

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO;
 5.1.2.e - DCO; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Retour staatssecretaris: nota en Kamerbrief marktordening spoor
Datum: vrijdag 5 juni 2020 08:45:00
Bijlagen: 03. Kamerbrief 5.2.1. + 5.1.2.i - na RFEZIL 2 juni 2020 SCHOON versie MR.DOCX

Dag 5.1.2.e,

De stukken zijn aangepast in HPRM. Er staat een tracks versie in, en de schone versie. Voor alle anderen is de schone versie in de bijlage te vinden.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DBO

Verzonden: vrijdag 5 juni 2020 08:25

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

CC: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DCO

Onderwerp: Retour staatssecretaris: nota en Kamerbrief marktordening spoor

Goedemorgen,

De staatssecretaris heeft kennis genomen van de nota en Kamerbrief marktordening spoor en heeft een aantal opmerkingen gemaakt.

Graag de opmerkingen in de Kamerbrief verwerken en mij een seintje geven als de brief is aangepast.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Directie Bestuursondersteuning

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

11e verdieping, D-beuk

M 06 5.1.2.e

E 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DGMo; Postbus 5.1.; Postbus 5.1.2.i; 5.1.2.e - DGMo;
 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: annotatie gesprekken gedeputeerden decentralisaties
Datum: zondag 7 juni 2020 16:45:54
Bijlagen: [Annotatie gesprekken gedeputeerden decentralisaties.docx](#)
[Kamerbrief na MR.DOCX](#)

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Voor deze week zijn/worden telefonische afspraken ingepland tussen jullie en de gedeputeerden van de provincies die gaan over de mogelijke decentralisaties van de sprinterdiensten uit het regeerakkoord. In bijgaande annotatie heb ik wat aandachtspunten per provincie op een rij gezet die kunnen worden benut voor de gesprekken.

Naast deze gesprekken worden zoals jullie weten ook telefonische gesprekken ingepland met de vertegenwoordigers van de decentrale overheden als opdrachtgever voor de regionale vervoerder (vooral NOVB-leden).

Mochten er vragen zijn dan kunnen jullie mij of 5.1.2.e benaderen.

Groeten, 5.1.2.e

Annotatie gesprekken gedeputeerden provincies i.v.m. mogelijke decentralisaties sprinterdiensten RA.

Algemeen:

- Van alle provincies is bestuurlijk akkoord verkregen op de passages over de mogelijke decentralisatie van de sprinterdiensten. De algemene passages over decentralisatie zijn niet afgestemd.
- De gesprekken zijn bedoeld om even kort af te stemmen over de besluitvorming t.a.v. de sprinterdiensten en de persoonlijke opmerkingen mee te krijgen van de gedeputeerden.
- De gesprekken kunnen ook worden benut om de contouren van het integrale marktorderingsbesluit met de gedeputeerden te delen (zie bijgaand de definitieve versie van de brief na MR). Men zal daarbij vooral zijn geïnteresseerd over de onderhandse gunning van de HRN-vervoerconcessie en de positie van stations.

Fryslân

- Avine Fokkens (VVD) heeft in het bestuursakkoord van de provincie (Geluk op 1, 2019-2023) de resultaatverplichting dat de sprinterdienst Leeuwarden-Zwolle is gedecentraliseerd naar de provincie.
- De decentralisatie wordt in het bestuursakkoord gekoppeld aan de wens de verbinding met de Randstad te versnellen.
- 5.2.1. + 5.1.2.i
- 5.2.1. + 5.1.2.i
- Fryslân heeft (ondanks herhaaldelijk verzoek) nog niet echt uitgewerkt hoe men door een betere integratie met het overige ov een beter product voor de reiziger wil bereiken.
- Fryslân benadrukt steeds dat de decentralisatie hen geen geld mag kosten qua exploitatie en mogelijke noodzakelijke investeringen in de infrastructuur.
- Een eerste berekening van het geld dat IenW beschikbaar heeft voor de exploitatievergoeding (wordt afgeroomd bij NS omdat de sprinterdienst verlieslatend is) is € 5.1.2.i, 5.1.1.c, 5.2.1. + 5.1.2.i
- Fryslân heeft geld om een extra station bij Leeuwarden-Zuid (Werpsterhoeke) aan te leggen. Om daar binnen de dienstregeling te kunnen halteren zijn waarschijnlijk aanpassingen bij station Meppel nodig van € 5.1.2.i, 5.1.1.c.
- Wat betreft de infra wordt steeds de wens op tafel gelegd om bij het van Harinxmakanaal de spoorbrug te vervangen door een aquaduct (€ 5.1.2.i, 5.1.1.c).
- Er is overeenstemming dat rond het BO MIRT definitieve besluitvorming moet plaatsvinden over zowel de exploitatievergoeding als de investeringen in de infrastructuur.
- Samen met Overijssel en Drenthe worden de inhoud en randvoorwaarden van de mogelijke decentralisatie nu uitgewerkt. Snel na de integrale besluitvorming zullen de gesprekken naar hoger ambtelijk en bestuurlijk niveau moeten worden getild. Dan pas zal blijken of Fryslân ook bereid is geld uit te trekken voor de decentralisatie.

Insteek gesprek:

- Vaststellen dat zowel IenW en Fryslân de intentie hebben de sprinterdienst per 2025 te decentraliseren.
- Erkennen dat de financiële en juridische voorwaarden nog moeten worden uitgewerkt en dat rond het BO MIRT besluitvorming plaatsvindt.
- Vaststellen dat Overijssel en Drenthe nog akkoord moeten gaan.
- Vragen om in het vervolgproces samen met IenW beter uit te werken hoe de regionale reiziger erop vooruit gaat.

Overijssel

- Bert Boerman (CU) is 5.2.1. + 5.1.2.i
- 5.2.1. + 5.1.2.i
- Overijssel ziet wel een mogelijkheid om in het kader van de decentralisatie een nieuw station Staphorst te realiseren. De provincie heeft hier nog geen geld voor, maar als er aanpassingen bij Meppel worden gedaan (zie Fryslân) dan ontstaat er in de dienstregeling waarschijnlijk ook ruimte voor een station Staphorst. Hierbij dient nog wel duidelijk te worden hoe een nieuwe sprinterhalte tussen Meppel en Zwolle zich verhoudt tot de gewenste versnelling van de IC naar Groningen.
- Samen met Gelderland heeft Boerman aan 5.1.2.e laten weten de sprinterdienst Apeldoorn-Enschede per 2032 mogelijk te willen overnemen. Door deze dienst toe te voegen aan de huidige Arriva-concessie in het Oosten ontstaan wat mogelijke synergievoordelen.

Insteek gesprek:

- Vaststellen dat tijdig tijdens de looptijd van de volgende concessie de gesprekken over de mogelijke decentralisatie van Apeldoorn-Enschede worden gestart.
- Vaststellen dat nu ambtelijk de ins en outs van Leeuwarden-Zwolle worden uitgewerkt richting BO MIRT dit najaar.

Drenthe

- Cees Bijl (PvdA) is 5.2.1. + 5.1.2.i
- Behoudt van de IC-stop te Meppel is op dit moment de belangrijkste voorwaarde van de provincie.

Insteek gesprek:

- Vaststellen dat nu ambtelijk de ins en outs van Leeuwarden-Zwolle worden uitgewerkt richting BO MIRT dit najaar.

Groningen

- Fleur Gräper had in eerste instantie wel ambitie om de sprinterdienst Groningen-Zwolle per 2025 over te nemen. 5.2.1. + 5.1.2.i

- 5.1.1.c + 5.1.2.i

, heeft de provincie al snel aangegeven de sprinterdienst liever mogelijk per 2035 over te nemen.

Insteek gesprek:

- Vaststellen dat tijdig tijdens de looptijd van de volgende concessie de gesprekken over de mogelijke decentralisatie van Groningen-Zwolle worden gestart.

Gelderland

- Samen met Overijssel heeft Jan van der Meer (GroenLinks) aan 5.1.2.e laten weten de sprinterdienst Apeldoorn-Enschede per 2032 mogelijk te willen overnemen. Door deze dienst toe te voegen aan de huidige Arriva-concessie in het Oosten ontstaan wat mogelijke synergievoordelen.

Insteek gesprek:

- Vaststellen dat tijdig tijdens de looptijd van de volgende concessie de gesprekken over de mogelijke decentralisatie van Apeldoorn-Enschede worden gestart.

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Kamerbrief besluit over de marktordening op het spoor na 2024 (definitief)
Datum: maandag 8 juni 2020 09:39:47
Bijlagen: [03. SCHONE VERSIE - Kamerbrief besluit over de marktordening op het spoor na 2024 \(versie 5 juni\).pdf](#)

Dag 5.1.2.e,
Conform je verzoek hierbij de marktordeningsbrief in pdf. BRW
Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Fokkens
Datum: maandag 8 juni 2020 21:18:00

Formeel bel je haar.

Jij en ik bellen een rijtje bestuurders om de marktordeningsbrief goed te laten landen. (Stientje wil eerst bestuurlijk overleg, maar ik heb voorgesteld een belronde te doen). Bedoeling van het gesprek is dat jij de hoofdlijnen van de marktordeningsbrief toelicht en meldt dat brief donderdag naar de TK gaat.

5.1.2.e heeft je hierover mailtjes gestuurd (over de verdeling van de bestuurders richting jou en mij) en over de boodschap.

Groet,

5.1.2.e

Uit mail van 5.1.2.e:

De leden van het NOVB worden ingelicht over de contouren van het marktordeningsbesluit: **Telefonische gesprekken van een half uur. Deze gesprekken hebben de hoogste prioriteit**

1. Floor Vermeulen (VVD provincie Zuid-Holland namens de provincies) 5.1.2.e
2. Sharon Dijksma (PvdA wethouder gemeente Amsterdam namens de vervoersregio's) 5.1.2.e
3. 5.1.2.e (5.1.2.e DOVA) 5.1.2.e
4. Lot van Hooijdonk (GL wethouder gemeente Utrecht namens de G4) 5.1.2.e
5. 5.1.2.e (Rover dit gesprek moet op donderdag 11 juni worden ingepland, niet eerder, niet later) 5.1.2.e
6. 5.1.2.e (5.1.2.e GVB namens de stadsvervoerders) 5.1.2.e

Met de gedeputeerden van verschillende provincies wordt contact gezocht in het kader van de te decentraliseren lijnen en de melding dat het marktordeningsbesluit in aantocht is:

Telefonische gesprekken van een kwartier

7. Avine Fokkens- Kelder (VVD gedeputeerde provincie Friesland) 5.1.2.e
8. Fleur Gräper (D66 gedeputeerde provincie Groningen) 5.1.2.e
9. Cees Bijl (PvdA gedeputeerde provincie Drenthe) 5.1.2.e
10. Bert Boerman (CU gedeputeerde provincie Overijssel) 5.1.2.e
11. Jan van der Meer (GL gedeputeerde provincie Gelderland) 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 8 juni 2020 21:02

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

Onderwerp: Fokkens

Ha 5.1.2.e

Fokkens belt me morgen even over decentralisatie sprinterdiensten

Kan toch gewoon zeggen wat er in brief TK staat?

Moet er iemand meebellen?

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DBO
Aan: 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - DGMO;
 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - DGMO;
 (Joost) - DGMO; 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - DGMO;
 DGMO; 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - DGMO;
 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - DGMO;
Cc: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DCO;
 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DCO
Onderwerp: Retour staatssecretaris: Kamerbrief MTR NS en ProRail, internationale benchmark en vertraging ICNG
Datum: maandag 8 juni 2020 01:28:59
Bijlagen: [Beslisnota Kamerbrief midterm reviews van de concessies NS en ProRail en internationale benchmark NS en ProRail + opm S.pdf](#)
[Kamerbrief Midterm reviews van de concessies van NS en ProRail en de internationale benchmark NS en ProRail + opm S.pdf](#)
[Brief aan NS Reactie op internationale benchmark NS en ProRail + opm S.pdf](#)
[Brief aan ProRail Reactie op internationale benchmark NS en ProRail + opm S.pdf](#)

Dag allen,

De staatssecretaris heeft kennis genomen van de Kamerbrief over de MTR NS en ProRail, de internationale benchmark en de vertraging van de ICNG (rondzendmap-2020/5680).

De staatssecretaris geeft aan: *Knappe heldere brief! Paar puntjes, maar we zijn al een heel eind, compliment!*

Streven is om deze stukken (na akkoord S op de nieuwe versie) gelijktijdig te verzenden met de Kamerbrief over het integrale ordeningsbesluit (voorzien op donderdagavond rond 19:00 uur).

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Directie Bestuursondersteuning
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

T 06-5.1.2.e

E 5.1.2.e @minienw.nl



Staatssecretaris

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

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

Datum

15 mei 2020

Kenmerk

IENW/BSK-2020/90148

beslisnota

Kamerbrief midterm reviews concessies NS en ProRail
en internationale benchmark NS en ProRail

Inleiding

Zoals u weet zijn halverwege de looptijd van de vervoer- en beheerconcessie midterm reviews uitgevoerd. Op 28 februari jl. heeft u de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de MTR NS. U heeft daarbij toegezegd de Kamer in het voorjaar het evaluatierapport toe te sturen, net als het evaluatierapport van de MTR ProRail. Onderdeel van de MTR NS is ook het rapport over de decentralisatie van de stoptreindiensten in Limburg. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om de internationale benchmark van NS en ProRail mee te sturen.

Geadviseerd besluit

- Ondertekenen van bijgevoegde Kamerbrief, waarmee u de Kamer de rapporten over de midterm reviews en de benchmark toestuuft.
- Ondertekenen van bijgevoegde brieven aan NS en ProRail, waarmee u reageert op de benchmark.

Beslistermijn

Uiterlijk begin juni, aangezien de MTR NS een bouwsteen is voor het integrale besluit over de marktordening op het spoor. Deze brief daarom bij voorkeur gelijktijdig versturen met de spoormarktordeningsbrief.

Argumentatie

Midterm review vervoerconcessie

- In de brief van 28 februari jl. heeft u het voorlopige beeld geschetst van de evaluatie over de periode 2015-2019. Dit beeld was positief. Het voorlopige beeld wordt bevestigd in het evaluatierapport. NS heeft overwegend goed gepresteerd en ook het geëvalueerde sturingsarrangement van de concessie werkt over het algemeen goed.
- Het rapport gaat ook in op de motie Ziengs (om verschillende wijzen van sturing en sanctionering in kaart te brengen) en de motie Amhaouch (om verschillende opties te onderzoeken waarmee gedurende de looptijd van

een concessie gestuurd kan worden op continue verbetering). De onderzoekers schetsen hier opties voor, die hoofdzakelijk relevant zijn bij het vormgeven van een volgende concessie.

- Conform de bepalingen in de concessie maakt ook de éénmeting van de decentralisatie van de stoptreindiensten in Limburg onderdeel uit van de MTR. Deze éénmeting gaat over 2018. De nulmeting over 2015 en 2016 is door uw voorganger al aan de Kamer gestuurd. De éénmeting is overwegend positief. De klantwaardering is licht gestegen en het regionale OV beter op elkaar afgestemd. Wel ervaren reizigers minder gemak van de OV-chipkaart door het overstappen. In de brief geeft u aan de éénmeting te betrekken bij de integrale besluitvorming, maar geeft u wel aan dat decentralisaties zich moeilijk met elkaar laten vergelijken.
- In de brief van 28 februari jl. schetst u ook de hoofdlijnen van de actualisatie van de concessie voor de periode 2020-2024. In de nu voorliggende brief wordt hier niet nader op ingegaan, aangezien de Kamer nog geen gelegenheid heeft gehad in te gaan op deze hoofdlijnen.

Midterm review beheerconcessie

- Ook in de MTR ProRail wordt ingegaan op zowel de prestaties als de werking van het sturingsarrangement van de concessie. Vanwege de zbo-vorming is de MTR in twee fasen uitgevoerd. De evaluatie van het sturingsarrangement is begin 2019 afgerond, de evaluatie van de prestaties is recent afgerond.
- Over de evaluatie van het sturingsarrangement bent u per nota van 4 februari 2020 separaat geïnformeerd. In de brief geeft u aan de bevindingen te hebben betrokken bij de zbo-vorming. Voor de prestaties geldt dat ProRail sinds 2015 de nodige verbeteringen heeft gerealiseerd: de basis is op orde gekomen en op de meeste KPI's scoort ProRail boven de streefwaarden 2019. Er is terecht kritiek op de prestaties van ProRail ten aanzien van het goederenvervoer. Hierover heeft u recent meerdere brieven aan de Kamer gestuurd. De MTR geeft geen aanleiding tot aanvullende maatregelen.

Internationale benchmark

- NS en ProRail voeren elke drie jaar een internationale benchmark uit, ditmaal over de periode 2014-2018. Het is gebruikelijk de benchmark samen met de bevindingenrapportage van het KiM aan de Kamer te sturen.
- In de benchmark vergelijken NS en ProRail zichzelf met vervoerders- en beheerders uit zes landen (België, Zweden, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittannië, Zwitserland). De benchmark schetst een goed presterend Nederlands spoorstelsel. NS en ProRail behoren tot de koplopers binnen de vergelijkingsgroep.
- Het KiM concludeert dat de benchmark op een verantwoorde manier is uitgevoerd en dat NS/ProRail de eerdere aanbevelingen grotendeels ter harte hebben genomen. Het KiM doet 9 nieuwe observaties, bijvoorbeeld om concrete verbeterpunten op te nemen. In de brieven aan NS/ProRail verzoekt u de observaties bij de volgende benchmark op te volgen.

