte moeten of kunnen stellen?

Groeten,

5.1.2.e

-----Original Appointment-----

From: 5.1.2.e - BSK

Sent: woensdag 19 juni 2019 15:03

To: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e@dova.nl; 5.1.2.e@dova.nu; 5.1.2.e@rover.nl;
 5.1.2.e@keolis.nl; 5.1.2.e; 5.1.2.e@arriva.nl; 5.1.2.e
 (AFEP); 5.1.2.e@minez.nl; 5.1.2.e@minez.nl; 5.1.2.e (FIN/DEELN);
 5.1.2.e (FIN/DEELN); 5.1.2.e@dova.nu; 5.1.2.e@nsstations.nl;
 5.1.2.e@ns.nl; 5.1.2.e@prorail.nl; 5.1.2.e@prorail.nl; 5.1.2.e;
 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGB

Subject: Klankbordgroep Onderzoek naar de ordening van stations

When: woensdag 17 juli 2019 9:00-11:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna.

Where: Rijnstaat, Den Haag vergaderzaal W422

Geachte genodigde,

Hierbij de bevestiging van de bovengenoemde klankbordgroep.

Hieronder de lijst van de genodigde die aansluiten bij deze klankbordgroep.

Graag dit agendaverzoek accepteren.

U bent aangemeld bij de receptie.

Alvast dank voor de genomen moeite.

Deelnemers;

OVS; (5.1.2.e) 5.1.2.e

DOVA; 5.1.2.e of 5.1.2.e

Rover; 5.1.2.e

FMN; 5.1.2.e, 5.1.2.e en 5.1.2.e

AFEP; 5.1.2.e

AEP 5.1.2.e

Min Fin; 5.1.2.e 5.1.2.e

NS; 5.1.2.e en 5.1.2.e

ProRail; 5.1.2.e en 5.1.2.e

Haskoning; 5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e Afdeling Rijksinfrastructuur

5.1.2.e 5.1.2.i

5.1.2.e Directie OVS



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie OV en Spoor
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Mobiel +31 (0)6 - 5.1.2.e
Telefoon 070-5.1.2.e
5.1.2.e@minienm.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

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

Van: 5.1.2.e
 Aan: 5.1.2.e - DGB
 Cc: 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e
 Onderwerp: concept hoofdlijnenrapport
 Datum: vrijdag 5 juli 2019 16:46:08
 Bijlagen: BG4746IBRP1907021439.pdf

Hoi 5.1.2.e,

BRW In de bijlage alvast het concept hoofdlijnenrapport als leesvoer voor je terugkoms

Volgende week maak ik de presentatie voor de klankbordgroep en die stuur ik uiterlijk maandag 15 juli naar je toe. Mocht je in de tussentijd nog aanvullende opmerkingen hebben dan hoor ik het graag.

Groet,

5.1.2.e | SMC - Strategy and Management Consultants | M +31 6 5.1.2.e | E 5.1.2.e | @rhdhv.com | www.royalhaskoningdhv.com/smc | HaskoningDHV Nederland B.V. onderdeel van Royal HaskoningDHV | Postbus 8520 3009 AM Rotterdam George Hintzenweg 85 3068 AX Rotterdam The Netherlands




SMC
Academy

*als samenwerken
je vak is!*

Check ons programma voor voorjaar en zomer! >



 Please consider the environment before printing this e-mail.

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

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: sheets klankbordgroep
Datum: maandag 15 juli 2019 11:41:53
Bijlagen: [Presentatie klankbordgroep 190717.pptx](#)

Hoi 5.1.2.e,

Zoals besproken stuur ik je hierbij onze sheet voor de klankbordgroep woensdag. Op de laatste sheet heb ik de stappen gezet zoals wij ze voor ons zien, daar moeten we het morgen ook even over hebben en de data (voor zover bekend) toevoegen.

Laat je nog weten of jullie naar ons kantoor in Utrecht kunnen komen en vanaf hoe laat ik daarvoor een kamer kan reserveren?

Groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e **Transport Hubs**

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



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

Presentatie klankbordgroep

*Eigendoms-, exploitatie- en
verantwoordelijkheidsverdeling op stations*

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

17 juli 2019

Confidential

Slide voor lenW

Slide voor lenW

Doelen van het onderzoek

- In kaart brengen of een andere ordening voordelen oplevert voor de borging van publieke belangen op stations.
- Om dit te kunnen beoordelen wordt gekeken naar de huidige ordening en de ervaringen met de huidige ordening op stations.
- Op basis van deze ervaringen en de mogelijke juridische, financiële, mededing technische en organisatorische consequenties wordt getoetst of met andere opties voor verantwoordelijkheids- en eigendomsverhoudingen de publieke belangen die samenkomen op stations meer effectief en efficiënt kunnen worden veiliggesteld dan met de huidige ordening.
- **Het onderzoek levert informatie voor politieke besluitvorming over de ordening op stations. Er worden geen aanbevelingen gedaan.**

Planning

- Schriftelijke reacties (24 juli)
- Concept rapport
- Tweede klankbordgroep (eind augustus)
- Concept eindrapport (eind september)
- Zienswijzen
- Definitief eindrapport, incl. zienswijzen

