

Woo-verzoek 2020-69.2 - Interne correspondentie Ministerie van IenW over het
voornemen tot onderhandse gunning van het Hoofdrailnet aan de Nederlandse
Spoorwegen - Documenten totaal openbaar - geredigeerd

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e - BSK
Cc: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: Proces MTR Vervoerconcessie NS
Datum: maandag 28 mei 2018 21:29:00

Beste 5.1.2.e,

Nav ons gesprek met 5.1.2.e hedenmiddag, ter voorbereiding van het gesprek morgen met de top van de NS.

Het MTR-proces is al gestart (in het vorige kwartaalgesprek is daarover ook met de top van de NS gesproken) en loopt door tot begin 2020.

Verwachting is dat in elk komende kwartaalgesprek, zeker in 2019, de voortgang van het MTR op de agenda zal staan en daarmee met de top van de NS besproken zal worden.

In de eerste helft van 2020 zal dan ook de (op basis van de MTR aangepaste) concessie (opnieuw) worden vastgesteld.

Groet,

5.1.2.e

Ps. Ik heb van 5.1.2.e aanvullende procesinfo gekregen. Die neem ik morgen onder de arm mee.

5.1.2.e

5.1.2.e Openbaar Vervoer en Spoor

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8

2515 XP Den Haag

06-5.1.2.e

5.1.2.e @minienm.nl

secretariaat: 5.1.2.e

070-5.1.2.e

06-5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e - BSK
Bcc: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: FW: Decentrale lijnen onderzoek
Datum: woensdag 10 oktober 2018 21:41:00

Beste 5.1.2.e,

Hierbij, met dank aan 5.1.2.e, de punten voor je telefoongesprek met Anne Hettinga, waar je om vroeg.

De quick scan naar mogelijke decentralisatie van de 4 stoptreindiensten die in het Regeerakkoord staan, is in volle gang. Deze is aangekondigd in de bouwstenenbrief over de marktordening van 30 mei. Op 5 november moet hiervoor het rapport opgeleverd worden. Ons is bekend dat er bij FMN – en zeker ook Arriva – zorgen bestaan over het halen van de deadline, hoe bestuurders van de provincies worden betrokken en of het onderzoek de juiste insteek heeft.

Wij sturen strak op de deadline van oplevering van het rapport op 5 november, met als bedoeling om het rapport voor het AO van 6 december a.s over marktordening naar de TK te sturen. Dit rapport van de quick scan moet feitelijk zijn en juist geen conclusies trekken over of het wel of niet goed zou zijn om lijnen te decentraliseren. Dat is juist aan de staatssecretaris om dat te duiden. Daarvoor kan ze de begeleidende brief waarmee ze het rapport naar de TK stuurt gebruiken.

In deze duidingsbrief zal ook het standpunt van de provinciale bestuurders moeten staan. Die moeten daarvoor in november gesproken worden over hoe zij de uitkomsten van de quick scan zien en wat dat betekent voor hun bereidheid om een van de lijnen uit het Regeerakkoord over te nemen en op te nemen in een regionale concessie. Hier zetten we een ordentelijk proces voor op.

FMN heeft eerder aangegeven te vinden dat het onderzoek niet de juiste insteek heeft, omdat het kijkt naar of en welke voordelen er voor de reiziger zijn bij een mogelijke decentralisatie van deze lijnen. Zij vinden dat al eerder is vastgesteld dat decentralisatie en vervolgens aanbesteden goed is voor de reiziger. De staatssecretaris heeft in haar brief over marktordening van 30 mei 2018 aangegeven dat de quick scan onderbouwing moet leveren over bijdrage van decentralisatie aan het regionaal geïntegreerde aanbod.

De voorgaande punten zijn ook tussen 5.1.2.e en 5.1.2.e (Arriva) in verschillende telefoongesprekken aan de orde geweest.

Groet,

5.1.2.e

Ps. Mijn kennismakingsgesprek met Anne heeft nog niets plaatsgevonden. Ik ben graag bereid om binnenkort, en marge van het kennismakingsgesprek, met hem over dit overwerp door te praten.

Passage uit brief 30 mei:

“Om feitelijk te onderbouwen in welke mate decentralisatie van één of meer van deze spoorlijnen bijdraagt aan het regionaal geïntegreerde aanbod voer ik een quick scan uit. De quick scan moet inzicht geven in reizigersstromen, inpasbaarheid en mogelijke effecten op intercityverbindingen. Daarnaast moet inzichtelijk worden wat een logisch moment zou zijn voor eventuele decentralisatie gezien de samenhang met regionale concessies en de lopende concessie op het hoofdrailnet. Er worden momenteel gesprekken gevoerd met betrokken partijen te beginnen met de provincies. Hieruit blijkt dat zij eerst goed willen verkennen wat decentralisatie van deze lijnen kan betekenen. Die gelegenheid wil ik ze geven. Een decentralisatieconvenant kan pas opgesteld worden als uit de quick scan blijkt dat decentralisatie leidt tot verbetering én als de regionale overheden de noodzaak zien om te decentraliseren en bereid zijn de concessie uit te voeren. In het najaar van 2018 verwacht ik de resultaten van de quick scan aan uw Kamer te kunnen sturen.”

Passage uit regeerakkoord:

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

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

Datum: dinsdag 09 okt. 2018 5:46 PM

Aan: 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienm.nl>

Onderwerp: Decentrale lijnen onderzoek

5.1.2.e

Ik wordt net gebeld door Anne Hettinga.

Die is verontrust over de quick scan mbt de regionale lijnen.

Hij vindt het een te licht onderzoek en vindt dat niet de goed mensen worden bevroegd.

(Geen bestuurders).

Welk onderzoek betreft het? Is het een voorstudie of is het definitief?

En wat kan onze reactie op zijn punten zijn?

Graag jouw Check/Reactie.

Ik heb beloofd binnen twee dagen terug te bellen.

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGMo
Aan: 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: RE: Aanvulling - Opmerkingen S bij stukken over spoorordering t.b.v. themasessie
Datum: maandag 16 september 2019 21:57:41

Daar word ik dan weer blij van!

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: maandag 16 sep. 2019 12:40 PM
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: Aanvulling - Opmerkingen S bij stukken over spoorordering t.b.v. themasessie

Ha 5.1.2.e,

Aanvullend ter info voor jou: op mijn groentje had ik aangegeven dat op jouw verzoek voor het volgende overleg een integraal overzicht wordt gemaakt met als doel om inzichtelijk te maken – terug redenerend vanuit het finale moment van besluitvorming – of de aanpak planning logisch opbouwt (inclusief sonderen coalitie etc.) of dat het nog aanpassingen/intensiveringen vergt. Daar heeft S een krul met een uitroepteken bij gezet. Dat betekent dat ze daar erg blij mee is ^{BSK}

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DBO
Verzonden: maandag 16 september 2019 12:38
Aan: 5.1.2.e - DGMo ; 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - BSK

CC: 5.1.2.e - DBO

Onderwerp: Opmerkingen S bij stukken over spoorordering t.b.v. themasessie

Dag allen,

Hierbij stuur ik jullie alvast de opmerkingen van S bij de stukken over spoorordering t.b.v. de themasessie die vanmiddag plaatsvindt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

5.1.2.e

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 - DGMo
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: fiche decentralisatie sprinterdiensten
Datum: zondag 10 november 2019 17:31:00

Ik heb stuk zojuist doorgeprikt. **BRW**

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: zondag 10 nov. 2019 5:30 PM
Aan: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGMo
 <5.1.2.e@minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - BSK
 <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: fiche decentralisatie sprinterdiensten

Ha 5.1.2.e en 5.1.2.e,

In antwoord op 5.1.2.e: op zich staat de wijze van gunning van de volgende concessie (onderhands gunnen of aanbesteden) idd los van decentralisatie. De *omvang* van die concessie (reikwijdte Hoofdrailnet) is wel onderdeel van het integrale besluit. Een besluit tot decentralisatie moeten we daarom nemen voor de definitieve gunning. Het is mogelijk om lopende een concessie diensten te decentraliseren maar dan moet in principe ten tijde van de gunning al bekend zijn welke diensten nog worden gedecentraliseerd (zoals tijdens de huidige concessie met de sprinterdiensten in Limburg is gebeurd).

Wat betreft de timing hebben we in brieven steeds gezegd dat de besluitvorming onderdeel is van het integrale besluit. Ik zal dit toevoegen aan het fiche.

BRW ik pas het fiche morgenochtend aan en geef dan een seintje.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: zondag 10 nov. 2019 1:48 PM
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - BSK
 <5.1.2.e@minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - BSK
 <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: fiche decentralisatie sprinterdiensten

Ha 5.1.2.e,

Heb met 5.1.2.e afgesproken dat – als het jullie lukt om het fiche uiterlijk maandag bij me aan te leveren – ik het nog toevoeg aan de stukken voor het maandelijks overleg spoorordering van komende woensdag i.v.m. de naderende BO's MIRT.

Gr 5.1.2.e

PS: 5.1.2.e wellicht goed om in fiche op te nemen wat we aan Kamer hebben toegezegd over de timing van de besluitvorming over de decentralisatie van de 4 lijnen?

Van: 5.1.2.e - DGMo

Verzonden: zaterdag 9 november 2019 21:43

Aan: 5.1.2.e - BSK

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

Onderwerp: RE: fiche decentralisatie sprinterdiensten

Dank 5.1.2.e

Vraag: gaan we dus niet voor besluitvorming over ordening besluiten over verdere decentralisatie ?

Zou je toch nog wel los kunnen zien?

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

Datum: vrijdag 08 nov. 2019 12:00 PM

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

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

Onderwerp: fiche decentralisatie sprinterdiensten

Hee 5.1.2.e

BRW

Er ligt inmiddels bij 5.1.2.e een fiche over de stand van zaken decentralisatie van sprinterdiensten uit het regeerakkoord. De conclusie van dit fiche is opgenomen in de nota met de contouren voor het marktordeningsbesluit t.b.v. het gesprek met de minister van donderdag a.s. over marktordering.

Het onderwerp decentralisatie staat niet geagendeerd voor dit gesprek (en de agenda is daar ook te vol voor).

We willen echter niet wachten met deze info tot het volgende maandelijks overleg over ordening van 3/12 omdat decentralisatie onderwerp is van de BO's MIRT en de minister heeft toegezegd de Kamer over dit onderwerp te informeren na de BO's.

De kans bestaat dat Stientje of Cora rondom de BO's MIRT worden aangesproken door provinciale bestuurders.

We hebben met de provincies een procesmatig besluit voor de BO's voorbereid omdat we niet vooruit kunnen lopen op de integrale besluitvorming in 2020.

Aangezien dit onderwerp een hamerpunt is, wordt Cora niet uitgebreid inhoudelijk geïnformeerd over dit onderwerp.

Gezien de grote drukte en gezien het feit dat we nu nog geen besluit vragen aan Stientje ligt bespreking van de inhoud van dit fiche tijdens het reguliere marktordeningsoverleg van 3/12 waarschijnlijk het meest voor de hand (i.p.v. de staf van 20/11). We willen dus wel dat Stientje het fiche ziet voor de BO's MIRT. Ik laat het even aan jou of je het fiche ter info bijvoegt aan de stukken voor het gesprek donderdag a.s. Noodzakelijk is dat niet.

Graag bereid om nader te af te stemmen over inhoud en agendering.

Groeten, 5.1.2.e



Minister voor Milieu en Wonen

BestuurskernDir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations**Contactpersoon**5.1.2 e
BeleidsmedewerkerM +31(0)6-5.1.2 e
5.1.2 e @minienw.nl**Datum**

15 november 2019

Kenmerk

IENW/BSK-2019/244290

beslisnota

Kamerbrief over de kansen, bedreigingen en
sturingsmogelijkheden van open toegang

Aanleiding

U heeft de Kamer toegezegd dit najaar met een brief te komen naar aanleiding van het onderzoek naar de kansen en bedreigingen van open toegang en de quickscan naar de ervaringen met open toegang in buitenland (zie toelichting). Op het regulier overleg van 8 oktober heeft u gezegd op basis van de concept Kamerbrief te willen besluiten of u deze dit najaar of volgend voorjaar (samen met het integrale besluit) naar de kamer wil sturen. U vindt de concept Kamerbrief in de bijlage. Daarbij horen twee bijlagen: onderzoek AT Osborne en de quickscan naar ervaringen met open toegang in het buitenland.

In deze nota wordt de Kamerbrief op hoofdlijnen samengevat, worden beknopt de uitkomsten van de quickscan naar de ervaringen met open toegang geschetst, en wordt de relatie van capaciteitsverdeling met open toegang omschreven.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u het onderzoek en de quickscan naar de ervaringen met open toegang naar de Kamer te sturen, met een brief waarin u ingaat op de uitkomsten van het onderzoek en de quickscan. Belangrijkste redenen om dat dit najaar te doen zijn dat u dit heeft toegezegd aan de Kamer, het externe onderzoek van AT Osborne al enige tijd is afgerond en u in uw brief niet vooruitloopt op de besluitvorming over de HRN concessie. Open toegang is op het decentrale spoor in Nederland daarnaast al vanaf de dienstregeling 2021 toegestaan (op HRN vanaf 2025) en het is ons inziens prudent om niet te lang te wachten met het bepalen van het beleidskader en het eventueel in gang zetten van het aanpassen van het wettelijke instrumentarium.

1. Hoofdlijnen Kamerbrief

U kondigt in uw Kamerbrief aan te kijken naar 4 beleidsknoppen: randvoorwaarden als toegankelijkheid, sociale veiligheid en integrale reisinformatie- en betaling, de capaciteitsverdeling, het concessievolume en ten slotte de heffing ter compensatie van het openbare dienstcontract. Wij stellen voor dat de beleidsknoppen op de volgende wijze worden uitgewerkt:

Concessievolume: op het snijvlak tussen open toegang en het concessievolume ligt een aantal keuzes die meegenomen moet worden in het integrale ordeningsbesluit.

In de huidige HRN-concessie geldt een minimumbedieningsniveau. Om zeker ervan te zijn dat de reiziger voldoende gegarandeerd aanbod heeft, ligt een hoog minimumbedieningsniveau voor de hand. In gesprekken met de Europese Commissie wijzen zij erop dat dit kan betekenen dat er dan weinig ruimte wordt gelaten aan opentoeegangtoetreders. Hiermee zou immers de capaciteit op het spoor (bijna) volledig benut worden. Hetzelfde geldt voor de verplichting om het aanbod van de diensten aan te passen aan de vraag. Op deze manier wordt geborgd dat er aan de vraag van reizigers op het HRN wordt voldaan. Ook dat kan mogelijkwerwijs gezien worden als het feitelijk afschermen van de markt.

Naar aanleiding van de gesprekken met de Commissie zullen wij de komende maanden (juridisch) uitzoeken of in het belang van de reiziger in de volgende HRN-concessie (net als in de huidige) de verplichting kan worden opgenomen om:

1. uit hoofde van de concessie het aanbod aan te passen aan de vraag, of dat dit alleen op basis van open toegang kan.
2. een hoog bedieningsniveau te hanteren waardoor de capaciteit (bijna) volledig wordt benut.

Capaciteitsverdeling: Open toegang heeft op dit moment geen formele positie in de capaciteitsverdeling. De planning van de herziening besluit capaciteitsverdeling is afgestemd op die van het integrale ordeningsbesluit (zie punt 2), waardoor u in het voorjaar een principebesluit kunt nemen over de prioritering van open toegang bij overbelastverklaringen. U ontvangt hierover begin 2020 een voorstel. U kunt uw principebesluit bekend maken als onderdeel van het integrale ordeningsbesluit in het voorjaar van 2020. Dit zal vervolgens ingeregeld worden in lagere regelgeving van het besluit capaciteitsverdeling.

Heffing ter compensatie openbardienstcontract: Europese regelgeving biedt de mogelijkheid om negatieve financiële consequenties van toetreding voor de concessieverlener te compenseren door een heffing op te leggen aan toetreders. Dit betekent dat IenW als concessieverlener een heffing kan opleggen aan een toetreders op het HRN, als toetreding leidt tot een lagere vergoeding voor de HRN-concessie. Door deze heffing worden de negatieve financiële gevolgen van toetreding niet afgewenteld op de belastingbetaler. Bijvangst van deze heffing is dat voorkomen wordt dat de NS niet langer geïnteresseerd is in een HRN-concessie, omdat het open toegang kan aanvragen op rendabele lijnen, en daardoor geen concessievergoeding meer hoeft te betalen, onrendabele lijnen links kan laten liggen en niet hoeft te voldoen aan KPI's. Zonder heffing wordt het rijden onder open toegang voor de vervoerder dus veel interessanter dan het uitvoeren van een concessie, maar verliest de concessieverlener sturingsmacht en inkomsten.

U kondigt in uw Kamerbrief aan de heffing uit te werken. Een mogelijke berekeningsmethode van de heffing voor het HRN en de wenselijkheid van een nationaal kader voor alle concessieverleners worden in het voorjaar van 2020 onderzocht. Hierbij zullen ook de decentrale OV-autoriteiten en de ACM worden betrokken. De heffing moet uiterlijk 18 maanden voor ingang van dienstregeling 2025 vormgegeven zijn om van toepassing te zijn op toetreders op het HRN bij het openstellen van de concessie. Decentrale overheden kunnen als concessieverleners de heffing al per dienstregeling 2021 opleggen.

Borgen van voorwaarden voor integraal systeem: u kondigt in uw Kamerbrief aan voorwaarden als toegankelijkheid, sociale veiligheid, reisinformatie- en betaalsystemen en de positie van consumentenorganisaties te willen borgen omwille van de kwaliteit en integraliteit van het netwerk. Deze voorwaarden zijn soms wettelijk alleen geborgd voor concessiehouders of in de concessieovereenkomsten. Om deze reden wordt er de komende maanden gekeken welke van deze voorwaarden wettelijk geborgd moeten worden om op alle personenvervoerders van toepassing te zijn. Om geldig te zijn voor toetreders op het HRN moet dit ten laatste voor ingang van dienstregeling 2025 geregeld zijn. Dit is dan nog niet geborgd in het geval van toetreding op een decentraal netwerk. De kans op toetreding op de decentrale netwerken is echter naar onze inschatting momenteel klein: opentoeegangvervoerders ontvangen geen subsidie en richten zich om deze reden met name op rendabele lijnen. Deze zijn buiten het HRN eerder schaars. Daarnaast wordt toegang gelimiteerd als het economisch evenwicht van de concessie geschaad wordt. Door de door de ACM gehanteerde berekeningsmethodiek kan er voor kleinere concessies eerder worden aangetoond dat het economisch evenwicht geschaad wordt.

2. Relatie met het traject herziening capaciteitsverdelingsregels

Vorig jaar heeft AEF het besluit capaciteitsverdeling geëvalueerd en is een traject gestart om de capaciteitsverdelingsregels te herzien (als onderdeel van de modernisering van de Spoorwegwet). U bent 13 september 2019 geïnformeerd over de laatste stand van zaken (nota in bijlage). In deze herziening zal ook uw inzet met betrekking tot open toegang een plek moeten krijgen, onder andere ten aanzien van de prioritering (welke deelmarkt heeft voorrang op welke andere deelmarkt).

Momenteel wordt gekeken naar de aanpassingen die nodig zijn op wetsniveau. Het beleid rondom open toegang zal in de lagere regelgeving geïmplementeerd worden. In het voorjaar van 2020, nadat u een besluit heeft genomen over de marktordening inclusief uw inzet t.o.v. open toegang, wordt gekeken naar hoe deze onderliggende regelgeving wordt vormgegeven. U zult hier tegen die tijd een voorstel voor ontvangen.

3. Quickscan ervaringen met open toegang in het buitenland

U heeft in uw Kamerbrief van 30 mei 2018 aangekondigd in aanvulling op een onderzoek naar de kansen en bedreigingen van open toegang ook te kijken naar de ervaringen met open toegang in het buitenland. Om deze reden is er een quickscan naar de ervaringen met open toegang in het buitenland uitgevoerd door OVS. De quickscan brengt in kaart wat de effecten zijn geweest van open toegang in 7 lidstaten. KiM, NS, FMN en AllRail zijn ter consultatie betrokken. Uit de quickscan volgt dat toetreding soms leidt tot lagere tarieven voor reizigers en in sommige gevallen een hogere kwaliteit. Overheden sturen daarbij niet of nauwelijks op de kwaliteit en de tarieven van open toegang vervoerders. Daarnaast stimuleert open toegang een verhoging van het aanbod en de vraag. In de bestudeerde lidstaten was echter sprake van onderbenutting van de capaciteit of van grootschalige infrastructurele investeringen. Ten slotte blijkt dat toetreders vaak jaren na toetreding het break-evenpoint niet hebben bereikt. Dit is problematisch omdat opentoeegangvervoerders naar eigen goeddunken de markt kunnen verlaten en reizigers daardoor een verbinding kwijtraken waaraan zij gewend zijn. De concept eindversie van de quickscan is bijgevoegd als bijlage.