5.1.2.e k
DGMo/OVS

5.1.2.e
DGMo/OVS

Toelichting

MTR vervoerconcessie NS

- Vergelijkbaar met de MTR ProRail, betreft de MTR NS een evaluatie van de prestaties in de eerste helft van de concessieperiode (2015-2019) en de werking van het sturingsarrangement van de concessie. U heeft de Kamer in uw brief van 28 februari jl. al de hoofdlijnen van de evaluatie geschetst.
- Ten aanzien van de prestaties wordt geconcludeerd dat die in de afgelopen 5 jaar over het algemeen goed zijn geweest. Er rijden meer treinen, de reiziger komt vaker op tijd aan en er zijn minder storingen. Dit alles is ook terug te zien in een hoge klanttevredenheid. NS heeft op 10 van de 12 indicatoren voldaan aan de streefwaarden die voor 2019 waren vastgesteld. U heeft dit ook al toegelicht in de brief van 7 mei jl. over de jaarrapportages 2019 van NS en ProRail.
- Daarnaast is het beeld van de onderzoekers dat NS invulling heeft gegeven aan de overige concessieverplichtingen. Het gaat daarbij over de uitvoering van programma's onder concessiesturing, maar ook over inspannings- en resultaatverplichtingen over de dienstregeling, toegankelijkheid en diverse samenwerkings- en informatieverplichtingen.
- Ten aanzien van het sturingsarrangement concluderen de onderzoekers dat het werkt als beoogd. De onderzoekers concluderen dat door de scherpere sturing op KPI's de focus bij NS zich met succes richt op de aspecten die IenW belangrijk acht. Tevens blijkt dat IenW meer regie heeft gekregen sinds 2015 en dat de samenwerking tussen NS en stakeholders als decentrale overheden en consumentenorganisaties is verbeterd. Decentrale overheden oordelen wisselend op de vraag of het sturingsmodel, waarbij zij een stevige rol als gesprekspartner van NS hebben, helemaal werkt. Breed wordt de behoefte uitgesproken aan meer regie door IenW, bijvoorbeeld over strategische onderwerpen over de looptijd van een concessie heen. Tot slot wordt ten aanzien van de gelijkgerichte aansturing van NS en ProRail geconcludeerd dat het een uitstekend middel is om tot betere resultaten te komen. U benoemt daarom, net als in eerdere brieven, dat de u gelijkgerichtheid wil behouden en heeft opgenomen in de instellingswet van het zbo ProRail.
- Het rapport gaat ook (op hoofdlijnen) in op de motie Ziengs, die verzoekt *"ten behoeve van de besluitvorming over volgende concessies verschillende wijzen van sturing en sanctionering in kaart te brengen, en daarbij in ieder geval een systeem van three strikes binnen vijf jaar mee te nemen"*. De onderzoekers concluderen dat het huidige instrumentarium al uitgebreid is en goed functioneert, maar vinden het toevoegen van het principe van 'three strikes out' zinvol. Wel noemen ze daarbij de mogelijk toenemende risico-aversiteit van de concessiehouder als een nadeel.
- Het rapport gaat ook (uitgebreid) in op de motie Amhaouch, die verzoekt *"om in samenspraak met de medeoverheden en kennisinstellingen verschillende opties te onderzoeken waarmee gedurende de looptijd van een concessie gestuurd kan worden op het continu verbeteren van de kwaliteit van de prestaties en dat te borgen in de vast te stellen concessies"*. De onderzoekers hebben hiervoor, naast het eigen onderzoek, de TU Delft en de decentrale overheden betrokken. Uit het onderzoek blijkt dat een goede samenwerking tussen concessieverlener en concessiehouder de belangrijkste voorwaarde is voor continue verbetering. Belangrijke

succesfactoren binnen deze samenwerking zijn onder meer een helder programma van eisen en een werkend bonus/malusstelsel.

- In de brief vermeldt u dat u, in lijn met de formulering van de moties, de resultaten betreft bij het vormgeven van volgende concessies.

Decentralisatie stoptreindiensten Limburg

- Sinds 11 december 2016 zijn de stoptreindiensten op de trajecten Sittard-Heerlen en Roermond-Maastricht Randwyck gedecentraliseerd. Deze stoptreindiensten werden voorheen bediend door NS en nu door Arriva. De provincie Limburg en IenW hebben gezamenlijk de effecten van deze decentralisaties gemonitord. Deze monitoring is conform de afspraken als onderdeel van de midterm review uitgevoerd. De monitoring heeft plaatsgevonden door een nulmeting van de prestaties voorafgaand de decentralisatie (tussen medio 2015 en medio 2016) en een éénmeting in 2018. De nul- en éénmeting geven samen antwoord op de onderzoeksvragen: 1) wat merkt de reiziger van de decentralisatie en 2) hoe zijn de prestaties?
- De nulmeting is op 25 oktober 2017 door uw ambtsvoorganger aan de Kamer gestuurd. De éénmeting laat zien dat de uitkomsten van de decentralisatie op de meeste aspecten licht positief of gelijk aan voorgaande situatie scoort. Hierbij moet het voorbehoud gemaakt worden dat ruimte op het spoor en het feit dat een deel van het Limburgse netwerk reeds is aanbesteed betekenen dat de decentralisatie in Limburg zich moeilijk laat vergelijken met decentralisaties in andere delen van het netwerk. Er is daarom voorzichtigheid geboden met het doorvertalen van deze ervaringen naar andere mogelijke decentralisaties.

Proces

- Omdat NS en Arriva het over bepaalde feiten niet eens leken te worden hebben wij de belangrijkste stakeholders de kans gegeven om een zienswijze op het rapport in te dienen, die bij het rapport is gesloten. Alleen Arriva heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.
- Arriva is gebaat bij goede uitkomsten in het rapport omdat dit hun zaak voor decentralisatie ten goede komt. Arriva geeft aan tevreden te zijn over de zorgvuldige wijze waarop het rapport tot stand is gekomen.
- NS is erbij gebaat dat de uitkomsten van dit onderzoek niet dienen ter legitimatie van decentralisaties elders. NS waarschuwt dan ook dikwijls voor het doorvertalen van conclusies. NS was in eerdere fases van het onderzoek kritisch over de tussenconclusies van het onderzoek. De onderzoekers hebben NS nauw betrokken bij het vinden van oplossingen. NS onderschrijft nu de feitelijke basis van dit onderzoek.
- Provincie Limburg ziet de uitkomsten van het rapport als een bevestiging van het nut van de decentralisatie. Zij zullen dit in hun externe communicatie benadrukken.

Inhoud

- In het rapport wordt aan de hand van vier beleidsdoelen het rapport samengevat:
- Beleidsdoel 1. Een tevreden reiziger: uit het onderzoek blijkt dat de klanttevredenheid zich gedurende de onderzoeksperiode positief heeft ontwikkeld op de lijn Roermond-Maastricht Randwyck (van 7,3 naar 7,7).

De klanttevredenheid is stabiel op de lijn Sittard-Heerlen (7,4). De decentralisatie heeft geleid tot een hoger oordeel over de netheid van voertuigen en het instapgemak geleid. Het gebruiksgemak van de OV-chipkaart is verslechterd omdat de reiziger nu dubbel moet inchecken bij overstap. Uit het onderzoek blijkt ook dat hoewel het aantal reizigerskilometers in de hele regio gedaald is, de stoptreindiensten relatief goed presteren. Dit komt doordat aanpassingen in dienstregelingen hebben gezorgd voor verschuivingen van intercity's richting stoptreinen en bussen. Voorbeeld is de stoptrein tussen Heerlen en Kerkrade Centrum: sinds de decentralisatie is de overstap in Heerlen niet meer nodig. Ook is het busnetwerk anders ingericht, waardoor reizigers die voorheen de bus namen nu met de stoptrein reizen. Ook het aantal gehaalde aansluitingen en de punctualiteitscijfers vertonen een positieve ontwikkeling.

- **Beleidsdoel 2. Meer regionaal maatwerk:** de decentralisatie heeft geleid tot betere afstemming van het regionale bus- en treinnetwerk. Dit blijkt uit de groei van het aantal overstappers tussen bus en stoptrein. Reizigers merken dit door andere inrichting van het OV-netwerk en afstemming in de abonnementen voor stoptrein en bus. De decentralisatie heeft hieraan een bijdrage geleverd, door de integrale benadering van bus en trein in een multimodale concessie.
- **Beleidsdoel 3. Efficiënte besteding van middelen:** uit het onderzoek blijkt niet of de totale besteding van middelen aan het OV per saldo meer of minder efficiënt is geworden. Arriva opereert wel efficiënter door andere keuzes dan NS: Arriva maakt gebruik van eenmansbediening van de trein en rijdt in de spits met kortere treinen dan voor de decentralisatie. Deze keuzes hebben invloed op de exploitatiekosten. De decentralisatie en samenloop brengen wel transactie- en transitiekosten met zich mee die in dit onderzoek niet gekwantificeerd zijn. De verwachting is echter dat de transitie- en transactiekosten als gevolg van de decentralisatie in Limburg marginaal en grotendeels eenmalig zijn, omdat de concessie in Limburg sowieso aanbesteed moet worden ongeacht de (aanvullende) decentralisatie van deze twee lijnen.
- **Beleidsdoel 4. Betere afstemming tussen vervoerders:** NS en Arriva geven aan dat de afstemming vanwege de samenloop tussen de vervoerders over het algemeen goed verloopt. Een voorwaarde hiervoor zijn wel de afspraken tussen Arriva, NS en ProRail in de startfase. De gemaakte afspraken hebben in de opstartfase extra inzet van vervoerders en ProRail gevergd. Incidenteel komen knelpunten in de samenwerking voor, zoals bij de personeelsinzet op stations. Dit leidt er soms toe dat reizigers zich tot personeel van vervoerder wenden waar zij niet mee reizen. Gebrek aan afstemming leidt er ook toe dat NS-personeel niet kan handhaven wanneer een zwartrijder de trein van Arriva binnenspringt.

MTR beheerconcessie ProRail

- Vergelijkbaar met de MTR NS, betreft de MTR ProRail een evaluatie van de prestaties van ProRail in de eerste helft van de concessieperiode (2015-2019) en de werking van het sturingsarrangement van de concessie. Beoordeeld is in hoeverre ProRail aan de afspraken en verplichtingen in de beheerconcessie heeft voldaan. Daarnaast maakt de MTR inzichtelijk waar ProRail staat qua prestaties en resultaten in de diverse prestatiegebieden en hoe dat zich verhoudt tot de doelen uit de LTSa. De MTR is vanwege de

zbo-vorming in twee fasen is uitgevoerd. In de eerste fase (afgerond in januari 2019) lag de focus op de evaluatie van het sturingsarrangement. De uitkomsten van deze fase zijn meegenomen in bij de voorbereiding van de omvorming van ProRail tot zbo. Hierover bent u per nota van 4 februari 2020 geïnformeerd. De tweede fase, die eind februari 2020 is opgeleverd, had betrekking op de beoordeling van de afgesproken prestaties van ProRail en heeft een beeld opgeleverd van de vooruitgang op de diverse prestatiegebieden. Nu de uitkomsten van beide fasen van de MTR in samenhang beschikbaar zijn, kunnen de beide rapportages, voorzien van een beleidsreactie, tegelijkertijd aan de Kamer worden aangeboden.

- Positief is dat ProRail – op enkele aandachtspunten na – adequate invulling heeft gegeven aan de verplichtingen in de beheerconcessie en heeft bijgedragen aan de noodzakelijke verbetering die beoogd wordt met de Lange Termijn Spooragenda. Op alle prestatiegebieden en overige verplichtingen in de beheerconcessie heeft ProRail sinds 2015 de nodige verbeteringen weten te realiseren. De basis is op orde gekomen en op de meeste prestatie-indicatoren scoort ProRail eind 2019 op of boven de afgesproken streefwaarden.
- Positief is ook dat het huidige sturingsinstrumentarium over het algemeen goed werkt en om die reden grotendeels verwerkt is in het sturingsinstrumentarium voor het zbo ProRail, waarbij tegelijkertijd ook aanbevelingen uit de MTR zijn meegenomen. Verder zijn op het gebied van de samenwerking tussen ProRail, ministerie, vervoerders en stakeholders volgens alle partijen – met uitzondering van de spoorgoederenvervoerders – goede stappen gezet. Het goederenvervoer komt als het grootste aandachtspunt uit de MTR naar voren. De goederenvervoerders voelen zich volgens de onderzoekers zowel door IenW als door ProRail weinig serieus genomen en hebben grote moeite met de huidige manier van samenwerken. Belangenvereniging Railgood haalt in de open aan u gerichte brief van 19 mei jl. fel uit naar 'het geklungel en de lethargische en meestribbelende houding van ProRail en ambtelijk I&W'. Over de problematiek zijn recent diverse brieven aan de Kamer gestuurd. De MTR heeft geen aanleiding tot het nemen van aanvullende maatregelen.

Niet gezien- maar daarom het gesprek binnenkort- dan graag wel een printje van die brief

Internationale benchmark NS en ProRail

- Conform de eisen in de concessies voeren NS en ProRail elke drie jaar een internationale benchmark uit. Hiermee monitoren NS en ProRail de ontwikkeling van hun prestaties in de tijd en ten opzichte van de internationale vergelijkingspartners. Het is gebruikelijk de benchmark (bestaande uit een hoofdrapportage en separate deelrapportages van zowel NS als ProRail) naar de Kamer te sturen, samen met de bevindingenrapportage van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- De vorige benchmark dateert van eind 2017, en ging over de periode 2011-2015. De huidige benchmark over de periode 2014 t/m 2018.
- De deelrapportage van ProRail ziet toe op de periode 2015 t/m 2018. Die van NS over 2014 t/m 2018. De benchmark van NS kent daarmee één jaar overlap met de vorige benchmark. Dit is een aandachtspunt voor de volgende benchmark.
- In de benchmark vergelijken NS en ProRail zichzelf met een aantal buitenlandse vervoerders- en infrastructuurbeheerders uit zes landen

(België, Zweden, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittannië, Zwitserland).

Bij de interpretatie van verschillen moet wel bedacht worden dat de sociale en geografische situatie tussen sommige landen verschillend is.

- De benchmark schetst een beeld van een goed presterend Nederlands spoorstelsel. NS en ProRail behoren op een tal van prestatiegebieden tot de koplopers binnen de vergelijkingsgroep. Onder andere op het gebied van (reizigers)treinpunctualiteit, reizigerstevredenheid, en kosten voor beheer en onderhoud per treinkilometer scoren NS en ProRail goed.
- Op verzoek van IenW heeft het KiM met een onafhankelijk blik naar de benchmark gekeken. Het KiM heeft met name gekeken naar de wijzigingen ten opzichte van de vorige benchmark en de manier waarop ProRail en NS zijn omgegaan met de aanbevelingen bij de vorige benchmark. Het KiM concludeert dat de benchmark op een verantwoorde manier is uitgevoerd en dat NS en ProRail de eerdere aanbevelingen van het KiM grotendeels ter harte hebben genomen. Het KiM heeft op basis van het bestudeerde materiaal 9 nieuwe observaties gedaan.
- Ontbrekend in de hoofdrapportage is bijvoorbeeld een lijst van concrete leer- of verbeterpunten als gevolg van de benchmark. Ook het KiM merkt dit op. NS en ProRail geven als reactie en in hun aanbestedingsbrieven hierop aan dat de concrete toepassing van de benchmark beperkt is omdat de gebruikte data gedateerd zijn, de analyses een hoog abstractieniveau kennen en deze niet direct inzicht bieden in concrete verbetermogelijkheden of leerpunten. ProRail en NS stellen dat met name de vele contacten met collega's in het buitenland, zowel bij het opstellen van de benchmark als daarbuiten, van grote meerwaarde zijn.
- U vraagt van NS en ProRail aandacht voor blijvende verbetering op basis van de benchmark.

Van: 5.1.2.e - DBO
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo;
 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DCO;
 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DCO
Onderwerp: Retour staatssecretaris: Kamerbrief spoorordening
Datum: maandag 8 juni 2020 14:46:40
Bijlagen: [03. Kamerbrief aanpassing decentralisatie na RFEZIL 2 juni 2020 SCHOON versie MR 5.1.2.e opmerkingen IC.pdf](#)
[Kamerbrief na verwerking opmerkingen van S \(versie 5 juni\) + opm S.pdf](#)

Dag allen,

De staatssecretaris heeft kennis genomen van de nieuwe versie van de Kamerbrief spoorordening. Zie haar opmerking in de bijlage. Zie ook de opmerkingen van 5.1.2.e (in de andere bijlage) waarnaar zij verwijst.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Directie Bestuursondersteuning
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

T 06-5.1.2.e

E 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO
Cc: 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - DGMO
Onderwerp: Aangepaste brief marktordening spoor
Datum: dinsdag 9 juni 2020 19:51:23
Bijlagen: [03. Kamerbrief aanpassing decentralisatie na RFEZIL 2 juni 2020 SCHOON versie 5.1.2.e opmerkingen 5.1.2.pdf](#)
[Kamerbrief besluit over de marktordening op het spoor na 2024 \(versie 9 juni 5.1.2 in Tracks\).DOCX](#)
[Kamerbrief besluit over de marktordening op het spoor na 2024 \(versie 9 juni SCHOON\).DOCX](#)

Dag 5.1.2.e ,
 Zoals beloofd hierbij de brief met het marktordeningsbesluit met daarin jouw tekstsuggesties verwerkt. Bij een paar suggesties heb ik een opmerking geplaatst en stel ik voor die niet over te nemen.
 Verder ook de schone versie van deze brief. Ik plaats m opnieuw in HPRM (onder versie 9 juni).
 Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DCO
Cc: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: QandA's voor Stas ikv interview Volkskrant morgen ikv marktordening spoor
Datum: dinsdag 9 juni 2020 22:25:13
Bijlagen: [Algemene cijfers spoor Nederland.docx](#)
[QandA's besluit marktordening spoor.docx](#)
Prioriteit: Hoog

Dag 5.1.2.e,

Iets later dan gepland hierbij de QandA's waar je om gevraagd had voor het interview dat Stientje morgen heeft met de Volkskrant over oa de marktordening spoor en het 'hier en nu'.
 Tevens een mooi overzicht erbij met wat algemene cijfers over het NLs spoorsysteem.
 Mocht je nog meer nodig hebben, laat het weten!

Groet, 5.1.2.e

QandA's besluit marktordening spoor

1. **Hoe lang concessie?** (Weet NS eigenlijk zelf al dat het niet automatisch 10 jaar zal zijn? → Nee)
 - Daarover is nog geen definitief besluit genomen. In de termijn wordt een balans gezocht tussen investeringszekerheid en prestatieprikkels. De Europese voorwaarden stellen een maximum van 10 jaar.
 - De termijn kan ook een voorwaardelijke component hebben (bv bij goed presteren).
2. **Waarom niet gewoon 10 jaar?**
 - Elke termijn is willekeurig gekozen, ook een termijn van 10 jaar. Het gaat om de balans tussen investeringszekerheid en prestatieprikkel.
3. **Waarom eigenlijk niet aanbesteden?**
 - Aanbesteding van de HRN-vervoerconcessie blijkt zeer complex en risicovol vanwege de omvang van het HRN. Een eventuele aanbesteding moet gefaseerd gebeuren (aparte deelnetwerken) en behoeft een uitgebreid sturingsapparaat van het Rijk.
 - Op de korte termijn is die keuze niet te rechtvaardigen. NS doet het op dit moment erg goed, en een dergelijke keuze op zo'n korte termijn geeft teveel onzekerheid en risico's voor de reiziger en de belastingbetaler.
4. **Wat moet NS vanaf 2025 concreet beter gaan doen?**
 - Concreet noem ik twee voorbeelden: het nog beter op tijd rijden van treinen en een verbetering in de informatievoorziening voor reizigers, bijvoorbeeld bij verstoringen.
 - Continue verbetering blijft het uitgangspunt, ook al zijn de prestaties goed. Goed anticiperen op de reizigers aantallen en de verwachte groei op lange termijn is daar een belangrijk onderdeel van.
 - Maar ook moet NS adaptief kunnen anticiperen op ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld bij de intrede van Maas-aanbieders die het gemakkelijker maken voor de reizigers om te plannen, boeken en betalen.
5. **Is t niet beetje gek om nu al na te denken over 2030? We weten niet eens hoe OV er volgend jaar uitziet...**
 - Een tijdige voorbereiding en een stapsgewijze aanpak blijken cruciale randvoorwaarden om veranderingen op het spoor door te voeren. Het spoor kenmerkt zich nu eenmaal in lange termijn investeringen. Bovendien is het spoorstelsel niet zomaar aan te passen zonder dat dat effecten heeft in het hele netwerk. Dus dat moet je weloverwogen doen en stap voor stap.
 - Met de netwerkontwikkeling in het kader van het toekomstbeeld OV 2040 kijken we naar het netwerk van de toekomst. Dat moeten we ook doen met de governance van de sector en mogelijk meer toekomstige marktopening.
 - Je loopt anders ook het risico dat je niet adaptief in kan spelen op ontwikkelingen en toekomstopgaven.
6. **Daarover gesproken; wat is de corona-les tav OV (spreiden!)**
 - In eerste plaats laat het zien hoe effectief spreiding is voor een goede benutting van de capaciteit van het OV.