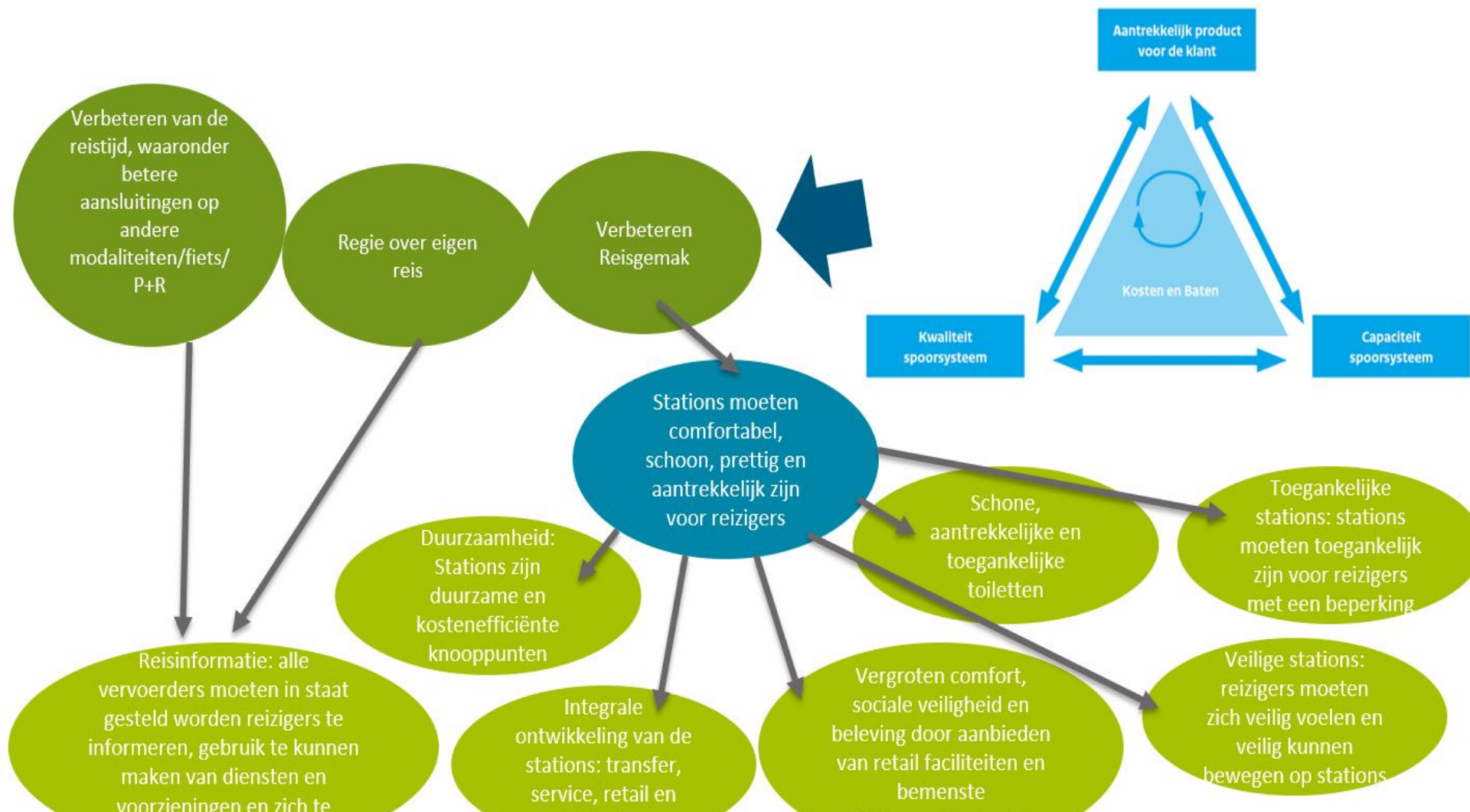
Concepthoofdlijnenrapport obv van interviews

- Stakeholders: FMN, DOVA, IPO, provincies, gemeenten, Rover, NS Reizigers, NS Stations, ProRail, 5.1.2.e, KBO/PCOB, ANWB, Pensioenfondsen
- 22 interviews met 53 respondenten
- Hoofdlijnen in rapport op basis van rode lijn in interviews
 - Wat gaat goed en wat kan er beter?
 - Wat zijn de verwachtingen van de opties?
- Inhoudelijke bouwstenen ontbreken nog
- Hoofdlijnen worden nog aangepast op basis van bouwstenen en nog niet verwerkte interviews (3) + feedback op samenvattingen van de gesprekken

Bouwstenen

- **Juridisch:** Welke (publieke) taken op stations worden via publiekrecht dan wel privaatrecht geborgd?
- **Mededinging:** Hoe verhouden de opties 0 tot en met 4 zich tot het *gelijke speelveld* en non-discriminatoire toegang tot stations en dienstvoorzieningen voor vervoerders?
- **Financieel:** Hoe lopen de financiële stromen op stations in de huidige optie 0? Welke verschuiving is er waar te nemen bij de keuze voor één van de vier opties naast de huidige ordening?
- **Organisatorisch:** Wat is de complexiteit van de huidige ordening en wat is de invloed van de verschillende opties op deze organisatorisch aspecten? Vergelijking andere landen en andere sectoren

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding onderzoek	2
1.2	Doel onderzoek	3
1.3	Onderzoeksvragen	3
1.4	Bouwstenen en aanpak	4
1.5	Aanpak	5
1.6	Afbakening	5
1.7	Leeswijzer	6
2	Huidige ordening	7
2.1	Ordening in historisch perspectief	7
2.2	Huidige eigendom-, exploitatie- en verantwoordelijkheidsverdeling	8
2.3	Publieke belangen	9
2.4	Ontwikkelingen in de spoorsector	10
3	Ervaringen huidige ordening	11
4	Opties voor ordening stations	15
4.1	Reikwijdte van de opties	15
4.2	Optie 1: Huidige ordening met verbeteringen	16
4.3	Optie 2: Nieuwe entiteit	17
4.4	Optie 3: Alles naar ProRail	18
4.5	Optie 4: Alles naar NS Stations	18
5	Bouwstenen	20
6	Beantwoording hoofdvragen	20



Huidige ordening



Wordt nog uitgebreider geschreven in uiteindelijke rapport obv nog te verkrijgen informatie uit o.a. de bouwstenen

	Eigendom	Commerciële Exploitatie	Beheer
RVVI:	ProRail	NS Stations	Constructief: ProRail Dagelijks: NS Stations
GI:	NS Stations	NS Stations	NS Stations

Opties (conceptuele uitersten)

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

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Presentatie klankbordgroep 190717.pptx
Datum: dinsdag 16 juli 2019 18:07:24
Bijlagen: [Presentatie klankbordgroep 190717.pptx](#)

Nieuwe versie

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

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Presentatie klankbordgroep 190717.pptx
Datum: dinsdag 16 juli 2019 18:22:28
Bijlagen: [publieke belangen per stakeholder.xlsx](#)

Hoi 5.1.2.e,

En de tabellen waar we over spraken. Vast niet heel goed te begrijpen en nadrukkelijk ook denkwerk nog in klad. De tweede tabel (van boven gezien) vind ik zelf nog wel een aardige manier om weer te geven wat er in de huidige ordening beter kan in het realiseren van publieke belangen. En dus ook dat het al best goed gaat. Vervolgens en poging om per optie aan te geven wat er verandert.