In de toelichting is een uitgebreider overzicht van de conclusies opgenomen.

5.1.2.e

Beleidsmedewerker

Toelichting

- 1) Contouren Kamerbrief bij optie 1
- 2) Kansen en bedreigingen van open toegang
- 3) Welke instrumenten heeft u?
- 4) Quickscan naar de ervaringen met open toegang in het buitenland

1) Contouren Kamerbrief

In bijlage 1 vindt u de Kamerbrief zoals wij ons deze voorstellen. Deze brief is als volgt opgebouwd:

- U schetst eerst de aanleiding en vragen die u het onderzoeksbureau gesteld heeft.
- U informeert de Kamer over de kansen en bedreigingen van open toegang zoals het onderzoeksbureau deze geïnventariseerd heeft. U geeft hierbij nog geen eigen appreciatie.
- U verwoordt in uw reactie de opgave waar Nederland voor staat, en de transitie die u in het licht van het toekomstbeeld OV ziet. U geeft aan dat u vindt dat de marktordening deze transitie moet dienen.
- Enerzijds onderkent u in uw reactie dat concurrentie op het spoor positieve effecten kan hebben op de prijs en kwaliteit en zegt kansen te zien in het internationale verkeer en in de optimalisatie van concessies over de grenzen heen. Anderzijds geeft u aan dat u plotseling uittreden en de vergrote kans op verstoringen risico's vindt.
- U ziet vier beleidsknoppen: capaciteitsverdeling, concessievolume, heffingen en voorwaarden voor de integraliteit van het systeem.
- U geeft aan dat de beleidsknop capaciteitsverdeling samenhangt met de herziening van het besluit capaciteitsverdeling. U neemt open toegang hierin mee.
- U stelt dat u waar nodig systeemvoorwaarden uitbreidt naar opentoeegangvervoerders. Dit zijn voorwaarden in het kader van sociale veiligheid, toegang tot het OV-betalingsstelsel, uitwisselen van reisinformatie, de verplichting om consumentenorganisaties te consulteren en technische specificaties.
- U geeft aan te kijken naar de heffing ter compensatie van openbare dienst om twee redenen. 1) open toegang kan de concessieprijs die de vervoerder voor het rijden van de HRN-concessie betaalt negatief beïnvloeden en 2) u wilt het rijden van een concessie bestaande uit rendabele en niet-rendabele lijnen aantrekkelijk houden om een goed aanbod te borgen.
- U stelt dat de beleidsknop concessievolume in samenhang gezien moet worden met uw besluit over de volgende concessie voor het HRN. Immers houdt een groter concessievolume in dat er minder ruimte is voor toetreders. Hierdoor kunt u nog niet vooruitlopen op de invulling van deze beleidsknop. U zegt om deze reden toe in het voorjaar terug te komen op open toegang, in samenhang met uw orderingsbesluit.

2) Kansen en bedreigingen van open toegang

- a) Open toegang geeft de reiziger keuzevrijheid: het recht op open toegang kan leiden tot concurrentie op het spoor. Dit biedt de reiziger keuzevrijheid in het kiezen van een vervoerder, en kan leiden tot innovatie, lagere prijzen en betere dienstverlening. Tegelijkertijd maakt deze keuzevrijheid het stelsel minder transparant, minder gemakkelijk en minder toegankelijk als er niet wordt ingezet op uniformiteit op het gebied van betalen, reisinformatie, toegankelijkheid en sociale veiligheid.
- b) Open toegang verlaagt de voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van het stelsel: anders dan concessiehoudende vervoerders hebben open toegang vervoerder geen vervoerplicht. Dit betekent dat een open toegang

vervoerder ervoor kan kiezen diensten plotseling te staken als deze onvoldoende rendabel zijn. Reizigers kunnen hierdoor een veelgebruikte verbinding verliezen.

- c) Open toegang heeft mogelijk impact op de samenhang van het systeem: Dit kan leiden tot minder samenhang in het netwerk, bijvoorbeeld omdat open toegang vervoerders op onregelmatige tijden rijden of omdat de overstap op andere vervoerders niet goed geregeld is. Dit kan negatieve effecten hebben voor de deur-tot-deur reis van reizigers.
- d) Open toegang kan gevolgen hebben voor het concessiestelsel: Het deels vervallen van het exclusiviteit maakt dat de opbrengsten van de concessie minder kunnen zijn dan verwacht o.a. omdat er een risico-opslag kan worden gehanteerd door vervoerders. Dit maakt het bepalen van de concessiewaarde vóór de looptijd van de concessie lastiger.
- e) Open toegang heeft gevolgen voor de mogelijkheid om te sturen op publieke belangen: het ontbreken van een concessie maakt dat er minder sturingsinstrumenten zijn. Hierdoor wordt het lastiger om publieke belangen te borgen.

3) Welke instrumenten heeft u?

Open toegang leidt alleen tot vervoer als een geïnteresseerde marktpartij daadwerkelijk toetreedt tot de markt. De afwezigheid van een concessie maakt dat sturing met name door middel van algemene voorschriften in wet- en regelgeving vorm moeten krijgen. Uit het rapport volgt dat de twee belangrijkste beleidsknoppen de verdeling van capaciteit en de volume van de HRN-concessie zijn.

Beleidsknop: capaciteitsverdeling

De drukte op het Nederlandse netwerk maakt dat er weinig capaciteit beschikbaar is voor diensten van toetreders. Dit is een serieuze belemmering voor de kansrijkheid van open toegang, dat versterkt wordt door de huidige regels van de capaciteitsverdeling. Open toegang heeft nu geen formele positie indien de infrastructuur overbelast wordt verklaard. Open toegang is dan ook een van de onderdelen bij de herziening van de capaciteitsverdelingsregels. Dit biedt de kans om de positie van open toegang indien gewenst te verstevigen. Het rapport geeft hiervoor verschillende opties die het onderzoeken waard zijn.

Beleidsknop: concessievolume HRN

Naast een aanpassing in de capaciteitsverdeling kan er ook gestuurd worden op de beschikbare capaciteit door een aanpassing in het volume van de concessie. De vervoerder van het HRN wordt nu gestimuleerd om te voldoen aan elke additionele vraag. Daarnaast schrijft de concessie de vervoerder een minimale bediening voor ieder type station. Er ontstaat ruimte voor open toegang vervoerders als het volume van de concessie beperkt wordt.¹ Dit kan op verschillende wijzen die het rapport uitgebreid toelicht:

- 1) Voorschrijven van een precieze dienstregeling
- 2) Concessieomvang beperken tot een minimaal bedieningsniveau
- 3) Beperking van de plicht dat de vervoerder van het HRN zijn aanbod dient af te stemmen op de vraag.

Er gaat echter een risico uit van ieder van deze maatregelen. Omdat er geen zekerheid is dat er open toegang vervoerders zullen toetreden, bestaat de kans dat het aanbod daalt. Dit staat bijvoorbeeld op gespannen voet met uw ambitie in het kader van PHS. Een 10-minuten dienstregeling is lastiger te borgen als deze deels afhankelijk is van initiatieven uit de markt. Tegelijkertijd houdt een 10-minuten dienstregeling door de concessiehouder in dat er weinig ruimte over blijft voor de markt.

¹ En de capaciteitsregels daarop afgestemd worden.

Beleidsknop: aanvullende maatregelen ten gunste van integraliteit reizigersproduct

Het rapport laat zien dat er maatregelen genomen kunnen worden om het gelijk speelveld te bevorderen en een transparant, toegankelijk en gemakkelijk systeem te borgen. Maatregelen die nu hoofdzakelijk geregeld zijn in de concessie zullen hun weerslag moeten krijgen in algemene regels. Het gaat om aspecten als:

- Reisinformatie is met bestaande regelgeving reeds geborgd, omdat de regelgeving betrekking heeft op alle vervoerders. Voor betalingssystemen kan de toegang tot het OV-chipkaartsysteem geregeld worden met instemming van Translink Systems of een aanpassing van lagere regelgeving.
- Toegankelijkheid is in principe geborgd in Europese regelgeving. In Nederland wordt vaak een hogere standaard gehanteerd en worden aanvullend zaken in de concessie geregeld. ILT handhaaft de Europese TSI, de concessieverlener stuurt op de aanvullende zaken in de concessie. Er moet onderzocht worden hoe deze hoge standaard bij iedere vervoerder geborgd kan worden.
- Sociale veiligheid: is momenteel op grond van de Wp2000² een onderdeel van de concessie. Er moet nader uitgezocht worden of aanvullende maatregelen wenselijk zijn.
- Invloed van consumentenorganisaties: Consumentenorganisaties hebben op grond van de Wp2000 adviesrecht met betrekking tot het concessievervoer, waaronder op de dienstregeling, meten van klant oordelen en de wijziging van producten.

Beleidsknop: heffingen

Er kunnen verschillende heffingen worden opgelegd aan de opentoeegang-vervoerder:

- door de infrastructuurbeheerder in het kader van de gebruiksvergoeding.
- door een concessieverlener in een gebied waar de open toegang toetreder actief is.

Door middel van deze heffingen kunnen negatieve financiële gevolgen voor de concessieverlener en de infrastructuurbeheerder gecompenseerd worden. Het onderzoek laat zien dat de heffing ter compensatie van het openbaredienstcontract, opgelegd door de concessieverlener waarschijnlijk van meer invloed is op de kansrijkheid van open toegang dan heffingen opgelegd door de infrastructuurbeheerder. Hierdoor is dit een kansrijkere beleidsknop. Met een dergelijke heffing kunnen eventuele negatieve financiële gevolgen voor de waarde van de concessie afgewenteld worden op de toetreder die dit veroorzaakt. Daarnaast borgt deze heffing het gelijke speelveld met concessiehouders, die anders achtergesteld worden door de verplichtingen waar zij wel en opentoeegangvervoerders niet aan moeten voldoen, zoals prestatie eisen of het aanbieden van onrendabele lijnen. De exacte vorm van een dergelijke heffing moet verder uitgezocht worden.

4) Quickscan naar de ervaringen met open toegang in het buitenland

- Aanleiding voor de quickscan is uw toezegging in de Kamerbrief van 30 mei 2018 om als onderdeel van het onderzoek naar de kansen en bedreigingen van open toegang ook de ervaringen in het buitenland te onderzoeken.
- De quickscan is uitgevoerd door OVS. Het onderzoek is op basis van academische casestudies, interviews met betrokkenen en experts en data uit reisplanners.

² Wet personenvervoer 2000.

- Ervaringen met sturing: Er zijn weinig formele eisen aan de prijs- en kwaliteitsstandaard die door open toegang vervoerders geboden worden. De regulatie van open toegang vervoerders beperkt zich in de meeste gevallen tot standaard technische specificaties. Van sturing van overheidswege is in de meeste lidstaten dan ook (nog) geen sprake. Uitzondering hierop is Groot-Brittannië, waar toezichthouder ORR een breder mandaat heeft om de economische impact op de concessie af te wegen tegen de bredere voordelen die een open toegang vervoerder biedt.
- Door toetreders ervaren knelpunten bij toetreding:
 - Toetreders ervaren soms moeite met het aantrekken van kapitaal. Het is hierdoor voor verschillende opentoeegangvervoerders lastig geweest om de beschikking te krijgen over (kwalitatief hoogwaardig) materieel.
 - Informatie- en verkoopkanalen zijn veelal in handen van incumbents. Open toegang vervoerders hebben niet altijd toegang gekregen tot deze kanalen, wat door hen als een knelpunt voor het bereiken van potentiële klanten wordt ervaren.
 - Toetreders ervaren soms moeite met het verkrijgen van aantrekkelijke vertrektijden. De verdeling van soms schaarse capaciteit leidt tot hogere noodzaak van coördinatie door de capaciteitsverdelers en juridificering van het capaciteitsverdelingsproces.
- Effecten van open toegang: In grote lijnen kunnen er op basis van academische casestudies verschillende conclusies getrokken worden ten aanzien van de effecten van open toegang in het buitenland.
 - Opentoeegangvervoerders ontvangen geen vergoedingen van de concessieverlenende overheid en zijn dus gericht op rendabele lijnen. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de concessiehouder die al op deze lijnen rijdt.
 - Desondanks hebben open toegang vervoerders moeite met het sluiten van hun businesscase. Veruit de meeste open toegang vervoerders hebben hun break-even punt (nog) niet bereikt.
 - De toetreding van open toegang vervoerders heeft in veel gevallen een neerwaartse druk uitgeoefend op de ticketprijs. Ook op de langere termijn lijken opentoeegangvervoerders vaak een goedkopere dienst te bieden. Open toegang heeft incidenteel geleid tot een beter vervoerdersproduct als gevolg van kwaliteitsconcurrentie. Toetreders trachten hun product in sommige gevallen aantrekkelijker te maken door het bieden van extra of andere on-board services (electriciteitspunten, wifi, verbeterde catering, etc) in vergelijking met materieel van de incumbent. Hierbij is het een open vraag of deze verhoging van de kwaliteit van de dienst volgt uit, of versneld is door concurrentie. Daarentegen heeft open toegang in de bestudeerde lidstaten slechts heel beperkt geleid tot een innovatief product.
 - Open toegang lijkt in de meeste bestudeerde lidstaten een stimulerend effect op de vraag, het aanbod in frequentie van treinreizen en het aanbod in bestemmingen te hebben. Het precieze effect is moeilijk vast te stellen, doordat open toegang in een aantal gevallen, zoals Italië en Oostenrijk, gepaard ging met grote infrastructurele investeringen die mogelijk tot een 'natuurlijke' groei van de verbinding hebben geleid.
 - Open toegang houdt voor een segment van de reizigers het risico in dat een verbinding waar men reeds aan gewend is, verloren gaat. Door de afwezigheid van een *verplichting* tot vervoer, zoals in het geval van een concessie, hebben verlieslatende open toegang

vervoerders het recht om de markt te verlaten. Dit is een concreet risico, gelet op het aantal open toegang vervoerders dat momenteel verlieslatend is.

- Het blijkt nog niet mogelijk om uitsluitel te geven over de impact van open toegang op de overheidsfinanciën. Respondenten uit verschillende lidstaten onderschrijven echter wel dat coördinatie door betrokken organisaties omvangrijker is geworden, wat een negatief effect op de (kosten)efficiëntie heeft.
- Tot slot kan er op basis van de beschikbare informatie niet geconcludeerd worden of de toetreding van open toegang een positieve of negatieve impact heeft gehad op het vermogen tot herstel na verstoring van de dienst of de robuustheid van het netwerk. Er zijn ook geen eenduidige indicaties die wijzen op een lagere of hogere punctualiteit als gevolg van toetreding.

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: Beoordelingskader varianten HRN-concessie v2
Datum: woensdag 27 november 2019 11:50:00
Bijlagen: [Beoordelingskader varianten HRN-concessie v2.docx](#)

Beste 5.1.2.e,

We spraken er niet over. Bijgaand het beoordelingskader ter bespreking morgen. Ben jij akkoord?,

Dan stuur ik het via 5.1.2.e naar Stientje.

Groet,

5.1.2.e

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

Verzonden: dinsdag 26 november 2019 23:07

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

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

Onderwerp: Beoordelingskader varianten HRN-concessie v2

Ha 5.1.2.e,

Bijgaand met akkoord 5.1.2.e een opzet voor een ingedikt en ingevuld beoordelingskader marktordening spoor. We stellen voor om het na akkoord van jou aan 5.1.2.e voor te leggen en het dan morgen via DBO bij de stukken voor het gesprek met M van donderdag te voegen. Aangezien dit echt nog een opzet is kunnen we het eventueel ook na akkoord van jou aan 5.1.2.e en M sturen (dan ligt het wat eerder bij DBO).

Graag je akkoord.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo
Aan: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
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; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e
- DGMo; 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: RE: terugkoppeling gesprek Ministers MTR + vervolgproces
Datum: woensdag 27 november 2019 11:10:25

Mooi moment!

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e@minienw.nl - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: woensdag 27 nov. 2019 11:07 AM
Aan: 5.1.2.e@minienw.nl - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e@minienw.nl - DGB
 <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e@minienw.nl - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e@minienw.nl - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e@minienw.nl - DGB
 <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e@minienw.nl - BSK
 <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e@minienw.nl - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e@minienw.nl - FMC
 <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e@minienw.nl - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e@minienw.nl - DGB
 <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e@minienw.nl - DCO
Onderwerp: RE: terugkoppeling gesprek Ministers MTR + vervolgproces

Morgen om 10:15 uur hebben we weer overleg over spoorordening met minister MenW, **BRW**

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: woensdag 27 november 2019 10:50
Aan: 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - DGB
CC: 5.1.2.e - DBO ; 5.1.2.e - DBO ; 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - FMC ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: RE: terugkoppeling gesprek Ministers MTR + vervolgproces

Dank

BRW

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>
 Datum: woensdag 27 nov. 2019 10:13 AM
 Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e -
 DGB <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 - 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>,
 5.1.2.e - FMC <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

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

Onderwerp: terugkoppeling gesprek Ministers MTR + vervolgproces

Hallo 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Het gesprek gisteren tussen MinMenW en MinFin is goed verlopen. MinMenW heeft helder uitgelegd wat ons uitgangspunt is met betrekking tot de MTR. BRW

Marktordening is ook aan bod gekomen. MinFin wenst helderheid op het punt van de stations. 5.2.1. + 5.1.2.i

5.1.2.i + 5.1.1.c. MinMenW heeft helder aangegeven dat we hier met een timingskwestie zitten. Volgend jaar komen we met een integraal besluit, daar kun je niet zo maar een besluit over stations uit trekken. Daarnaast wachten we nog op het voorstel van NS/PR. Op dit punt is er geen conclusie getrokken.

Met betrekking tot de strategie van NS BRW

Groet

5.1.2.e

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

Verzonden: dinsdag 26 november 2019 22:41

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

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

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

<5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: Hoe ging overleg?

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGMo
Aan: 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: RE: Fiche DG Mo Staf as dinsdag planning marktordening
Datum: maandag 16 december 2019 18:39:28

Ja, zal dat even met 5.1.2.e bespreken

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: maandag 16 dec. 2019 3:20 PM
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Fiche DG Mo Staf as dinsdag planning marktordening

Dank! Balen dat je niet hebt kunnen meelezen 5.1.2
 Mijn oog viel op het interne advies van 5.1.2.e aan 5.1.2.e, helemaal onderaan deze mailwisseling, heb jij dat ook gezien?
 Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: maandag 16 december 2019 14:21
Aan: 5.1.2.e - DBO ; 5.1.2.e - DGB
CC: 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Fiche DG Mo Staf as dinsdag planning marktordening
 Ik heb geen alternatief
 Goed om het zo te doen, onder de kanttekening dat ik zelf nog kijk vanavond

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: maandag 16 dec. 2019 1:31 PM
Aan: 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 - BSK
 <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e
 - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Fiche DG Mo Staf as dinsdag planning marktordening
 Hoi 5.1.2.e,

Volgens mij is je vraag of het oké is om deze conceptstukken vandaag aan de minister voor MenW voor te leggen t.b.v. de DGMO Staf van morgen, ondanks dat jullie deze stukken nog niet met 5.1.2.e hebben kunnen bespreken. Dat is een vraag die 5.1.2.e moet beantwoorden, dat kan ik niet bepalen.
 @5.1.2.e: ik hoor graag of jij akkoord bent met dit procesvoorstel van 5.1.2.e.