- Daarnaast toont het ook hoe belangrijk de samenwerking is binnen de sector: tussen overheden en tussen vervoerders. Een crisis houdt niet op aan de concessiegrens, maar toekomstopgaven doen dat ook niet.

7. Internationaal: wat gaat er nu concreet veranderen. Wanneer snel naar Berlijn. Wanneer rechtstreeks naar Barcelona, Kopenhagen en Praag etc

- Ik neem op een aantal punten acties.
 1. Ik wil open toegangvervoerders meer ruimte bieden om internationale treindiensten aan te gaan bieden (zonder concessie). Bijvoorbeeld door ze een bepaalde mate van voorrang te geven op het spoor (via de capaciteitsverdeling). Daarvoor ga ik komende tijd met een marktverkenning na of de internationale verbindingen die ik vanuit publiek belang wenselijk vindt tot stand komen onder open toegang. Dat verken ik per lijn of bundel van lijnen en daarbij betrek ik ook de buurlanden.
 2. Er wordt dankzij investeringen van Rijk en regio hard gewerkt aan het verbeteren aan een aantal specifieke verbindingen, onder meer naar Duitsland. Ook in de studies voor het TBOV 2040 wordt samen met o.a. deze provincies gekeken naar de verbindingen met Duitsland (en realisatie van de oostelijke corridor) en hoe deze te verbeteren. De uitkomsten worden dit najaar verwacht.
 3. Ik ga ook met mijn counterparts in Europa actief aan de slag om het internationaal personenvervoer echt voor elkaar te krijgen. Op 4 juni jl hebben 25 Europese landen, op initiatief van NL een rail verklaring omarmd waarmee deze landen zich verbinden aan het gezamenlijk verbeteren van het internationale spoorvervoer voor personen. Ik wil samen met de buurlanden nagaan:
 - welke vervoersvraag we willen accommoderen voor internationaal personenvervoer per spoor.
 - inventariseren welke knelpunten daar mogelijk bij zijn en
 - of het waarschijnlijk is dat de markt deze diensten tot stand brengt.
 - Anders kan ik met onze buurlanden besluiten het vervoer contracteren.
- Er wordt dus zeker niet gewacht met het verbeteren van het internationaal spoor. Samen met de binnen en buitenlandse stakeholders wordt er nu ook al hard gewerkt om de internationale reizigers duurzame reisalternatieven te bieden!

8. Betekent dit ook Nederlandse spoor open gaat voor Flixtrain?

- Ja. Met de nieuwe Europese regels kunnen vervoerders nu al internationale spoordiensten aanbieden op het spoor zonder dat zij een concessie hebbe. Dus ook FlixTrain.
- Vanaf 2025 kan Flixtrain ook onbeperkt reizigers binnen Nederland vervoeren.
- Dat geeft Flixtrain, maar ook andere vervoerders die hier op basis van open toegang willen gaan rijden, in de toekomst meer mogelijkheden om lijnen winstgevend aan te bieden.

9. Internationaal: Waarom zo lang wachten. Kan toch nu al? Zie ook oproep van de provincies vandaag (Telegraaf)

- Zeker kunnen vervoerders in open toegang al internationaal treinvervoer aanbieden (zonder concessie). Dat gebeurt echter maar beperkt (4^e en 5^e Eurostar Amsterdam-Londen).

- Met mijn voorstel wil ik juist de open toegangvervoerders meer ruimte bieden. Bijvoorbeeld door ze een bepaalde mate van voorrang te geven op het spoor (via de capaciteitsverdeling).
- De komende tijd ga ik met een marktverkenning na of de internationale verbindingen die ik vanuit publiek belang wenselijk vindt tot stand komen onder open toegang.
- Dat verken ik per lijn of bundel van lijnen en daarbij betrek ik ook de buurlanden. Het gaat dan zowel om het type internationale verbinding, de frequentie daarvan als de aangeboden kwaliteit van een internationale verbinding.
- Daarnaast ga ik met mijn counterparts in Europa actief aan de slag om het internationaal personenvervoer echt voor elkaar te krijgen. Afgelopen week hebben vele lidstaten de position paper van Nederland ondersteunt die daartoe oproept.
- Ik wil samen met de buurlanden nagaan:
 - welke vervoersvraag we willen accommoderen voor internationaal personenvervoer per spoor.
 - inventariseren welke knelpunten daar mogelijk bij zijn en
 - of het waarschijnlijk is dat de markt deze diensten tot stand brengt.
 - Anders kan ik met onze buurlanden besluiten het vervoer contracteren.
- Verder ben ik natuurlijk ook serieus aan het kijken naar een versnelling van de Nederlands- Duitse verbindingen. Denk aan de versnelling Amsterdam – Berlijn, maar ook de versnelling van treinverbindingen naar het Ruhrgebied.

10. Provincies zeggen ook: spoor te belangrijk om alleen nationaal naar te kijken. Moet deze spoorordening niet veel breder, ambitieuzer?

- De spoorordening is ook breder. Kijk naar mijn plannen als het gaat om het internationale vervoer. Ik wil juist ruimte geven aan open toegangvervoerders om diensten aan te bieden.
- Maar ik zit ook nu niet stil en kijk serieus naar de Duitse verbindingen bijvoorbeeld met de gezamenlijke aanbesteding van Eindhoven Düsseldorf.

11. Hoe zit het regionaal? U wilt meer concurrentie, maar beetje weinig ambitie. Slechts paar lijnen en duurt lang. Misschien, mits, maar. U wilt er niet echt aan, proef ik.

- Er is zeker ambitie bij de provincies en mij. De provincie Fryslân heeft de decentralisatie van de sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden zelfs in het provinciale bestuursakkoord staan. Ook voor Zwolle-Groningen en Apeldoorn-Enschede geldt dat de provincies kansen zien een beter regionaal product voor de reiziger te realiseren. Dit kunnen zij vooral realiseren als zij deze sprinterdiensten kunnen toevoegen aan de bestaande regionale concessies.
- De wil is er kortom zeker en daar blijven we hard aan werken. Ik hanteer daarbij wel als voorwaarde dat een decentralisatie niet leidt tot versnippering van het netwerk. De landelijke reiziger moet ook goed blijven worden bediend met de snelle IC's.

12. Wat is er eigenlijk met de ambitieuze plannen van FMN gebeurd? Die zie ik er zo snel niet in terug.

- FMN krijgt met dit besluit ruimte om de ambities te realiseren: er wordt gedecentraliseerd, de optie om in de toekomst te decentraliseren wordt open

gehouden. Ook kan FMN zonder concessie hun diensten gaan aanbieden in open toegang.

- De ambities op het gebied van nieuwe trein- en busverbindingen komen aan bod in het programma Toekomstbeeld OV 2040. Daarin werk ik samen met vervoerders en andere OV-sectorpartijen momenteel aan het OV-netwerk van de toekomst.
- De voorstellen uit de visie van FMN neem ik in dat traject ook in overweging mee.
- Als zowel de vervoerders als de regio duidelijke meerwaarde voor de reiziger zien van bepaalde maatregelen, ben ik uiteraard altijd bereid om met de regio in gesprek te gaan.

13. Graag wat cijfers over HRN. Hoeveel KM spoor? Hoeveel reizigerskm op jaarbasis? Hoeveel reizen op jaarbasis? Hoeveel reizigers op gemiddelde dag etc etc

Zie bijlage met plaatjes en cijfers.

Algemene cijfers spoor Nederland

ProRail-site (let op: treinkilometers zijn niet alleen van NS maar van alle vervoerders)

Kerncijfers



Spoorlengte (km)

2019: 7.097 | 2018: 7.114



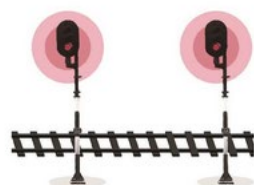
Wissels

2019: 6.560 | 2018: 6.795



Overwegen***

2019: 2.477 | 2018: 2.519



Seinen

2019: 11.586 | 2018: 11.751



Stations

2019: 400 | 2018: 399



Tonkilometers
(in miljarden)

2019: 57 | 2018: 55



Treinkilometers
(in miljoenen)

2019: 165 | 2018: 164



**Aantal spoorweg-
ondernemingen**

2019: 27 | 2018: 29

Website ProRail (Prestaties.ProRail.nl)

Object / Meetwaarde	2020
Aantal stations	402
Aantal spoortunnels	26
Aantal beweegbare bruggen	67
Aantal wissels	6.478
Aantal wissels op hoofdspoor	3.951
Aantal wissels op zijspoor	2.515
Aantal overwegen	2.463
Spoorlengte in km	7.097
Netlengte in km	3.075

Object / Meetwaarde	2020
Aantal seinen	11.573
Aantal vervoerders	27
Aantal treinkilometers (x 1 mln)	60,5
Aantal tonkilometers (x 1 mld)	20,6

N.b.: In Nederland is de netlengte van de spoorwegen (totale lengte van de spoorlijnen) 3075 km. De totale spoorlengte bedraagt 7097 km.

Uit het jaarverslag van NS over 2019:

- NS is de grootste mobiliteitsaanbieder in Nederland met jaarlijks 10,7 miljoen unieke reizigers. Op een inwoner totaal van ongeveer 17,3 miljoen inwoners betekent dit dat ongeveer 62% van de Nederlanders jaarlijks gebruik maakt van de diensten van NS.
- Elke dag vervoert NS ongeveer 750.000 unieke reizigers (ca. 1,3 miljoen treinreizen), waarvan ongeveer 280.000 forens of zakelijke reiziger en 240.000 studenten dagelijks gebruik maken van de trein om naar werk of de studie te komen.
- In 2019 gaf 89% van de reizigers het reizen per trein een 7 of hoger, en kwam 92,6% van de NS-reizigers op tijd aan (reizigerspunctualiteit HRN 5 min.). De reizigerspunctualiteit op het HRN 15 minuten betrof in 2019 97,7%.
- De zitplaatskans in de spits betrof 94,9% in 2019.
- Circa 40% van de treinreizigers komt met de fiets naar het station. Zij kunnen gebruik maken van 173.000 bewaakte stallingsplaatsen, ruim 311.000 onbewaakte stallingsplaatsen en 12.000 fietskluizen bij de stations.

Uit het Mobiliteitsbeeld 2019 van het KiM (2019):

Gebruiksontwikkeling trein

- Tussen 2010 en 2018 is in Nederland de in totaal met de trein gereisde afstand toegenomen met 14%.
- Ook per inwoner van Nederland nam het treingebruik toe, met 9,9% van 1.030 km naar **1.132 km per inwoner per jaar (2018)**.

Nadere informatie

Linken naar documenten met meer info, waaronder de jaarverslagen van NS en ProRail over 2019, het prestatie-dashboard van ProRail en het Mobiliteitsbeeld van het KiM 2019. NB: Cijfers zullen nu anders zijn vanwege de Corona-crisis.

<https://www.nsjaarverslag.nl/in-het-kort>

<https://www.jaarverslagprorail.nl/verslag/het-jaar-2019>

<https://prestaties.prorail.nl/>

<http://kpi.prorail.nl/samenvatting?lang=nl>

<https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2019/11/12/mobiliteitsbeeld-2019-vooral-het-gebruik-van-de-trein-neemt-toe>

Van: 5.1.2.e - DBO
Aan: 5.1.2.e - DCO; Veldhoven, S. van (Stientje) - DBO
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: RE: persbericht spoorordening
Datum: dinsdag 9 juni 2020 12:37:08

Hoi,
 Zou het niet beter zijn in de kop al evenwicht te zoeken "NS behoudt concessie, meer ruimte voor andere vervoerders op internationale verbindingen"?
 Hartelijke groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DCO

Verzonden: dinsdag 9 juni 2020 12:11

Aan: Veldhoven, S. van (Stientje) - DBO

CC: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO ; 5.1.2.e
 - DBO ; 5.1.2.e - DCO ; 5.1.2.e - DCO ; 5.1.2.e - BSK ;
 5.1.2.e - DCO ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e
 - DCO

Onderwerp: persbericht spoorordening

Ha Stientje,

Ik heb met de Volkskrant (5.1.2.e) de combi van nieuwsverhaal en interview (spoorordening, maar zeker ook het hier en nu) besproken. Hij is geïnteresseerd; dus dit pad kunnen we in. Heb de planning nog beetje in het midden gelaten (ook omdat 5.1.2.e nog wat Kamerleden wil spreken), maar wat mij betreft wordt de route:

- Woensdag (morgen dus, in de ochtend): Volkskrant krijgt brief en persbericht, uiteraard onder embargo
- Morgenmiddag: interview Volkskrant (embargo-interview), staat al een blok in je agenda
- Donderdag begin middag stakeholders vertrouwelijk informeren
- Donderdagavond stukken naar de TK en persbericht uit (rond 20 uur)
- Vrijdagochtend interview in VK

Mocht het nodig zijn, dan kunnen we hier uiteraard nog mee schuiven. Ik heb met overigens expliciet afgesproken dat 5.1.2.e niet obv de embargo-stukken al gaat rondbellen bij vervoerders of in politiek Den Haag.

Laatste vraag: eerder heb je gereageerd op het concept-persbericht. 5.1.2.e en ik hebben de punten verwerkt. Zie hieronder een nieuwe versie: Ben je akkoord? (NB; dit wordt dan ook de versie die ik – onder embargo – met 5.1.2.e ga delen)

Groet, 5.1.2.e

Spoorboekje voor na 2024: NS behoudt concessie

5.2.1. + 5.1.2.i

5.2.1. + 5.1.2.i

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Vraagje over melden tijdstip publicatie marktordeningsbrief
Datum: dinsdag 9 juni 2020 15:28:41

We begrepen van 5.1.2.e dat de woordvoerders vorige keer op hoofdlijnen zijn meegenomen, en niet meer de details. Hij wil zorgen voor zachte landing bij woordvoerders BRW

Moment: we verwachten dat het spoedig gepubliceerd is (kan dan ook nog volgende week). Wel bellen lijkt ons.

Groet, 5.1.2.e (BRW 5.1.2.e en 5.1.2.e)

Van: 5.1.2.e - DGMo

Verzonden: dinsdag 9 juni 2020 15:24

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

Onderwerp: RE: Vraagje over melden tijdstip publicatie marktordeningsbrief

Ik moet vanmiddag / vanavond toch wel bellen?

Ik laat moment in het midden..

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

Datum: dinsdag 09 jun. 2020 11:42 AM

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

Onderwerp: FW: Vraagje over melden tijdstip publicatie marktordeningsbrief

Ter info hieronder. Ik neem even contact met 5.1.2.e op.

Groet, 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: dinsdag 09 jun. 2020 9:39 AM

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

Kopie: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Vraagje over melden tijdstip publicatie marktordeningsbrief

Hoi 5.1.2.e, 5.1.2.e ea,

Graag even pas op de plaats. Woordvoerders coalitie zijn nog de OV beschikbaarheidsvergoeding aan het verwerken.

Ik wil eerst met de stas inschatten of we ze niet nogmaals op laatste punten van deze brief moeten spreken erover, voordat jullie richting externe partijen communiceren dat het donderdag wordt.

Hartelijke groeten,

5.1.2.e

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

Verzonden: dinsdag 9 juni 2020 09:35

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

CC: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DBO

5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Vraagje over melden tijdstip publicatie marktordeningsbrief

Oke, dan geef ik aan mijn counterparts door dat we mikken op donderdagavond. Heb verder

aangegeven dat zij 'een dagdeel' van te voren worden geïnformeerd (zoals eerder afgesproken).

Van: 5.1.2.e - DCO <5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 9 juni 2020 09:30

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

CC: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DBO

<5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DBO

<5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Vraagje over melden tijdstip publicatie marktordeningsbrief

Hoi 5.1.2.e,

Ik word ook al 2 weken gestalkt door NS. Heb gisteravond aan hem aangegeven dat we 'mikken' op donderdagavond (dus minder absoluut). Maar ik vind het ook helemaal prima als we vastpinnen op donderdagavond. Wat mij betreft dan overigens liever 20 uur dan 19 uur.

Ik zal 5.1.2.e ook even bellen

Groet, 5.1.2.e

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

Verzonden: dinsdag 9 juni 2020 08:56

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

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

Onderwerp: Vraagje over melden tijdstip publicatie marktordeningsbrief

Dag 5.1.2.e,

Ik had zowel NS als FMN aan de lijn wanneer zij kunnen verwachten dat zij geïnformeerd worden over de brief. Ik merk dat ik daar toch enigszins met 5.2.1. + 5.1.2.i moest praten hoewel NS mij wist te vertellen dat zij hadden gehoord dat het donderdag werd. Wat kan ik daarover vertellen? Ik merkte irritatie bij beiden dat ik zo weinig specifiek kon worden.

Kan ik melden dat het donderdagavond wordt?

Gegevens van perswoordvoerder FMN:

5.1.2.e

5.1.2.e@arriva.nl

06-5.1.2.e

Hoor het graag even.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DCO; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: RE: bellen met John over marktordening
Datum: woensdag 10 juni 2020 18:41:11

Dag 5.1.2.e,

Wij waren sowieso van plan te schakelen op 'ons' niveau, maar wij adviseren om inderdaad ook door jou of 5.1.2.e op bestuurders niveau contact op te nemen.

Via DCO horen wij dat eerste geluiden van FMN dat zij met een gepeperde reactie gaan komen omdat zij zeer, zeer teleurgesteld zijn en dat het onvoldoende is (Anne en Pier). Hun reactie komt waarschijnlijk wel pas vrijdag. Is dan goed om uit eerste hand te horen wat de CEO's ervan vinden.

Bovendien lijkt artikel gisteren in de Telegraaf waarin de provincies pleiten voor veel meer urgentie op het internationaal personenvervoer per spoor 5.2.1. + 5.1.2.i

<https://newsroom.minienw.nl/nieuws/1289034/>

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGB

Verzonden: woensdag 10 juni 2020 18:23

Aan: 5.1.2.e - BSK

CC: 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - DGMo

Onderwerp: RE: bellen met John over marktordening

Beste 5.1.2.e,

Zie voorstel van 5.1.2.e. Ik kan morgen om 14.00 uur met Anne (FMN), John (PR) en met Roger 5.1.2.e (NS) schakelen over de inhoud van de brief (onder embargo). Maar het mag ook anders. Wat is jouw wens?