Wordt vervolgd.

Groeten,

5.1.2.e

From: 5.1.2.e
Sent: dinsdag 16 juli 2019 18:07
To: 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e
Subject: Presentatie klankbordgroep 190717.pptx
Nieuwe versie

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

JUDGMENT OF THE COURT (Eighth Chamber)

10 July 2019 (*)

(Reference for a preliminary ruling — Transport — Single European Railway Area — Directive 2012/34/EU — Article 3 — Concept of ‘railway infrastructure’ — Annex II — Minimum access — Inclusion of the use of passenger platforms)

In Case C-210/18,

REQUEST for a preliminary ruling under Article 267 TFEU from the Schienen-Control Kommission (Railway Supervisory Commission, Austria), made by decision of 19 February 2018, received at the Court on 23 March 2018, in the proceedings

WESTbahn Management GmbH

v

ÖBB-Infrastruktur AG,

THE COURT (Eighth Chamber),

composed of F. Biltgen, President of the Chamber, J. Malenovský and L.S. Rossi (Rapporteur), Judges,

Advocate General: M. Campos Sánchez-Bordona,

Registrar: R. Şereş, Administrator,

having regard to the written procedure and further to the hearing on 17 January 2019,

after considering the observations submitted on behalf of

- WESTbahn Management GmbH, by R. Schender, Rechtsanwalt,
- ÖBB-Infrastruktur AG, by K. Retter, Rechtsanwalt,
- the French Government, by D. Colas and by I. Cohen and A.-L. Desjonquères, acting as Agents,
- the Polish Government, by B. Majczyna, acting as Agent,
- the European Commission, by G. Braun and J. Hottiaux, acting as Agents,

after hearing the Opinion of the Advocate General at the sitting on 28 March 2019,

gives the following

Judgment

- 1 This request for a preliminary ruling concerns the interpretation of Annex II to Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (OJ 2012 L 343, p. 32).
- 2 The request has been made in proceedings between WESTbahn Management GmbH and ÖBB-Infrastruktur AG concerning the lawfulness of the charges which WESTbahn Management is required to pay for the use, by WESTbahn Management, of passenger platforms in railway stations.

Legal context

Regulation (EEC) No 2598/70

- 3 Part A of Annex I to Regulation (EEC) No 2598/70 of the Commission of 18 December 1970 specifying the items to be included under the various headings in the forms of accounts shown in Annex I to Council Regulation (EEC) No 1108/70 of 4 June 1970 (OJ English Special Edition 1970 (III), p. 899), provided:

‘Railway infrastructure consists of the following items, provided they form part of the permanent way, including sidings, but excluding lines situated within railway repair workshops, depots or locomotive sheds, and private branch lines or sidings:

...

– ... passenger and goods platforms; ...

...’

Directive 91/440/EEC

- 4 Article 3 of Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community’s railways (OJ 1991 L 237, p. 25), provided:

‘For the purpose of this Directive:

...

– “railway infrastructure” shall mean all the items listed in Annex I.A to [Regulation No 2598/70] ...

...’

Directive 2001/14/EC

- 5 Annex II to Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure (OJ 2001 L 75, p. 29), was worded as follows:

‘Services to be supplied to the railway undertakings

1. The minimum access package shall comprise:
 - a) handling of requests for infrastructure capacity;
 - b) the right to utilise capacity which is granted;
 - c) use of running track points and junctions;
 - d) train control including signalling, regulation, dispatching and the communication and provision of information on train movement;
 - e) all other information required to implement or operate the service for which capacity has been granted.
2. Track access to services facilities and supply of services shall comprise:

...

 - c) passenger stations, their buildings and other facilities;

...’

Directive 2012/34

- 6 Recitals 3, 7, 8, 26 and 65 of Directive 2012/34 state:
- (3) The efficiency of the railway system should be improved, in order to integrate it into a competitive market, whilst taking account of the special features of the railways.

...
 - (7) The principle of freedom to provide services should be applied to the railway sector, taking into account that sector’s specific characteristics.
 - (8) In order to boost competition in railway service management in terms of improved comfort and the services provided to users, Member States should retain general responsibility for the development of the appropriate railway infrastructure.

...
 - (26) In order to ensure fair competition between railway undertakings and to guarantee full transparency and the non-discriminatory access to and supply of services, a distinction should be made between the provision of transport services and the operation of service facilities. ...

...
 - (65) It is desirable to define those components of the infrastructure service which are essential to enable an operator to provide a service and which should be provided in return for minimum access charges.’

7 Article 3 of that directive, entitled ‘Definitions’, provides, in paragraphs 1 to 3:

‘For the purposes of this Directive, the following definitions apply:

- (1) “railway undertaking” means any public or private undertaking licensed according to this Directive, the principal business of which is to provide services for the transport of goods and/or passengers by rail with a requirement that the undertaking ensure traction; this also includes undertakings which provide traction only;
- (2) “infrastructure manager” means any body or firm responsible in particular for establishing, managing and maintaining railway infrastructure, including traffic management and control-command and signalling; the functions of the infrastructure manager on a network or part of a network may be allocated to different bodies or firms;
- (3) “railway infrastructure” means the items listed in Annex I;’

8 Article 13 of that directive, entitled ‘Conditions of access to services’, provides as follows in paragraphs 1, 2 and 4:

‘1. Infrastructure managers shall supply to all railway undertakings, in a non-discriminatory manner, the minimum access package laid down in point 1 of Annex II.

2. Operators of service facilities shall supply in a non-discriminatory manner to all railway undertakings access, including track access, to the facilities referred to in point 2 of Annex II, and to the services supplied in these facilities.

...

4. Requests by railway undertakings for access to, and supply of services in the service facility referred to in point 2 of Annex II shall be answered within a reasonable time limit set by the regulatory body referred to in Article 55. Such requests may only be refused if there are viable alternatives allowing them to operate the freight or passenger service concerned on the same or alternative routes under economically acceptable conditions. ...’

