

Aanbevelingen

FMN wil graag een concrete bijdrage leveren aan de visie op en besluitvorming over marktordening op het spoor vanaf 2025 en heeft de volgende concrete aanbevelingen:

- 1 **Optimaliseer het reizigersbelang door verdere regionalisering.** Aanbesteding en decentralisatie hebben hun toegevoegde waarde bewezen voor de reiziger, maar ook voor verdere verduurzaming. Aanbestedingen prikkelen niet alleen binnen, maar ook buiten het regionaal vervoer tot betere prestaties. De keuze voor (gedeeltelijke) competitie stilt het OV als geheel dus naar een hoger niveau. Zorg wel dat de regelgeving aansluit op, en consistent is met de gemaakte orderingskeuzes, zodat die keuzes succesvol kunnen zijn.
- 2 **Kies niet voor een big bang, maar voor een gefaseerde transitie.** Start snel met kleine stappen in de decentralisatie van spoorlijnen en bouw deze verder uit over de periode 2025 tot 2035.
- 3 **Verzeker een gelijk speelveld.** Aanbestedingen zonder gelijk speelveld zullen niet leiden tot het gewenste resultaat. Hier zijn onder meer de aanbevelingen van ACM over een gelijk speelveld van belang als mede toegang tot data voor alle vervoerders.
- 4 **Creëer zo snel mogelijk open toegang tot het HRN.** Onderzoek bewijst, dat de reiziger als gebruiker van het OV veel te winnen heeft bij open toegang tot het HRN. Houd bij regelgeving, de Mid Term Review van het HRN en het vaststellen van de dienstregeling op het HRN rekening met de introductie van open toegang op het HRN.
- 5 **Hevel de stations over naar ProRail.** Een vervoerder die slechts een deel van de stations met haar treinen aan doet, heeft geen prikkel om te investeren in stations die zij niet aandoet.
- 6 **Besteed de HSL-Zuid aan.** Sluit qua beleid aan bij de oorspronkelijke doelen en de conclusies van de enquete commissie Fyra. Door aanbesteding worden partijen, inclusief de bestaande operator, optimaal geprikkeld tot het leveren van de beste vervoersprestatie per 2025.

Toelichting

In 2020 beslist de minister voor Milieu en Wonen over de toekomstige ordening van het spoor vanaf 2025. Dit besluit is belangrijk voor de toekomst van het gehele openbaar vervoer in Nederland. Vervoer per spoor – zowel het hoofdrailnet als de regionale verbindingen – is immers de ruggengraat van het Nederlands OV-stelsel. Vervoer anno 2019 – en dus ook na 2025 – gaat niet alleen om de gekozen modaliteit maar ook om de kwaliteit van dat vervoer: in termen van frequentie, optimale aansluitingen tussen modaliteiten, de kortst mogelijke reisduur, innovaties in dienstverlening, betaalbaarheid en aansluiting bij de vervoersbehoefte van de reiziger over de gehele reis, van start- tot en met eindbestemming.

Mobiliteit is veel meer dan alleen personenvervoer per trein; omgekeerd is het personenvervoer per trein de belangrijke driver waarop veel van de andere vervoersmodaliteiten aansluiten en voortborduren. Elk besluit over de spoorordening heeft dus verstrekende consequenties voor de rest van de markt en haar deelsegmenten; van de aansluiting van regionale treinen of bussen op IC-hubs, tot de ontwikkeling van nieuwe proposities zoals deelfietsen of -auto's.

“ Vervoer anno 2019 – en dus ook na 2025 – gaat niet alleen om de gekozen modaliteit maar ook om de kwaliteit van dat vervoer. ”

Mobility-as-a-Service (MaaS) maakt dat verschillende vormen van vervoer naadloos op elkaar kunnen aansluiten (overstappen, informatievoorziening, betaling, nieuwe varianten van vervoer) en zowel in de praktijk als in de beleving van de reiziger naar elkaar toe groeien. Innovatie, open data, voldoende speelruimte voor nieuwe initiatieven en samenwerking tussen de verschillende aanbieders (zowel gevestigde partijen als uitdagers) in de markt zijn de voorwaarden om tot die integratie te komen.