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DCO <5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 10 juni 2020 16:14

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

<5.1.2.e@minienw.nl>

CC: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e

- DBO <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMo

<5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>;

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

Onderwerp: RE: bellen met John over marktordening

All,

mijn voorstel zou zijn dat als spoorordening morgen idd naar TK gaat (daar moet formeel nog een klap op komen; hangt ook beetje af van overleg dat S nu in TK heeft met ov-woordvoerders), we deze planning hanteren

- 14 uur: stukken naar relevante stakeholders, onder embargo tot 20 uur
- 19.55 uur: brief naar TK
- 20 uur: persbericht uit

Ik zal morgen dan de stukken aan de woordvoerders van NS, FMN en PR sturen. Lijkt me goed dat er op beleidsniveau een soortgelijk lijntje loopt (ook om 14 uur). Alles puur ter informatie. Eens?

Groet, 5.1.2.e

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

Verzonden: woensdag 10 juni 2020 14:54

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

CC: 5.1.2.e - DCO <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e
 - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DBO
 <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMo
 <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: bellen met John over marktordening

Beste 5.1.2.e,

Ik zal John vandaag bellen en hem informeren over de inhoud van de brief.

Groet,

5.1.2.e

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

Verzonden: woensdag 10 juni 2020 13:45

Aan: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMo
 <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - DCO <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e
 - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DBO
 <5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: bellen met John over marktordening

Dit lijkt mij een heel goed idee. Prorail is volgens mij twee weken geleden gebeld door Stientje en hebben sindsdien wellicht niets meer gehoord.

Sprak toevallig net met Prorail (5.1.2.e, 5.1.2.e Stations) en die vroeg ook of Prorail ook nog de brief onder embargo krijgt voordat hij gepubliceerd wordt zodat ze zich kunnen voorbereiden op vragen vanuit de pers. Dus dat geef ik bij deze ook door aan 5.1.2.e.

5.1.2.e

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

Verzonden: woensdag 10 juni 2020 13:24

Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e -
 DGB <5.1.2.e@minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - DCO <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e
 - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DBO
 <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: bellen met John over marktordening

Urgentie: Hoog

Ha 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Ik kreeg net een belletje van ProRail, zij voelen zich niet voldoende aangehaakt bij marktordening.

John zou graag vandaag of morgen even 5-10 minuten door één van jullie worden bijgepraat. Ik heb gezegd dat jullie John al hebben geïnformeerd over de contouren maar blijkbaar is dit (wellicht mede vanwege alle corona-perikelen, waarvoor alle begrip bij ProRail) niet helemaal goed overgekomen c.q. geland bij hem.

Hun interesse zit vooral op de indeling van het netwerk (advies prorail tbv inno-V onderzoek naar aanbesteden) en uiteraard stations.

Ik stel voor dat 5.1.2.e vandaag of morgen even belt.

@5.1.2.e graag morgen ook ProRail woordvoering een heads-up geven en de brief delen.

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DBO
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo;
 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo;
 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo;
 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo;
Cc: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DCO;
 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DCO
Onderwerp: Retour staatssecretaris: Kamerbrief MTR NS en ProRail, internationale benchmark en vertraging ICNG
Datum: woensdag 10 juni 2020 21:44:10

Dag allen,

De staatssecretaris is akkoord met de nieuwe versie van de Kamerbrief MTR NS en ProRail, de internationale benchmark en de vertraging van de ICNG. Deze Kamerbrief wordt morgenavond tegelijkertijd met de Kamerbrief over spoorordering en de Kamerbrief over Heerlen-Aken verzonden (streeftijd=20u).

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DBO

Verzonden: maandag 8 juni 2020 01:28

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

CC: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e -
 DCO; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DCO

Onderwerp: Retour staatssecretaris: Kamerbrief MTR NS en ProRail, internationale benchmark en vertraging ICNG

Dubbele inhoud met document 102

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: Aanpassing zin: voor een nog nader te bepalen termijn in schone Kamerbrief (versie 10 juni, na laatste sondering)
Datum: donderdag 11 juni 2020 10:19:56

Ter info
 Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK

Verzonden: donderdag 11 juni 2020 10:07

Aan: 5.1.2.e - DBO ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e
 - DBO

Onderwerp: RE: Aanpassing zin: voor een nog nader te bepalen termijn in schone Kamerbrief (versie 10 juni, na laatste sondering)

Ha 5.1.2.e,

Voor ons is dit prima.

Je weet dat S gezien de onderzoeken het belang van landelijke samenhang wilde benadrukken.
 Maar deze minder defensieve formulering zal denk ik voor iedereen acceptabel zijn.
 We verwerken dit in de TC en schone versie in hprm.

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DBO

Verzonden: donderdag 11 juni 2020 09:55

Aan: 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - DBO

CC: 5.1.2.e - BSK

Onderwerp: RE: Aanpassing zin: voor een nog nader te bepalen termijn in schone Kamerbrief (versie 10 juni, na laatste sondering)

Urgentie: Hoog

Hoi 5.1.2.e, 5.1.2.e,

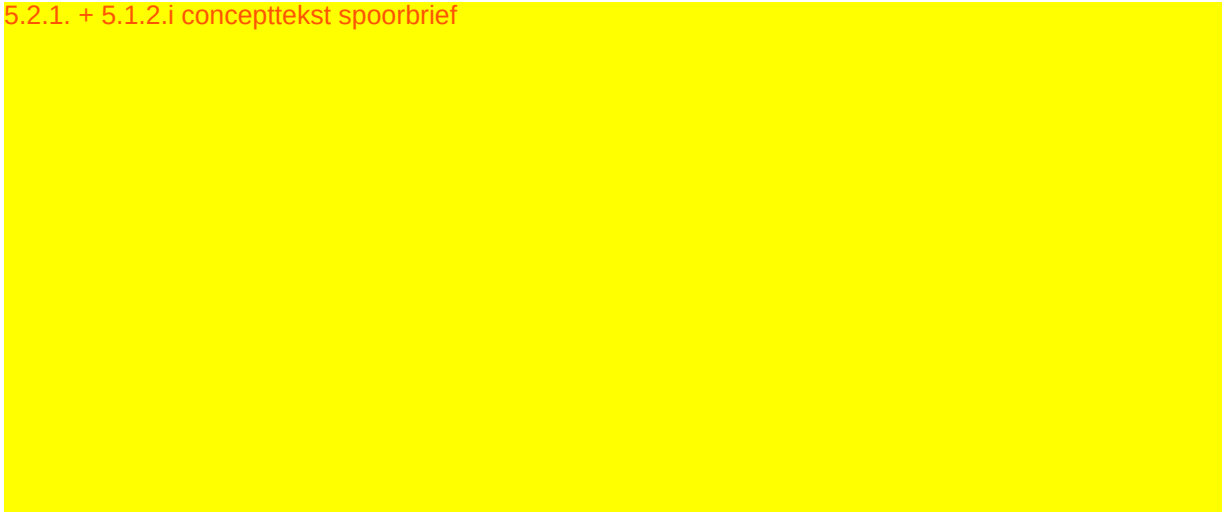
Laatste verzoekje voor wat betreft de spoorbrief, zoals ook net in de app gewisseld. Kan de formulering in de alinea over kader iets ingekort, zodat het minder defensief klinkt en beter loopt? Kwestie van op twee plekken woorden weglaten en positief te formuleren ("dat optimalisatie samengaat met landelijke samenhang").

Hartelijke groeten,

5.1.2.e

5.2.1. + 5.1.2.i concepttekst spoorbrief

5.2.1. + 5.1.2.i concepttekst spoorbrief



Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DCO; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO
Cc: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DCO; 5.1.2.e - DCO
Onderwerp: RE: SPOED: tekst volkskrant
Datum: donderdag 11 juni 2020 15:08:13
Bijlagen: [volkskrant_BS.docx](#)

Ha, hierbij met de reactie van mij en 5.1.2.e

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DCO

Verzonden: donderdag 11 juni 2020 14:06

Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e -

DBO; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e -

DBO

CC: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DCO; 5.1.2.e - DCO

Onderwerp: SPOED: tekst volkskrant

All,

Bijgaand concept tekst van interview Volkskrant. 5.2.1. + 5.1.2.i

er staan wat mij betreft geen grote onjuistheden in. In de kantlijn al wel wat suggesties/verduidelijking. Lezen jullie ook even mee? NB: graag alleen de feitelijke onjuistheden eruit zeven (en het is geen wettekst, hoeft niet tot 3 cijfers achter komma). Hoe minder punten we hebben, hoe groter de slagingskans ^{BRW}

Jullie reactie graag uiterlijk om 15 uur!

Vriendelijk verzoek: vanuit OVS graag 1 reactie

Groet, 5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Communicatie

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
Mobiel: 06 - 5.1.2.e

Email: 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e - DBO
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo;
 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo;
Cc: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DCO;
 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DCO
Onderwerp: Retour staatssecretaris: brief aan Eerste Kamer over spoorordening
Datum: donderdag 11 juni 2020 19:30:38
Bijlagen: [Brief aan Eerste Kamer inzake Hoofdlijnen integrale besluit marktordening spoor na 2024.pdf](#)

Dag allen,

De staatssecretaris heeft kennis genomen van de brief aan de Eerste Kamer over spoorordening. Ze is akkoord, mits bijgevoegde wijziging wordt verwerkt.

@5.1.2.e: geef jij een seintje als de aangepaste brief klaar staat in HPRM?

Dank!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Directie Bestuursondersteuning
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

T 06-5.1.2.e

E 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Rondzendmap 7176 met Brief aan Eerste Kamer inzake Hoofdpijnen integrale besluit marktordening spoor na 2024
Datum: donderdag 11 juni 2020 16:33:48
Bijlagen: [01. Brief aan Eerste Kamer inzake Hoofdpijnen integrale besluit marktordening spoor na 2024.DOCX](#)
[01. Brief aan Eerste Kamer inzake Hoofdpijnen integrale besluit marktordening spoor na 2024.tr5](#)

Dag 5.1.2.e,

Gaat om deze brief aan de Eerste Kamer. Als bijlagen de beide brieven en alle bijlagen bij die brieven (en dat zijn er heel wat!).

Hoor graag of je akkoord bent.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e
 - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Nieuwsvangst media nav marktordeningsbesluit
Datum: vrijdag 12 juni 2020 17:53:43
Bijlagen: [image007.png](#)
[image052.png](#)
[image053.png](#)
[image057.png](#)
[image058.png](#)
[image059.png](#)
[image076.png](#)

Dag allen,

Hieronder de nieuwsvangst van de marktordeningsbrief. Wisselend 5.2.1. + 5.1.2.i

Fijn weekend.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e IenW <5.1.2.e@minienw.nl>

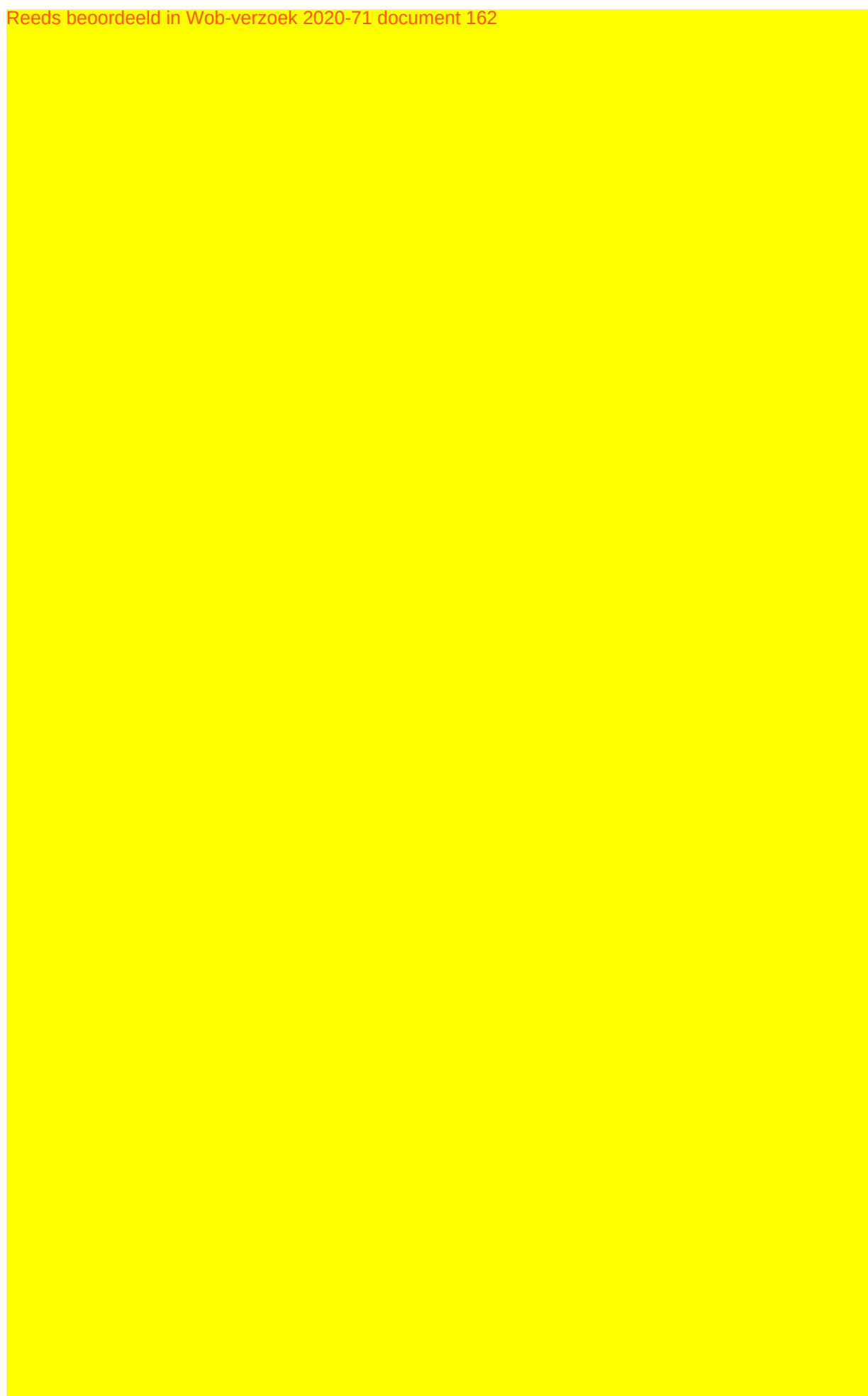
Datum: vrijdag 12 jun. 2020 3:00 PM

Aan: 5.1.2.e IenW <5.1.2.e@minienw.nl>

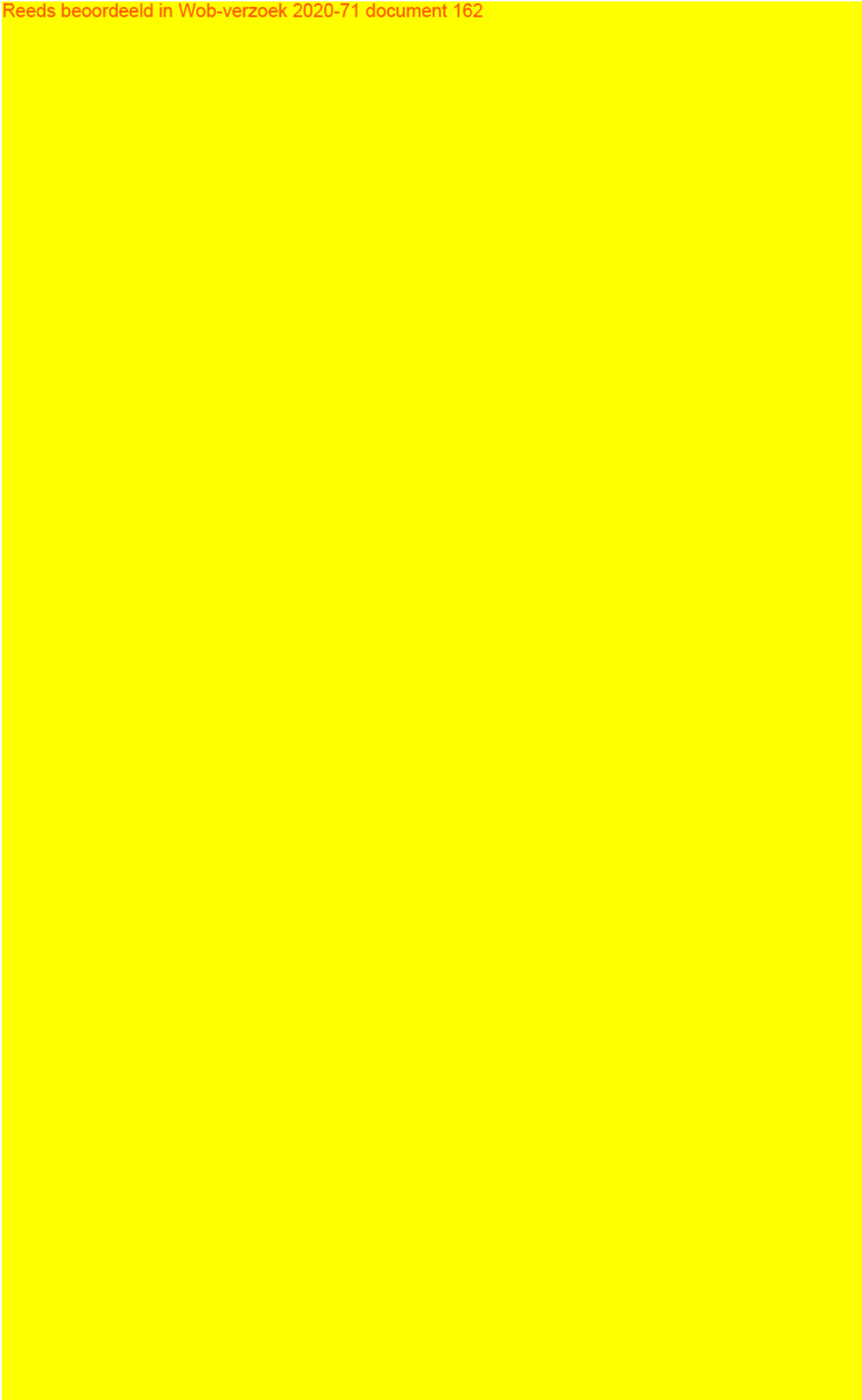
Onderwerp: RTM: NS behoudt concessie; meer ruimte voor concurrentie op internationale verbindingen