9 Article 31 of that directive, entitled ‘Principles of charging’, provides in paragraphs 3 and 7 thereof:

‘3. Without prejudice to paragraph 4 or 5 of this Article or to Article 32, the charges for the minimum access package and for access to infrastructure connecting service facilities shall be set at the cost that is directly incurred as a result of operating the train service.

...

7. The charge imposed for track access within service facilities referred to in point 2 of Annex II, and the supply of services in such facilities, shall not exceed the cost of providing it, plus a reasonable profit.’

10 Annex I to Directive 2012/34, entitled ‘List of railway infrastructure elements’, is worded as follows:

‘Railway infrastructure consists of the following items, provided they form part of the permanent way, including sidings, but excluding lines situated within railway repair workshops, depots or locomotive sheds, and private branch lines or sidings:

...

- ... passenger and goods platforms, including in passenger stations and freight terminals ...

...’

- 11 Annex II to that directive, containing the list of ‘Services to be supplied to the railway undertakings (referred to in Article 13)’, is worded as follows:

1. The minimum access package shall comprise:

...

- (c) use of the railway infrastructure, including track points and junctions;

...

2. Access, including track access, shall be given to the following services facilities, when they exist, and to the services supplied in these facilities:

- (a) passenger stations, their buildings and other facilities, including travel information display and suitable location for ticketing services;

...’

The dispute in the main proceedings and the questions referred for a preliminary ruling

- 12 ÖBB-Infrastruktur is an ‘infrastructure manager’, within the meaning of Article 3(2) of Directive 2012/34, and manages most of the Austrian railway network.
- 13 WESTbahn Management, which is a ‘railway undertaking’ within the meaning of Article 3(1) of that directive, requests ÖBB-Infrastruktur to stop trains at railway stations of the Austrian railway network.
- 14 Considering that the fee charged by ÖBB-Infrastruktur for the use of those railway stations was too high, WESTbahn Management lodged a complaint concerning the legality of that charge before the Schienen-Control Kommission (Railway Regulatory Commission, Austria) as a regulatory body for the Austrian railway sector.
- 15 The parties to the main proceedings disagree as to whether the use of passenger platforms falls within the scope of the minimum access package and, in particular, the use of the railway infrastructure, within the meaning of point 1(c) of Annex II to Directive 2012/34, or access to service facilities within the meaning of point 2(a) of Annex II to that directive.

- 16 According to the referring court, that point is decisive in determining the authorised amounts of the fee charged for the use of passenger platforms. The charges levied for the minimum access package are, for the purposes of Article 31(3) of Directive 2012/34, equal to the cost directly incurred as a result of operating the train service. By contrast, in accordance with Article 31(7) of that directive, the charges levied for track access in respect of the service facilities referred to in point 2 of Annex II to that directive do not exceed the cost of providing it plus a reasonable profit.
- 17 The referring court considers that a literal interpretation of the relevant provisions of Directive 2012/34 favours the interpretation that the use of passenger platforms falls within the scope of the minimum access package and, in particular, the use of the rail infrastructure, as provided for in point 1(c) of Annex II to Directive 2012/34. That provision qualifies as minimum access the ‘use of the railway infrastructure’ which, in accordance with the second indent of Annex I to that directive, consists, in particular, of ‘passenger ... platforms, including in passenger stations’.
- 18 However, the situation would be different if a systematic interpretation of Directive 2012/34 were adopted, according to which passenger platforms are included in the category comprising ‘passenger stations, their buildings and other facilities’ as service facilities within the meaning of point 2(a) of Annex II to that directive, and thus not covered by the minimum access package defined in point 1 of Annex II to that directive.
- 19 Moreover, until the entry into force of Directive 2012/34, Directive 2001/14 included an Annex II, similar to Annex II to Directive 2012/34. However, unlike the latter Annex, Annex II to Directive 2001/14 did not include the use of railway infrastructure as part of the minimum access, so that, according to the referring court, it was clear that ‘passenger platforms’ should be included in the category comprising ‘passenger stations, their buildings and other facilities’ referred to in point 2(c) of Annex II to Directive 2001/14. Consequently, that court considers that, if the EU legislature had wanted to amend the principle of charging for the use of passenger platforms, it would have announced that in the recitals of Directive 2012/34, particularly since such an amendment would have significant financial consequences.
- 20 In those circumstances, the Schienen-Control Kommission (Railway Supervisory Commission, Austria) decided to stay the proceedings and to refer the following questions to the Court for a preliminary ruling:
- ‘1. Is [p]aragraph 2(a) of Annex II to [Directive 2012/34] to be interpreted as meaning that the notion of “passenger stations, their buildings and other facilities” referred to therein covers the railway infrastructure “passenger ... platforms” listed in the second indent of Annex I to that directive?
 2. If Question 1 is answered in the negative:

Is [p]aragraph 1(c) of Annex II to [Directive 2012/34] to be interpreted as including the use of passenger platforms provided for in the second indent of Annex I to that directive within the notion of “use of the railway infrastructure” referred to therein?’