Ik zou het in ieder geval jammer vinden als er morgen in de Staf geen stuk ligt, aangezien de minister dit verzoek twee weken geleden al gedaan heeft in het maandelijks overleg spoorordening (en het herhaalt heeft in de DGMO Staf van vorige week). Dus in dat kader snap ik dit procesvoorstel zeker.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
 5.1.2.e

.....
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

5.1.2.e

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

-----Oorspronkelijk bericht-----

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

Verzonden: maandag 16 december 2019 12:16

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

CC: 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

<5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: Fiche DG Mo Staf as dinsdag planning marktordening

Beste 5.1.2.e,

M MenW heeft vorige week tijdens de staf DGMO het verzoek gedaan om een planning te ontvangen voor het traject op weg naar het integraal besluit spoormarktordening en dat in de Staf DGMO van 17-12 te willen bespreken. 5.1.2.e en 5.1.2.e hebben bijgaande documenten daartoe opgesteld. 5.1.2.e heeft vrijdag aangeven met ons daar het gesprek over te willen voeren. Gegeven zijn volle agenda is dat gesprek pas woensdag.

Om toch invulling te geven aan de wens van M MenW is mijn voorstel om bijgaande (concept-)stukken aan haar voor te leggen en morgen voor een eerst keer met haar te bespreken. We kunnen haar eerste beelden dan gebruiken om de planning verder aan te scherpen en dat combineren met opvattingen van 5.1.2.e (die we woensdag krijgen).

Op donderdag 9 januari hebben wij weer een maandelijks overleg met M MenW over "spoormarktordening". Wat mij betreft stellen we dan de planning vast. BRW

Groet,

5.1.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

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

Verzonden: maandag 16 december 2019 10:41

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>

Onderwerp: RE: Fiche DG Mo Staf as dinsdag planning marktordening (graag je spoedige akkoord ivm sluiting tas M om 10 uur vrijdag)

Goedemorgen 5.1.2.e,

De oplegnota en het schema zijn aangepast. In bijlage te vinden. Ze staan in HPRM.

Over je wens om de MR in maart te halen: dat betekent dat je uiterlijk 24 februari de stukken aan de CFEZIL moet sturen. Het traject van CFEZIL, RFEZIL, MR is dan: 3 maart, 17 maart, 20 maart. Ik blijf hier de waarschuwing afgeven dat wij inschatten dat het niet haalbaar is om een goed verhaal neer te leggen dat ook solide is (de voorkeursoptie is al erg krap). M is inhoudelijk gedreven en wil kunnen varen op feiten voor de onderbouwing van haar besluit. Door te koersen op de MR in maart kun je die onderbouwing onvoldoende geven. De uitwerking van de verschillende varianten is eind februari klaar, dus we werken al met een eerste ruwe schets van de gevolgen van de varianten. Ik heb jouw voorkeur voor MR in maart in het schema opgenomen maar als tweede optie. Voor M betekent het dat haar gesprekken geclusterd worden net voor en net na het voorjaarsreces. Dat lijkt me weinig realistisch.

Groet, 5.1.2.e

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
Onderwerp: Concept beslisnota onderhandelingsresultaat MTR
Datum: woensdag 18 december 2019 21:44:00
Bijlagen: [Nota Onderhandelingsresultaat midterm review NS.DOCX](#)

Beste 5.1.2.e,

Bijgaand de concept-nota waarin het resultaat van het gesprek tussen Roger en jou is verwerkt. Nog niet ontvangen is een reactie van de NS op onze tekst over het correctiemechanisme.

De RvC NS begint volgens onze info morgenochtend om 11.00 uur.

Desgewenst kan ik de nota ook via HPRM bij je aanbieden, maar wellicht is het handiger om deze eerst onderhands per mail aan Stientje aan te bieden.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DBO
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: RHDHV rapport stations
Datum: maandag 23 december 2019 13:17:40

Yes!

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: zondag 22 dec. 2019 11:26 PM
Aan: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: RHDHV rapport stations

Zit dus in tas Stientje?

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: woensdag 18 dec. 2019 5:05 PM
Aan: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - BSK
 <5.1.2.e@minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e - DGB <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: RE: RHDHV rapport stations

Dag 5.1.2.e (en consorten),
 Ik zal morgenochtend drie geprinte exemplaren bij DBO in kamer 11.D.028 afleveren.
 In de bijlage (ook) alvast even de digitale versie van het concept eindrapport ordening stations.

Groet 5.1.2.e

5.1.2.e
5.1.2.e

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

T +31 (0)6 - 5.1.2.e

P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

L Den Haag, Rijnstraat 8, 5.1.2.e

W reguliere werkdagen: ma - di - wo - do

Van: 5.1.2.e - DBO
Verzonden: woensdag 18 december 2019 16:47
Aan: 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - DGB
CC: 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: RHDHV rapport stations

Ha 5.1.2.e,

Dat is goed. Zou je morgenvroeg dit rapport geprint in drievoud willen laten aanleveren bij
 DBO? Mag afgegeven worden in kamer 11.D.028. Dan zorg ik dat het bij de minister terecht
 komt.

Bvd!

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: woensdag 18 december 2019 11:44

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

Onderwerp: RHDHV rapport stations

5.1.2.e,

Begin januari moeten we het eindrapport van RHDHV delen met de leden van de klankbordgroep. We willen het daarom graag nog voor de Kerst meegeven aan Stientje zodat ze uiterlijk begin januari nog kan aangeven of ze zorgen en/of bezwaren heeft.

Kunnen we dat - in plaats van met een nota die nog de hele lijn door moet - onderhands via jou doen? 5.1.2.e is daarmee akkoord.

Groet, 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
Cc: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: Retour min MenW: conceptrapport ordening stations
Datum: zondag 5 januari 2020 19:56:33

Dag allen,

De minister voor Milieu en Wonen heeft het conceptrapport over de ordening van stations gelezen en zij wil het graag bespreken op het maandelijks overleg spoorordering van donderdag 9 januari.

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 - 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: Maandelijks overleg spoorordening
Datum: woensdag 8 januari 2020 23:43:01

Hoi 5.1.2.e e.a.,

Hieronder een eerste reactie op jouw vragen. Deels is dit ook bij het vorige maandelijkse overleg marktordening ter sprake gekomen en we werken nu toe naar een beleidsstandpunt over de positionering van stations dat we in februari aan M willen voorleggen (onder voorbehoud van haar akkoord op de planning).

Daarnaast is voor ons belangrijk dat we het concept eindrapport van RHDHV kunnen bespreken in de laatste (nog te plannen) bijeenkomst van de klankbordgroep. NS en ProRail vragen inmiddels ook actief om het rapport.

Dan jouw vragen. De hoofdvraag was al beantwoord in de nota van begin december, namelijk dat we overtuigende argumenten zien om te kiezen voor optie 1 (optimaliseren binnen bestaande situatie). Op langere termijn zou wellicht optie 2 (gezamenlijke stationsorganisatie) denkbaar kunnen zijn, maar een dergelijk gedwongen huwelijk zou op korte termijn niet alleen de bestaande samenwerking, maar ook de ZBO-vorming van ProRail in het geding kunnen brengen. Als groeimodel voor de langere termijn zou het wellicht het sluitstuk kunnen zijn van steeds intensievere samenwerking tussen NS en ProRail.

Binnen optie 1 kijken we ook specifiek naar de kleine stations, met name waar NS niet halteert en andere vervoerders een grotere rol zouden kunnen krijgen en/of die commercieel minder prominent zijn en waar het meer betrekken van derden (gemeenten, vrijwilligers, sociale ondernemers) kansen kan bieden (zie ook de motie Amhaouch over community stations). Hieronder ga ik in op jouw onderliggende vragen.

Hoe gaan we om met de in het rapport genoemde verbeterpunten en hoe gaan we NS en ProRail hier aan houden/hoe blijven we er op sturen?

Een deel van de verbeterpunten maakt al onderdeel uit van het samenwerkingstraject dat NS en ProRail m.b.v. McKinsey ingeslagen zijn en dat gezien kan worden als hun invulling van optie 1. Aanvullend daarop hebben wij in gesprekken met hen aangegeven dat hun voorstel overtuigender is als ze bijvoorbeeld tot consensus kunnen komen over de taakverdeling rondom de transfer, een principiële geschilpunt. Op het moment dat wij kenbaar mogen maken dat we overwegen om voor optie 1 te kiezen, dan kunnen we ook van hen vragen om aan te geven hoe zij de genoemde verbeterpunten daarbinnen willen oplossen. Voor onszelf is daarbij een belangrijke vraag hoe wij als I&W willen sturen op de borging van publieke belangen op stations bij afwezigheid van een directe relatie met NS Stations.

Hoe verhouden de conclusies van dit (in opdracht van IenW uitgevoerde) rapport zich precies tot de conclusies van het rapport dat in opdracht van NS en ProRail is uitgevoerd? Waar overlapt het en waar zitten de verschillen?

Wij beschikken nog niet over het McKinsey rapport dus ik moet me op dit moment nog baseren op de mondelinge toelichting(en) die we daarover van NS en ProRail hebben ontvangen. Het McKinsey traject gaat met name over de samenwerking tussen NS en ProRail bij het beheer en

onderhoud van de (fysieke) assets en bij de ver- en nieuwbouw van stations. Het is een invulling van optie 1. Er is alleen overlap in die zin dat sommige (maar niet alle) knelpunten die worden genoemd in H3 van RHDHV ook worden geadresseerd in het McKinsey traject. Nog niet duidelijk is in hoeverre de invulling van NS en ProRail leidt tot andere geldstromen en eventuele wijziging van wettelijke kaders vereisen.

In het geval dat gekozen wordt om geen grote veranderingen door te voeren in de ordening van stations: hoe beargumenteren we goed dat we in dit geval geen grote veranderingen doorvoeren en bij de zbo-vorming van ProRail wel?

We redeneren consequent vanuit de borging en risico's voor publieke belangen van de verschillende opties. Dat grote veranderingen (opties 2, 3 en 4) forse transitiekosten met zich meebrengen is een belangrijk argument om daar niet voor te kiezen, maar niet het enige argument want anders zou het contrast dat jij noemt misschien opgaan.

In het rapport wordt aangegeven dat op het vlak van mededinging maatregelen zijn genomen om de non-discriminatoire toegang tot diensten en dienstenvoorzieningen op stations te borgen, maar dat er nog altijd een risico is op bevoordeling van de eigen organisatie door NS. Wat betekent dit nou concreet en hoe gaan we hiermee om? 5.2.1. + 5.1.2.i

In de reactie op het ACM rapport gaan we al in op de toegang tot diensten voor andere vervoerders (geen aanvullende maatregelen nodig volgens ACM) dus ik wil daar het liefst zoveel mogelijk naar verwijzen want anders gaan straks discussies door elkaar lopen. 5.2.1. + 5.1.2.i

Er wordt in het eindrapport vaak gesproken over verbetermogelijkheden qua efficiëntie. Wordt hierbij ook bedoeld op efficiëntie aan de kant van ProRail of vooral bij NS Stations? Oftewel: is een mogelijke efficiëntiewinst vooral in het belang van IenW of Financiën?

Aan beide kanten en dan met name bij beheer en onderhoud. Waar de baten precies neerslaan en waarvoor die worden ingezet is een van de punten die we met NS en ProRail willen bespreken. Ons uitgangspunt is dat die behouden blijven voor de stations en daarmee de reizigers, maar we zijn daar nog niet over in onderhandeling met hen omdat we nog geen mandaat hebben om over de invulling van optie 1 met hen het gesprek aan te gaan.

Tot morgen,
5.1.2.e

From: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>
Date: Wednesday, 08 Jan 2020, 5:51 PM
To: 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 - 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 - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>
Subject: RE: Maandelijks overleg spoorordening

Hoi 5.1.2.e,

Dank voor je vragen! Ik zal vanavond een eerste reactie geven.

Groet, 5.1.2.e

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

Date: Wednesday, 08 Jan 2020, 2:34 PM

To: 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 - BSK <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>
Subject: Maandelijks overleg spoorordening

Dag allen,

Dank voor de stukken voor het maandelijks overleg spoorordening, dat morgen plaatsvindt.
T.a.v. het concept eindrapport over stations, lijkt het me goed als we morgen in het overleg stil
staan bij iig de volgende punten:

Hoofdvraag: hoe nu verder? Is jullie advies om te gaan trechteren (door bepaalde opties los te
laten en andere opties verder uit te werken) of hebben we nu voldoende input om te kiezen
voor een specifieke optie, als onderdeel van het integrale orderingsbesluit?

Onderliggende vragen:

- Hoe gaan we om met de in het rapport genoemde verbeterpunten en hoe gaan we NS en ProRail hier aan houden/hoe blijven we er op sturen?
- Hoe verhouden de conclusies van dit (in opdracht van IenW uitgevoerde) rapport zich precies tot de conclusies van het rapport dat in opdracht van NS en ProRail is uitgevoerd? Waar overlapt het en waar zitten de verschillen?
- In het geval dat gekozen wordt om geen grote veranderingen door te voeren in de ordening van stations: hoe beargumenteren we goed dat we in dit geval geen grote veranderingen doorvoeren en bij de zbo-vorming van ProRail wel?
- In het rapport wordt aangegeven dat op het vlak van mededinging maatregelen zijn genomen om de non-discriminatoire toegang tot diensten en dienstenvoorzieningen op stations te borgen, maar dat er nog altijd een risico is op bevoordeling van de eigen organisatie door NS. Wat betekent dit nou concreet en hoe gaan we hiermee om? 5.1.2.e
- Er wordt in het eindrapport vaak gesproken over verbetermogelijkheden qua efficiëntie. Wordt hierbij ook bedoeld op efficiëntie aan de kant van ProRail of vooral bij NS Stations? Oftewel: is een mogelijke efficiëntiewinst vooral in het belang van IenW of Financiën?

Ben benieuwd naar jullie inzichten en advies op deze punten (hoeft niet schriftelijk, maar wel goed om hier morgen tijdens het overleg mondeling op in te kunnen gaan).

Alvast 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 - DGB
Aan: 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
Onderwerp: RE: MTR NS
Datum: woensdag 15 januari 2020 19:14:37

Geen probleem regelen we. Grt 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: woensdag 15 jan. 2020 6:55 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 - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: MTR NS

Dag allen,

De minister voor MenW gaf aan dit weekend graag een concept van de MTR NS te willen doorbladeren. Kunnen jullie een conceptrapport mailen? Dan zorg ik dat het in haar tas komt. En goed om even aan te geven in hoeverre dit concept al richting het eindresultaat gaat (oftewel: is het een 50% versie, of meer een 90% versie?) dan geef ik dat ook mee.

Alvast 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 - DGMo
Aan: 5.1.2.e - DBO
Cc: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: MTR NS
Datum: zondag 19 januari 2020 08:03:52

Dank

Punt van transparantie blijft beetje onderbelicht (Actuele debat)

Idem: rol van I&W als opdrachtgever
 Hebben we alle info
 Gaan we er goed mee om?

Tekst Gelijkgerichtheid is wat vaag

Voor toekomst: wat mij betreft niet enkel sturen op toekomstbeeld OV (als vervanger van LTSA) maar ook mobiliteitsagenda

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: vrijdag 17 jan. 2020 7:34 AM
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: MTR NS

Hierbij!

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: woensdag 15 januari 2020 23:50
Aan: 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: RE: MTR NS

Top

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: woensdag 15 jan. 2020 2:04 PM
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: MTR NS

Nee de Mid Term Review zelf (dus de evaluatie van de concessie), niet de kpi's inderdaad. Ik zal het naar je doorsturen!

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: woensdag 15 januari 2020 19:00
Aan: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: MTR NS

De MTR?

Niet de KPI's dus. BRW

Stuur het ook maar naar mij (BRW)

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

Datum: woensdag 15 jan. 2020 1:55 PM

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

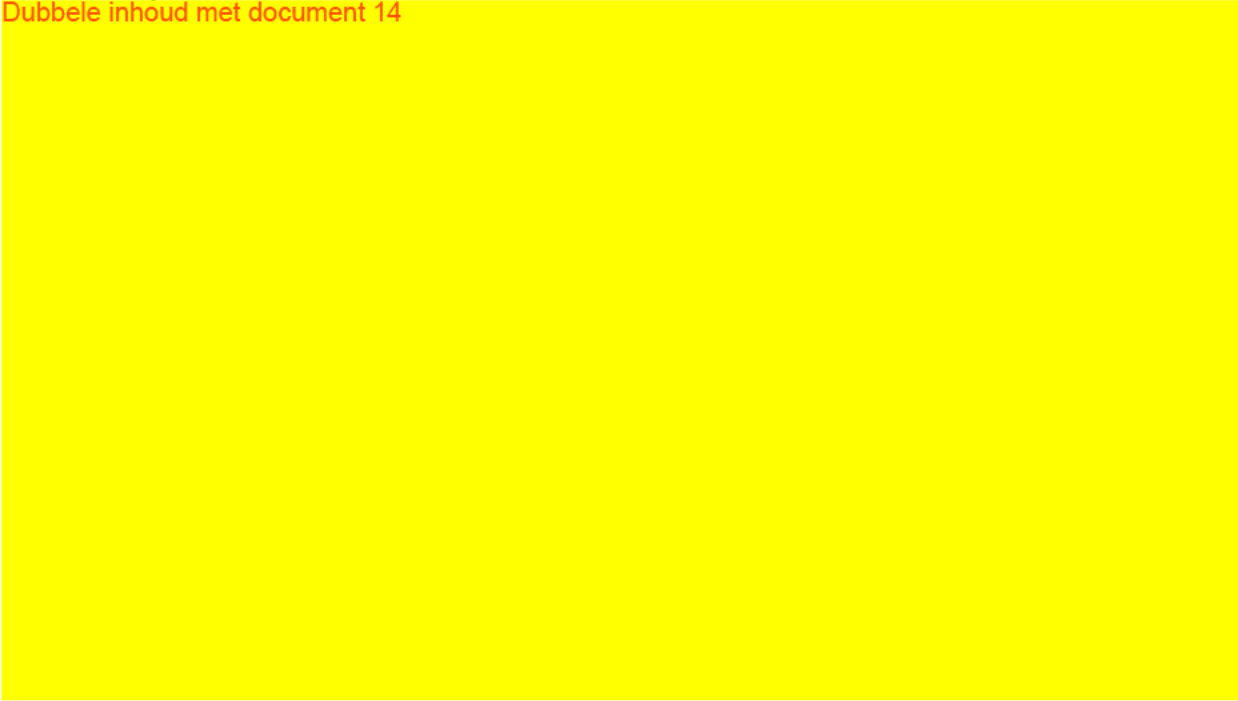
<5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e

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

<5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: MTR NS

Dubbele inhoud met document 14



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
Onderwerp: Concept-redeneerlijn integraal besluit spoormarktoordening
Datum: maandag 20 januari 2020 21:30:00
Bijlagen: [redeneerlijn integraal besluit marktordening spoor.docx](#)

Beste 5.1.2.e,

Op verzoek van Stientje hebben we een concept-redeneerlijn voor het integrale besluit spoormarktoordening. Redeneerlijn is (in eerste instantie) bedoeld voor sondering bij Hoekstra (en De Jonge, Keizer, Rutte etc). Graag jouw eventuele opmerkingen suggesties bij dit concept. Bedoeling is om deze morgen naar Stientje te mailen.

Groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e Openbaar Vervoer en Spoor

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8

2515 XP Den Haag

06-5.1.2.e

5.1.2.e [@minienw.nl](#)

secretariaat: 5.1.2.e

06-5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: Conceptversie Kamerbrief midterm review NS
Datum: maandag 20 januari 2020 16:49:13
Bijlagen: [Kamerbrief midterm review NS concept 20 januari 2020.docx](#)

Beste 5.1.2.e,

Bijgaand een concept-brief, die Stientje graag vandaag wil ontvangen. Kun je nog even meelesen?

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: maandag 20 jan. 2020 4:44 PM
Aan: 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: Conceptversie Kamerbrief midterm review NS

Beste 5.1.2.e,

Zie bijgevoegd de conceptversie van de Kamerbrief over de midterm review NS.

Groeten, 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 - DBO
Cc: 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 - DBO
Onderwerp: RE: Ter info: NS (5.1.2.e en 5.1.2.e) spreken M en S EZK deze week inz spoor (oa investeringsfonds en ordening)
Datum: maandag 20 januari 2020 16:58:41

Allen,

Korte terugkoppeling:

M EZK (Wiebes) heeft afgelopen woensdag een gesprek gehad met Roger van Bortel en 5.1.2.e. EZK-5.1.2.e heeft het volgende van zijn 5.1.2.e teruggekoppeld gekregen.