FMN vindt dat de ordeningsmaatregelen vanuit dat perspectief en dus, met de reiziger centraal, vorm moeten krijgen. Een toekomstvaste visie die robuustheid combineert met een veranderende vervoersbehoefte en reisbeleving, rekening houdt met de toekomstige ontwikkelingen zoals het OV-toekomstbeeld 2040, een brede toepassing van MaaS en de verwachte, omvangrijke reizigersgroei. Daarbij is het besef essentieel dat verreweg de meeste reizigers kwalificeren als regionale reiziger: de gemiddelde reisafstand met de trein per persoon per dag is ongeveer

40 kilometer en is dus regionaal¹. Binnen die afstand zoekt de reiziger dan ook naar de meest optimale, comfortabele en betaalbare vervoersoplossing, die zich vertaalt in een zo kort mogelijke reis van deur tot deur (meest efficiënt; meest optimale aansluitingen).

Welke uitdagingen moet het beleid adresseren?

Het ordeningsbeleid voor de spoor- en OV-markt moet antwoord geven op een aantal zeer belangrijke maatschappelijk en publieke uitdagingen.

Groeiende mobiliteit leidt tot capaciteitsdruk op de weg en het OV. De filedruk in Nederland neemt toe en de auto staat stil, met alle uitstoot van dien. Met alleen meer infrastructuur kan deze uitdaging niet worden opgelost. Verder bevorderen van innovatie is daarom nodig om het potentieel te benutten van de combinatie van bestaande en nieuwe vormen van vervoer. Ook de vraag vanuit de klant verandert; de klant wordt kritischer en vraagt om meer flexibiliteit.

¹ CPB "Kansrijk mobiliteitsbeleid" 2016

“DRUK OP OPENBAAR VERVOER NEEMT TOE”

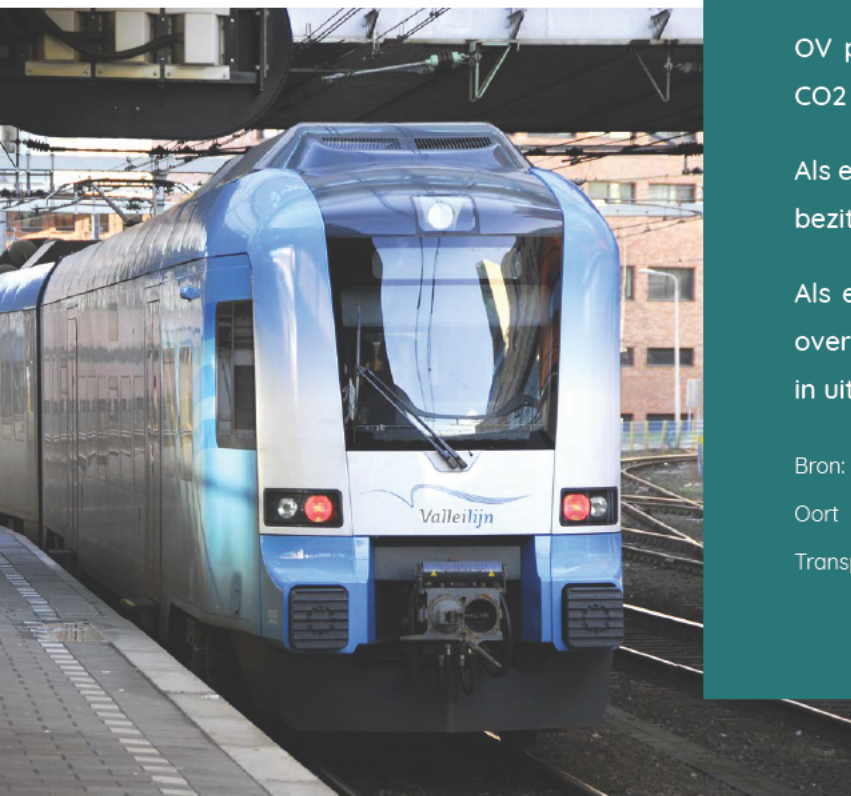
Ook het openbare vervoer groeide de laatste jaren sterk. Zo nam het treingebruik ondanks de crisis gemiddeld met 2% per jaar toe en steeg het OV gebruik in de steden met meer dan 5% per jaar. De druk op het openbaar vervoer zal door de toenemende congestie op de wegen verder toenemen. Daar waar het druk is, is de rek uit het systeem en de geplande investeringen tot en met 2030 blijken nu al onvoldoende.”