Reeds beoordeeld in Wob-verzoek 2020-71 document 162

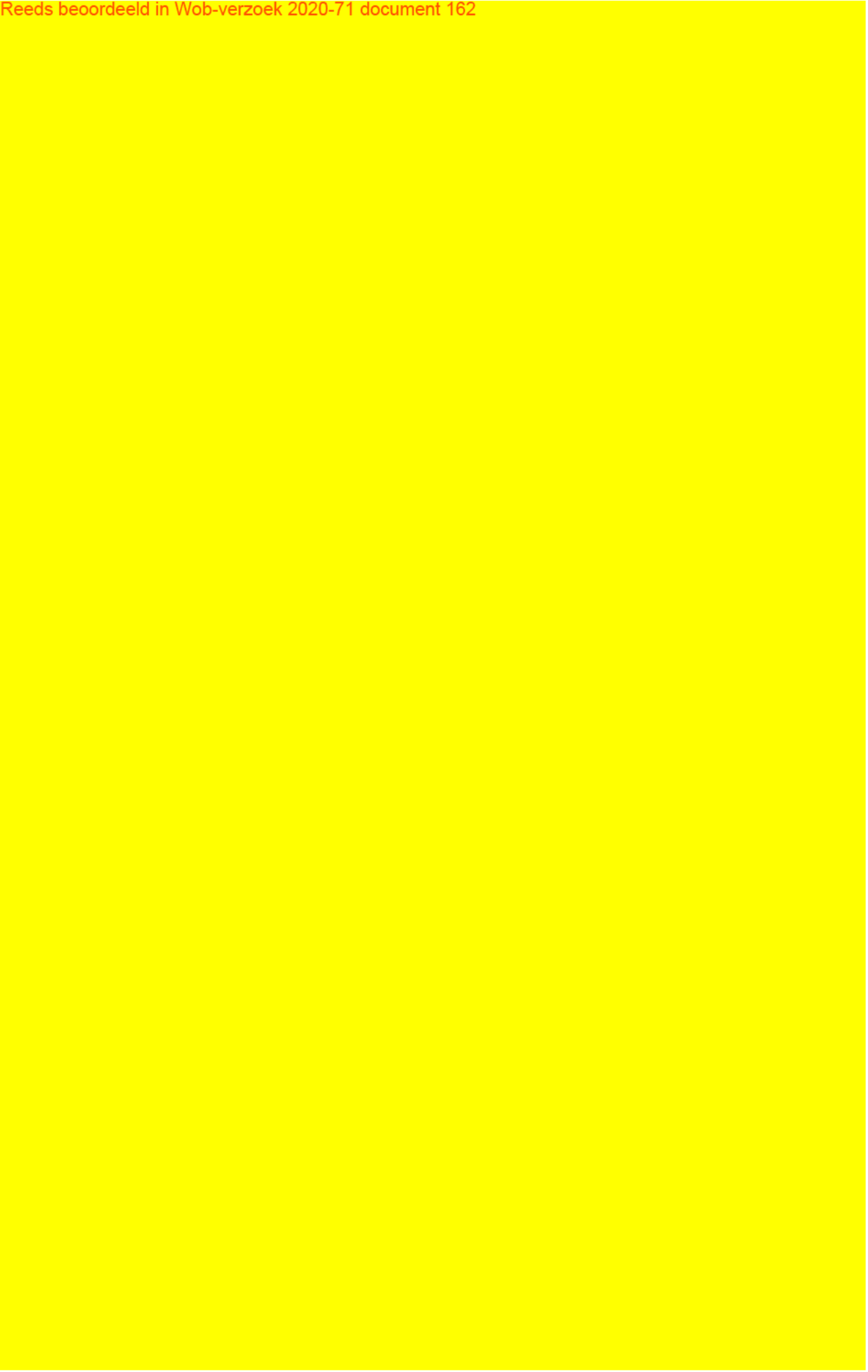
Reeds beoordeeld in Wob-verzoek 2020-71 document 162



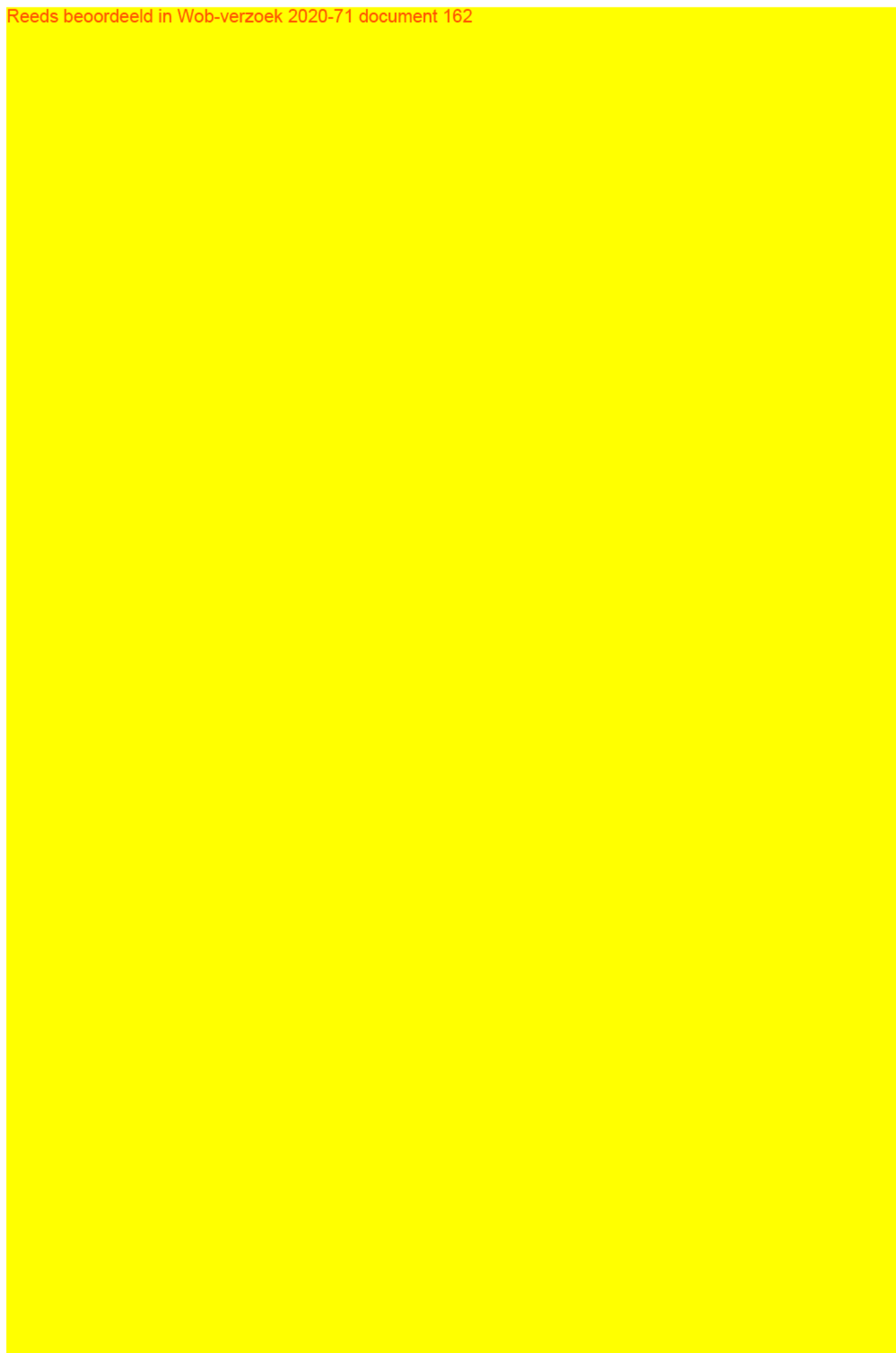
Reeds beoordeeld in Wob-verzoek 2020-71 document 162



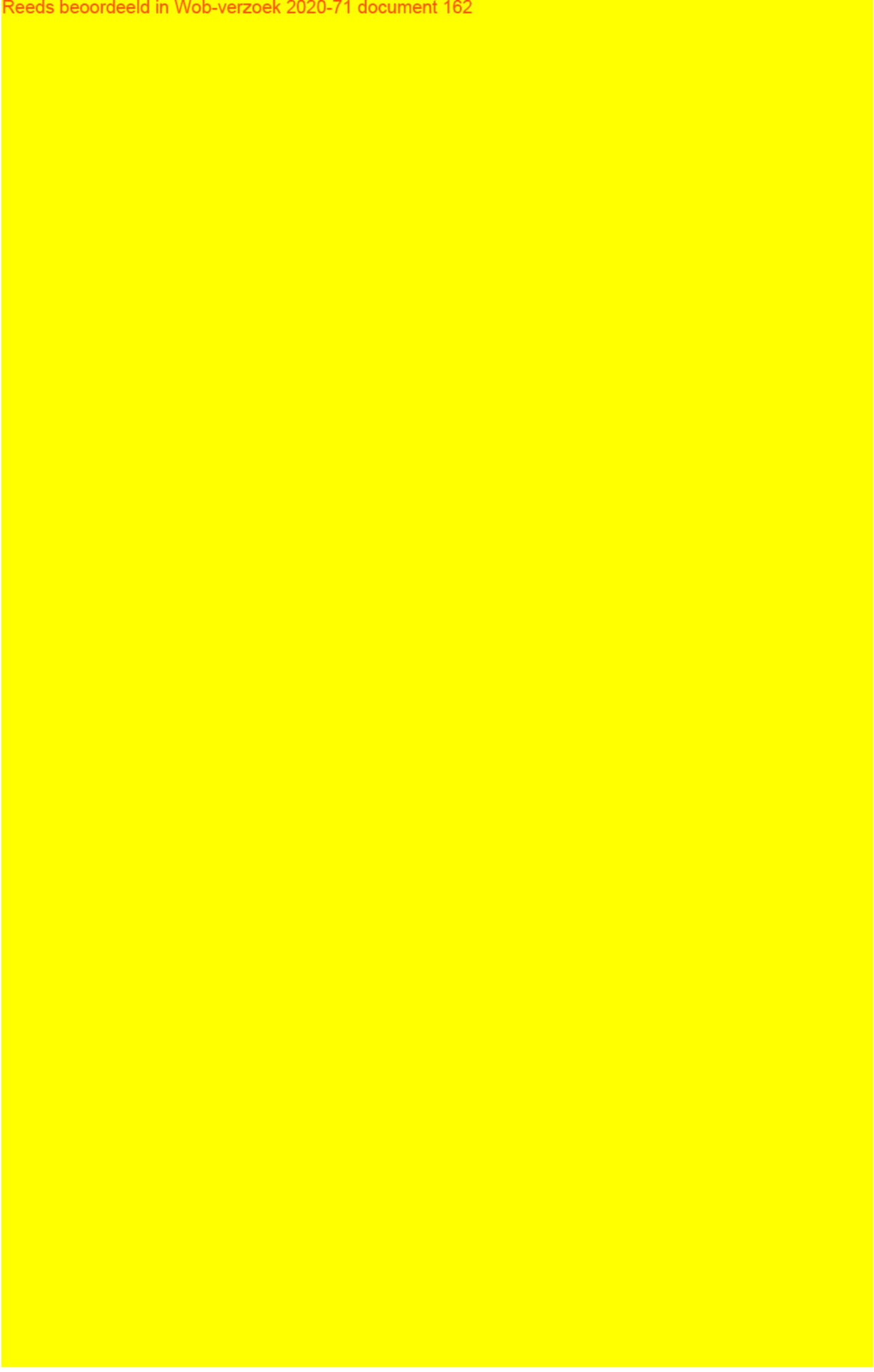
Reeds beoordeeld in Wob-verzoek 2020-71 document 162



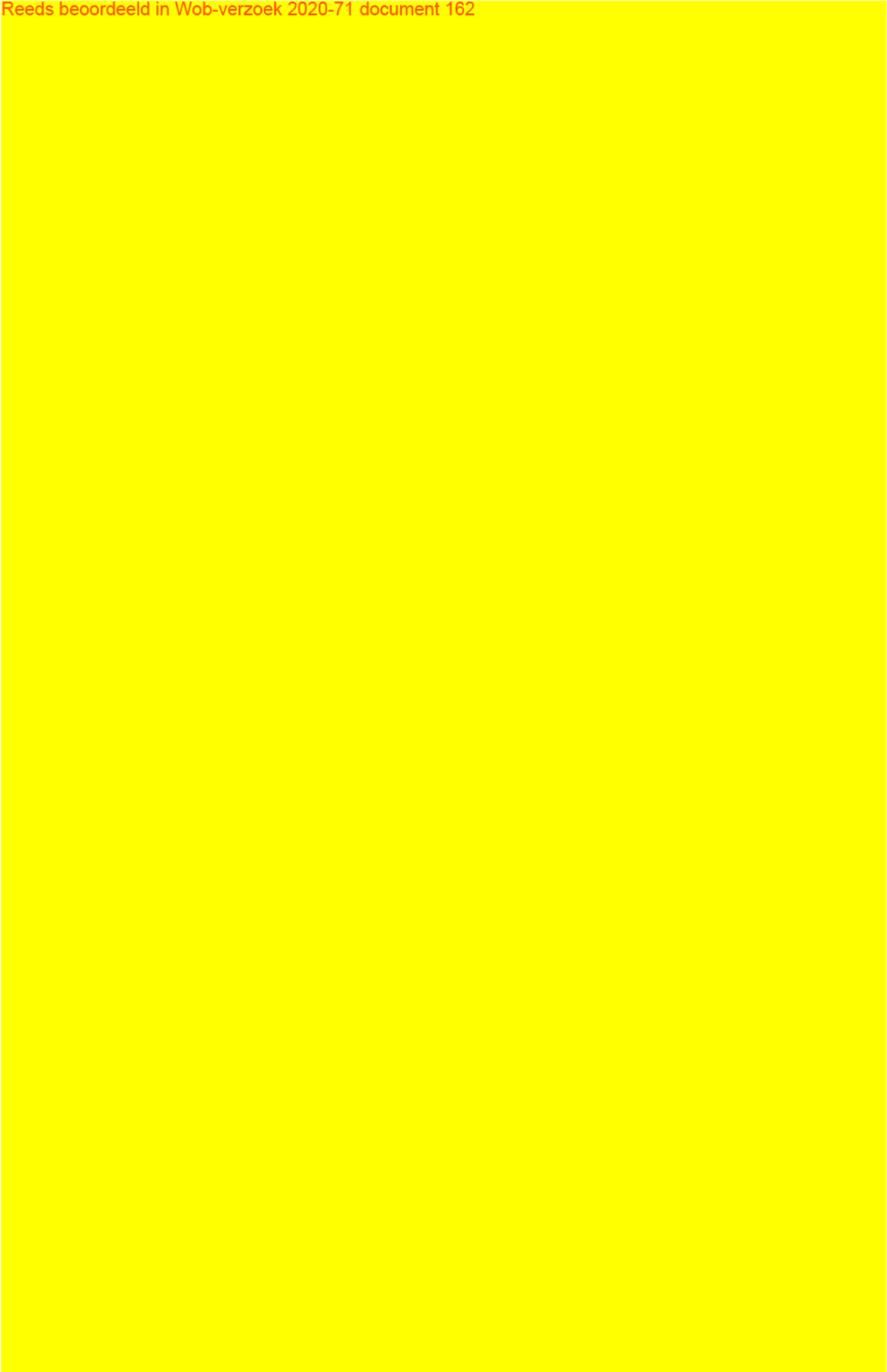
Reeds beoordeeld in Wob-verzoek 2020-71 document 162



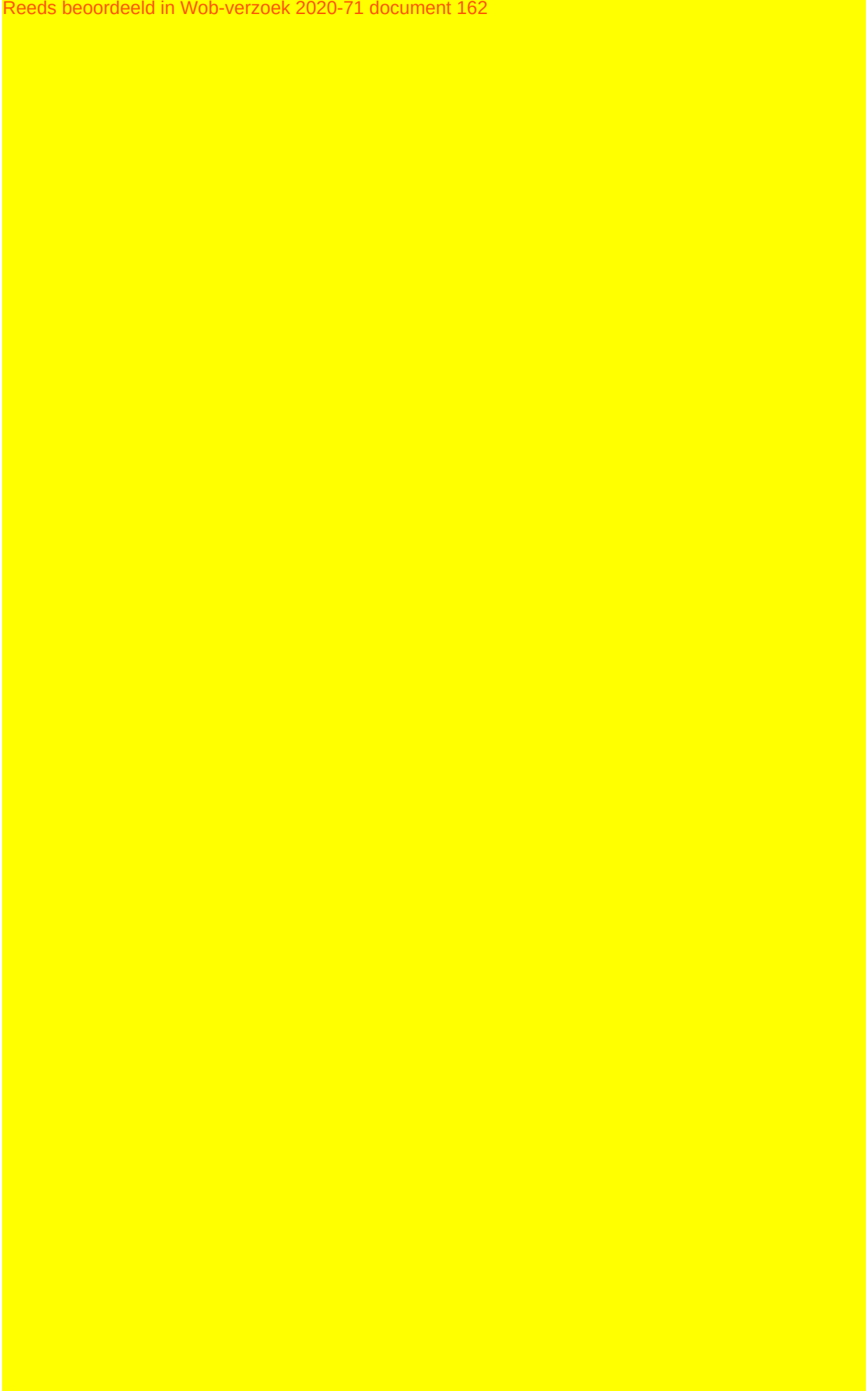
Reeds beoordeeld in Wob-verzoek 2020-71 document 162