- Marktordening op het spoor. 5.2.1. + 5.1.2.i

[Redacted text block]

- BRW

[Redacted text block]

- NS klaagde over de ACM. Zij zouden geen scheiding maken tussen hun adviesfunctie en toezichtfunctie. Volgend jaar staat de evaluatie van ACM gepland. BRW

[Redacted text block]

Stas EZK heeft deze middag een gesprek Roger en 5.1.2.e. Zal vooral op punt ACM zitten. Daarover volgt later terugkoppeling.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo

Verzonden: zaterdag 18 januari 2020 15:18

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

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

Onderwerp: RE: Ter info: NS (Roger en 5.1.2.e) spreken M en S EZK deze week inz spoor (oa investeringsfonds en ordening)

En: hoe liep het?

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: maandag 13 jan. 2020 1:45 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 - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Kopie: 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 - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Ter info: NS (Roger en 5.1.2.e) spreken M en S EZK deze week inz spoor (oa investeringsfonds en ordening)
 Ha 5.1.2.e,
 Vanuit directie Aep onder 5.1.2.e wordt dit voorbereid. Hij zit ook bij het gesprek. Voor marktordening zal in annotatie staan dat er wordt verwezen naar M MenW.
 5.2.1. + 5.1.2.i

Wiebes was als wethouder tot feb 2014 lid van het critical review team van de lange termijn spooragenda dat een rapport heeft opgeleverd: sturen op verbindingen. We zullen nog even contact leggen met ezk.
 Groet 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: maandag 13 jan. 2020 1:42 PM
Aan: 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 - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Kopie: 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 - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Ter info: NS (Roger en 5.1.2.e) spreken M en S EZK deze week inz spoor (oa investeringsfonds en ordening)
 Dank,
 Rijk spreekt met 1 mond, dus bij EZK aandringen op gezamenlijke annotatie
 Gaat vanuit welke DG daar?
 Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: maandag 13 jan. 2020 6:49 AM
Aan: 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Kopie: 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 - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: Ter info: NS (Roger en 5.1.2.e) spreken M en S EZK deze week inz spoor (oa investeringsfonds en ordening)
 Beste 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Ik vernam net van EZK dat Roger van Boxtel en 5.1.2.e as woensdag met Erik Wiebes spreken en as vrijdag met Mona Keijzer. Er staan drie punten op de agenda:

1. Het investeringsfonds ikv bereikbaarheid
2. Energiebesparingsconvenant
3. Ordening op het spoor na 2024.

Voor het ordeningspunt blijft NS vaag wat ze precies willen bespreken, maar verwacht wordt dat vooral het punt van de geïntegreerdheid van het HRN zullen maken en het belang van internationaal vervoer.

BRW

Groet, 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
Cc: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e
 - DGMO
Onderwerp: Retour min MenW: MTR
Datum: maandag 20 januari 2020 13:11:21
Bijlagen: [Evaluatie van de concessie-def concept 2019.pdf](#)

Dag allen,

De minister voor MenW heeft kennis genomen van de 90% versie van het MTR rapport. Zij wil dit rapport graag bespreken op de eerstvolgende DGMO staf.

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; 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO 5.1.2.e
 - DBO
Onderwerp: Terugkoppeling gesprek Stas EZK met NS
Datum: dinsdag 21 januari 2020 16:33:39

5.1.2.e, 5.1.2.e,

Korte terugkoppeling gesprek Stas EZK met NS (Van Boxtel, 5.1.2.e, 5.1.2.e) gistermiddag.

- NS begon met toelichten dat zij met de Fyra en affaire Limburg veel achter de kiezen hebben gehad, maar nu goed bezig zijn. Stas liet positieve houding blijken over NS en het vervoer dat zij verzorgen.
- In kader van de marktordening beklagde NS zich over ACM. ACM zou in de klankbordgroepen bij de onderzoeken een geluid laten horen dat tegen NS was. Stas is hier niet op in gegaan. NS wil geen opknippling van het HRN want dan komt de integraliteit in gevaar en kunnen de voordelen van een *economy of scale* verloren gaan. 5.2.1. + 5.1.2.i

. Daarop gaf Stas aan naar de feiten te willen kijken en vanuit daar te willen redeneren. BRW

• **BRW**

Obv geluid ambtelijk EZK: Stas EZK heeft zich nog niet sterk verdiept in de spoorsector noch in de marktordening. Zij gaf wel blijk dat meer te willen in aanloop naar het besluit. 5.2.1. + 5.1.2.i

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK

Verzonden: maandag 20 januari 2020 16:59

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

Onderwerp: RE: Ter info: NS (Roger en 5.1.2.e) spreken M en S EZK deze week inz spoor (oa investeringsfonds en ordening)

Dubbele inhoud met document 18

Dubbele inhoud met document 18

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

Verzonden: zaterdag 18 januari 2020 15:18

Aan: 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 - DBO

5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 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 - DGB

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

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

Onderwerp: RE: Ter info: NS (Roger en 5.1.2.e) spreken M en S EZK deze week inz spoor (oa investeringsfonds en ordening)

Dubbele inhoud met document 18

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

Datum: maandag 13 jan. 2020 1:45 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 - DBO <5.1.2.e @minienw.nl>

Kopie: 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 - DGB

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

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

Onderwerp: RE: Ter info: NS (Roger en 5.1.2.e) spreken M en S EZK deze week inz spoor (oa investeringsfonds en ordening)

Dubbele inhoud met document 18

Dubbele inhoud met document 18

Van: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: maandag 13 jan. 2020 1:42 PM
Aan: 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 - DBO
 5.1.2.e @minienw.nl>
Kopie: 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 - DGB
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>,
 5.1.2.e - DBO 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Ter info: NS (Roger en 5.1.2.e) spreken M en S EZK deze week inz spoor (oa investeringsfonds en ordening)

Dubbele inhoud met document 18

Van: 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: maandag 13 jan. 2020 6:49 AM
Aan: 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DBO
 5.1.2.e @minienw.nl>
Kopie: 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 - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e
 - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB
 5.1.2.e @minienw.nl>5
Onderwerp: Ter info: NS (Roger en 5.1.2.e) spreken M en S EZK deze week inz spoor (oa investeringsfonds en ordening)

Dubbele inhoud met document 18

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: RE: Nieuwe versie Kamerbrief midterm review NS
Datum: woensdag 22 januari 2020 13:43:00

Beste 5.1.2.e,

In lijn hiermee gehandeld. Nota en brief staan in HPRM klaar voor jou.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 22 januari 2020 11:23
Aan: 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DBO
 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Nieuwe versie Kamerbrief midterm review NS

Ha 5.1.2.e, graag via HPRM

Ik doe stuk "blind" door en zal 5.1.2.e vragen hetzelfde te doen, maar we moeten "lijn" volgen

5.1.2.e zal Stientje attenderen op stuk om het met voorrang te lezen

Gr!

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: woensdag 22 jan. 2020 8:29 AM
Aan: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DBO
 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Nieuwe versie Kamerbrief midterm review NS

Beste 5.1.2.e,

Dat laat ik aanpassen.

5.1.2.e wil graag het document via de officiële HPRM bij Stientje aanbieden. Dat snap ik. Het lijkt me echter handig om deze versie, met de twee opties, nogmaals onderhands bij Stientje aan te bieden en daarna de volgende (definitieve) versie (zonder opties) via HPRM te laten lopen. Wat vind jij?

Groet,

5.1.2.e

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

Verzonden: woensdag 22 januari 2020 00:03

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

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

Onderwerp: RE: Nieuwe versie Kamerbrief midterm review NS

Is ok zo. Met die opties

Ik zou in alinea 5 aan het slot het anders formuleren

BRW

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

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

Datum: dinsdag 21 jan. 2020 6:09 PM

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

Kopie: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Nieuwe versie Kamerbrief midterm review NS

Beste 5.1.2.e

Dank voor het doorsturen van de opmerkingen van de minister. We hebben die geprobeerd zo goed mogelijk te verwerken. Zie bijlage.

BRW

Groet,

5.1.2.e

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

Verzonden: dinsdag 21 januari 2020 18:01

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

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

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

5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Nieuwe versie Kamerbrief midterm review NS

Beste 5.1.2.e,

Zie bijgevoegd een nieuwe versie van de Kamerbrief over de midterm review NS. Hierin zijn de opmerkingen van de minister zo goed mogelijk verwerkt. BRW

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DBO
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Retour min MenW: Kamerbrief MTR
Datum: donderdag 23 januari 2020 08:49:00

Ha 5.1.2.e,

Ze heeft dit nog meegegeven: *Al flinke slag gemaakt, maar toch nog niet het juist abstractieniveau. Graag even met 5.1.2.e kijken naar de nieuwe lijn, heb ik met haar even doorgenomen.*

Als je wilt, dan helpen 5.1.2.e, 5.1.2.e en ik graag mee in de totstandkoming van de nieuwe versie.

Ik loop zo nog ff langs.

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo

Verzonden: donderdag 23 januari 2020 08:45

Aan: 5.1.2.e - DBO

Onderwerp: RE: Retour min MenW: Kamerbrief MTR

Loop nog ff langs ergens vandaag. Beetje ondertiteling bij haar opmerkingfen
 Gr!

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

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

Datum: donderdag 23 jan. 2020 8:40 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 - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>

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

Onderwerp: Retour min MenW: Kamerbrief MTR

Dag allen,

Hierbij de opmerkingen van de minister voor MenW bij de Kamerbrief MTR (bijlage).

De minister wil graag eerst een nieuwe versie van de brief zien voordat deze afgestemd kan worden met NS.

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 - 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
Cc: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: Kamerbrief MTR
Datum: vrijdag 24 januari 2020 14:09:35
Bijlagen: [0000BRIEF.docx](#)

Dag allen,

Zoals vanochtend besproken hierbij onze gebundelde aanzet voor aanpassingen in de Kamerbrief MTR.

Bel me als het handig is om over bepaalde suggesties nog even te overleggen, dan loop ik langs!

Mede namens 5.1.2.e ,

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](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)

Van: 5.1.2.e - DGMo
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Retour min MenW: Kamerbrief MTR
Datum: maandag 27 januari 2020 11:41:02

Top, briefje gaat vandaag uit?

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: maandag 27 jan. 2020 11:29 AM
Aan: 5.1.2.e - DGMo 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 DCO 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>,
 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DBO
 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Retour min MenW: Kamerbrief MTR

Beste 5.1.2.e,

BRW

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: maandag 27 januari 2020 08:50
Aan: 5.1.2.e - DBO ; 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - DGB ;
 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - DGB
CC: 5.1.2.e - DBO ; 5.1.2.e - DCO
Onderwerp: RE: Retour min MenW: Kamerbrief MTR
 BRW

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DBO 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: maandag 27 jan. 2020 8:28 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) - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e
 - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB
 5.1.2.e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e - DBO 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e
 - DCO 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Retour min MenW: Kamerbrief MTR

Dag allen,

Hierbij de reactie van de minister voor Milieu en Wonen op de nieuwe versie van de Kamerbrief MTR.

BRW

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](mailto: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; 5.1.2.e
 - DGMo; 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: Retour min MenW: nota ter info over voorstel ProRail en NS over samenwerking stations
Datum: donderdag 30 januari 2020 18:13:45
Bijlagen: [Nota ter info over stations + opm min MenW.pdf](#)

Dag allen,

De minister voor MenW heeft kennis genomen van de nota ter info over het voorstel van ProRail en NS over de samenwerking op stations (rondzendmap-2020/637). De minister verzoekt om een spoedige check van HBJZ of de overdracht van verantwoordelijkheden past binnen de huidige wet- en regelgeving of dat er een wijziging nodig is.

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



Minister MenW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
5.1.2.e

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

Datum

21 januari 2020

Kenmerk

IENW/BSK-2020/11945

nota ter informatie

Gezamenlijk voorstel ProRail en NS Stations m.b.t.
samenwerking op stations

Inleiding

ProRail en NS Stations hebben gezamenlijk een voorstel voor een betere samenwerking op stations geformuleerd. Dit is mogelijk relevant voor het door u te nemen orderingsbesluit met betrekking tot stations. Deze nota gaat in op hun voorstel tot nu toe en de manier waarop NS en ProRail met de resterende hangijzers om wil gaan.

Hoofdpijnen van voorstel

Het gezamenlijke voorstel van ProRail en NS Stations voor samenwerking op stations is op hoofdpijnen. Belangrijke onderdelen zoals de verantwoordelijkheidsverdeling bij de transferveiligheid en de geldstromen voor onderhoud zijn nog niet uitgewerkt. Het is hierdoor nog niet mogelijk om met een definitieve appreciatie te komen van het voorstel. In essentie stellen ProRail en NS Stations voor om de onderlinge samenwerking op stations te verbeteren, binnen de bestaande eigendoms- en zeggenschapsverhoudingen op stations. Dit correspondeert met optie 1 (verhelderde rol- en taakverdeling) uit het onderzoek van Royal Haskoning naar de samenwerking op stations.

De twee belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie zijn dat ProRail en NS Stations enerzijds inzetten op meer afstemming aan de voorkant (o.a. door inrichting van een gezamenlijke beleidstafel en opstellen van integraal 'assetplan') en anderzijds de verdeling van verantwoordelijkheden voor de uitvoering verscherpen.

Voor dat laatste is het nodig dat ProRail haar activiteiten ten aanzien van onderhoud gedeeltelijk aan NS Stations overdraagt. Door dit over te dragen vervalt voor ProRail een deel van de werkzaamheden (o.a. contractmanagement, specificeren en inspecteren). NS Stations stopt met de zelfstandige uitvoering van de verbouw van stations.

IenW/HBJZ heeft nu nog geen mogelijkheid gehad om te checken of deze overdracht van verantwoordelijkheden past binnen de huidige wet- en regelgeving of dat er een wijziging nodig is.

graag spoeds
checken!

ProRail en NS Stations proberen hun voorstel op korte termijn af te ronden. Indien zij hun voorstel mee willen laten lopen in het integrale ordeningsbesluit, dan doen zij uiterlijk medio maart een definitief voorstel.

Twee belangrijke hangijzers

Over twee belangrijke zaken hebben ProRail en NS Stations nog geen overeenstemming bereikt:

- 1) verantwoordelijkheidsverdeling voor de veilige transferfunctie (looproutes op stations)
- 2) bekostigingsstromen voor onderhoudstaken

Over beide aspecten is daarom nog niets opgenomen in het huidige voorstel van ProRail en NS Stations m.b.t. samenwerking op stations. Hierdoor kunnen we nu ook geen inschatting maken of het uiteindelijke voorstel van NS en ProRail juridisch passend is of welke wetswijzigingen eventueel nodig zijn om het mogelijk te maken.

Eind deze week pogen ProRail en NS Stations in een gezamenlijke stuurgroep overeenstemming te krijgen over deze twee pijnpunten. Met name NS zet in om – als er tussen ProRail en NS Stations overeenstemming is over de transferfunctie – hun oplossing door IenW nog mee te laten nemen in het traject van ZBO-vorming van ProRail. Indien voor het voorstel verankering in wetgeving nodig is, zou dit theoretisch met een nota van wijziging bij het wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail gedaan kunnen worden. Dit is de wens van NS. Dan loopt u echter het risico dat de Tweede Kamer de behandeling van het wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail zal aanhouden tot dat de Kamer ook de besluitvorming over de stationsordening zal behandelen. In dat geval zal de behandeling van het wetsvoorstel mogelijk niet tijdig zijn afgerond waardoor de omvorming niet per 1 januari 2021 in werking kan treden.

no go voor ons.

5.1.2.e
5.1.2.e

&

5.1.2.e
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 - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e
 - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Presentatie tbv gesprek ma 3 feb 15.45 u onderzoek wijze van gunning HRN (vertrouwelijk)
Datum: vrijdag 31 januari 2020 18:40:48
Bijlagen: [2020.01.28 HRN - Presentatie varianten DG \(v1.0\).pdf](#)

Dag 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Aanstaande maandag 15.45 – 16.45 u vindt het gesprek met de onderzoekers plaats over de wijze van gunning van het HRN. Zij zullen bijgaande presentatie toelichten en de varianten die zij uitwerken op de consequenties daarvan.

Op dit moment werken de onderzoekers de (eerste) bevindingen uit. Op 28 februari moet een eindrapport worden opgeleverd.

De aanwezige onderzoekers maandag:

5.1.2.e (inno-V), 5.1.2.e (ProRail), 5.1.2.e (Van Doorne advocaten).

5.1.2.e (TU Delft) is er niet bij.

Groet en fijn weekend,

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
Cc: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: Retour min MenW: Kamerbrief MTR
Datum: vrijdag 31 januari 2020 13:48:04
Bijlagen: [Kamerbrief MTR + opmerkingen min MenW.pdf](#)

Dag allen,

Hierbij de reactie van de minister voor Milieu en Wonen op de nieuwe versie van de Kamerbrief MTR.

Zo in de DGMO staf bespreken we het vervolgproces.

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 - DBO
Aan: 5.1.2.e - DGMO
Onderwerp: Spoorordening
Datum: dinsdag 4 februari 2020 17:41:30

Agenda-technisch is het nu geregeld conform bespreking.

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DBO

Verzonden: dinsdag 4 februari 2020 17:40

Aan: 5.1.2.e - DGB

Onderwerp: RE: 3-pager

Ha 5.1.2.e,

Zoals al kort besproken (via de app):

- Overleg over spoorordening van donderdag 6 februari is geannuleerd. Eerstvolgende overleg over spoorordening is woensdag 12 februari.
- Op de DGMO Staf met de minister voor MenW van donderdag 6 februari bespreken we zowel de MTR als het fiche over de nieuwe concessie (tijdstip is aangepast zodat deze niet meer overlapt met de DGMO staf met minister IenW).

Gr 5.1.2.e

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

Verzonden: dinsdag 4 februari 2020 14:30

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

Onderwerp: FW: 3-pager

Beste 5.1.2.e,

We spraken tijdens de lunch nog over de nota bij de 3-pager. 5.1.2.e is niet tevreden met de nota, want voldoet niet aan zijn (en ik denk ook jouw) verwachtingen om per besluit een inhoudelijke motivatie te geven. We gaan wel zo'n complete nota maken, maar dat kost meer tijd.

5.1.2.e stelt voor om de afspraak van donderdag (over marktordening) te annuleren.

Wat mij betreft gebruiken we de tijd om antwoorden te geven op de vragen die Stientje heeft bij de MTR-rapportage (dat zouden we vrijdag bespreken, maar ging last minute niet door) en om het fiche te bespreken wat (qua werkproces) nodig is om te komen tot een tijdige nieuwe concessie (of te wel wat we nu al kunnen voorbereiden vooruitlopend op het integrale besluit, om straks geen tijd te verliezen).

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGB

Verzonden: dinsdag 4 februari 2020 14:20

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 - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: 3-pager

Beste 5.1.2.e,

Net met 5.1.2.e gesproken. 5.1.2.e gaat onze begeleidende nota (+ 3-pager) niet doorzetten naar Stientje. Zijn beeld is dat Stientje meer inhoudelijke toelichting nodig heeft ter ondersteuning van de keuzes zoals opgeschreven in de 3-pager.

Ik heb 5.1.2.e gezegd dat ik dat enerzijds begrijp, maar het jammer vindt dat we daarmee (veel proces-)tijd gaan verliezen. Dat vind ik een groot risico, op weg naar een gedragen besluit van begin april.

Voorstel van 5.1.2.e is om deze week geen gesprek te voeren met Stientje (over marktordening), maar de tijd te gebruiken om te werken aan de nota, brief (en 3-pager).

Groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e Openbaar Vervoer en Spoor

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8

2515 XP Den Haag

06-5.1.2.e

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

secretariaat: 5.1.2.e

06-5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DBO
Bcc: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: 3-pager, nota en brief spoormarktordening
Datum: woensdag 5 februari 2020 08:59:00

Beste 5.1.2.e,

Helaas. Om een voldragen nota te maken waarin de keuze inhoudelijk onderbouwen hebben 5.1.2.e en zijn mensen meer tijd nodig.

Beeld is dat we terugschakelen naar ons oude plan: eind februari krijgt Stientje een afgewogen concept-nota en een afgewogen concept-brief (en ook een afgewogen 3-pager). Oorspronkelijk hadden we dat voorzien voor medio februari (concept-brief en concept-nota), maar het opstellen van de 3-pager (en de discussie daarover) heeft tijd gekost.