Consideration of the questions referred

- 21 By its two questions, which it is appropriate to examine together, the referring court asks, in essence, whether Annex II to Directive 2012/34 must be interpreted as meaning that the ‘passenger platforms’ referred to in Annex I to that directive are part of the railway infrastructure the use of which falls within the scope of the minimum access package in accordance with point 1(c) of that Annex II or constitute a service facility within the meaning of point 2(a) of that Annex II.
- 22 In order to answer those questions, it should be recalled that, in interpreting a provision of EU law, it is necessary to consider not only its wording, but also the context in which it occurs and the objectives pursued by the rules of which it is part (judgments of 7 October 2010, *Lassal*, C-162/09, EU:C:2010:592, paragraph 49, and of 11 April 2019, *Tarola*, C-483/17, EU:C:2019:309, paragraph 37).
- 23 In that regard, it should be noted that Article 3(3) of Directive 2012/34 defines railway infrastructure as all the elements referred to in Annex I to that directive.
- 24 In accordance with that Annex I, the railway infrastructure consists, in particular, of ‘passenger and goods platforms, including in passenger stations and freight terminals’.
- 25 Accordingly, if passenger platforms are part of the railway infrastructure, it necessarily follows that their use falls, in accordance with point 1(c) of Annex II to that directive, under the heading ‘use of the railway infrastructure’.
- 26 As the referring court has found, it is thus clear from the actual wording of those provisions of Directive 2012/34 that the use of passenger platforms is covered by the minimum access package defined in point 1 of Annex II to that directive.
- 27 Such an interpretation is confirmed both by the historical context of the relevant provisions of Directive 2012/34 and by the objectives pursued by it.
- 28 With regard to the historical context of those provisions, it should first be recalled that ‘passenger platforms’ were already included in the definition of rail infrastructure before the adoption of Directive 2012/34. The third indent of Article 3 of Directive 91/440 defined ‘railway infrastructure’ by reference to all the elements referred to in Part A of Annex 1 to Regulation No 2598/70, including ‘passenger platforms’.
- 29 It is true that, in so far as, under Annex II to Directive 2001/14, ‘use of the railway infrastructure’ was not included in the minimum access, the use of passenger platforms was likely to fall within the scope of access to ‘passenger stations, their buildings and other facilities’, within the meaning of point 2(c) of Annex II to Directive 2001/14.
- 30 However, since the EU legislature, in point 1 of Annex II to Directive 2012/34, added the ‘use of the railway infrastructure’ as part of the minimum access, it must be held that the use of those platforms now falls within the scope of that access.
- 31 Next, the fact that, when Directive 2012/34 was adopted, the legislature stated, in Annex I to that directive, that the railway infrastructure consists, inter alia, of passenger platforms, ‘including in passenger stations’, shows the intention to draw a distinction between passenger platforms, on the one hand, and passenger stations on the other, with only the latter constituting service facilities within the meaning of point 2(a) of Annex II to that directive.

- 32 Furthermore, the fact that this Annex II has not been amended in any way by Directive (EU) 2016/2370 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2016 amending Directive 2012/34 as regards the opening of the market for domestic passenger transport services by rail and the governance of the railway infrastructure (OJ 2016 L 352, p. 1), supports the conclusion that the EU legislature had intended to extend the minimum access package in order to include the use of passenger platforms as a component of rail infrastructure.
- 33 Finally, it is true that, as the referring court points out, the extension of the minimum access package brought about by Directive 2012/34 in order to include in it the use of the railway infrastructure has not been the subject of a specific statement of reasons in the recitals of that directive. However, that does not preclude Annex II to that directive from being interpreted as meaning that the use of passenger platforms falls within the scope of minimum access within the meaning of that annex, since it has already been clarified by settled case-law that, if an act of general application discloses the essential objective pursued by the institution, it would be excessive to require a specific statement of reasons for the various technical choices made (judgment of 7 February 2018, *American Express*, C-304/16, EU:C:2018:66, paragraph 76 and the case-law cited).
- 34 In that regard, it must be held that the choice made by the EU legislature is consistent with the achievement of the objectives of Directive 2012/34.
- 35 It is apparent in particular from recitals 3, 7, 8 and 26 of that directive that it aims to improve the efficiency of the railway system in order to integrate it into a competitive market, by stimulating, inter alia, fair competition in the area of the operation of rail transport services and by ensuring the application of the principle of the freedom to provide services to the railway sector.
- 36 It is precisely for those purposes that Directive 2012/34, in accordance with its recital 65, defines the components of the infrastructure service which are essential to enable an operator to provide a service and which should be provided in return for minimum access charges.
- 37 The regulation of the conditions for access and charging reserved for the minimum access package is, in particular in view of its essential nature, particularly favourable to the railway undertakings to which infrastructure managers are required to provide those services. Article 13(1) and Article 31(3) of Directive 2012/34 provide that infrastructure managers are required to provide all railway undertakings with the minimum access package in a non-discriminatory manner, in return for charges equal to the cost that is directly incurred as a result of operating the train service.
- 38 By contrast, in accordance with Article 13(2) and (4) and Article 31(7) of that directive, access to the service facilities referred to in point 2 of Annex II to that directive may only be refused if there are viable alternatives and the fee charged for that access may not exceed the cost of providing it, plus a reasonable profit.
- 39 It follows that the choice made by the EU legislature to add the use of the railway infrastructure, including therefore passenger platforms, to the minimum access package, favours the conditions of access of railway undertakings to the rail transport market and thus meets the objectives of that directive.

- 40 Consequently, a restrictive reading of the wording of point 1(c) of Annex II to Directive 2012/34 would render ineffective the amendment, by that directive, of the earlier legislation in order to include the use of railway infrastructure in the minimum access package.
- 41 In the light of all the foregoing considerations, the answer to the questions referred is that Annex II to Directive 2012/34 must be interpreted as meaning that ‘passenger platforms’, referred to in Annex I to that directive, are an element of the railway infrastructure the use of which is part of the minimum access package, in accordance with point 1(c) of Annex II.

Limitation of the temporal effects of the present judgment

- 42 In its written observations, ÖBB-Infrastruktur asks the Court to limit the temporal effects of the present judgment in the event that Annex II to Directive 2012/34 is interpreted as meaning that the use of passenger platforms falls within the scope of the minimum access package within the meaning of point 1(c) of that annex.
- 43 In support of its request, ÖBB-Infrastruktur observes, on the one hand, the risk of serious economic disruption resulting from the even partial termination of contracts concluded in good faith by it with rail transport undertakings and, on the other hand, the fact that Member States and the European Commission have contributed to rendering objectively uncertain the scope of the provisions which are the subject of the request for a preliminary ruling.
- 44 In that regard, it should be recalled that, according to settled case-law, the interpretation which the Court, in the exercise of the jurisdiction conferred on it by Article 267 TFEU, gives to a rule of EU law clarifies and defines the meaning and scope of that rule as it must be, or ought to have been, understood and applied from the time of its entry into force. It follows that the rule as thus interpreted may, and must, be applied by the courts even to legal relationships which arose and were established before judgment is delivered on the request for interpretation, provided that in other respects the conditions for bringing a dispute relating to the application of that rule before the courts having jurisdiction are satisfied (judgment of 14 March 2019, *Skanska Industrial Solutions and Others*, C-724/17, EU:C:2019:204, paragraph 55 and the case-law cited).
- 45 It is only quite exceptionally that the Court may, in application of the general principle of legal certainty inherent in the EU legal order, be moved to restrict, for any person concerned, the opportunity of relying on a provision which it has interpreted with a view to calling into question legal relationships established in good faith. Two essential criteria must be fulfilled before such a limitation can be imposed, namely that those concerned should have acted in good faith and that there should be a risk of serious difficulties (judgment of 14 March 2019, *Skanska Industrial Solutions and Others*, C-724/17, EU:C:2019:204, paragraph 56 and the case-law cited).
- 46 More specifically, the Court has taken that step only in quite specific circumstances, notably where there was a risk of serious economic repercussions owing in particular to the large number of legal relationships entered into in good faith on the basis of rules considered to be validly in force and where it appeared that individuals and national authorities had been led to adopt practices which did not comply with EU law by reason