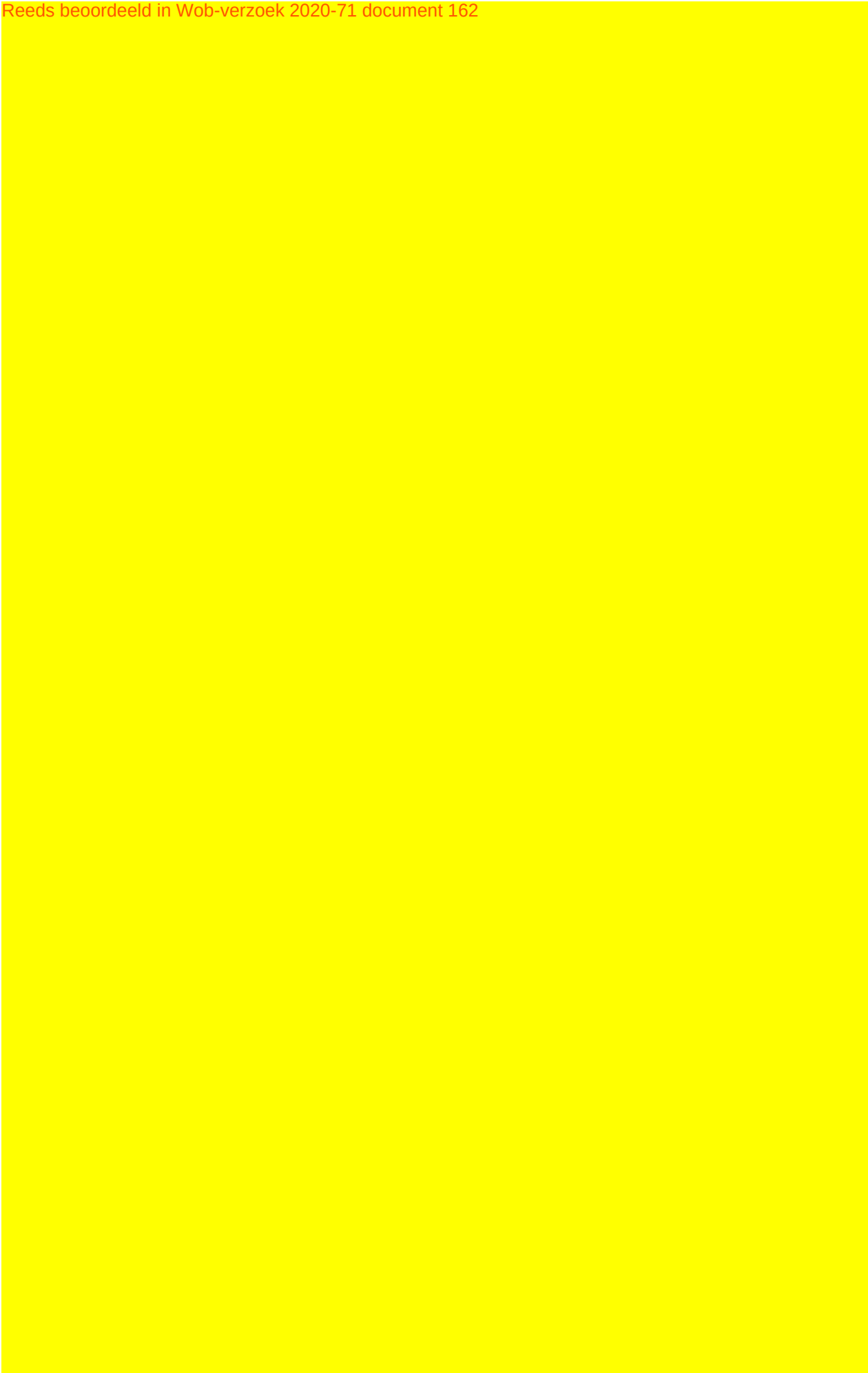
Reeds beoordeeld in Wob-verzoek 2020-71 document 162



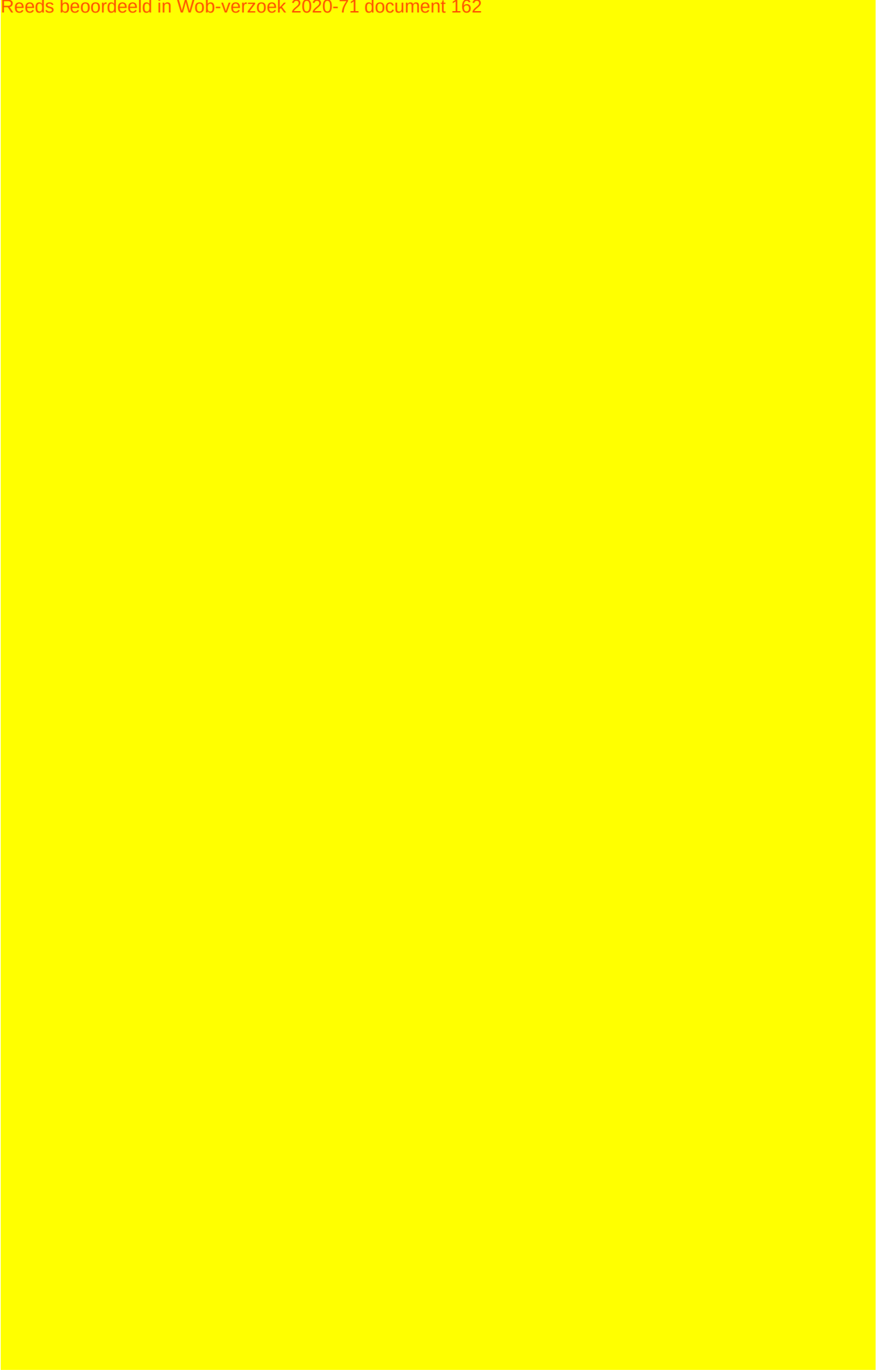
Reeds beoordeeld in Wob-verzoek 2020-71 document 162



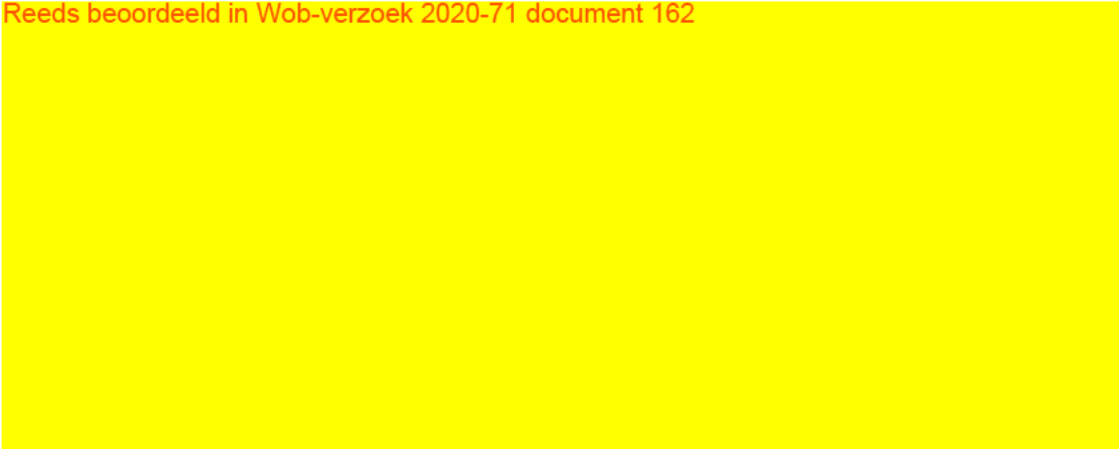
Reeds beoordeeld in Wob-verzoek 2020-71 document 162



Reeds beoordeeld in Wob-verzoek 2020-71 document 162



Reeds beoordeeld in Wob-verzoek 2020-71 document 162



Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Voorgestelde agenda voor Vierde Stakeholderbijeenkomst Marktordening
Datum: woensdag 17 juni 2020 17:12:41
Bijlagen: [Agenda Vierde Stakeholderoverleg Marktordening 20200623 def.docx](#)

Beste 5.1.2.e,

Aankomende dinsdag (23 juni) vindt het Vierde stakeholderoverleg in het kader van het besluit marktordening plaats. Wij stellen het volgende voor:

- Jij zit de vergadering voor en opent (agendapunt 1). De uitnodiging is eerder al vanuit jouw agenda verstuurd.
- Onder agendapunt 2 (Hoofdlijnen besluit) licht 5.1.2.e het orderingsbesluit toe.
- Onder agendapunt 3 krijgen de stakeholders de kans om te reageren op het voorstel.
- Onder agendapunt 4 toelichting vervolgproces door 5.1.2.e (Dit gaat om vervolgstappen als de HRN-concessie, marktverkenning voor internationale lijnen, decentralisatie, stationsagenda etc).
- Onder agendapunt 5 de rondvraag.
- Onder agendapunt 6 de afsluiting.

Wij maken voor jou en voor 5.1.2.e een annotatie ter voorbereiding.

Is ons voorstel akkoord? Dan versturen wij morgen (18-6) de (bijgesloten) agenda.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Afd. OV en Stations

+31(0)6 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

**Bestuurskern**Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stat ons**Contactpersoon**

5.1.2.e

5.1.2.e

M +31(0)6-5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

Datum

17 juni 2020

agenda

Betreft	Kamerbrief met hoofdlijnen integrale besluit marktordening op het spoor na 2024
Vergaderdatum	23 juni 2020
Vergadertijd	17:15 - 18:45
Vergaderplaats	Digitaal: zie link in uitnodiging

Op 23 juni vindt het Vierde stakeholderoverleg over de hoofdlijnen van het integrale besluit van de marktordening op het spoor na 2024 plaats. U vindt de Kamerbrief die hierover op 11 juni jl. is verzonden met bijbehorende stukken hier:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/06/11/hoofdlijnen-integrale-besluit-marktordening-op-het-spoor-na-2024>

Agenda

1. Opening
2. Hoofdlijnen van het besluit
3. Reactie van de stakeholders
4. Uitleg over het vervolgproces
5. Rondvraag
6. Afsluiting

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Annotatie Vierde stakeholdersoverleg 5.1.2.e en 5.1.2.e
Datum: vrijdag 19 juni 2020 18:35:05
Bijlagen: [Annotatie Vierde stakeholdersoverleg 5.1.2.e en 5.1.2.e.docx](#)

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e,
Bijgaand vinden jullie de annotatie voor het stakeholderoverleg marktordening van volgende week dinsdag.
Mede namens 5.1.2.e en 5.1.2.e,
Groet,
5.1.2.e



Betreft	Vierde stakeholderbijeenkomst hoofdlijnen integrale besluit marktordening op het spoor na 2024
Vergaderdatum	23 juni 2020
Vergadertijd	17:15 - 18:45
Vergaderplaats	Digitaal: zie link in uitnodiging

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e ,

Op dinsdag 23 juni vindt het Vierde stakeholderoverleg in het kader van het besluit over de ordening plaats. Dit overleg wordt voorgezeten door 5.1.2.e, 5.1.2.e zal de inhoudelijke toelichting verzorgen. 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e en 5.1.2.e zullen ook aanwezig zijn en zijn beschikbaar om delen van de toelichting te verzorgen. De bijeenkomst vindt digitaal plaats via Webex en moet door 5.1.2.e gestart worden.

Hieronder vinden jullie per agendapunt een voorstel voor een korte toelichting (door 5.1.2.e) en mogelijke bespreekpunten. In de toelichting vinden jullie een overzicht met posities van de partijen ten opzichte van het orderingsbesluit.

Samenstelling

Dit stakeholderoverleg is de laatste maanden benut om de belangrijke actoren uit de spoorwereld te informeren over het besluit over de marktordening. Freek Bos (Rover), 5.1.2.e (DOVA), 5.1.2.e (HTM) en 5.1.2.e (RET) hebben hun aanwezigheid reeds bevestigd. Namens NS wordt 5.1.2.e of Roger van Boxtel verwacht, namens ProRail John Voppen, namens FMN Anne Hettinga of Pier Eringa ondersteund door 5.1.2.e, 5.1.2.e en/of 5.1.2.e. Namens de G4 verwachten wij de aanwezigheid van 5.1.2.e.

Geannoteerde Agenda

1. Hoofdlijnen integrale besluit ten aanzien van de marktordening op het spoor.

1.1 Gunning HRN-concessie aan NS vóór eind 2023:

Kern van het voorstel:

- NS krijgt HRN-concessie onderhands gegund, de duur is nog niet vastgesteld (onderhandse gegunde concessies zijn altijd max 10 jaar)
- HSL-Zuid: binnenlandse deel wordt integraal onderdeel van HRN.

Bespreekpunten:

- Je kunt aangeven dat we in kaart hebben laten brengen wat de praktische voorwaarden zijn voor het aanbesteden of onderhands gunnen van het HRN. Uit het onderzoek blijkt dat het aanbesteden van de huidige omvang van het HRN te risicovol is.
- In kleinere delen zou dat eventueel in de toekomst wel kunnen, mits een opsplitsing van het Hoofdrailnet bijdraagt aan netwerkoptimalisatie.
- Je kunt aangeven dat er gekozen is voor een onderhandse gunning voor eind 2023 omdat Europese regelgeving lidstaten de optie biedt om voor het einde van dat jaar onderhands te gunnen zonder aan strengere voorwaarden te voldoen.
- Je gaat ervan van uit dat het treinverkeer op het HRN goed belegd is bij NS, ook door hun goede prestaties van de afgelopen jaren.

EventueelEr worden welk extra voorwaarden gesteld aan NS:

- NS moet de prestaties blijven verbeteren, bijvoorbeeld door nog beter op tijd te rijden en betere informatie te verschaffen aan reiziger bijvoorbeeld bij verstoringen.
- NS moet in staat zijn en blijven om adaptief te zijn als de reizigersaantallen omhoog gaan of zich nieuwe ontwikkelingen voordoen (denk aan MaaS-aanbieders die zich een positie verwerven op de reizigersmarkt).
- Er wordt meer transparantie van NS verwacht over het eigen functioneren. Informatie moet snel en onder voorspelbare en redelijke voorwaarden beschikbaar worden gesteld aan IenW als concessieverlener.
- Daarnaast wil je dat NS de reizigersvraag meer inzichtelijk maakt voor de buitenwereld. Dit past binnen de ambitie van IenW om de OV-sector om toe te bewegen naar meer 'open data' over het gebruik van het openbaar vervoer.

1.2 Decentralisatie:Kern van het voorstel:

- Inzet is dat Leeuwarden – Zwolle al per 2025 wordt gedecentraliseerd. Deze decentralisatie is echter nog niet definitief. Besluitvorming vindt plaats tijdens het BO MIRT dit najaar.
- De lijnen Zwolle – Groningen en Apeldoorn – Enschede gaan mogelijk in een later stadium op in bestaande regionale concessies, maar alleen als dit een verbetering voor de reiziger oplevert. [in resp. 2035 en 2032]
- De mogelijkheden tot decentralisatie tijdens de duur van het HRN worden vergroot.

Bespreekpunten:

- Je kunt aangeven dat de provinciale bestuurders Zwolle – Groningen en Apeldoorn – Enschede nu nog niet gedecentraliseerd willen hebben omdat zij het niet zien zitten om deze lijnen in een aparte concessie te moeten regelen. Dit is voor hen dubbel werk. Zij overwegen decentralisatie alleen als deze lijn aan hun decentrale concessie toegevoegd kan worden, na de duur van de huidige concessie.
- Om mogelijke verdere decentralisaties goed te beoordelen zal IenW met alle betrokkenen een uitgangspuntenkader opstellen.
- Een vraag zal zijn wanneer mogelijke aanvullende lijnen gedecentraliseerd kunnen worden. Dit staat nog niet vast. Een antwoord kan zijn:
 - Dat idealiter voor het afronden van de nieuwe concessie mogelijke verdere decentralisatie zijn beoordeeld zodat deze

kunnen worden opgenomen in de concessie (zoals bij Limburg in de huidige concessie).

- Dat als er na 2023 behoefte is aan verdere decentralisatie bezien moet worden of deze nog tijdens de looptijd van de volgende concessie kunnen plaatsvinden of daarna.

1.3 Internationaal vervoer per spoor/open toegang

Kern van het voorstel:

- Conform Europese regelgeving wordt er expliciet naar de markt gekeken om internationale verbindingen tot stand te brengen.
- Om te kijken of verbindingen onder de maatschappelijk gewenste omstandigheden tot stand komen voeren we een marktverkenning uit.
- Waar aanbod vanuit de markt onvoldoende is houden de mogelijkheid van contracteren open (door aanbesteding of onder HRN-concessie).