Vanuit de wens van Stientje om al in januari een 2-pager te ontvangen, hebben we ons in januari eerst gefocust op een (afgewogen) 3-pager, zonder dat we daarbij de achterliggende motiveringen al helemaal hebben uitgewerkt. Gegeven de feedback van 5.1.2.e en van jou en dus de behoefte aan expliciete motivering horende bij de 3-pager, wordt nu volop gewerkt aan de nota, maar dat kost tijd. Parellel wordt ook aan de concept-kamerbrief gewerkt.

5.2.1. + 5.1.2.i

[Redacted]

Tijdens het reguliere spoormarktordeningsgesprek van komende week willen we met Stientje het deelrapport HSL bespreken. Dit rapport vormt de basis voor de keuze of we de HSL wel of niet onderdeel laten zijn van de HRN. (In de 3-pager staat kort door de bocht: HSL is onderdeel van het HRN voor binnenlands vervoer. Internationale treinen over de HSL vallen niet onder het HRN (open access).)

Groet,

5.1.2.e

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

Verzonden: dinsdag 4 februari 2020 22:29

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

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

Onderwerp: Sprak ...

Ha 5.1.2.e

Sprak tijdens receptie KNV (BRW) nog even met 5.1.2.e

Hij had wel begrepen dat we een stuk zouden maken langs de lijn van:

- Twee uitgangspunten / toetspunten (
- 5 deelsbesluiten
- Per besluit: wat weten we
- Wat zijn die opties
- Wat kiezen we, waarom (gerelateerd aan toetspunten)

Op grond daarvan wordt 2 pager afgerond

Ik vertelde hem: het goede nieuws is: je hebt tot vrijdag tbv volgende vergadering

ordening.
Dat had hij niet begrepen.
We koersen toch op vrijdag?

Gr!

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DBO
 Aan: 5.1.2.e - DGMo
 Onderwerp: Spoorordening
 Datum: zondag 9 februari 2020 14:18:23

Ha 5.1.2.e,

Ik heb de documenten over ordening gelezen. Hieronder mijn gedachten per document. 5.2.1. + 5.1.2.i

[redacted]. Volgens mij helpt het in dit stadium vooral om maar zo duidelijk mogelijk te zijn, 5.2.1. + 5.1.2.i

[redacted] als ik deze stukken lees.

Overkoepelende gevoel: 5.2.1. + 5.1.2.i

Morgen even bespreken? Of anders einde van vanmiddag/vanavond even bellen? BRW

[redacted], maar ik ben de rest van de dag bereikbaar.

Gr 5.1.2.e

Proces en planning (bestand 09):

- De planning wordt steeds minder realistisch, maar ik blijf bij het uitgangspunt dat een fatsoenlijke onderbouwing van het besluit belangrijker is dan het halen van deze planning.
- Blijkbaar vinden er (volgens de planning) momenteel al hoogambtelijke gesprekken met NS plaats over de ordening. Ik vraag me af wat de boodschap is die we momenteel uitstralen, aangezien we nog middenin ons eigen denken zitten.
- OVS verzoekt om een aantal bila's in te plannen eind maart tussen minister en stakeholders. Ik snap dat deze bila's nodig zijn, maar ik zet dit pas in gang als we met de minister hierover gesproken hebben en ik haar akkoord heb om dit in te plannen.
- In de nota staat *"Begin maart willen we graag met u spreken over het onderzoeksrapport 'wijze van gunning HRN' en. Daarvoor moet nog een overleg ingepland worden."* Op 10 maart staat reeds een gesprek over spoorordening ingepland met de minister. Ik stel voor dat we dit overleg daarvoor benutten. Ik ga niet bij voorbaat al extra overleggen inplannen, gezien het feit dat we de afgelopen tijd meerdere overleggen moesten cancellen i.v.m. 5.2.1. + 5.1.2.i.
- Wellicht een beetje een open deur, maar 5.2.1. + 5.1.2.i (maar daar is denk ik in dit stadium weinig meer aan te doen).
- Ten aanzien van het voorstel om het gesprek met Thalys te verbreden naar een soort "internationale stakeholdersessie": zeer eens! Goed om alle internationale vervoerders te betrekken en op die manier krijgt Thalys ook geen voorrangspositie. Er staat overigens in de nota dat dit met jou wordt ingepland en niet met de minister, maar als we het koppelen aan het eerder door de minister toegezegde gesprek met Thalys (waar minister dus zelf bij aanwezig zou zijn) dan vraag ik me af of deze sessie niet op niveau minister moet. Maar laten we dat maar even bij haar zelf peilen.
- Kun je de minister tijdens het overleg een (mondelinge) terugkoppeling geven van jouw gesprek met AZ? Lijkt me nuttig en heeft mogelijk gevolgen voor de planning.
- De minister zit komende dinsdag tot 22u savonds in de Eerste Kamer i.v.m. omgevingswet. Zij heeft dus dinsdag sowieso geen tijd om stukken te lezen. Enige mogelijkheid voor

haar om de stukken nog te lezen voorafgaand aan het overleg van komende woensdag, is dat ik de stukken morgenochtend digitaal aanlever en de minister deze stukken leest tijdens haar (lange) reistijd op maandag i.v.m. de werkbezoeken in Zeeland. Als we tot de conclusie komen dat het niet haalbaar is om morgenochtend goede stukken aan te leveren, denk ik dat we het overleg dus wederom moeten uitstellen, want de minister moet voldoende tijd krijgen om deze (belangrijke) stukken tot zich te nemen.

Inhoud:

Bestand 02: de HSL en open toegang

- Moeilijk in te schatten of dit goed onderbouwde adviezen zijn, aangezien het conceptrapport er nog steeds niet is...
- Ik snap de keuze voor het losknippen van internationaal vervoer (open toegang) en binnenlands vervoer (concessie, nog even afgezien of dit onderhands gegund of aanbesteed wordt) vanuit het perspectief van Europa (en vanuit de praktische overwegingen...) maar kunnen we dit ook onderbouwen vanuit het perspectief van de reiziger? Ik denk het wel, maar dit komt nu amper terug in de nota.
- Cruciaal in het "losknippen" is de (nog te maken keuzes) in de capaciteitsverdeling. Een minimaal bedieningsniveau garanderen in deze capaciteitsverdeling voor internationaal vervoer (zoals geschetst in de nota) lijkt me daarbij een randvoorwaarde voor een bewindspersoon die internationaal vervoer als prioriteit heeft benoemd. Maar in de nota wordt ook gesproken over "voorrang geven aan binnenlands geconcessioneerd personenvervoer". Hoe gaat dit werken in de praktijk? De eerste "slots" gaan naar het nationale concessievervoer t.b.v. het uitvoeren van de eisen van de concessie, vervolgens wordt er een minimaal aantal "slots" gereserveerd voor internationaal vervoer, en daarna volgt de rest? Klinkt niet onlogisch, maar 1) is dat juridisch ook haalbaar? en 2) hoe bepalen we dan welke vervoerder binnen die internationale "slots" als eerste die capaciteit krijgt? Bv als Eurostar en Thalys beide aankloppen bij ProRail voor capaciteit op het Nederlandse HSL spoor, wordt dit dan 50/50 verdeeld? Kortom: ik volg het principe, en onderschrijf ook het uitgangspunt, maar lijkt me wel goed om dit wat verder te concretiseren en juridisch te checken (wellicht is dat al lang gebeurd in het rapport, maar dat kan ik niet zien).

- 5.1.2.i

[Redacted text block]

Kortom: hoe gaan we vanaf 2025 een (ongeveer) gelijke sturing op nationale en internationale vervoerders borgen?

- De heffing op open toegang: hier moeten we echt opletten. Ik snap het principe, maar komt die heffing straks tegemoet aan de staat ("*inzet beheer en onderhoud*") of aan de vervoerder van het HRN ("*de compensatie van onrendabele lijnen*")? **5.2.1. +**

5.1.2.i

[Redacted text block] Ik zie dat het onderzoek hiernaar pas in de zomer wordt afgerond. Hoe kan dit dan onderdeel worden van het integrale ordeningsbesluit? En wat bedoelen we met "*Andere heffingskaders worden ook*

aangepast op de introductie van open toegang in het personenvervoer?”

- IC Brussel: 5.2.1. + 5.1.2.i

- Wat gaan we doen met het overige internationale vervoer (dat dus niet over de HSL rijdt): dus bv de Berlijntrein, de Drielandentrein, Heerlen-Aachen, de nachttrein naar Wenen, etc. (alleen voor Eindhoven-Düsseldorf is het volgens mij al helder, want die heeft separate concessie).
- In het kader van rekening houden met de belastingbetaler: wat zijn de financiële effecten (orde grootte) van het uit de concessie halen van de internationale diensten?

Bestand 03 en 04: de redeneerlijn en annotatie Hoekstra

- Is hier iets aan gewijzigd t.o.v. vorige versies?

Bestand 05: Fiche wijze van gunning

- 5.2.1. + 5.1.2.i . Dit is het allerbelangrijkste element van het orderingsbesluit en 5.2.1. + 5.1.2.i

- 5.2.1. + 5.1.2.i

- Voordat de minister het orderingsbesluit kan nemen, 5.2.1. + 5.1.2.i . Is het nodig/wenselijk externe hulp in te schakelen? Landsadvocaat? Hoe pakken andere landen dit aan?

Bestand 06: Fiche stations

- 5.2.1. + 5.1.2.i

- 5.2.1. + 5.1.2.i

- Naar aanleiding van de laatste nota over stations heeft de minister verzocht om een spoedige check van HBJZ of de overdracht van verantwoordelijkheden past binnen de huidige wet- en regelgeving of dat er een wijziging nodig is. Wat is het antwoord?

hoe verhouden de conclusies van dit (in opdracht van IenW uitgevoerde) rapport zich precies tot de conclusies van het rapport dat in opdracht van NS en ProRail is uitgevoerd? Waar overlapt het en waar zitten de verschillen?

- Ik zou de lijn als volgt opbouwen (op basis van de eerder aangeleverde conceptrapportage):
 - o Mijn uitgangspunt is dat het publiek belang voorop staat bij de vraag wie de stations in Nederland beheert. De verschillende belangen vanuit de Nederlandse spoorsector zijn hieraan ondergeschikt.
 - o Hierin staan voor mij de belangen van reizigers voorop, waarbij uiteraard ook rekening wordt gehouden met het zo laag mogelijk houden van de kosten voor de samenleving.

- Uit het onderzoek blijkt dat de publieke belangen op en rond stations in de huidige situatie goed zijn gewaarborgd en dat reizigers in steeds grotere mate tevreden zijn over de stations.
- ProRail en NS Stations houden elkaar op een gezonde manier in balans en de samenwerking heeft bijgedragen aan de goede, huidige kwaliteit van de stations.
- Het is dus niet in het belang van de reiziger om de ordening van stations nu enorm op de schop te gooien en het eigendom bij één van beide partijen te beleggen. Juist de samenwerking tussen beide partijen draagt bij voor borging van de publieke belangen.
- Bovendien blijkt uit het onderzoek dat de risico's van de alternatieve ordeningsvormen (waarbij eigendom van de stations belegd wordt bij één partij) groter zijn dan de voordelen.
- Ik ga aan de slag met de genoemde verbeterpunten. Uit het rapport blijkt dat deze verbeteringen in principe door te voeren zijn onder de huidige ordeningsvorm.
- Ik heb ProRail en NS Stations opgedragen nieuwe, aanvullende en/of verduidelijkende afspraken te maken om deze verbeterpunten te realiseren.
- Dit zijn de volgende afspraken/maatregelen *PM invullen*
- *PM aangeven hoe we omgaan per verbeterpunt en hoe we NS en ProRail hieraan gaan houden en hier op blijven sturen.*
- Daarnaast vind ik het interessant om de optie van een aparte entiteit die in opdracht van NS en ProRail de exploitatie van stations, het beheer en onderhoud en investeringen in de herontwikkeling van stations uitvoert verder uit te werken, als mogelijke optie voor de langere termijn. Ik wil namelijk meer inzicht in de mogelijke voordelen van deze optie en ik wil dit ook goed kunnen afwegen tegen de extra risico's die deze optie met zich mee brengt t.o.v. de huidige situatie. Dit vervolgonderzoek betrek in *PM kader invullen*, en zal gereed zijn op *PM moment invullen*

Bestand 07: Fiche decentralisatie sprinterlijnen RA

- Gaat decentralisatie nou wel of geen voordelen opleveren voor de reiziger? Blijft in het midden hangen in dit fiche.
- In hoeverre zijn de genoemde infrastructurele wensen (van de regio's) gelinkt aan het vraagstuk van decentralisatie? De vraag of een infrastructurele ingreep nodig is, staat toch helemaal los van welke vervoerder er rijdt?

Bestand 08: Fiche open toegang

- Zelfde aandachtspunten als bij bestand 02 (HSL en open toegang), is beetje dubbelop

Van: 5.1.2.e - DBO
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; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Fiche stations
Datum: maandag 10 februari 2020 14:39:05

Ha 5.1.2.e,
 Dank! Hieronder in het groen mijn reactie.
 Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK
Verzonden: maandag 10 februari 2020 14:29
Aan: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DGB
CC: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGMo;
 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Fiche stations

Hoi 5.1.2.e,
 Zie hieronder in rood alvast mijn antwoorden op jouw vragen. Zie in het groen mijn reactie in de mail hieronder.
 De redeneerlijn sluit m.i. al goed aan op de teksten die we nu hebben (3-pager en fiche) en wordt de komende week verder uitgewerkt in de conceptbrief. Ok, mooi!
 De laatste 4 bullets zijn inderdaad nog PM. Ik stel voor dat we in het fiche aangeven dat de wijze waarop we met NS en Prorail afspraken gaan maken over de benodigde verbeteringen deze maand wordt uitgewerkt nadat dat we hun voorstellen (in detail) hebben. Deels adresseren die namelijk de knelpunten die er zijn (inefficiënties, informatie-uitwisseling), maar deels ook nog niet (m.n. ruimte voor overheden en andere vervoerders om invloed uit te oefenen op wat er op stations gebeurt). De afspraak die is gemaakt is dat wij die voorstellen ontvangen nadat het Haskoning onderzoek is afgerond en dat is eind volgende week (de klankbordgroep is afgelopen donderdag akkoord gegaan met het concept eindrapport en nu worden nog de laatste puntjes op de i gezet). Klinkt logisch, goed om deze processtap te benoemen in het fiche.
 Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: maandag 10 februari 2020 12:58
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 - 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: Fiche stations

Hoi 5.1.2.e,
 Zoals zojuist telefonisch besproken: hierbij alvast mijn input bij het fiche stations (aangezien dit fiche als voorbeeld zal worden doorgezet naar minister).
 Kijk maar in hoeverre dit vandaag nog verwerkt kan worden, anders kan het ook als PM of uitzoekpunt opgenomen worden in het fiche.
 Bvd!
 Gr 5.1.2.e

- 5.2.1. + 5.1.2.i
- Naar aanleiding van de laatste nota over stations heeft de minister verzocht om een spoedige check van HBJZ of de overdracht van verantwoordelijkheden past binnen de huidige wet- en regelgeving of dat er een wijziging nodig is. Weten we het antwoord al of loopt dit nog? Dit wacht nog op een (definitief) voorstel van NS en Prorail over hun beoogde samenwerking op het gebied van onderhoud en assetplanning. Zodra wij dat

ontvangen zullen we met HBJZ een appreciatie maken van de voorstellen. Op basis van de informatie die we tot nu toe hebben ontvangen is een dergelijke juridische toets nog niet te maken. Helder, goed om dit te benoemen in het fiche.

hoe verhouden de conclusies van dit (in opdracht van IenW uitgevoerde) rapport zich precies tot de conclusies van het rapport dat in opdracht van NS en ProRail is uitgevoerd? Waar overlapt het en waar zitten de verschillen? Volgens mij had ik deze vraag eerder ook al eens beantwoord, maar het (korte) antwoord is: Haskoning vergelijkt 4 varianten voor eigendom en zeggenschap van stations; NS en ProRail hebben binnen een van deze varianten (huidige situatie + optimalisatie) uitgewerkt hoe zij op het gebied van onderhoud en assetplanning willen gaan samenwerken. Check, maar mijn vraag is in hoeverre de maatregelen die NS en ProRail voorstellen in hun rapport overeenkomen met de verbeterpunten die uit onze eigen studie komen. N.a.v. jouw mail hierboven is de conclusie volgens mij dat niet alle verbeterpunten uit onze studie worden aangepakt met de maatregelen die NS en ProRail zelf voorstellen, toch? Dus hoe gaan we straks om met de verbeterpunten waarvoor NS en PR zelf geen voorstel doen?

- Ik zou de redeneerlijn als volgt opbouwen (op basis van de eerder aangeleverde conceptrapportage):
 - Mijn uitgangspunt is dat het publiek belang voorop staat bij de vraag wie de stations in Nederland beheert. De verschillende belangen vanuit de Nederlandse spoorsector zijn hieraan ondergeschikt.
 - Hierin staan voor mij de belangen van reizigers voorop, waarbij uiteraard ook rekening wordt gehouden met het zo laag mogelijk houden van de kosten voor de samenleving.
 - Uit het onderzoek blijkt dat de publieke belangen op en rond stations in de huidige situatie goed zijn gewaarborgd en dat reizigers in steeds grotere mate tevreden zijn over de stations.
 - ProRail en NS Stations houden elkaar op een gezonde manier in balans en de samenwerking heeft bijgedragen aan de goede, huidige kwaliteit van de stations.
 - Het is dus niet in het belang van de reiziger om de ordening van stations nu enorm op de schop te gooien en het eigendom bij één van beide partijen te beleggen. Juist de samenwerking tussen beide partijen draagt bij voor borging van de publieke belangen.
 - Bovendien blijkt uit het onderzoek dat de risico's van de alternatieve ordeningsvormen (waarbij eigendom van de stations belegd wordt bij één partij) groter zijn dan de voordelen.
 - Ik ga aan de slag met de genoemde verbeterpunten. Uit het rapport blijkt dat deze verbeteringen in principe door te voeren zijn onder de huidige ordeningsvorm.
 - Ik heb ProRail en NS Stations opgedragen nieuwe, aanvullende en/of verduidelijkende afspraken te maken om deze verbeterpunten te realiseren.
 - Dit zijn de volgende afspraken/maatregelen *PM invullen*

- *PM aangeven hoe we omgaan per verbeterpunt en hoe we NS en ProRail hieraan gaan houden en hier op blijven sturen.*
- Daarnaast vind ik het interessant om de optie van een aparte entiteit die in opdracht van NS en ProRail de exploitatie van stations, het beheer en onderhoud en investeringen in de herontwikkeling van stations uitvoert verder uit te werken, als mogelijke optie voor de langere termijn. Ik wil namelijk meer inzicht in de mogelijke voordelen van deze optie en ik wil dit ook goed kunnen afwegen tegen de extra risico's die deze optie met zich mee brengt t.o.v. de huidige situatie. Dit vervolgonderzoek betrek in PM kader invullen, en zal gereed zijn op PM moment invullen

Van: 5.1.2.e - DGMo
Aan: 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 - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Ordening
Datum: maandag 10 februari 2020 20:43:15

Dag 5.1.2.e

Veel dank!

Ik kan me voorstellen dat BRW

BRW

Ik zie het zo: two steps forward, one step back. Mijn les: BRW

Gr!!

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: maandag 10 feb. 2020 4:39 PM
Aan: 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 - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e - DBO <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>
Onderwerp: RE: Ordening

Dag 5.1.2.e,

We hebben het net in HPRM weer aangepast zodat je de rondzendmap weer binnen hebt (2020/1263). Je kunt m afdoen als het goed is.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: maandag 10 februari 2020 16:37
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGB
CC: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Ordening
BRW

Kunnen jullie nieuwste versie (weer) in HPRM zetten
Heeft 5.1.2.e al doorgezet?