of objective, significant uncertainty regarding the implications of European Union provisions, to which the conduct of other Member States or the Commission may even have contributed (judgment of 14 March 2019, *Skanska Industrial Solutions and Others*, C-724/17, EU:C:2019:204, paragraph 57 and the case-law cited).

- 47 In the present case, it is sufficient to note that, as the Advocate General notes, in essence, in point 75 of his Opinion, ÖBB-Infrastruktur merely argues that, if the use of passenger platforms were to fall within the scope of minimum access, within the meaning of point 1(c) of Annex II to Directive 2012/34, that would have consequences for the legal relations it had concluded in good faith with railway undertakings, the resolution of which would entail an excessive economic burden for it. In so far as ÖBB-Infrastruktur does not provide the Court with any specific information as to the number of legal relationships concerned or as to the nature and scale of that economic burden, such an argument is not sufficient to establish the existence of exceptional circumstances justifying the limitation of the temporal effects of the present judgment.
- 48 It is therefore not appropriate to limit those temporal effects.

Costs

- 49 Since these proceedings are, for the parties to the main proceedings, a step in the action pending before the national court, the decision on costs is a matter for that court. Costs incurred in submitting observations to the Court, other than the costs of those parties, are not recoverable.

On those grounds, the Court (Eighth Chamber) hereby rules:

Annex II to Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area must be interpreted as meaning that ‘passenger platforms’, referred to in Annex I to that directive, are an element of the railway infrastructure the use of which is part of the minimum access package, in accordance with point 1(c) of Annex II.

[Signatures]

Van: 5.1.2.e @prorail.nl
Aan: 5.1.2.e @rhdhv.com; 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e @prorail.nl
Onderwerp: Commentaar ProRail conceptrapportage RHDHV
Datum: donderdag 18 juli 2019 15:48:34
Bijlagen: [Commentaar ProRail conceptrapportage RHDHV.pdf](#)

5.1.2.e ,

Hierbij ons commentaar voor de conceptversie.

Groet,

5.1.2.e

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Commentaar

Het is een beschrijvend - makkelijk lezend - rapport geworden. We zien dat een paar bouwstenen nog niet gereed is (financiën, juridisch, level playing field en organisatorisch). Ook de hoofdvragen zijn nog niet beantwoord. Hier en daar wel wat kort door de bocht (we weten niet wat er aan documenten, overzichten, informatie etc onder zit) en de opties zijn niet erg uitgewerkt. ProRail is benieuwd naar het vervolg.

Conclusie: op basis van dit rapport kan nog geen politieke besluitvorming plaatsvinden.

ProRail vraagt aandacht voor het volgende:

- er ontbreekt een eenduidig onderzoekskader
- er ontbreekt een beschrijving van het systeem in huidige situatie (mag als bijlage), incl. juridisch kader (daar is voldoende voor aangeleverd)
- er ontbreekt een analyse van de huidige situatie: welke knelpunten werken belemmerend en welke zijn alleen lastig?
- het rapport gaat vooral over eigendomspositie, taken en verantwoordelijkheden die ProRail in de beheerconcessie heeft gekregen, zijn onderbelicht.
- een helder referentiekader is nodig om de vergelijking tussen opties te maken
- graag beoordeling van de lange termijn effecten van de vier opties:
 - Blijven de prestaties in alle modellen zo goed?
 - Wat zijn de lange termijn kosten voor infrastructuur en beheer in de verschillende modellen?
 - Wat is de positie van vervoerders in de verschillende modellen?
 - Hoe zou de sturingsrelatie tussen IenW en de entiteiten in de verschillende modellen worden? Wat verbetert daarin? In hoeverre is dat in lijn met het aangekondigde beleidsvoornemen?

Enkele juridische punten:

1.4.2: De taken tav stations zijn primair via de Spoorwegwet belegd. In het hele stuk wordt begonnen met de eigendomspositie en blijven de taken die ProRail in de beheerconcessie heeft gekregen onderbelicht. Uit de beheerconcessie volgt ook de hele financiering van het beheer van stations. De beheertaak moet dus worden uitgewerkt.

De zin: "Er is duidelijkheid nodig wat juridisch gezien de (on)mogelijkheden zijn om deze intentie- en aanvullende afspraken te kunnen veranderen." Dit kun je gewoon terugvinden in de DZI. Moet wel uitgewerkt worden. Vraag begint bij welke verschillende verantwoordelijkheden partijen op een station hebben en op basis waarvan ze deze verantwoordelijkheid hebben. Dat is nog niet uitgewerkt. Stukken hiervoor heb ik bij RHDHV aangeleverd (zie bijlage).

De vraag voor de juridische bouwsteen is voor mij dan ook niet wat via publiekrecht en wat via privaatrecht is geborgd.

1.4.3: Er lijkt te staan dat de bouwsteen mededinging is opgesteld door de ACM in haar Quick scan. Maar de quick scan is eerder een stuk waarvan RHDHV gebruik gaat maken in dit onderzoek. Heeft RHDHV specialisten op het gebied van mededingingsrecht in huis?