<https://mobiliteitsalliantie.nl/visie/urgentie/#druk-op-openbaar-vervoer-neemt-toe>



Niet voor niets wordt het Infrastructuurfonds omgevormd tot een Mobiliteitsfonds. In plaats van investeringen op te delen in afzonderlijke modaliteiten, komt de totale mobiliteit centraal te staan. Dit vraagt om een nieuwe visie: Inzet van meerdere op elkaar afgestemde vormen van vervoer biedt een breder en sneller antwoord op deze vraag dan een blik vanuit het spoor alleen.

Verduurzaming: Vervoer en zeker vervoer via de auto levert een belangrijke bijdrage aan uitstoot van CO₂ en andere schadelijke gassen.



Duurzaamheidswinst van openbaar vervoer

OV produceert per passagier meer dan 2 keer minder CO₂ en stikstof als een gereisde kilometer per auto

Als een huishouden slechts één in plaats van twee auto's bezit, vermindert co₂ uitstoot met 25-30%

Als een huishouden géén auto's meer in bezit heeft en overwegend de trein gebruikt, leidt dat tot 45% reductie in uitstoot van co₂ en schadelijke gassen (CO, NO_x)

Bron: The wider benefits of high quality public transport for cities, Van Oort en Verhoof (GoudappelCoffeng), van der Bijl, 2017. European Transport Conference in Barcelona

OV is op zich al een zeer duurzame vorm van vervoer. Als mensen de auto laten staan en gebruik maken van het OV biedt dat grote winst in de uitstootreductie van CO₂. Gemeten in de grammen CO₂ per gereisde kilometer per reiziger stoot een auto tot méér dan vijf keer zoveel CO₂ uit dan er een gereisde kilometer per trein². De potentiële verduurzaming als gevolg van méér gebruik van OV is dus hoog. Dit werkt alleen als OV en aansluitende vervoersvormen een goed alternatief zijn voor die auto in termen van capaciteit, comfort, reistijd/efficiëntie en betaalbaarheid.

² 169 gram CO₂ per gereisde kilometer voor een grote auto versus 30 gram CO₂ uitstoot voor een gereisde kilometer per reiziger per trein.
Bron: 9292.nl/co2-informatie.



Hoe kan het beleid bijdragen aan deze uitdagingen?

In het beleid dient antwoord te worden gegeven op deze maatschappelijke en publieke uitdagingen, waarbij het belang van de reiziger centraal staat en als uitgangspunt dient. Voor de realisatie ervan staat een aantal instrumenten ter beschikking.

Marktwerving als sturingsinstrument

Binnen de ordening van de spoor- en OV-markt nemen concessies een belangrijke plaats in als sturingsinstrument. Een belangrijk aantal van de Nederlandse concessies worden door marktwerving (aanbesteding) vergund. Marktwerving is daarbij het middel en niet het doel. Vervoerders worden met een aanbesteding uitgedaagd om zo goed mogelijk aan de door de aanbestedende overheid gestelde wensen te voldoen, of die te overtreffen. Aanbesteding van de concessie is het sturingsinstrument dat bijdraagt aan:

- ▶ een optimale inrichting van de markt;
- ▶ een zuivere en evenwichtige relatie tussen opdrachtgever (concessieverlener) en opdrachtnemer;
- ▶ (afdwingbare) samenwerking tussen vervoerders;
- ▶ innovaties en nieuwe modaliteiten.

Aanbestedingen dragen zo bij aan een optimaal vervoersstelsel waarmee de reiziger de best mogelijke prestatie als reisproduct aangeboden krijgt.