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: maandag 10 feb. 2020 3:33 PM
Aan: 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e - DBO <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>
Onderwerp: RE: Ordening
 Hoi 5.1.2.e,
 De aangepaste nota + bijlagen staan gereed in HPRM. Wil jij ze doorzetten?
 We hebben ze net ook alvast naar 5.1.2.e gestuurd vanwege de deadline.
 As we speak worden er alleen nog in het fiche over stations een paar zaken aangevuld n.a.v. opmerkingen 5.1.2.e.
 Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: maandag 10 februari 2020 12:25
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Ordening
 Beste 5.1.2.e,
 Ik begrijp het dilemma en ik kan je praktisch voorstel volgen om daarmee voorlopig voort te kunnen. 5.1.2.e is ermee aan de slag.
 Ik denk dat het ons werkproces helpt als we woensdag a.s. met Stientje een eerste verkennende gesprek voeren over de 3-pager (en de achtergrondinfo die we daarbij aanleveren).
 Denk ook dat het goed is om de komende weken een paar uur met jou om tafel gaan zitten om de overwegingen bij de voorstellen in de 3-pager met je door te spreken (bv. op basis van de fiches). Dat kan heel goed gebruikt worden als input voor de concept-kamerbrief.
 Groet,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: maandag 10 februari 2020 11:05
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 - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: Ordening
 Ha 5.1.2.e,
 Ik heb de stukken spoorordering gelezen dit weekend
 Ook al kort met 5.1.2.e over gesproken vanmorgen
 Mijn dilemma is:
 - we moeten met Stientje in gesprek
 - maar veel is nog work in progress cq: heb nog best veel vragen
 Hoe daar uit te komen (los van het feit dat ik graag twee keer 3 a 4 uur plan om de stukken stuk voor stuk door te spreken)

- We sturen Stientje de 3 A4 redeneerlijn (bijlage 1)
- In dat stuk moet ad 3 en 4 per onderdeel nog vooraan komen te staan: PM, belang reiziger
- En: per onderdeel van de redeneerlijn welk onderzoek we NU al hebben en wat nog komen gaat.
- In oplegger schetsen we de volgende stappen
- daarbij stipuleren dat per deelbesluit twee kernvragen centraal staan
- 1) Wat is in het belang van de reiziger
- 2) is het juridisch houdbaar
- Dat doen we dmv fiches
- Als bijlage 2: voorbeeld (!) fiche stations: ook nog in progress maar dan weet je waar we

aan werken. Dit ligt klaar dus dat kan alvast naar 5.1.2.e zodat het kan worden verwerkt
Doel is: alle PM-n / onzekerheden in kaart hebben zodat we goede besluit nemen / stevig staan

- Een van die onzekerheden is : EU. In bijlage 3 een expose daarover tav gunning. Nav opmerking 5.1.2.e

Graag zonder verhaal over strategie. 5.2.1. + 5.1.2.i

Bij dit punt aangeven dat we check LA moeten hebben voordat we finaal besluiten
Dan kom ik tot 3 stukken

- oplegger met proces met deelbsluiten die we gaan behandelen dmv fiches, de twee kernvragen per fiche en alvast een beschrijving grootse onzekerheid: EU regelgeving

- de 3A4

- Fiche station als vb

Ik probeer het zo behapbaar te houden (dit moet einde dag bij haar liggen: ze heeft enkel vandaag tijd te lezen morgen niet) en de vaart / motivatie erin te houden

Bel je om 1300 uur!

5.1.2.e

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
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Ordening
Datum: maandag 10 februari 2020 17:36:20

De stukken liggen bij de minister.

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK

Verzonden: maandag 10 februari 2020 16:39

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

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

Onderwerp: RE: Ordening

Dubbel met document 36

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

Verzonden: maandag 10 februari 2020 16:37

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

CC: 5.1.2.e - DBO <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>

Onderwerp: RE: Ordening

Dubbel met document 36

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

Datum: maandag 10 feb. 2020 3:33 PM

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

Kopie: 5.1.2.e - DBO <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>

Onderwerp: RE: Ordening

Dubbel met document 36

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

Verzonden: maandag 10 februari 2020 12:25

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

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

Dubbel met document 36

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

Verzonden: maandag 10 februari 2020 11:05

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 - DBO 5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: Ordening

Dubbel met document 36

Dubbel met document 36

Van: 5.1.2.e - DBO
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Spoorordening : zo?
Datum: maandag 10 februari 2020 10:58:33

Ha 5.1.2.e,
 Hieronder wat suggesties in het rood.

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo

Verzonden: maandag 10 februari 2020 10:47

Aan: 5.1.2.e - DBO

Onderwerp: Spoorordening : zo?

Ha 5.1.2.e,

Ik heb de stukken spoorordening gelezen dit weekend

Ook al kort met 5.1.2.e over gesproken vanmorgen

Mijn dilemma is:

- we moeten ~~moet~~ Stientje in gesprek

- maar veel is nog work in progress cq: heb nog best veel vragen

Hoe daar uit te komen (los van het feit dat ik graag twee keer 3 a 4 uur plan om de stukken stuk voor stuk door te spreken)

- We sturen Stientje de 3 A4 redeneerlijn (bijlage 1)

In dat stuk moet ad 3 en 4 per onderdeel nog vooraan komen te staan: PM, belang reiziger

En: **bij de verschillende onderdelen van deze redeneerlijn graag aangeven** welk onderzoek we NU al hebben en wat nog komen gaat.

- In oplegger schetsen we de volgende stappen

- daarbij stipuleren dat per deelbesluit twee kernvragen centraal staan

1) Wat is in het belang van de reiziger

2) is het juridisch houdbaar

- Dat doen we dmv fiches

- Als bijlage 2: voorbeeld (!) fiche stations: ook nog in progress maar dan weet je waar we aan werken. **Dit fiche ligt klaar, dus goed om dit alvast bij 5.1.2.e aan te leveren, zodat ze die alvast kan verwerken/klaarzetten.**

Doel is: alle PM-n / onzekerheden in kaart hebben zodat we goede besluit nemen / stevig staan

- Een van die onzekerheden is : EU. In bijlage 3 een expose daarover tav gunning. Nav opmerking 5.1.2.e

Graag zonder verhaal over strategie. **5.2.1. + 5.1.2.i**

Bij dit punt aangeven dat we check LA moeten hebben voordat we finaal besluiten

Kortom, drie stukken:

1. Oplegger waarin het proces beschreven wordt met de deelbesluiten die we gaan behandelen d.m.v. fiches, de twee kernvragen die we daarin per fiche gaan behandelen en alvast een beschrijving van de grootste onzekerheid, namelijk de Europese regelgeving.
2. De 3 A4 redeneerlijn met bovengenoemde aanpassingen
3. Fiche stations (als voorbeeld)

Ik probeer het zo behapbaar te houden (dit moet einde dag bij haar liggen: ze heeft alleen **vandaag vanavond** tijd te lezen, **morgen niet**) en de vaart / motivatie erin te houden

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
Cc: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DCO
Onderwerp: RE: Brief EK over rapporten ordening
Datum: dinsdag 11 februari 2020 18:23:22

Ha 5.1.2.e,
 Helder, dank!
 Ik zet de stukken door naar de minister.
 Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK
Verzonden: dinsdag 11 februari 2020 16:36
Aan: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - DGMo
CC: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DCO
Onderwerp: RE: Brief EK over rapporten ordening
 Dag 5.1.2.e,
 Ik pas de nota en brief aan. Het zijn relatief beperkte wijzigingen.
 In antwoord op je twee vragen:

1. In de nota vraag je je af wat bedoeld worden met de zinsnede over de rol van de EK: *Dat is al in het proces van het afsluiten van een nieuwe concessie.* De EK komt – wettelijk gezien – pas in beeld als de ontwerp-concessie wordt voorgehangen aan beide Kamers. Dan zijn we al voorbij 1. het beleidsvoornemen en 2. Het programma van eisen. Die worden alleen aan de Tweede Kamer voorgelegd. Dat bedoel ik met de zin '[EK] heeft geen formele rol, behalve dat zij te zijner tijd gelijktijdig met de Tweede Kamer de ontwerp-concessie krijgt voorgehangen gedurende 8 weken (artikel 64 lid 4 Wp2000). Dat is al in het proces van het afsluiten van een nieuwe concessie.'
2. In de brief vraag je je af of ook de MTR van de beheerconcessie van ProRail wordt betrokken bij het besluit over de marktordening (naast de MTR van de HRN-vervoerconcessie). Antwoord is nee. Marktordening gaat in beginsel over welke vervoerders over het spoor rijden. De MTR van NS is daarbij relevant. MTR ProRail wat mij betreft niet (zozeer).

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 11 februari 2020 15:24
Aan: 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 - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DCO <5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: Brief EK over rapporten ordening

Ha 5.1.2.e e.a,

Dank voor de brief aan de Eerste Kamer over de ordeningsrapporten. Helder!

Ik heb nog een paar tekstuele suggesties gedaan en heb twee kleine vragen, zie bijlagen.

Alvast 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](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e - DBO
Cc: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DCO; 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 - BSK
Onderwerp: RE: Kamerbrief MTR NS en Kamerbrief motie Schonis/Amhaouch over capaciteit op het spoor
Datum: dinsdag 11 februari 2020 16:49:34

Dag 5.1.2.e,

In reactie op je vragen:

MaaS wordt in de brief genoemd op een vergelijkbare manier als sociale veiligheid, internationaal en duurzaamheid. Het feit dat MaaS wordt genoemd is van toegevoegde waarde alsmede dat er met NS overleg plaats heeft over verbetering van de MaaS-waardigheid van de concessie. Dat helpt ons namelijk in het overleg hierover. De beide bewindspersonen worden hierover morgen geïnformeerd.

Misschien komt het antwoord in reactie op de vraag van de minister bij de nota over de MTR van ProRail wat vaag over, maar ik lees er in wat jij hieronder ook aangeeft. Met dien verstande dat nog moet blijken of consultatie van de ProRail überhaupt nodig is.

Ik ga achter de rondzendmap aan!

Groet 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DBO

Verzonden: dinsdag 11 februari 2020 16:02

Aan: 5.1.2.e - DGB

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

Onderwerp: RE: Kamerbrief MTR NS en Kamerbrief motie Schonis/Amhaouch over capaciteit op het spoor

Hoi 5.1.2.e,

De rondzendmap met deze stukken heeft mij nog niet bereikt. Hierbij alvast twee vragen van mijn kant:

- De alinea in de Kamerbrief MTR over MaaS is zodanig aangepast dat deze volgens mij geen nieuwe informatie meer bevat. Wat is de toegevoegde waarde nog van deze alinea?
- In de antwoorden op de vragen van de minister bij de nota over MTR van ProRail: het tweede antwoord is een beetje vaag. Kunnen we er niet gewoon voor zorgen dat de consultatie van de kpi's van ProRail gelijk loopt met consultatie van de kpi's van NS (en consultatie van de gezamenlijke kpi's). Dit moeten volgens mij geen aparte processen worden, maar moet integraal aangevlogen worden (dat is denk ik ook de achterliggende gedachte van de vraag van de minister).

Hoor graag en bvd!

Gr 5.1.2.e

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

Verzonden: maandag 10 februari 2020 20:17

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

CC: 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

- DCO <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>;

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

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

Onderwerp: RE: Kamerbrief MTR NS en Kamerbrief motie Schonis/Amhaouch over capaciteit op het spoor

Hoi 5.1.2.e,

De laatste versie van de MTR Kamerbrief én de antwoorden op de vragen van minister Van Veldhoven bij de beslisnota over de MTR van ProRail zitten in de lijn (bijgevoegd de rondzendmap). In de laatste versie van de MTR Kamerbrief zijn de wijzigingen geel gemaakt tov de versie die bij de stukken zat van de staf DGMO van donderdag 6 februari. De wijzigingen zijn: opname van verwijzing naar MTR ProRail en MaaS.

Je krijgt van mij morgenochtend antwoord op je vragen over de beslisnota openstaande MTR punten. Ik begreep dat je met 5.1.2.e contact hebt gehad over de afronding van de Kamerbrief nav motie van Amhaouch/Schonis.

Zoals afgesproken wacht ik op je seintje waarna ik de concept Kamerbrief MTR met NS kan delen.

Fijne avond!

5.1.2.e

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

Verzonden: vrijdag 7 februari 2020 17:21

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 - DGB <joost.weekers@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGB <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>; 5.1.2.e - DGB <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 - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>; **cc:** 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 - DCO <5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: Kamerbrief MTR NS en Kamerbrief motie Schonis/Amhaouch over capaciteit op het spoor

Dag allen,

Ik zou graag begin volgende week willen voorleggen aan beide ministers (als pakketje):

- De antwoorden op de vragen van minister Van Veldhoven bij de beslisnota over de MTR van ProRail.
- De Kamerbrief over de MTR van NS (die wordt ondertekend door minister Van Veldhoven), graag daarbij een check doen of we nog iets kunnen zeggen over de MTR van ProRail, ook gezien de vragen van de minister bij bovengenoemde nota.
- De Kamerbrief over motie Schonis/Amhaouch over investering in capaciteit op het spoor (die wordt ondertekend door minister Van Nieuwenhuizen), waarin concrete voorbeelden van maatregelen genoemd worden (zoals besproken in DGMO staf).
- De achtergrondinformatie waarin alle maatregelen zijn opgenomen die we gaan nemen vanuit bovengenoemde investering.

Dit met als doel om de Kamerbrieven op korte termijn (na de nog benodigde sondering en afstemming met woordvoering) tegelijkertijd te kunnen verzenden naar de Kamer.

Lukt het om deze input, als pakketje, maandag aan te leveren bij DBO?

Bvd!

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](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo;
 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DCO
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: aanbiedingsbrief mobiliteitsplan 3.0
Datum: donderdag 13 februari 2020 12:18:10
Bijlagen: [image001.png](#)

Ha 5.1.2.e,

Wij hebben het Mobiliteitsplan niet. Inno-v onderzoek wordt begin maart definitief. Op 21 feb ontvangen wij een vergaand concept.

Grt 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DBO

Verzonden: donderdag 13 februari 2020 11:18

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

DGB; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DCO

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

Onderwerp: RE: aanbiedingsbrief mobiliteitsplan 3.0

Hoi,

Dank voor de toelichting. Ken de inhoud niet, maar lijkt mij niet verkeerd om zo'n voorstel in ontvangst te nemen. Als maar duidelijk is dat we van alle visies met interesse kennisnemen, maar uiteraard wel gewoon zelf met een integraal besluit nemen.

Hebben we het plan en het InnoV onderzoek al?

Hartelijke groeten,

5.1.2.e

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

Verzonden: donderdag 13 februari 2020 10:39

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

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

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

Onderwerp: FW: aanbiedingsbrief mobiliteitsplan 3.0

Dag allen,

Gisteravond kregen wij deze brief onderhands toegestuurd. Wij (5.1.2.e, 5.1.2.e en ik) hebben vorige week regulier bijgepraat met FMN, maar daar hebben ze met geen woord gerept over een mobiliteitsplan. Ook de laatste zin "dat er ruimte zou zijn om het plan aan te bieden voor het AO Spoorordening van 12 maart" is niet door ons aangegeven.

Wij hebben tijdens het RO voornamelijk over de decentralisatie van RA-sprinterdiensten gesproken en het verschil tussen het verhaal dat zij te horen krijgen van de provincies en van ons. Wij denken dat 5.2.1. + 5.1.2.i

Verder gesproken over het onderzoek over de wijze van gunning. Hun voornaamste zorg is dat er onderzoek wordt gedaan naar de juist 'knip' in het netwerk (zodat zij een kans maken op het verkrijgen van meer diensten).

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e [Competition Support] <5.1.2.e@competitionsupport.nl>

Verzonden: woensdag 12 februari 2020 21:12

Aan: 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 - DGB

<5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: aanbiedingsbrief mobiliteitsplan 3.0

Dag 5.1.2.e, 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Ik vervolg op ons gesprek van vorige week wilde ik jullie alvast even (informeel) op de hoogte stellen van de uitnodiging die namens FMN is uitgegaan aan Stientje van Veldhoven. Wij komen sowieso deze week nog even bij jullie terug op de follow up van de meeting afgelopen week.

Vriendelijke groet,

5.1.2.e

Competition/Support

Public & Regulatory Affairs | Strategie | Business Development

Bezoekadres:

Plein 18A

Den Haag

Postadres:

Postbus 96890

2509 JG Den Haag

T 0031 70 5.1.2.e

M 0031 6 5.1.2.e

E 5.1.2.e@competitionsupport.nl

I www.competitionsupport.nl

Disclaimer

De informatie in deze e-mail is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Indien de lezer van deze mededeling niet de geadresseerde is, wordt u er hierbij op gewezen, dat u geen recht hebt kennis te nemen van de rest van deze e-mail, deze te kopiëren of te verstrekken aan andere personen dan de geadresseerde. Indien u deze e-mail abusievelijk hebt ontvangen, brengt u dan de afzender op de hoogte waarbij u gevraagd zal worden het originele bericht te vernietigen. Competition Support B.V. is niet verantwoordelijk en wijst iedere aansprakelijkheid af voor en/of in verband met alle gevolgen en/of schade van een juiste en volledige verzending en ontvangst van de inhoud en van deze e-mail. Externe e-mail wordt door Competition Support B.V. niet gebruikt voor het aangaan van verplichtingen.



De Minister van Milieu en Wonen
Mevrouw drs. S. van Veldhoven-Van der Meer
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Deventer/Heerenveen, 12 februari 2020,

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Volgend kwartaal zult u een besluit nemen over de toekomst van de marktordening in de OV-markt in Nederland. Dat is voor de leden van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland¹ een belangrijk moment. Zoals u weet, zijn onze leden groot voorstander van verdere optimalisatie en verbetering van het openbaar vervoer in Nederland.

Dat biedt immers een antwoord op de intens groeiende mobiliteitsvraag, draagt stevig bij aan realisatie van uw en onze duurzaamheidsdoelstellingen en houdt Nederland in beweging. Daarnaast ligt het in de lijn der verwachting, dat de vervoersbehoefte buiten de Randstad zal toenemen als gevolg van de bevolkingsgroei en de woningnood. Omgekeerd is het tegengaan van krimp juist gebaat bij een goed werkend en aantrekkelijk regionaal openbaar vervoer in (potentiële) krimpgebieden. Dit vraagt om een stevige OV-verbinding tussen de regio's en de Randstad. Een op elkaar afgestemd pakket aan regionale mobiliteitsvoorzieningen, met innovatieve initiatieven zoals BRT en verdere decentralisatie van regionaal spoor, is daartoe de oplossing. Uit de '1-meting monitor gedecentraliseerde stoptreindiensten Limburg' van Decisio is gebleken dat decentralisatie daar tot een verbetering van het aanbod geleid heeft.

In het licht van deze maatschappelijke vraagstukken en in het zicht van de aanstaande besluitvorming hebben de leden van de FMN daarom een vervoersplan ontwikkeld dat aansluit op bedoelde vraagstukken. In het plan wordt, onder meer, ingegaan op een combinatie van additionele BRT-verbindingen en decentralisatie van spoorlijnen, waaronder de in het Regeerakkoord genoemde verbindingen. Het plan laat zien dat niet alleen het reizigersbelang, maar ook het OV-systeem als geheel gediend zijn met de uitvoering daarvan. Uiteraard sluit het plan aan bij uw doelen zoals verwoord in het OV-Toekomstbeeld 2040, maar ook bij het lopende onderzoek van Inno-V waarin bezien wordt hoe sprinters en IC-lijnen van elkaar gescheiden kunnen worden. Ten slotte denken wij dat het plan een belangrijke bijdrage kan leveren aan de door u te nemen besluiten.

Het bestuur van de FMN zou u bijzonder erkentelijk zijn als u bereid zou zijn om het vervoersplan van de FMN officieel in ontvangst te nemen en daarop een korte inhoudelijke toelichting te ontvangen. De voorkeur gaat daarbij uit naar een moment dat ligt voor het AO Marktordening van 12 maart aanstaande. Van uw ministerie begrepen wij inmiddels dat daartoe nog (enige) ruimte beschikbaar is.

Graag vernemen wij uw reactie, waarvoor alvast dank.

5.1.2.e

5.1.2.e

¹ Arriva, EBS, Keolis, QBuzz en Transdev.



Minister MenW

VERTROUWELIJK

nota ter informatie

Voorgestelde uitwerking open toegang inclusief HSL-Zuid

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Openbaar Vervoer en Stations

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e

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

Datum

12 februari 2020

Kenmerk

IENW/BSK-2020/35149

Bijlage(n)

3

Inleiding

In de 3-pager voor het marktordeningsbesluit is kort open toegang geschetst. Deze nota en dit achtergronddocument gaan verder in op de uitgangspunten voor open toegang voor binnenlands en internationaal vervoer met inbegrip van de HSL-Zuid.¹ Deze uitgangspunten gelden als "stip op de horizon" en zijn in lijn met het Vierde Spoorwegpakket waarbij op Europese schaal meer marktwerking wordt geïntroduceerd.