1.4.4. maakt melding van een Europese vergelijking. Ik verbaas me dan over de conclusie dat deze Europese vergelijking antwoord geeft op de vraag wat de complexiteit van de huidige ordening is en wat de invloed is van de verschillende opties op de organisatorische aspecten.

2.1 Hoofdstuk geschiedenis is erg kort door de bocht en soms feitelijk onjuist:

- In 1991 is richtlijn 91/440/EEG niet van kracht geworden. Richtlijnen moeten worden omgezet in nationale wetgeving. Obv artikel 15 van de richtlijn moet deze voor 1-1-1993 worden omgezet.

- Lidstaten zijn verantwoordelijk voor de implementatie maar niet vrij in de interpretatie van richtlijnen
- DZI is een bijlage bij de overeenkomst op hoofdlijnen tussen de Staat en NV NS van 29-6-1995.
- De overdracht van gronden heeft jaren geduurd omdat het veel werk was, niet omdat NS opnieuw haar weg moest zoeken.
- ProRail is niet in 2001 ontstaan.
- De richtlijn 2012/34/EU zorgt er niet voor dat kaartenautomaten op stations kunnen worden geplaatst.

2.2 Hoofdstuk moet beginnen met de beheertaak die ProRail heeft t.a.v. HSWI. Eigendom is daarbij van een tweede orde.

Overzicht in 2.2. is incompleet. Term beheer (zie artikel 16 Spoorwegwet) wordt hier weer gebruikt om het dagelijks beheer aan te duiden. Dat is verwarrend.

In de laatste alinea ontbreekt bij de definitie van HSWI nu juist de toegangswegen.

3. Ervaringen huidige ordening

Dit is een kort overzicht maar de oplossingen ontbreken nog.

- Vernieuwbouw van stations is toch niet opgenomen in het beheerplan?
- Er staat dat de afstemming tussen NS en ProRail goed verloopt.
- Bij commerciële exploitatie ontbreekt dat dit recht niet is aanbesteed maar onderhands gegund is /verlengd wordt. Non compliance?

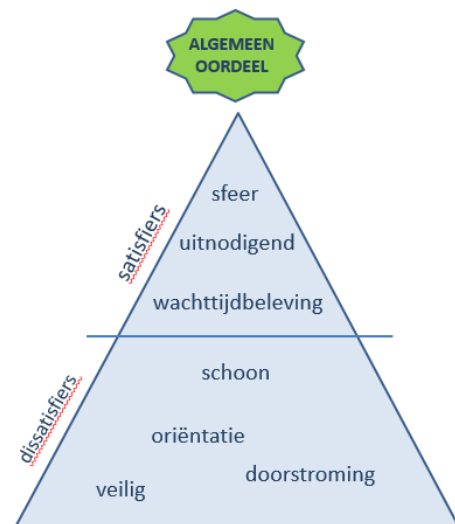
Onderaan blz. 13 staat dat NS beheerder van stations is. Dat klopt niet, een beheerder heeft een beheerconcessie (artikel 16 Spoorwegwet) en dat heeft NS niet.

Hoofdstuk 3 blz 1 stukje over klantoordeel

Het zou helpen om de maslowpyramide mbt stations toe te voegen. De pyramide geeft aan waar een station aan moet voldoen, nl veiligheid, doorstroming, oriëntatie, beleving en kunst. De totale pyramide heeft namelijk invloed op het klantoordeel op stations. Het klopt dus dat de laatste jaren deze score enorm omhoog getrokken is door de grote nieuwe stations (deze wegen zwaar op het totaal vanwege het grote aantal reizigers).

Dit heeft in basis o.a. te maken met de leesbaarheid van het station, de inrichting (logisch en voorspelbaar), architectuur, materiaal,- en kleurkeuze, nieuwe outillage etc. De basis moet op orde zijn.

Wij leveren nog een overzicht van de scores voor de diverse categorieën stations, nl klein, middelgroot, groot. Tevens een vergelijking afhankelijk van de vervoerder. Wij gaan ook kijken of we de klantoordelen in de tijd kunnen zetten.



4.1: Er wordt ineens gesproken over het spoorstelsel (rails seinen en wissels). Wettelijke term is HSWI.

Er is geen verschil tussen optie 0 en 1 in de tabel te zien. In de tabel ontbreekt de verantwoordelijkheid voor het beheer (beheerconcessie).

4.2: Oplossingen zijn nog erg vaag. Optie 1: Wat is een andere opdrachtgever – opdrachtnemer rol? Ik mis hier uitdrukkelijk dat het afsprakenkader uit 1995 volgens de Minister in 2000 geactualiseerd zou worden maar dat dit tot nu toe nog niet gebeurd is. Actualiseren is punt 1.

Optie 4: Is deze optie nog wel mogelijk na de prejudiciële beslissing van het Europese Hof in de Westbahn zaak?

Van: 5.1.2.e
 Aan: 5.1.2.e - DGB
 Onderwerp: FW: Westbahn Case: Passenger platforms = elements of railway infrastructure | Use = part of minimum access package
 Datum: donderdag 18 juli 2019 09:57:08
 Bijlagen: image001.png
 Case C.210.18 Judgement OF THE COURT Eighth Chamber.docx

Hoi 5.1.2.e,
 Zie hieronder, ik heb het nog niet bekeken, maar wellicht ook interessant voor de juridische bouwsteen?
 Stuur je mij nog de contactgegevens van MinFin, zodat we daar op gesprek kunnen?
 Groeten,
 5.1.2.e

From: 5.1.2.e @prorail.nl
 Sent: donderdag 18 juli 2019 7:26
 To: 5.1.2.e
 Subject: FW: Westbahn Case: Passenger platforms = elements of railway infrastructure | Use = part of minimum access package
 Beste 5.1.2.e,
 Naar aanleiding van de klankbordgroep van gisterochtend ontvang je onderstaande mail. Het gaat over de juridische (on)mogelijkheid van optie 4.
 Wellicht komt deze van pas bij jullie uitwerking.
 Met vriendelijke groet,

5.1.2.e | 5.1.2.e | Afdeling Strategie en Ontwikkeling
 088 5.1.2.e | 06 5.1.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot A2 02, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