De individuele reiziger stelt geen direct belang in marktwerving an sich. Zij interesseert zich niet voor de mate van open toegang op het Nederlandse spoor of wie de eigenaar is van de stations: NS of ProRail. Evenmin maakt het voor de reiziger uit of de trein die van A naar B rijdt door de huidige HRN-exploitant, of door een andere vervoerder wordt gereden. Voor de reiziger draait het om het aanbod van openbaar vervoer, de prijs en het comfort en of de vervoersmodaliteiten, die de reiziger voor haar reis nodig heeft, goed op elkaar zijn afgestemd zodat de reistijd zo kort mogelijk is.

Maar juist in het belang van dat optimale aanbod, en dus in het belang van die reiziger, is het wel noodzakelijk om te kijken naar hoe de verschillende “technische” instrumenten worden ingezet, op elkaar worden afgestemd en te toetsen aan de kernvraag die steeds centraal moet staan: hoe bedien je het belang van de reiziger als beste?

Belangen reiziger worden versterkt vanuit regie door provincie



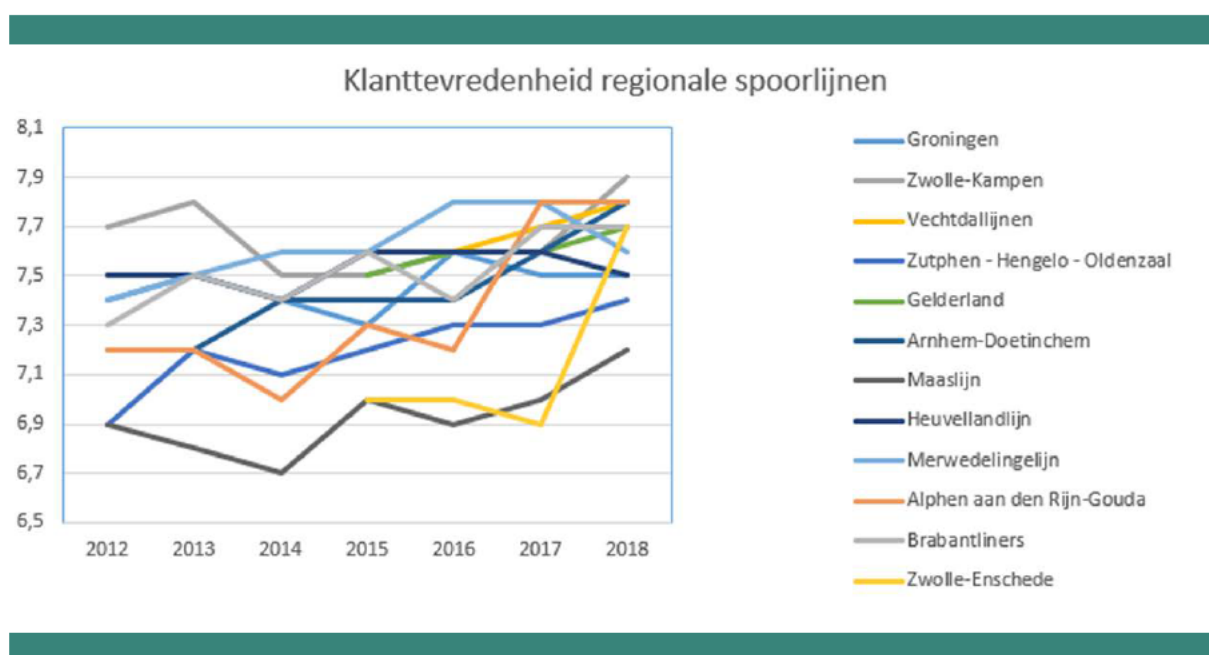
Het tekstkader ‘De reiziger op één’ laat zien welke voordelen behaald zijn en kunnen worden in aanbestedingen waarin gestuurd wordt op het belang van de reiziger. In een aanbesteding kan een provincie hier concreet op sturen