Besprekpunten

- Je kunt aangeven dat er meer ruimte op de internationale verbindingen voor opentoeegangvervoerders komt omdat het internationale product hier zich goed voor leent, blijkt ook uit het onderzoek naar de ordening van de HSL-Zuid; Tariefdifferentiatie (yield management), reizen op reservering en kwaliteitsdifferentiatie passen goed bij de internationale reiziger.
- Echter moeten we er wel zeker van zijn dat er voldoende tot stand komt vanuit de markt. Dit onderzoeken we met een marktverkenning waarbij we ook oog zullen hebben voor de knelpunten die toetreding van opentoeegangvervoerders in de weg staan.
- De marktverkenning moet per lijn of bundel van lijnen een strategie op leveren hoe wij hiermee om wensen te gaan. Als een verbinding niet onder open toegang tot stand kan komen onder de gewenste omstandigheden laten we de optie voor contracteren open.
- Je kunt ten slotte aangeven dat we internationaal treinvervoer ook nadrukkelijk meenemen in de herziening van het besluit capaciteitsverdeling. Dit om te borgen dat er voldoende ruimte is voor internationaal treinvervoer.

1.4 Stations

Kern van het voorstel

- IenW geeft samen met ProRail, NS en de sector vorm aan een stationsagenda.
- Dat doen we om tot goede integrale afwegingen te komen en de grote maatschappelijke uitdagingen als de reizigersgroei, MaaS en groei van aantal vervoerders in goede banen te leiden.
- Er worden daarvoor afspraken met resultaatsverplichting gemaakt voor NS en ProRail.
- NS en ProRail blijven het publieke belang borgen op stations binnen de huidige eigendomsverhoudingen.

Besprekpunten

- Je kunt aangeven dat je onderzoek hebt laten doen door RHDHV naar de ordening op stations. Beeld is dat het over het algemeen goed gaat op stations, de publieke belangen worden goed geborgd en de reiziger is tevreden. Er kan soms wel efficiënter gewerkt worden en er blijft bij decentrale vervoerders een zorg omtrent het gelijk speelveld. Decentrale overheden vinden de mogelijkheid om invloed uit te oefenen soms ook te beperkt. Ook blijkt uit het onderzoek dat men soms de integrale visie van IenW op stations mist.
- Je kunt aangeven dat je deze signalen zeer serieus neemt omdat er grote uitdagingen op ons af komen met de reizigersgroei, ontwikkelingen als MaaS en de mogelijkheid dat er steeds meer vervoerders komen.
- IenW komt daarom met een stationsagenda, met aandacht voor:

- Meer ruimte voor derden (vervoerders, decentrale overheden en vrijwilligers) om initiatieven op stations te ontplooiën, en op kleine stations in het bijzonder.
- Een divers aanbod en de vindbaarheid van verschillende vormen van (deel)vervoer van en betere samenwerking met bv MaaS-aanbieders.
- Adequate reisinformatie van de verschillende vervoeraanbieders op stations aan reizigers.
- Vervoerders die actief zijn op een station moeten zich adequaat kunnen profileren.
- De mogelijke uitrol van het Stationshuiskamer-concept en de beschikbaarheid van toiletten, wachtruimten, wifi en watertappunten zodat deze voorzieningen op steeds meer stations beschikbaar komen.
- Aan de Stationsagenda worden ook operationele prestatie-afspraken koppelen gericht op van reizigerswaardering, toegankelijkheid, transfer, sociale veiligheid, aanbod en vindbaarheid van deelvervoer en adequate reizigersinformatie. Ik wil NS en ProRail daar langjarig aan gaan houden.
- Je kunt aangeven dat je er waarde aan hecht dat de hele sector gehoord wordt, en dat de stakeholders daarom goed betrokken zullen worden bij deze stationsagenda. Dit geldt ook voor decentrale overheden.

1.5 Toekomstbestendigheid

Kern van het voorstel

IenW werkt voor de verdere toekomst een aantal zaken in samenhang uit:

- De netwerkuitwerking in het kader van het toekomstbeeld OV
- Hoe een goede sturing en coördinatie in de toekomst geborgd blijft
- Welke systeemtaken NS en andere vervoerders uitvoeren en hoe we die in de toekomst borgen en positioneren

Bespreekpunt

Verdere marktwerking in de toekomst is geen gegeven. We doen dit alleen als de reiziger er beter van wordt. We moeten wel onderzoeken wat er nodig is om gereed te zijn voor mogelijke verdere marktwerking.

2. Reactie en vragen stakeholders

Je vindt een overzicht van de posities van de stakeholders ten opzichte van het ordeningsbesluit in de toelichting.

3. Vervolgproces

5.1.2.e licht toe. Je ziet verschillende uitwerkingsaspecten naar aanleiding van het ordeningsbesluit. Dit gaat onder andere om:

- 1) Proces in aanloop naar de vervoerconcessie voor het HRN
 - Het ordeningsbesluit moet 'landen' in de concessie voor het HRN.
 - OVS is reeds druk bezig met de voorbereiding van de concessie.
 - Het verschuiven van het AO Spoorordening betekent dat de planning van dit traject iets naar achteren schuift. De verwachting is dat het beleidsvoornemen dit najaar gereed is.
- 2) Marktverkenning voor internationale verbindingen
 - IenW bereidt deze verkenning al voor. Deze verkenning was voorzien voor bespreking na het AO spoorordening in de Kamer.
 - We bespreken nog met S of we de marktverkenning toch al deze zomer starten.

- Je hecht er waarde aan dat bij deze marktverkenning niet alleen vervoerders worden betrokken maar dat dit niet zo goed voor ProRail en de decentrale overheden geldt.

3) Stationsagenda

- De voorbereidingen starten binnenkort. Het proces wordt nog uitgelijnd.
- Je hecht er grote waarde aan dat alle relevante stakeholders nauw betrokken worden bij de stationsagenda. Je verwacht dat hierover reeds dit najaar gesproken zal worden met de stakeholders.

4) Uitgangspuntenkader Decentralisatie

Dit wordt samen met alle betrokkenen uitgewerkt. Onderdelen kunnen zijn:

- Afwegingskader wat de meerwaarde voor de reiziger is
- Analyse over het effect op het netwerk/IC's
- Afspraken over benodigde investeringen in de infrastructuur

5) Toekomstbestendigheid

- Hiervoor wordt nu een plan van aanpak opgesteld

4. Rondvraag

5. Afsluiting

Toelichting

Reactie stakeholders op integrale marktordeningsbesluit

Na publicatie van de kamerbrief marktordeningsbesluit is door partijen in de media als volgt gereageerd:

NS (in persbericht)

- Gunnen concessie: NS noemt het verkrijgen van de concessie als een opsteker in deze roerige tijd.
- Decentralisatie: NS ziet de decentralisatie van Zwolle – Leeuwarden en mogelijk andere lijnen als versnippering en niet in het belang van de reiziger.
- Internationale verbindingen: NS vindt het plan om meer marktwerking toe te laten op internationale verbindingen nodeloos ingewikkeld. Informeel heeft NS aangegeven met name moeite te hebben met de mogelijkheid dat de IC Brussel niet langer onderdeel is van de concessie. Reden voor NS is het – volgens hen – grote belang voor het binnenlandse netwerk.
- Stations: NS zegt over de stationsagenda 'stations worden samen met ProRail, NS en de sector verder verbeterd door middel van een Stationsagenda'. Het is ons niet bekend hoe NS tegenover deze agenda staat. NS is tevreden met uw besluit om geen wijzigingen aan te brengen in de eigendomsverhoudingen op stations.

Thalys (5.2.1. + 5.1.2.i
5.2.1. + 5.1.2.i)

FMN (in persbericht)

- Algemene ordeningsbesluit: FMN noemt het ordeningsbesluit 'zeer teleurstellend'. Zij zijn met name teleurgesteld in de hun ogen weinig verregaande plannen met decentralisatie.
- (Mogelijke) decentralisatie Leeuwarden – Zwolle : Arriva heeft onder eigen naam wel in de pers aangegeven dat ze tevreden zijn over de plannen om Zwolle – Leeuwarden te decentraliseren.
- Internationale verbindingen: het is niet bekend hoe FMN hiertegenover staat. Het ligt in de lijn der verwachtingen dat zij er voorstander van zijn om dit zoveel mogelijk buiten de concessie voor het HRN te organiseren, omdat dit deze partijen kansen biedt om activiteiten te ontplooiën op internationale verbindingen.
- Stations: FMN gaat in hun reactie niet in uw besluit ten aanzien van stations. FMN heeft gedurende het onderzoek aangegeven zorgen te hebben over het gelijk speelveld en kruissubsidiëring. Door vast te houden aan de bestaande ordening zullen deze zorgen voortbestaan. Het besluit om meer profileringsmogelijkheden te bieden en ruimte om activiteiten te ontwikkelen zal FMN positief vinden.

ProRail (in persbericht)

- Algemene ordeningsbesluit: ProRail gaat niet specifiek in op het besluit om de concessie opnieuw te gunnen aan NS.

- Stations: ProRail ziet uw besluit als erkenning voor hun inspanningen op stations, gezamenlijk met NS. Zij stellen vol vertrouwen en energie mee te werken aan de stationsagenda.

Van: 5.1.2.e - DGMo
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Ter info: Mogelijk "vrij omvangrijk" artikel NRC as dinsdag over spoorordening en onderhandse gunning aan NS
Datum: donderdag 2 juli 2020 20:01:18

Dank
 Stientje goed op hoogte ?

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: donderdag 02 jul. 2020 5:00 PM
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DCO <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: Ter info: Mogelijk 'vrij omvangrijk' artikel NRC as dinsdag over spoorordening en onderhandse gunning aan NS

Dag allen,

Via DCO/5.1.2.e net het bericht dat NRC mogelijk as dinsdag komt met een artikel over spoorordening en de onderhandse gunning (van Jos Verlaan). Wordt waarschijnlijk geen positief artikel.

NRC stelt ons alvast de vraag of wij het onderhands gunnen aan NS in het voortraject formeel aan de Europese Commissie hebben voorgelegd en of de Commissie daar al groen licht voor heeft gegeven, of dat het gaat om een voorwaardelijk groen licht waarbij definitieve uitsluitel volgt als pakket definitief wordt ingediend.

Antwoord daarop is:

Er is in mei informeel contact geweest met de commissie voor de keuze om onderhands te gaan gunnen.

Er hoeft op basis van de Europese PSO-verordening geen formeel toestemming aan de Europese Commissie gevraagd te worden om onderhands te gunnen. Keuze om uiterlijk in 2023 te gunnen valt onder het overgangsrecht van de PSO verordening (art 8 lid 2 onder ii). Wel geldt een publicatieplicht 1 jaar voor de daadwerkelijke onderhandse gunning (dus waarschijnlijk tweede helft 2022) in het Eur publicatieblad (waarin dan staat dat onderhands wordt gegund, welke diensten en gebieden het betreft en de aanvangsdatum van de gunning - art 7 lid 2). Bij daadwerkelijke gunning moet NL binnen een jaar publiceren in het Eur publicatieblad aan welke vervoerder gegund is, looptijd concessie, beschrijving van de gegunde diensten en welke kwaliteitseisen en financiële compensatie eraan verbonden zijn).

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DCO
Cc: 5.1.2.e - DCO; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - DGMO
Onderwerp: RE: Vraag NRC Spoorordening en onderhandse gunning
Datum: donderdag 2 juli 2020 23:28:26

Dag 5.1.2.e,

Excuus voor late reactie, BRW

Opzet is prima. Enige is dat ik twijfel over zin:

De Commissie heeft in die informele contacten bevestigd dat het op basis van de PSO-verordening (public service obligation) niet nodig is om formeel toestemming te vragen aan de EC om onderhands te gunnen.

De commissie heeft ons aangehoord over het voornemen om onderhands te gunnen. Je zou ook het eerste zinsdeel we kunnen laten:

~~De Commissie heeft in die informele contacten bevestigd dat het op basis van de PSO-verordening (public service obligation) is het niet nodig is om formeel toestemming te vragen aan de EC om onderhands te gunnen.~~

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DCO

Verzonden: donderdag 2 juli 2020 20:46

Aan: 5.1.2.e - BSK

CC: 5.1.2.e - DCO ; 5.1.2.e - BSK

Onderwerp: RE: Vraag NRC Spoorordening en onderhandse gunning

Ha 5.1.2.e,

Ik wil m zo aan Stientje voorleggen. Eens?

Groet, 5.1.2.e

NRC (Jos Verlaan) werkt aan een 'grote publicatie' over marktordening spoor en het voornemen tot onderhands gunnen van HRN na 2024. Exacte insteek van verhaal is onbekend. Voor nu hebben ze 1 vraag aan ons: is er in aanloop naar de Kamerbrief van juni contact geweest met de EC over voornemen tot onderhands gunnen; en heeft de CIE daar mee ingestemd?

Voorgestelde reactie:

Er is uiteraard regelmatig contact met de Europese Commissie. Zo is er de afgelopen maanden ook informeel contact geweest over de verschillende facetten van het marktordeningsbesluit. Dan gaat het niet alleen over het voornemen tot onderhands gunnen van het hoofdrailnet voor de periode na 2024, maar ook over de ambities ten aanzien grensoverschrijdend personenvervoer. De Commissie heeft in die informele contacten bevestigd dat het op basis van de PSO-verordening (public service obligation) niet nodig is om formeel toestemming te vragen aan de EC om onderhands te gunnen. Het voornemen van de staatssecretaris om uiterlijk in 2023 een besluit te nemen over de onderhandse gunning valt onder het overgangsrecht van de PSO-verordening. De Europese Commissie hoeft dus geen toestemming te verlenen. Wel geldt een publicatieplicht 1 jaar voor de daadwerkelijke onderhandse gunning (dus waarschijnlijk tweede helft 2022). Vervolgens moeten lidstaten bij daadwerkelijke gunning binnen een jaar publiceren aan welke vervoerder gegund is, wat de looptijd is, een beschrijving geven van de gegunde diensten en aangeven welke kwaliteitseisen en financiële compensatie eraan verbonden is.

De eerstvolgende processtap is nu dat de Tweede Kamer na het zomerreces zal debatteren over het voornemen van de staatssecretaris, zoals verwoord in de marktordeningsbrief van 11 juni. Dat debat zou eigenlijk deze week zijn, maar in de procedurevergadering van de TK is besloten dat het debat na de zomer plaats vindt.

Hieronder overigens nog de relevante passages uit de Kamerbrief:

In Europa is de beweging ingezet richting meer concurrentie op de spoormarkt. Het Europese Vierde Spoorwegpakket gaat uit van aanbesteden, tenzij. Onderhands gunnen is mogelijk maar hiervoor gelden vanaf 2024 nieuwe voorwaarden waarbij de keuze voor onderhandse gunning onderbouwd moet worden. Daarbij mag een lidstaat kijken naar de voordelen maar ook naar de risico's die aanbesteden met zich meebrengt. Uit onderzoek^[1] dat ik heb laten uitvoeren in het kader van het marktordeningsbesluit blijkt dat aanbesteden van de integrale HRN-vervoerconcessie zeer complex en risicovol

is vanwege de omvang van het HRN^[2] en daardoor risico's oplevert voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer. Om op termijn aanbesteden eventueel mogelijk te maken, is het nodig om de juiste randvoorwaarden daarvoor te creëren en te inventariseren op welke wijze de governance (sturing en coördinatie) van ons systeem daarop ingericht moet worden. Dat vergt tijd en is pas op termijn realistisch. Voor de korte termijn zou een keuze voor aanbesteden leiden tot onzekerheid op het Nederlandse spoor voor de reiziger en de belastingbetaler.
(...)

Vanaf 2024 gelden nieuwe Europese voorwaarden voor onderhands gunnen. Deze voorwaarden zijn nog niet uitgekristalliseerd. Dat maakt het inherent onzekerder om op dit moment te beslissen om onderhands te gunnen op basis van de nieuwe voorwaarden. Ook andere EU-lidstaten kiezen mogelijk voor de optie om nogmaals onder het bestaande regime, dat op 24 december 2023 afloopt, te gunnen. Dit acht ik gezien het belang van een stabiele levering van vervoerdiensten op het HRN ook voor Nederland de te verkiezen route. Het voorkomt mogelijke onzekerheid en instabiliteit. In de komende concessieperiode kan vervolgens meer duidelijkheid worden verkregen over de nieuwe Europese voorwaarden om een toekomstbestendige strategie voor Nederland te kunnen bepalen.

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

Verzonden: donderdag 2 juli 2020 17:11

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

Onderwerp: RE: Vraag NRC Spoorordening en onderhandse gunning
[Public Service Obligation – verordening](#)

Van: 5.1.2.e - DCO <5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 2 juli 2020 16:54

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

Onderwerp: RE: Vraag NRC Spoorordening en onderhandse gunning

Dank. Ik ga ws nog iets inkorten, kom er nog bij je op terug. En help me even, waar staat PSO ook alweer voor?

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

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

Datum: donderdag 02 jul. 2020 16:48

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

Onderwerp: Vraag NRC Spoorordening en onderhandse gunning
Dag 5.1.2.e,

Hierbij nog even mijn reactie op de mail.

Er is in mei informeel contact geweest met de commissie voor uitkomen brief. Er hoeft op basis van de PSO- verordening geen formeel toestemming gevraagd te worden aan de commissie om onderhands te gunnen. Keuze om uiterlijk in 2023 te gunnen valt onder het overgangsrecht van de PSO verordening (art 8 lid 2 onder ii). Wel geldt een publicatieplicht 1 jaar voor de daadwerkelijke onderhandse gunning (dus waarschijnlijk tweede helft 2022) in het Eur publicatieblad (dat onderhands wordt gegund, welke diensten en gebieden het betreft en de aanvangsdatum van de gunning - art 7 lid 2). Bij daadwerkelijke gunning moet NL binnen een jaar publiceren aan welke vervoerder gegund is, looptijd en beschrijving van de gegunde diensten en welke kwaliteitseisen en financiële compensatie eraan verbonden is.

Heb je hier voldoende aan?

Groet, 5.1.2.e

[1] Onderzoek Vervoerconcessie HRN: praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning, inno-V (2020), p. 5 en 65.

[2] Zelfs de grootste aanbestede concessies in Groot-Brittannië zijn in omvang maar een fractie van de HRN-concessie. Zie inno-V, p. 65-66.

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DCO
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO;
 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e
 - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Vraag NRC over onderhandse gunning en betrokkenheid NRC
Datum: maandag 6 juli 2020 15:05:38

Kleine correctie:
 Eind 2023, niet 2022. Verder oke.

Van: 5.1.2.e - DCO

Verzonden: maandag 6 juli 2020 14:46

Aan: 5.1.2.e - BSK

CC: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e
 - DBO; 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e
 - BSK; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e -
 DGB

Onderwerp: RE: Vraag NRC over onderhandse gunning en betrokkenheid NRC

Check, dank. Zal ik er dit van maken?

De ACM is niet om advies gevraagd over de hoofdlijnen van het voornemen om de HRN-vervoerconcessie onderhands te gunnen. Onderhandse gunning is een besluit dat de Staatssecretaris in overleg met de Tweede Kamer neemt. Het parlementaire proces begint na de zomer. Dat moet eind 2022 uitmonden in het gunnings-besluit. Het College van Beroep voor het bedrijfsleven is, in geval van bezwaar en beroep, de rechter die een finale toets doet op deze onderhandse gunning, ook op de vraag of deze volgens de regels is verlopen.