ProRail

Van: 5.1.2.e (Sabine)
 Verzonden: maandag 15 juli 2019 17:23
 Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
 Onderwerp: FW: Westbahn Case: Passenger platforms = elements of railway infrastructure | Use = part of minimum access package
 Hierbij een belangrijke prejudiciële beslissing van het Europese Hof van vorige week t a v stations Dit n a v een vraag uit Oostenrijk of perrons onder dienstenpakket 1 (spoorweginfrastructuur) of dienstenpakket 2 (stations) vallen Perrons vallen volgens het Hof onder dienstenpakket 1 (minimumtoegangspakket) omdat ze tot de spoorweginfrastructuur vallen (van bijlage 1)
 Dit minimumtoegangspakket wordt door de beheerder aangeboden Optie 4 (alles bij NS) lijkt hiermee vooralsnog buiten spel gezet
 We moeten nog bestuderen hoe ProRail met deze uitspraak om gaat
 Met vriendelijke groet,

5.1.2.e | 5.1.2.e | UV
 088 5.1.2.e | 06 5.1.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot H2 23, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

ProRail

Van: 5.1.2.e [mailto:5.1.2.e@deutschebahn.com]
 Verzonden: vrijdag 12 juli 2019 16:33
 Aan: 5.1.2.e@rft.it; 5.1.2.e@zsr.sk; 5.1.2.e@prorail.nl; 5.1.2.e@trasse.ch;
 5.1.2.e@plk-sa.pl; 5.1.2.e@szdc.cz; 5.1.2.e@jby.no; 5.1.2.e@networkrail.co.uk; 5.1.2.e@mav.hu; 5.1.2.e@acf.etat.lu; 5.1.2.e@refer.pt; 5.1.2.e@adif.es; 5.1.2.e@cfl.lu; 5.1.2.e@hzinfra.hr; 5.1.2.e@slo-zeleznice.si; 5.1.2.e@trafikverket.se;
 5.1.2.e@vpe.hu; 5.1.2.e@litrail.lt; 5.1.2.e@acf.etat.lu; 5.1.2.e@BANE.dk; 5.1.2.e@adif.es; 5.1.2.e@reseau.sncf.fr;
 5.1.2.e@mav.hu; 5.1.2.e@vpe.hu; 5.1.2.e@infrabel.be; 5.1.2.e@vpe.hu; 5.1.2.e@litrail.lt; 5.1.2.e@mav.hu;
 5.1.2.e@ldz.lv; 5.1.2.e@ldz.lv
 CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@rne.eu>; 5.1.2.e@oebb.at; 5.1.2.e <5.1.2.e@rne.eu>; 5.1.2.e@rne.eu; 5.1.2.e@rne.eu; 5.1.2.e@rne.eu

Onderwerp: Westbahn Case: Passenger platforms = elements of railway infrastructure | Use = part of minimum access package

Dear All,
 please find attached the judgement on the Westbahn Case, 5.1.2.e reported on during our last meeting.
 The Court decided on Wednesday,
 that Annex II to Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area must be interpreted as meaning that "passenger platforms", referred to in Annex I to that directive, are an element of the railway infrastructure the use of which is part of the minimum access package, in accordance with point 1(c) of Annex II.
 Have a nice weekend
 and kind regards,
 5.1.2.e

5.1.2.e
 5.1.2.e
 Netzzugangsrecht - I.NMN (R)
 5.1.2.e RailNetEurope (RNE) Legal Matters Working Group

DB Netz AG

Theodor-Heuss-Allee 7, 60486 Frankfurt

Tel. 0049 5.1.2.e , intern 955 5.1.2.e / 5.1.2.e 5.1.2.e , Fax 5.1.2.e

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier >> <http://www.deutschebahn.com/datenschutz>

Der DB-Konzern im Internet >> <http://www.deutschebahn.com>

--- Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken. ---

Sitz der Gesellschaft: Frankfurt am Main

Registergericht: Frankfurt am Main, HRB 50879

USt-IdNr.: DE 199861757

Vorstand: 5.1.2.e 5.1.2.e), 5.1.2.e , 5.1.2.e , 5.1.2.e , 5.1.2.e , 5.1.2.e

Vorsitzender des Aufsichtsrates: 5.1.2.e

[Pflichtangaben anzeigen](#)

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier: <http://www.deutschebahn.com/de/konzern/datenschutz>

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

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

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: RE: BG4746IBRP1907021439
Datum: donderdag 18 juli 2019 10:59:44

Dag 5.1.2.e,

Het directeurenoverleg is vandaag, dus ik denk dat dat prima gaat. Stuur maar uit. Ik zal 5.1.2.e in mijn overdracht vragen deze te voldoen zodra hij terug is.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: donderdag 18 juli 2019 10:16

Aan: 5.1.2.e - DGB

CC: 5.1.2.e - DGB ; Marije Ploeg

Onderwerp: RE: BG4746IBRP1907021439

Hoi 5.1.2.e,

Nog even een formeel dingetje: we hebben in het factureringsschema opgenomen dat we bij opleveren van het concept rapport voor het directeurenoverleg factureren. Nu is het een concept hoofdlijnenrapport voor de brede klankbordgroep geworden, maar evengoed zou ik graag een volgende factuur in willen dienen, op basis van deze levering.

Zal ik de factuur uit laten sturen, zodat het proces gaat lopen?

Groeten,

5.1.2.e

From: 5.1.2.e

Sent: woensdag 10 juli 2019 14:43

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

Cc: 5.1.2.e <5.1.2.e@rhdhv.com>; 5.1.2.e 5.1.2.e@rhdhv.com>

Subject: BG4746IBRP1907021439

Ha 5.1.2.e,

Bij dezen de aanpassingen doorgevoerd die je aan de telefoon noemde:

- Optie 0 toegevoegd in tabel
- Figuur publieke belangen toegevoegd
- De zin over de opties en uitersten aangepast (heb er een comment bijgezet)
- Paginanummers vastgezet
- Opmerking PR/Fiets eruit gehaald.

Kun jij er weer pdf van maken als je naar de comment hebt gekeken?

Ik ga aan de slag met de presentatie.

Als er iets is ben ik goed bereikbaar,

Tot volgende week dinsdag!

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