De volgende lijn wordt aan u voorgelegd:

- 1) Binnenlands personenvervoer via concessies te regelen, en daarbij ruimte laten voor opentoeegang-vervoer als aanvulling.
- 2) Vooral nog internationaal personenvervoer per 2025 in te vullen via opentoeegang;
- 3) Als vangnet, indien er vanuit de markt geen belangstelling blijkt te zijn om internationaal personenvervoer aan te bieden, op een later moment specifieke afspraken te maken voor deze internationale verbindingen (met als opties: geen vervoer, onderbrengen in de HRN-concessie of een aparte concessie);
- 4) Binnenlands vervoer op de HSL onderdeel uit te laten maken van de HRN-concessie.

1. Kernboodschap van de concept beleidslijn open toegang

1.1 Uitgangspunten bij uitwerking open toegang vraagstuk

Het Toekomstbeeld OV 2040 en de daarbij horende netwerkuitwerking gaan uit van intensivering van het Nederlandse OV-netwerk, met een gemiddelde

¹ In bijlage 2 treft u ook het concept-onderzoek HSL voor dat deze redenering mede ondersteunt. Om zo zorgvuldig mogelijk te handelen zijn in dit rapport door Berenschot enkele passages niet opgenomen die door NS mogelijk gepercipieerd kan worden als commercieel gevoelige informatie. Dit beïnvloedt niet de leesbaarheid van het rapport. Deze passages worden eerst door Berenschot aan NS voorgelegd ter feitelijke check en zijn in het conceptrapport met groene arcering aangegeven.

beoordeling van een 8 door de reiziger. Om dat te bereiken moet het personenvervoer per spoor snel, comfortabel en veilig zijn. Dat vergt een helder, betrouwbaar en samenhangend netwerk met eenduidige en actuele reisinformatie en een gemakkelijk betaalsysteem. De ordening van de markt moet deze uitgangspunten dienen. Uit het totale orderingsvraagstuk blijkt niet dat de concessiesystematiek wordt verlaten voor ordening van het OV in Nederland. Daarmee is dat het vertrekpunt voor het vormgeven opentoeegang in de Nederlandse context. Open toegang kan een goede aanvulling vormen, maar het is raadzaam om stap-voor-stap te bezien welke positie open toegang op termijn zou moeten krijgen.

Om in de toekomst naar mogelijk meer marktopening te gaan zonder onverantwoorde veranderingen, is een "knip" tussen zuiver binnenlands personen vervoer en internationaal personenvervoer gewenst.

1.2 Binnenlands vervoer: opentoeegang-vervoer in aanvulling op de concessies

- Om te sturen op een gevarieerd reisaanbod van zowel rendabele als onrendabele lijnen/ bestemmingen binnen Nederland blijven concessies het uitgangspunt voor binnenlandsvervoer en daarmee zal in principe het OV aanbod tot 2035 afgedekt zijn door concessies.
- Zo behoudt de overheid de sturing op de verwezenlijking van de ambities van de intensivering van het spoorvervoer.
- Open toegang zal aanvullend zijn bovenop wat binnen (decentrale) concessies is geregeld.
- In samenhang met het te nemen besluit over de toekomst van het HRN kunt u, mede op basis van de ervaringen met open toegang tijdens de duur van de volgende concessie, bepalen of u meer ruimte voor open toegang ziet voor binnenlandse diensten (bijvoorbeeld na 2035).

1.3 Internationaal vervoer: geleidelijk richting 'open toegang, tenzij.'

- De trein kan een duurzaam alternatief vormen voor internationale reizen in Europa.² Door de openstelling van de binnenlandse markt voor marktinitiatieven ontstaan kansen voor de winstgevendende exploitatie van internationale verbindingen omdat internationale diensten onbeperkt kunnen halteren in Nederland.
- Om tot een volwassen markt te komen is het logisch om uiteindelijk zoveel mogelijk over te laten aan de markt en alleen in te grijpen als maatschappelijk gewenste verbindingen of verbindingen onder specifieke voorwaarden niet tot stand komen in een open markt.³
- Door de mogelijkheid van ingrijpen door middel van het in de markt zetten van een concessie/ contract of indien mogelijk een subsidie voor een bepaalde verbinding loopt u niet het risico dat maatschappelijk gewenste verbindingen verdwijnen, als het aanbod uit de markt tenevalt. Een marktverkenning is hierin essentieel, dit is verder uitgewerkt in de toelichting.
- Het is ook mogelijk om geleidelijk richting meer open toegang/ open markt te gaan.

² Dit is in lijn met het position paper internationaal personenvervoer dat u op 30 januari 2020 naar de Europese Commissie heeft gezonden. In dat position paper wordt voorgesteld dat lidstaten internationale personenvervoer corridors actief analyseren op marktverwachting, infrastructuurknelpunten en capaciteit. In geval de markt de gewenste internationale diensten niet tot stand brengt kunnen lidstaten / competent authorities gezamenlijk besluiten om een internationale treindienst te contracteren in de vorm van een openbare dienstcontract.

³ Te denken valt aan reismogelijkheden gedurende de (randen van de) dag, snelheid, aantal haltestations flexibiliteit van de dienst of andere (kwaliteits-) eisen die nu in de concessie zijn vastgelegd.

2. Invulling beleidsknoppen open toegang

In uw Kamerbrief van 18 december 2019 over open toegang zegt u naar 3 beleidsknoppen te kijken: concessievolume, capaciteitsverdeling en heffingen. Het voorstel is om deze beleidsknoppen op volgende wijze in te vullen (in het achtergrond document is meer over beweegredenen ten aanzien van de invulling te lezen):

2.1 Concessievolume

Om duidelijker aan te geven welke diensten onderdeel uitmaken van de concessie, en daardoor opentoeegang-vervoerders meer inzicht geven, zal de HRN-concessie meer transparant vorm gegeven moeten worden.⁴ De verplichting van de concessiehouder om aan de vervoersplicht te voldoen vervalt in de huidige vorm⁵, omdat hierdoor iedere vraag 'dicht' gereden wordt. Open toegang is hierdoor feitelijk onmogelijk.

2.2 Capaciteitsverdeling

De herziening van de capaciteitsverdelingsregels biedt de kans om open toegang hierin mee te nemen. Voorstel is onder meer het regelen van voorrang voor binnenlands geconcessioneerd personenvervoer boven opentoeegang-vervoer (zowel voor nationale als decentrale concessies). Europese regelgeving geeft daar ruimte voor.⁶ Daarnaast is het voorstel om minimumbediening voor internationale bestemmingen op te nemen, om ook met opentoeegang-verkeer te sturen op variatie in internationale verbindingen. }?

2.3 Heffing voor opentoeangsvervoer

Op Europees niveau is een heffing geïntroduceerd die een concessie verlener aan een opentoeegang-vervoerder in zijn concessiegebied kan opleggen, om ervoor te zorgen dat de belastingbetaler geen nadelen ondervindt van de introductie van open toegang. De inzet is om een heffingsmethodiek te ontwikkelen die de hoogte van de heffing berekent die aan een opentoeegang-toetreders – op in ieder geval het HRN- wordt opgelegd. Onderzocht wordt of andere heffingskaders ook moeten worden aangepast voor een goed functionerend stelsel met open toegang.

2.4 Borging van kwalitatief opentoeegang-vervoer

U heeft in uw Kamerbrief aangekondigd te bezien of er aanvullende (wettelijke) maatregelen nodig zijn om een even hoge kwaliteitsstandaard te borgen. (zie achtergronddocument voor analyse per thema). Concreet zijn een aantal veranderingen nodig, waarvan de juridische inpassing nog nader wordt bezien.

- Ten aanzien van *reizigersdata* is de inzet om ook aan open toegang-vervoerders de verplichting op te leggen om gegevens beschikbaar stellen van geanonimiseerde en niet tot personen herleidbare gegevens ten aanzien van reizigersstromen. Dit kan nu alleen worden opgelegd aan concessiehouders
- Opentoeegang-vervoerders hebben geen *vervoerplicht* en kunnen daardoor naar eigen goeddunken de markt verlaten waardoor diensten verloren gaan. Zij hoeven dit niet van te voren melden. Het voorstel is om opentoeegang-vervoerders de verplichting op te leggen om het staken van diensten 6 maanden van te voren te melden.
- Ten slotte de verplichting mee te doen aan de *OV-klantenbarometer*. Hierdoor kunnen zij worden gebenchmarkt op het gebied van comfort, sociale veiligheid, toegankelijkheid, punctualiteit etc.

⁴ Dit is ook nodig om een de concessie voorrang te mogen geven bij de capaciteitsverdeling.

⁵ Vervoerconcessie voor het HRN, artikel 43.

⁶ Mits voldoende duidelijk dat het daadwerkelijk een publieke dienst betreft daarvoor zal dus meer inzicht moeten zijn.

Biedt Europese kader voldoende ruimte voor dit soort nationale eisen?

waaron 6 mnd?
Is dat niet te kort voor alternatieve dienstverlening? Zie p5 min. 18 mnd vtv. Melden bij concessie verlener & dan heb je 12 jaar nodig voor iemand anders te vinden?

- Een andere vervolgstap is ook om met Translink, de beheerder van het *betaalsysteem*, te onderzoeken wat er nodig is om opentoeegang-toetreders te kunnen laten deelnemen aan de OV-chipkaart op vrijwillige basis.

→ waarom voor
binnenlands
vervoer niet
verplicht?
Anders denk je
om i-hen ook
binnenlands optima-
le benutten → zou de
vld baan capaciteit?

3 Ordening HSL-zuid in bovenstaand perspectief

U hebt in uw Kamerbrief van 30 mei 2018 aangegeven de positie van de HSL-Zuid als onderdeel te zien van uw integrale orderingsbesluit, omdat dit mede de reikwijdte van de HRN-concessie bepaalt.

De (realistische) varianten worden momenteel uitgewerkt in een onderzoek, uitgevoerd door Berenschot. Een conceptversie van het rapport is bijgevoegd. Deze versie geeft een goede weergave van de verwachte uitkomsten van het onderzoek. Het betreft duidelijk nog een conceptversie die nog niet is afgerond.⁷

De huidige verwachting, op basis van de eerste inzichten en het historische en toekomstige kader, is dat er twee varianten – hieronder uiteengezet – denkbaar zijn van de ordening op de HSL-Zuid. Ons advies is om te kiezen voor variant 1. Deze variant past beter binnen de Europese uitgangspunten en past goed in het geschetste kader rondom open toegang en daarmee die gekozen lijn kan onderbouwen - en ontraden wij variant 2.

Variant 1

Een knip aanbrengen tussen de bestaande binnenlandse en buitenlandse HSL-Zuiddiensten;

- de binnenlandse diensten blijven onderdeel van de HRN-concessie.
- de buitenlandse langeafstandsdiensten in principe niet, eventueel met uitzondering van de Intercity Brussel.
 - a. Uitgangspunt, als stip op de horizon is dat de buitenlandse langeafstandsdiensten geheel aan de markt worden gelaten via 'opentoeegang, tenzij'.
 - b. Indien u toch wenst te blijven sturen op het internationale aanbod op de HSL-Zuid óf als er geen marktaanbod tot stand komt naar een bepaalde bestemming onder bepaalde voorwaarden dan kunnen deze alsnog (als tussenfase) ondergebracht worden in het HRN of eventueel aanbesteed in een aparte concessie.

Variant 2

De huidige situatie voortzetten; de reeds bestaande HSL-Zuiddiensten (nationaal en internationaal) maken onderdeel uit van de HRN-concessie.⁸

In de toelichting zijn beide varianten meer uitgewerkt.

5.1.2.e, 5.1.2.e en 5.1.2.e

⁷ De belangrijkste verbeterlagen die wij Berenschot nog vragen te maken in de komende periode betreffen het beter beschrijven van de onderbouwing van de argumenten en conclusies, het overzichtelijker opbouwen van grafieken, teksten en argumentaties, en het vinden van de juiste balans tussen het delen van de informatie enerzijds en overzichtelijkheid anderzijds.

⁸ Met uitzondering van de 3^e Eurostar, deze rijdt al onder open toegang.

Toelichting open toegang

Verkenning van de markt voor internationaal spoorvervoer

Na het marktordeningsbesluit zal moeten worden gestart met verkenningen van de markt (voor bestaande verbindingen zie bijlage bij de nota). Hierdoor ontstaat zicht op het aanbod vanuit de markt voor open toegang, en op welke lijnen er (aanvullend) gecontracteerd moet worden. Maar ook bijvoorbeeld op aspecten die van invloed zijn op marktinitiatief, zoals investeringen die een partij moet doen, voordat zij überhaupt het spoor op kan of kan opschalen, invloed van verplichte heffingen, de internationale afhankelijkheden (van buurlanden), zicht op de capaciteitsverdeling en de positie van opentoeegangsverkeer in deze landen is eveneens noodzakelijk. De bereidheid van buurlanden om een verbinding mee in de markt te zetten of daarover gezamenlijk afspraken te maken. De afspraken hierover lopen allemaal af aan het einde van de huidige HRN-concessie, bijvoorbeeld de Samenwerkingsafspraken voor de IC Brussel tussen de Staat, NS en NMBS.

Als uit de verkenning blijkt dat veel lijnen niet tot stand komen door initiatieven vanuit de markt is het raadzaam om niet alles tegelijkertijd openbaar aan te besteden, vanwege het beslag dat een aanbesteding legt op de markt (en het ambtelijk apparaat). Voor de zorgvuldigheid van het proces – en om transitierisico's te voorkomen – kan er gekozen worden voor tijdelijke onderhandse gunning bij de HRN concessie voor een beperkte periode en/of een onderzoek naar de mogelijkheid van een (opstart) subsidie voor een beperkte looptijd, met expliciet de boodschap dat u deze periode neemt om een openbare aanbesteding voor te bereiden.

Afstemming met EU en lidstaten

De relatie met ons omringende landen is voor internationale verbindingen vaak moeizaam. Bij open toegang is deze relatie er niet waardoor dit ook kansen biedt. Aandachtspunt hierbij is het risico op de situatie waarbij Nederland veel ruimte geeft voor internationaal verkeer onder open toegang, maar dit in buurlanden veel lager geprioriteerd wordt. Mogelijkerwijs kan de Europese Commissie hier een rol in spelen.

Risico's en alternatieven voor open toegang

De voorgestelde lijn waarbij de concessie prioriteit krijgt boven open toegang op het HRN en voor de internationale verbindingen de lijn 'open toegang, tenzij' geldt kent de enkele risico's:

Voor het binnenlandse netwerk is een risico dat de voorgestelde richting niet de richting van meer marktwerking volgt die de Europese Commissie graag zou zien. De commissie heeft in een eerder gesprek op ambtelijk niveau aangegeven concessies meer en meer als aanvullend te zien op hetgeen de markt biedt (in open toegang) en niet andersom. **5.2.1. + 5.1.2.i**

De lijn die in deze nota wordt voorgesteld is volgens HBJZ echter conform Europese regelgeving en dus juridisch mogelijk.

Deze Europese regelgeving staat minder ruimte geven aan open toegang wel in de weg, omdat u hiermee open toegang feitelijk onmogelijk zou maken.

Voor de internationale verbindingen zou het risico kunnen zijn dat het principe van 'open toegang, tenzij' op korte termijn onduidelijkheid brengt over het aanbod dat tot stand komt uit de markt en het aanbod dat aanvullend geconcessioneerd moet worden. Als er aanvullend concessies verleend moeten worden, dat kost dit veel tijd, met name in het geval van aanbesteden. Opentoeegangvervoerders moeten zich daarnaast 18 maanden voor de ingang van hun dienst melden bij de toezichthouder en de infrastructuurbeheerder.

Hierdoor kunnen diensten door opentoeegangvervoerders langzamer tot stand komen en gewijzigd worden dan door reeds actieve concessiehouders.

Gegeven deze risico's zijn er enkele alternatieve denkrichtingen:

1. Meer ruimte voor open toegang op het binnenlandse netwerk door aanpassingen in concessievolume of capaciteitsverdeling. Door de afwezigheid van een concessie heeft u dan echter veel minder sturing, waaronder op het aanbod en de kwaliteit. Daarnaast neemt de samenhang van het netwerk mogelijk af als het aantal vervoerders toeneemt.
2. Voortzetting van situatie waarbij internationaal verkeer wordt ondergebracht in de HRN-concessie. Hiermee bent u verzekerd van het aanbod dat u wenst. U gaat dan echter niet mee in de Europese beweging richting meer open toegang op de internationale verbindingen. Dit vergt tevens veel afstemming met buurlanden.
3. Aparte aanbestedingen voor internationale verbindingen waarmee u ervoor kiest om de knip tussen internationale verbindingen en het HRN te maken. Hiervoor gelden de zelfde bezwaren als bij 2.
4. Internationale verbindingen uitsluitend in open toegang. U heeft hierbij geen sturing op het aanbod waardoor (onrendabele) diensten kunnen verdwijnen.

Toelichting op de HSL Zuid

Afronding HSL-rapport

In de afronding van het onderzoek worden beide varianten nog getoetst op financiële effecten (voor zowel de reiziger, als de Staat als de toekomstige vervoerder), praktische effecten (zoals samenwerking met andere vervoerders, andere overheden, de infrastructuurbeheerder; effecten voor de reiziger) en juridisch effecten (zoals compatibiliteit met het Europees 4^e spoorwegpakket). Op basis van de nadere uitwerking van deze effecten in het onderzoek, zal door ons een nadere weging en onderbouwing van de varianten plaatsvinden. Met name de samenwerking en onderhandeling met de buitenlandse partners is een punt dat goed moet worden meegenomen bij het formuleren van het ordeningsbesluit, 5.2.1. + 5.1.2.i

Conform de geheimhoudingsovereenkomst tussen NS en Berenschot dient Berenschot het rapport nog voor een controle op feitelijke juistheid en commerciële gevoeligheid voor te leggen aan NS. Vervolgens stellen wij voor om het conceptrapport voor een feitelijke check voor te leggen aan de partijen die Berenschot heeft gesproken (Thalys, Eurostar, ProRail, AllRail, FMN), tenzij u daar bezwaren tegen heeft.

Historisch kader HSL-Zuid

In het verleden is de HSL-Zuid aanbesteed met als aanbestedingsdoelen het tot stand komen van (internationale) snelle verbindingen en het terugverdienen van de aanlegkosten. De mislukking van deze aanbesteding was aanleiding om alle HSL-Zuiddiensten (nationaal en internationaal) onder te brengen in de HRN-concessie. Op die manier konden er diensten over de HSL-Zuid (blijven) rijden. Deze aanpak heeft geleid tot kritische vragen van alternatieve vervoerders en van de politiek. 5.2.1. + 5.1.2.i

Er is veel aandacht geweest voor de Parlementaire enquête Fyra die stelde dat er te weinig invulling gegeven was aan de behoefte aan flexibele, betaalbare en

² De mogelijkheid voor een verdiepingsslag op de onderhandelstrategie over de IC Brussel was een optie, maar hebben we tot nu toe afgehouden. Bij open toegang liggen deze onderhandelingen primair bij de initiatiefnemer en niet bij overheid of concessieverlener.

snelle diensten over de HSL-Zuid. Het huidige vervoersaanbod op de HSL-Zuid is mede naar aanleiding daarvan tot stand gekomen.

Huidige en toekomstige ontwikkelingen HSL-Zuid

Vanaf 2023 is NS van plan om de HSL-Zuiddiensten (d.w.z. de diensten die gebruik maken van de hogesnelheidsinfrastructuur) verder door te trekken in het HRN (bijv. richting het noorden), om de reizigersgroei op te vangen. De HSL wordt dan verder geïntegreerd in het HRN. Per 2025 bestaat er de mogelijkheid tot open toegang voor de binnenlandse verbindingen en vervalt de beperking op het vervoeren van binnenlandse reizigers voor internationale vervoerders. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de inrichting van de concessie voor de HSL. Tot slot worden de financiële, operationele en juridische gevolgen van de orderingskeuze voor alle stakeholders meegewogen in de nadere onderbouwing (reiziger, vervoerders en de Staat).

Vergelijking van beide varianten

Variant 1. Knip tussen binnenlands vervoer en internationaal langeafstandsvervoer.