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

Verzonden: maandag 6 juli 2020 13:51

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

CC: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e -
 DBO <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DBO
 <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGB
 <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>;
 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - BSK
 <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMo
 <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: Vraag NRC over onderhandse gunning en betrokkenheid NRC

Dag 5.1.2.e,

NRC stelde net de vraag: of voornemen tot onderhandse gunning in aanloop naar de Kamerbrief is gemeld aan de ACM.

Het antwoord daarop is: De ACM is niet om advies gevraagd over de hoofdlijnen van het integrale besluit. Het besluit om de HRN-vervoerconcessie onderhands te gunnen is een politiek besluit dat de Staatssecretaris in overleg met de Tweede Kamer neemt, waarbij de wettelijke voorwaarden in acht moeten worden genomen. Een gegunde concessie is een besluit dat voor bezwaar en beroep vatbaar is. Het College van Beroep voor het bedrijfsleven is de rechter die een finale toets doet op deze onderhandse gunning, ook op de vraag of deze volgens de regels is verlopen. Het Nederlandse systeem sluit daarmee dus nu al goed aan op de eisen van de PSO-verordening. In dat opzicht is er geen rol voor de ACM.

Dit is ook destijds aan de orde geweest (in sept 2018) tijdens het TK-debat over het

implementatiewetsvoorstel 4^e Spoorwegpakket. Vooral een punt dat door Ziengs en Amhouch is aangeboord. Stas neigde er in dat debat naar om te kijken of ACM een rol moest hebben, maar deed geen hele concrete toezeggingen.

Ik zie deze vragen ook terugkomen in de feitelijke vragen van de Kamer die wij nu aan het beantwoorden zijn.

Is de ACM vooraf betrokken bij de totstandkoming van het beleidsvoornemen zelf? Zo ja, wat was het oordeel daarover? (vraag 22)

Is de ACM betrokken geweest bij de voorbereidingen voor het beleidsvoornemen voor onderhandse gunning van het volledige hoofdrailnet aan de NS? En heeft de ACM een rol gespeeld in de uitgevoerde onderzoeken? (vraag 74)

[voorlopig antwoord]

5.2.1. + 5.1.2.i conceptantwoord

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Directoraat-generaal Mobiliteit
 Directie Openbaar Vervoer en Spoor
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
 T +31(0)70 5.1.2.e
 M +31(0)6 5.1.2.e
 E 5.1.2.e@minienw.nl
 | www.rijksoverheid.nl/ienw

[1] Kamerstukken II, 2019/20, 29 984, nr. 886, d.d. 19 februari 2020

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DCO
Cc: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DGMo;
 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo;
 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: vraag NRC over rol ACM bij onderhandse gunning NS
Datum: maandag 6 juli 2020 18:50:35

Ha 5.1.2.e,
 Het tekstje:

De ACM is niet om advies gevraagd over de hoofdlijnen van het besluit voor de marktordening op het spoor. In het najaar volgt het beleidsvoornemen om de HRN-vervoerconcessie onderhands te gunnen. Een advies van ACM is geen wettelijk vereiste voor het beleidsvoornemen. Onderhandse gunning is een besluit dat de Staatssecretaris in overleg met de Tweede Kamer neemt. Het parlementaire proces begint na de zomer. Dat moet eind 2023 uitmonden in het gunnings-besluit. Het College van Beroep voor het bedrijfsleven is, in geval van bezwaar en beroep, de rechter die een finale toets doet op deze onderhandse gunning, ook op de vraag of deze volgens de regels is verlopen.

Ter toelichting (niet voor Nrc):

- Stas Mansveld heeft destijds de ACM wél om advies gevraagd maar niet omdat dat dit een wettelijke verplichting was. Mij is onduidelijk waarom Mansveld destijds wel advies heeft gevraagd (kan mensen van toen niet bereiken). Het was wel in de tijd van de HSA en alle financiële doorrekeningen en vragen over kruissubsidiering bij NS.
https://www.acm.nl/sites/default/files/old_publication/publicaties/13297_advies-concept-ontwerpconcessie-hoofdrailnet-2015-2025-2014-05-23.pdf
- Verder is tijdens de behandeling van de implementatiewet Vierde Spoorwegpakket (sept 2018) n.a.v. een amendement Ziengs de consultatietermijn voor de concept-concessie voor beide Kamer is verlengd van 4 naar 8 weken. Dat geeft de mogelijkheid voor de Kamer om – als zij dat willen – de ACM nog om advies te vragen. 5.2.1. + 5.1.2.i

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DCO

Verzonden: maandag 6 juli 2020 17:41

Aan: 5.1.2.e - BSK

Onderwerp: FW: vraag NRC over rol ACM bij onderhandse gunning NS

Hey 5.1.2.e. Zie onderstaande reactie van stientje. Zou jij het antwoord nog willen aanpassen?

Groet, 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: Veldhoven, S. van (Stientje) - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>

Datum: maandag 06 jul. 2020 17:35

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

Kopie: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e

5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGMo

<5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e@minienw.nl>,

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

Onderwerp: RE: vraag NRC over rol ACM bij onderhandse gunning NS

Ik zou dat punt van huidige regelgeving nog iets verduidelijken. Plus zou sterk zijn als we kunnen zeggen dat dit eerder ook geen onderdeel van de procedure uitmaakte voordat heet voorstel

naar TK ging- maar dat weet ik niet meer uit mijn hoofd, dus graag checken.

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DCO <5.1.2.e@minienw.nl>

Datum: maandag 06 jul. 2020 4:19 PM

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

Kopie: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>,

5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e -

DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - BSK

<5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DCO

<5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: vraag NRC over rol ACM bij onderhandse gunning NS

Hoi Stientje,

NRC vraagt nu ook of we voornemen tot onderhandse gunning van HRN aan NS vooraf hebben gemeld (of advies gevraagd) bij ACM. Hierover liggen ook (nog onbeantwoorde) Kamervragen. Wij komen tot de volgende reactie. Graag je akkoord

Groet, 5.1.2.e

De ACM is niet om advies gevraagd over de hoofdlijnen van het voornemen om de HRN-vervoerconcessie onderhands te gunnen. Dat is ook geen wettelijk vereiste ONDER DE HUIDIGE REGELGEVING. OOK BIJ EERDERE GUNNINGEN IS NIET VOORAF OM ADVIES VAN DE AACM GEVRAAGD (CHECK??!) Onderhandse gunning is een besluit dat de Staatssecretaris in overleg met de Tweede Kamer neemt. Het parlementaire proces begint na de zomer. Dat moet eind 2022 uitmonden in het gunnings-besluit. Het College van Beroep voor het bedrijfsleven is, in geval van bezwaar en beroep, de rechter die een finale toets doet op deze onderhandse gunning, ook op de vraag of deze volgens de regels is verlopen.

[18-01-2019 11:59:12] Spoor afstemming: Berichten en gesprekken worden end-to-end versleuteld. Niemand buiten deze chat kan ze lezen of beluisteren, zelfs WhatsApp niet.

[18-01-2019 11:59:12] 5.1.2.e heeft deze groep aangemaakt

[18-01-2019 11:59:12] U bent toegevoegd

BRW

BRW

5.1.2.e
 5.1.2.e
 5.1.2.e
 5.1.2.e

5.1.2.e
 5.1.2.e
 5.1.2.e
 5.1.2.e
 5.1.2.e
 5.1.2.e
 5.1.2.e
 5.1.2.e

5.1.2.e
 5.1.2.e

5.1.2.e

[02-06-2020 13:01:52] 5.1.2.e Dbo : @Stientje, ik heb begrepen dat vanochtend in RFEZIL de spoorordening niet is doorgeschoven naar MR 12 juni. Daarmee staat het automatisch geagendeerd voor MR van komende vrijdag 5 juni.

Wil je dat we alsnog een poging doen het door te schuiven naar 12 juni? Dat zou wel mijn advies zijn
 aanzien BRW

[02-06-2020 13:03:01] 5.1.2.e : Eens

[02-06-2020 13:03:18] 5.1.2.e Ook zeer eens

[02-06-2020 13:06:00] Stientje van Veldhoven: Ja! Ik dacht dat we dat nog apart konden doen- buiten Rfezil. Want ik wil het inderdaad volgende week- vanwege de BO's.

[02-06-2020 13:07:01] Stientje Van Veldhoven: Dus omissie van mijn kant, ik had willen melden dat ik het een week later ik MR breng. Kunnen jullie dat aan 5.1.2.e laten weten namens mij? Dank

[02-06-2020 13:08:27] 5.1.2.e Dbo : Gaan we doen

[02-06-2020 13:08:32] 5.1.2.e Dbo :

[02-06-2020 18:31:52] 5.1.2.e Dbo : Er is even met AZ geschakeld:

- In de RFEZIL van vanochtend neert Stientje formeel gezien het mandaat gekregen om de Kamerbrief spoorordening verder aan te scherpen op een aantal specifieke punten (het formele verslag volgt morgen, de schrijvers van de brief kunnen dat verslag komen inzien op kantoor tbv een goede verwerking in de brief).

- Uiteraard is het daarbij goed om die aanpassingen nog even af te stemmen met het departement van de bewindspersoon die de betreffende opmerking maakte.

- Deze conclusie van de RFEZIL wordt komende vrijdag in de MR vastgesteld als onderdeel van de gehele

set aan conclusies uit de RFEZIL.

- Als niemand komende vrijdag in de MR op- of aanmerkingen bij deze conclusies van de RFEZIL plaatst, is bespreking van het onderwerp spoorordering **niet** meer nodig in de MR

- Dus: als komende vrijdag de MR instemt met de conclusies van de RFEZIL, kunnen we de Kamerbrief verzenden op elk moment dat wij willen, en dat mag dus ook in de loop van volgende week zijn, zolang de opmerkingen maar worden verwerkt zoals afgesproken in de RFEZIL.

- Daarmee hebben wij dus de flexibiliteit om de laatste bestuurlijke gesprekken met de externe stakeholders volgende week in te plannen en de Kamerbrief op een geschikt moment daarna te verzenden.

- Dit uiteraard onder het voorbehoud dat de laatste bestuurlijke gesprekken niet tot majeure wijzigingen in de brief leiden. Want dan moet het wel opnieuw besproken worden.

[02-06-2020 18:32:29] 5.1.2.e Dbo : 5.1.2.e dit is bekend bij 5.1.2.e en 5.1.2.e

[02-06-2020 18:48:42] 5.1.2.e Okay

BRW

BRW

BRW

BRW

BRW

5.1.2.e
5.1.2.e

5.1.2.e

BRW

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

- [11-06-2020 19:48:18] 5.1.2.e : 200611 Statement FMN kabinetsvoorstel marktordening spoor.ppt • 2 pagina's document weggelaten
- [11-06-2020 20:12:16] 5.1.2.e : <https://www.ad.nl/politiek/ns-mag-ook-na-2024-op-nederlandse-hoofdspoor-blijven-rijden~a3b58/a/>
- [11-06-2020 20:25:43] 5.1.2.e : <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/kabinet-durft-meer-marktwerking-op-spoor-niet-aan-ns-ook-na-2024-op-het-hoofdrailnet~b7b36281/>
- [11-06-2020 20:28:37] 5.1.2.e : <https://nieuws.ns.nl/reiziger-na-2024-verzekerd-van-gemakkelijke-en-comfortabele-treinreis/>
- [11-06-2020 20:53:42] 5.1.2.e : afbeelding weggelaten
- [11-06-2020 21:01:20] 5.1.2.e : afbeelding weggelaten
- [11-06-2020 21:04:20] 5.1.2.e : <https://www.lc.nl/friesland/Stoptrein-tussen-Leeuwarden-en-Zwolle-per-2025-in-regionale-concessie-kans-voor-Arriva-25749749.html>
- [11-06-2020 21:33:04] 5.1.2.e : <https://www.rover.nl/nieuws/47-infrastructuur/1708-ns-blijft-op-noordrailnet-na-2025>
- [11-06-2020 22:11:11] 5.1.2.e : <https://www.nrc.nl/nieuws/2020/06/11/ns-blijft-belangrijkste-vervoerder-na-2024-a4002575>
- [11-06-2020 22:12:07] 5.1.2.e : NS krijgt opnieuw alleenrecht om te rijden op landelijk spoorwegnet
<https://nos.nl/l/2336972>
- [12-06-2020 08:05:15] 5.1.2.e 5.2.1. + 5.1.2.i
- [12-06-2020 08:07:45] 5.1.2.e : afbeelding weggelaten
- [12-06-2020 08:07:45] 5.1.2.e : afbeelding weggelaten
- [12-06-2020 08:08:04] 5.1.2.e : 5.2.1. + 5.1.2.i Voor wie het nog niet had gezien ↑
- [12-06-2020 10:05:50] 5.1.2.e : afbeelding weggelaten
- [12-06-2020 13:30:20] 5.1.2.e : afbeelding weggelaten
- [12-06-2020 13:35:14] 5.1.2.e 5.2.1. + 5.1.2.i
- [12-06-2020 13:40:15] 5.1.2.e : 5.2.1. + 5.1.2.i
- [12-06-2020 13:40:31] 5.1.2.e : afbeelding weggelaten
- [12-06-2020 14:52:45] 5.1.2.e : van Boxtel is vanavond te gast bij Nieuwsuur
- [12-06-2020 15:18:58] 5.1.2.e : Stientje van Veldhoven:
- [12-06-2020 15:21:09] 5.1.2.e : Onze inzet:
- NS wil niets liever dan alle reizigers op een veilige manier weer verwelkomen.
 - Gelijke monniken gelijke kappen voor trein en vliegtuig.
 - Gunning van het hoofdrailnet aan NS is een beloning en een aansporing tot nog betere resultaten.
- [12-06-2020 15:21:39] 5.1.2.e : bericht van woordvoering NS

BRW

BRW

5.1.2.e

BRW

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

[12-06-2020 21:59:19] : <https://www.nrc.nl/nieuws/2020/06/12/ns-krijgt-de-hoofdprijs-van-het-kabinet-a4002722>

[13-06-2020 09:53:05] 5.1.2.e Overigen onjuiste suggestie dat exploitatie IC Brussel ook onderdeel uitmaakt HRN concessie na 2025.

[13-06-2020 10:10:48] Stientje Van Veldhoven: Viel mij ook al op. 5.2.1. + 5.1.2.i

[15-06-2020 14:10:04] 5.1.2.e : Duurzaam openbaar vervoer zal een cruciale rol spelen in de onvermijdelijke mobiliteitsgroei. Dit zegt algemeen directeur John Voppen van ProRail. Voppen kijkt voorbij de onzekerheid op de korte termijn: 'We kijken naar dertig procent groei in 2030 en 2040'.

'CEO ProRail: 30 procent groei in 2030'

<https://www.bnr.nl/nieuws/mobiliteit/10412922/ceo-prorail-30-procent-groei-in-2030>

[15-06-2020 21:52:33] 5.1.2.e 5.2.1. + 5.1.2.i

[15-06-2020 21:54:33] 5.1.2.e

[15-06-2020 21:57:54] 5.1.2.e

[15-06-2020 22:14:50] 5.1.2.e

: Ik zou erg graag de discussie op noordlijnen voor de zomer willen afronden.

Dat is belangrijk voor de actualisatie van de huidige concessie en belangrijk voor de voorbereiding van de nieuwe concessie.

Voor dat laatste willen we nog graag dit najaar het Beleidsvoornemen afronden. Voor het eerste moet na de kamerbehandeling nog een locov-procedure doorlopen worden voor dat de geactualiseerde concessie kan worden vastgesteld (nodig voor het eind van dit jaar).

[15-06-2020 22:23:58] 5.1.2.e Dbo : En we hebben t denk ik ook nodig voor start van de internationale marktverkenning, toch?

[15-06-2020 22:28:16] 5.1.2.e Spoor: Goede aanvulling. Andere aanvulling: we willen gesprek met Fryslan openen om bij het BO-MIRT van dit najaar een concrete afspraak maken over decentralisatie van de lijn Zwolle-Leeuwarden. Dat gesprek kan natuurlijk pas starten, na groen licht van de TK.

[15-06-2020 22:29:26] 5.1.2.e Dbo : 5.2.1. + 5.1.2.i

[15-06-2020 22:32:39] Stientje van Veldhoven: Gewoon voor de zomer neidernheid geven

[16-06-2020 09:33:01] 5.1.2.e Meer berichten dat FMN op lobbypad is. 5.2.1. + 5.1.2.i

5.2.1. + 5.1.2.i

- internationale verbindingen worden open voor concurrentie. Alle ruimte om te laten zien wat ze te bieden hebben.

- decentrale lijnen: 1 ja, 1 nee, en 2 ja mits. Gewoon obv feiten.

- HRN gunnen: keuze voor zekerheid, maar wel gelet op de gerealiseerde resultaten + prestaties als voorwaarde.

5.2.1. + 5.1.2.i

[16-06-2020 10:04:50] Stientje Van Veldhoven: Ze hebben hun plan kunnen aanbieden en we hebben negen onderzoeken gedaan

BRW

BRW

[17-06-2020 10:25:49] 5.1.2.e

[17-06-2020 10:26:39]

HRN. Inbrengdatum prima 18/6, tijdsbestek te klein om discussie 25/6 te doen. Na de zomer

[17-06-2020 10:26:57]

[17-06-2020 10:27:53]

vasthouden aan 29 juni

[17-06-2020 10:28:34]

[17-06-2020 10:29:02]

vragenronde iets later, debat direct na zomer.

[17-06-2020 10:29:12]

[17-06-2020 10:29:43]

[17-06-2020 10:30:08]

[17-06-2020 10:30:16]

[17-06-2020 10:30:24]

[17-06-2020 10:31:00]

[17-06-2020 10:32:32]

[17-06-2020 10:32:58]

[17-06-2020 10:33:15]

erna

[17-06-2020 10:33:25]

[17-06-2020 10:33:31]

de zomer

[17-06-2020 10:33:32]

[17-06-2020 10:33:34]

Pv I&W:

- PVV: belangrijk dossier. Verrast met brief over gunning

- VVD: 18 juni te kort, na de zomer AO

- SP: volgen nog debatten. Gelet op prioriteiten, wel

- D66: vasthouden aan 29 juni, gewoon bespreken.

- CU: geen bezwaar tegen tijd nemen. Tussenvorm:

- PvdD: sluit aan bij SP

- CDA: zorgvuldig behandelen. Na zomer.

- PvdA: sluit aan SP. Hoofdpijnen bespreken voor zomer.

- GL: steun voor de zomer

- SGP: sluit aan bij CU

Voorzitter: voor de zomer vragen, na de zomer debat?

Zo besloten

Dbo :

Links plus D66 voor de zomer. Cda, vvd, pvv, cu, sgp

Vragenronde wel ervoor

Dbo : Maar we mogen wel de schriftelijke vragen afdoen voor

Dbo : Ja

Dbo : 5.21.45

BRW

[17-06-2020 10:43:29] 5.1.2.e

- VVD: ronde tafel na de zomer ook over ordening

BRW