- Een groot deel van de reizigers op de HSL-zuid zijn binnenlandse reizigers.
- De inschatting is dat het vervoer van binnenlandse reizigers over de HSL-Zuid nodig is om de reizigersgroei op te vangen.
- Het ligt daarmee niet voor de hand om de binnenlandse diensten over de HSL uit de concessie te halen.
- Het internationale vervoer - wat vanaf 2025 onbeperkt op binnenlandse stations mag halteren - is relatief makkelijk los te knippen van de HRN-concessie.
- Met een keuze voor dit scenario wordt meer ruimte gelaten aan internationale marktinitiatieven, wat in lijn is met de Europese wens tot liberalisering van de internationale spoormarkt.
- Het ligt in de lijn der verwachting dat ook zonder concessie (een deel van) het huidige aanbod naar Parijs en Londen tot stand zou komen.
- De keuze voor open toegang levert tegelijkertijd onzekerheid op over het aanbod dat tot stand komt. Daarmee wordt de sturing bijvoorbeeld de huidige ambitie voor substitutie van vliegtuig naar trein minder (één van de hoofddoelen van de aanleg van de HSL). Als blijkt dat er geen marktinitiatieven zijn binnen gewenste (kwaliteits-)kaders, kan gekozen worden om de internationale langeafstandsdiensten in een aparte concessie onder te brengen en eventueel aan te besteden (variant b).
- Zowel bij optie a als b bestaat de mogelijkheid om de intercity-verbinding met Brussel alsnog onderdeel te laten uitmaken van de HRN-concessie of apart in de markt te zetten. Er kan ervoor worden gekozen om de Intercity-Brussel in de volgende concessie voor het HRN te houden, dit lijkt een logische keuze gegeven het karakter van de dienst (bv. geen reserveringsplicht en verschillende tussenstops) en het veelvuldige gebruik ervan door binnenlandse passagiers. **5.2.1. + 5.1.2.i**

Variant 2. Huidige situatie voortzetten

- De ontwikkelingen uit het verleden hebben geleid tot de huidige situatie waarin alle HSL-Zuiddiensten (nationaal en internationaal) in de HRN-concessie zijn opgenomen. Met het voortzetten van deze constructie wordt nauwelijks ingespeeld op de huidige en toekomstige ontwikkelingen op de HSL-Zuid, zoals hierboven geschetst.
- **5.2.1. + 5.1.2.i**

5.2.1. + 5.1.2.i

- Ook is het waarschijnlijk dat (een variant op) de huidige internationale langeafstandstreinen (dus niet de huidige IC Brussel) zelfstandig tot stand komt gegeven ook de geplande vierde en vijfde Eurostar, onder open toegang.

Tot slot is het gegeven de ontwikkelingen van de afgelopen tien jaar de vraag of de HSL-Zuiddiensten nog steeds een aparte status verdienen t.o.v. het overige binnenlandse en internationale vervoer dat op veel minder detailniveau is vastgelegd in de concessie. Het lijkt logisch om hier geen onderscheid meer tussen te maken.

Bijlage 1 overzicht van de internationale verbindingen in concessie

Artikel 46: grensoverschrijdende verbindingen.

NS verbetert de volgende grensoverschrijdende verbindingen als volgt:

- a. de verbinding met Luik, door middel van een intercityverbinding of een stoptreinverbinding;
- b. de verbinding met Aken, door middel van een intercityverbinding, zodra de infrastructuur daarvoor gereed is;
- c. de verbinding met Antwerpen, door het realiseren van reistijdwinst in de bestaande stoptreinverbinding op het traject Roosendaal-Antwerpen.
- d. 4. NS verbindt zich om in overleg met de relevante binnenlandse en buitenlandse partijen een nieuwe grensoverschrijdende verbinding van Eindhoven, via Venlo naar Düsseldorf te realiseren, waarbij gestreefd wordt naar een intercity-verbinding.
- e. 5. Amsterdam-Frankfurt een ICE- verbinding

Heerlen- Aken

Dit is afgelopen jaar gebeurd met de verbinding Heerlen – Aachen deze is overgegaan naar de Arriva en de concessie van Limburg.

Luik:

De verbetering wordt beoogd door de Drielandentrein. De huidige concessie biedt ruimte om ingeval onderlinge overeenstemming te besluiten de ze verbinding te staken. Vanuit OVS geen wens om deze onder de HRN-concessie te houden, gesprekken met de provincie over hoe verder in 2023 (moment dat Arriva technisch gereed moet zijn om te rijden) en anders hoe verder na 2024 moeten nog starten. Inzet vanuit OVS zal zijn overdragen aan provincie dan wel lijn open acces maken. Draagkracht: Ingewikkeld maar haalbaar, dit hebben we ook al gedaan bij Heerlen- Aachen dus precedentwerking kan opening bieden.

Aken:

Hier wordt een intercityverbinding bedoeld, maar onderzoek laat zien dat een directe verbinding vanuit AMS een zware belasting is op het netwerk, alsook een groot exploitatie tekort met zich meebrengt. Afsproken is om voor de korte termijn medio 2022 te zorgen dat de verbinding ams – aachen tot stand komt via de combinatie IC NS Ams/Heerlen en dan een korte cross platform overstap op de Arriva trein, waarvan Arriva heeft toegezegd de hiervoor benodigde frequentieverhoging op het traject Heerlen – Aachen zonder extra kosten uit te voeren. Voor een directe IC verbinding vanuit AMS naar Aachen moet verder onderzoek worden gedaan. Vanuit OVS geen wens om deze onder de HRN te houden.

Er zou nog gekeken kunnen worden of een randstad verbinding met Aachen haalbaar zou kunnen zijn, dus niet zozeer AMS.

Draagkracht: Vooralsnog slecht, met name CDA en SP zetten zwaar in op directe verbinding AMS– Aachen via Heerlen. Een andere benadering zoals Randstand verbinding of knooppunt Eindhoven is nog niet verder besproken.

Roosendaal – Antwerpen

Daarvoor staat nu opgenomen dat het een verbetering betreft van de verbinding met Antwerpen, maar dan wel specifiek een reistijd verbetering op het traject Roosendaal –Antwerpen. Deze is complex. Verbetering komt niet tot stand komt om verschillende redenen, ontbreken van interoperabiliteit, de samenwerking met NS en een beperkte vervoerswaarde. Wellicht dat ingeval de IC Brussel echt een beter product wordt en er een goede aantakking kan komen van Roosendaal op Breda dan zou dit mogelijk een oplossing kunnen bieden. Draagvlak: slecht, toezegging voor verbetering op Roosendaal – Antwerpen is gedaan ikv van “de omklap” IC Brussel naar Breda. Opname in de concessie heeft tot nu toe niet geleverd wat we beoogd hadden. Vraag blijft wat dan wel?

Eindhoven- Düsseldorf

Eindhoven – Düsseldorf: is uit gezet als gezamenlijke DU/NL aanbesteding dus hoeft niet meer terug te komen in de HRN concessie

Berlijn

AMS Berlijn – De huidige verbinding zijn 2 verknoopte nationale lijnen die samen komen op Bad-Bentheim, voor de korte termijn wordt daar al gekeken naar verbetering. Voor wat betreft de HSL Oost wordt daar juist onderzoek gedaan naar route varianten voor een snellere “on top” verbinding (dus naast de huidige verbinding). Dit zou goed in open acces kunnen en hoeft niet in HRN concessie. Als tussen variant zou gekozen kunnen worden ingeval infra etc. nog niet klaar is om te aanbesteden of te subsidiëren via PSO-contract.

Weert – Hamont

Valt niet onder een bestaande concessie, maar is opgenomen in regeerakkoord. Inzet OVS is om deze niet in HRN concessie te zetten, überhaupt ligt hier nog de vraag ten grondslag of dit een spoorverbinding moet worden of eerst een goede busverbinding. Dat zou al een verbetering zijn want er rijdt nu helemaal niets.

Draagvlak: Druk vanuit TK, regio lijkt hier wel wat te willen maar de bijdrage is zeer beperkt in het licht van de totaal benodigde investering.

Relatie MTR

In het kader van de MTR is met NS gewisseld welke verbindingen zij vinden dat nu onder de huidige concessie vallen. NS heeft daarbij aangegeven dat dit drie KGOV-verbindingen zijn; (Heerlen-Aken, Maastricht-Luik en Roosendaal-Antwerpen). En de verbindingen Amsterdam-Berlijn en Amsterdam-Frankfurt (de ICE).

Artikel 62 en 63: de internationale HSL-Zuiddiensten

Dit betreft de verbindingen met Brussel, Parijs en Londen, hieronder in meer detail beschreven.

Brussel (interregionaal): IC Brussel

- Er rijden 16 intercity's naar Brussel per dag, 12 keer uit Amsterdam en 4 keer vanuit Den Haag.
- De aanleiding voor de intercity verbinding met Brussel in zijn huidige vorm is het uitvoeren van het alternatieve vervoersaanbod naar de Fyra. Er was behoefte aan flexibel bruikbare, goed betaalbare verbindingen met een korte reistijd naar Antwerpen en Brussel.
- Doordat reserveren voor de IC Brussel is niet nodig/mogelijk is, is deze verbinding flexibel bruikbaar.
- Sinds de IC Brussel over de HSL-Zuid rijdt (per april 2018), is de reistijd van Amsterdam en Schiphol naar België in de dienstregeling met een half uur verkort (ca. 173 minuten van Amsterdam naar Brussel).

Parijs (internationaal langeafstand): Thalys

- Concessie: tot 16 treinen per dag naar Brussel en door naar Parijs.
- Op dit moment biedt Thalys de volgende diensten:
- 10x Paris - Amsterdam 3:20 uur
- 2,5 Brussels - Amsterdam 1:52 uur
- 2x Amsterdam – Marne la Vallee 3:40 uur
- Seizoensdiensten naar Marseille en Bourg St Maurice.

Londen (internationaal langeafstand): Eurostar

- Concessie: tot 2 treinen per dag naar Londen, met tussenstop op Brussel.
- Op dit moment biedt Eurostar 3 treinen per dag vanuit Amsterdam naar Londen (en vice versa), waarvan er 1 in open access rijdt. Hiervoor wordt nu nog de noodzakelijke tussenstop gemaakt op Brussel-Zuid voor de grens- en beveiligingscontroles.
- Eurostar / NS hebben een aanvraag ingediend om in mei 2020 van start te gaan met een vierde trein en in mei 2021 met een vijfde service.

Nachttreinen

Over nachttreinen zijn in het verleden wel eens vragen gesteld door de TK. Hierin is opgenomen dat "Internationaal personenvervoer is sinds 2009 een open markt in Europa. Internationale (nacht)treinen zijn volledig geliberaliseerd. Dat wil zeggen dat ze niet binnen een concessie van een overheid vallen. Voor internationale nachttreinen kan de nationale overheid dus geen concessies verlenen of voorschriften bepalen. Een vervoerder mag, mits hij voldoet aan de toelatingseisen, op basis van de (verwachte) vraag zelfstandig een internationale treindienst starten of beëindigen."

Wel is het plan om de concessie binnenkort aan te passen voor de nieuwe nachttrein naar Wenen, zodat die expliciet in artikel 46 wordt geschreven en derhalve ook onder de concessie valt.

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 - DCO; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: Retour min MenW: Kamerbrief over de rol van de ACM in klankbordgroepen onderzoeken marktordening spoor
Datum: maandag 17 februari 2020 13:01:51
Bijlagen: [Nota Verzoek VCIenW over rol ACM in klankbordgroep marktordening.pdf](#)
[Brief Rol van ACM in klankbordgroepen onderzoeken marktordening spoor.pdf](#)

Dag allen,

De minister voor MenW heeft de Kamerbrief over de rol van de ACM in klankbordgroepen van onderzoeken m.b.t. marktordening spoor gelezen (rondzendmap-2020/1234).

De minister is akkoord. De Kamerbrief wordt in overleg met DCO/woordvoering naar de Kamer verzonden.

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



Minister MenW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

T 070-5.1.2.e

M +31(0)6-5.1.2.e

5.1.2.e @minienw
.nl

Datum

4 februari 2020

Kenmerk

IENW/BSK-2020/22088

beslisnota

8
16/2

Verzoek VCIenW over rol ACM in klankbordgroepen
m.b.t. besluitvorming marktordening spoor na 2024

Inleiding

De vaste commissie voor IenW heeft in aanvulling op uw reactie op de update quick scan Eerlijke kansen bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer¹ (zie bijlage) per brief² verzocht om een toelichting op de verschillende rollen van de ACM inzake de acht klankbordgroepen voor de spoorordening per 2024. Wij hebben begrepen dat het verzoek door SP-lid Lacin is gedaan. SP (en PVV) hebben vaker laten blijken van mening te zijn dat de ACM te veel een beleidsmatige mening zou hebben.

In bijgaande brief treft u het antwoord op het verzoek. Daarin schrijft u dat de ACM op verzoek van IenW deelneemt aan twee klankbordgroepen bij onderzoeken die nauw verband houden met de taken van de ACM bij monitoring en open toegang. Het betreft het onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden van het ov en het onderzoek naar de kansen en bedreigingen van open toegang³. U waardeert het dat de ACM als toezichthouder op de eerlijke concurrentieverhoudingen op uw of op verzoek van de Kamer haar kennis en expertise van de werking van de spoor- en ov-markt ter beschikking stelt en incidenteel hiervoor advies uitbrengt. De brief is afgestemd met de ACM.

Geadviseerd besluit

Indien u akkoord bent met de brief, deze aan de Kamer te sturen.

Beslistermijn

De TK heeft verzocht om de brief tijdig te ontvangen voor het AO Spoorordening dat op 12 maart staat ingepland.

5.1.2.e

5.1.2.e

marktordening spoor

¹ Zie bijlage; kamerstukken II, 2019/20, 29 984, nr. 882, d.d. 18 december 2020.

² Zie bijlage; brief met kenmerk 29984-882/2020D02503, d.d. 24 januari 2020.

³ Kamerstukken II, 2019/20, 29 984, nr. 882, d.d. 18 december 2020.

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 - DCO; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Retour min MenW: brief aan Eerste Kamer over onderzoeken spoorordening
Datum: maandag 17 februari 2020 13:29:26
Bijlagen: [Beslisnota bij brief aan EK over onderzoeken spoorordening.pdf](#)
[Brief aan Eerste Kamer over onderzoeken spoorordening.pdf](#)

Dag allen,

De minister voor MenW heeft kennis genomen met de brief aan de Eerste Kamer over de onderzoeken over spoorordening (rondzendmap-2020/1201).

De minister is akkoord. De brief (en bijlagen) worden in overleg met DCO/woordvoering aan de Eerste Kamer verzonden.

Overigens geeft de minister aan dat zij – als (na het nemen van het orderingsbesluit) de overige rapporten ook naar de EK gestuurd worden – niet alleen de MTR van NS, maar ook de MTR van ProRail wil toezenden aan de EK (voor de volledigheid/transparantie).

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



Minister MenW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

T 07C 5.1.2.e

M +31(0)6 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw
.nl

Datum

3 februari 2020

Kenmerk

IENW/BSK-2020/21310

SV 16/12.

beslisnota

Nota bij EK-brief toezegging verzending onderzoeken
marktordeningsbesluit

Inleiding

De Eerste Kamer heeft u een rappel gestuurd in het kader van uw toezegging om de onderzoeken t.b.v. het marktordeningsbesluit aan de EK te sturen. U heeft deze toezegging gedaan tijdens de behandeling van de Implementatiewet Vierde Spoorwegpakket (jan 2019 – zie bijgevoegde uittreksel handelingen m.b.t. uw toezegging). De EK wil graag het debat over de besluitvorming in het kader van de marktordening op het spoor na 2024 kunnen volgen. Zij hebben geen formele rol, behalve dat zij te zijner tijd gelijktijdig met de Tweede Kamer de ontwerp-concessie krijgen voorgehangen gedurende 8 weken (artikel 64 lid 4 Wp2000). Dat is al in het proces van het afsluiten van een nieuwe concessie.

Er zijn inmiddels drie rapporten naar de Tweede Kamer gestuurd: 1) de update quick scan gelijk speelveld van ACM (mei 19) inclusief uw reactie hierop (dec 19), 2) het onderzoek naar de gevolgen van het recht op toegang en 3) de quick scan naar ervaringen met open toegang in EU-lidstaten inclusief uw reactie met te nemen vervolgstappen (dec 19). Per abuis zijn de rapporten en uw reactie daarop niet in afschrift aan de EK gestuurd bij verzending aan de TK. Daarom stuurt u in uw antwoordbrief op de rappel alsnog de drie rapporten en uw reactie erop. U laat weten de andere rapporten ook aan de EK te sturen zodra u het besluit (met daarbij deze rapporten) aan de TK stuurt. De rapporten worden dan pas openbaar. Voor de MTR is de verwachting dat de resultaten net voor het besluit naar de Kamer gaan (eind maart/begin april). Voor de overzichtelijkheid richting EK stuurt u uw besluit, de rapporten én de MTR in één keer in afschrift.

Geadviseerd besluit

Indien u akkoord bent met de brief deze te versturen aan de EK.

Beslistermijn

De EK ontvangt graag vóór 6 maart uw brief.

5.1.2.e - 5.1.2.e marktordening spoor

Bijlagen bij uw brief aan EK:

1. Oplegbrief ACM op update quickscan personenvervoer 2013 (mei '19)
2. Update quickscan personenvervoer 2013 (mei '19)
3. Uw brief aan TK in reactie op update quickscan ACM (dec '19)
4. Onderzoek Gevolgen van recht op toegang (dec '19)
5. Quickscan Ervaringen met open toegang in EU-lidstaten (dec '19)
6. Uw brief aan TK met uw reactie op rapport en de vervolgstappen (dec '19).

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; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Nota ten behoeve van DG-overleg Spoorordening 19 februari 2020
Datum: dinsdag 18 februari 2020 17:56:44
Bijlagen: [Outline nota integraal besluit marktordening \(180220\).DOCX](#)
[Bijlage - stand van zaken decentralisatie spinterdiensten.docx](#)
[Bijlage - juridische analyse PSO-verordening.docx](#)

Beste 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Bijgaand ontvangen jullie de concept nota over het integrale besluit marktordening. Wij bespreken deze graag morgenochtend met jullie.

Afspraak met DBO is dat deze nota - met als bijlagen ook de (concept) eindrapporten over stations (reeds bekend bij jullie) en effecten openbaar aanbesteden (nog niet bekend bij jullie) - in de vakantietas van M mee gaat. Stientje wil volgens 5.1.2.e nu nog geen conceptbrief ontvangen dus die sturen we niet mee.

Daarnaast komt morgen via HPRM ook de nota over open toegang en HSL langs. Daar zit als bijlage ook het concept eindrapport over de positie van de HSL-zuid bij. Die moet ook nog mee in de vakantietas. Hier hebben we afgelopen vrijdag ook al over gesproken.

Daarmee heeft Stientje voor in het Krokusreces alle onderzoeksrapporten en onze analyse en denkrichtingen tot haar beschikking en kan ze die (voor het eerst) in samenhang bestuderen. Enige uitzondering is nog het onderzoek naar de wijze van gunning (Inno-V). Dat volgt in de week na het reces. Daar waar de uitkomsten van dat onderzoek nog relevant zijn voor de te maken keuzes hebben we dat in de nota aangegeven.

Wij zijn benieuwd naar jullie reactie.

Namens het marktordeningsteam,

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
Cc: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DCQ; 5.1.2.e -
 DGMO; 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: Retour min MenW: Kamerbrief MTR
Datum: dinsdag 18 februari 2020 10:56:39
Bijlagen: [Kamerbrief midterm review NS + opm min MenW.pdf](#)

Dag allen,

De minister voor Milieu en Wonen heeft kennis genomen van:

- De nieuwe versie van de Kamerbrief MTR van NS. Zie opmerkingen in de bijlage. Na verwerking van deze opmerkingen kan de brief afgestemd worden met NS.
- De antwoorden op haar vragen bij de nota over de MTR van ProRail. Ze heeft geen aanvullende vragen/opmerkingen.

De beslisnota met openstaande punten t.a.v. de MTR NS heeft de minister nog niet kunnen lezen.

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 - 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 - DGMo; 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: Brief aan Eerste Kamer over onderzoeken spoorordening
Datum: woensdag 19 februari 2020 12:10:38

Dag allen,

De brief aan de Eerste Kamer met de onderzoeken over spoorordening wordt vandaag (voor 13:00 uur) verzonden aan de Eerste Kamer.

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 - DBO

Verzonden: maandag 17 februari 2020 13:29

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

BSK; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK

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

5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO

Onderwerp: Retour min MenW: brief aan Eerste Kamer over onderzoeken spoorordening

Dag allen,

dubbel met document 46

.....
 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