De overheid is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer en de concessies die daartoe uitgegeven worden. Er is grote winst voor de reiziger te behalen bij een grotere rol voor regionale overheden. Zij zijn als beste in staat om regionaal vervoer goed te organiseren, bijvoorbeeld door een betere afstemming en integratie van bus en trein om één afgestemd multimodaal systeem te vormen. De regionale overheid staat dicht bij de regionale reiziger/kiezer en diens vervoersbehoeften en is daardoor – beter dan in een gecentraliseerd systeem – in staat om die regionale behoeften optimaal in te kleuren. Relevant daarbij is dat verreweg de meeste reizen juist plaats vinden binnen een afstand van 40 kilometer en bovendien frequent plaats vinden (bv. dagelijks van huis naar

werk en terug). De reiziger is binnen die korte afstand dus op zoek naar de beste, kortste en meest comfortabele oplossing om van A naar B te komen. Vanuit dat belang van de regionale reiziger bezien, is het dichtbij organiseren van het vervoer een logische stap om tot de beste invulling van de regionale vervoersbehoefte te komen.

Decentralisaties tot op heden positief gewaardeerd door reiziger, overheden én NS

Allereerst is het belangrijk te kijken naar de (ontwikkeling) van de klanttevredenheid. Als de klanttevredenheid vóór en na een decentralisatie met elkaar vergeleken wordt, blijkt dat de klanttevredenheid na decentralisatie en aanbesteding aanzienlijk is gestegen. In de jaarlijkse (onafhankelijke) OV-barometer van het Kennis Platform Verkeer en Vervoer (KPVV)³ geven reizigers de regionale vervoerders structureel hogere cijfers aan de prestaties op een lijn ná decentralisatie in vergelijking met de situatie vóórafgaand aan de decentralisatie. Dat de waarderingscijfers van de individuele lijnen steeds stijgen ten opzichte van het voorgaande jaar, is het bewijs dat vervoerders ook na aanbesteding uitgedaagd blijven worden om de dienstverlening aan de reiziger te blijven verbeteren.



Uit onderzoek van het ministerie blijkt, dat de toetreding van nieuwe spoorvervoerders leidt tot een verbetering over de gehele linie; waardoor de reiziger een beter totaalaanbod aangeboden krijgt.

Een soortgelijk beeld ontstaat wanneer de gevolgen van het aanbesteden van regionaal OV van de



Internationale ervaringen met nieuwe vervoerders (op basis van open toegang)

- De toetreding van vervoerders heeft in ieder geval wel geleid tot een verhoogd aanbod en in sommige gevallen zelfs tot nieuw aanbod van trajecten;
- De eerste ervaring leert dat open toegang ertoe leidde, dat de ticketprijs (conform de dominante economische theorie, dat er een negatieve relatie is tussen aanbod en prijs) inderdaad in bijna alle gevallen gedaald is;
- Het effect van vervoerders die op basis van open toegang hun diensten aanbieden, heeft in meerdere gevallen geleid tot een hogere kwaliteit van het reisproduct gemeten in materieel en on-board services, zoals gebruiksvriendelijke apps, wifi of stopcontacten aan boord. In sommige gevallen worden zij daarin gevolgd door de traditionele aanbieder en/of andere aanbieders in de markt.

Bron: Quickscan buitenlandse ervaringen met open toegang in het personenvervoer per spoor; Ministerie I&W

afgelopen 25 jaar in Nederland gezien wordt. De voordelen die dat heeft gebracht, zijn onder meer:⁴

1. **Hogere frequentie.** Regionale aanbieders hebben een hogere frequentie op regionale

⁴ www.mobiliteitnederland.nl

lijnen bewerkstelligd. Ook op de nog te decentraliseren lijnen, zoals bv. die genoemd in het Regeerakkoord, liggen hier grote verbeteringsmogelijkheden.

2. **Goedkopere exploitatie.** Regionale lijnen zijn op dit moment de succesnummers van het regionaal openbaar vervoer: regionale vervoerders werken goedkoper omdat ze minder overhead hebben en hun personeel en materieel efficiënter inzetten.
3. **Forse reizigersgroei.** De reizigersgroei op de regionale lijnen is met gemiddeld 2,75 procent per jaar zeer hoog. Ter vergelijking: op het hoofdrailnet bedraagt die 0,9 procent.
4. **Hogere klanttevredenheid.** In de jaarlijkse OV-Klantenbarometer van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer geven de reizigers jaarlijks hogere rapportcijfers aan de regionale railconcessies ten opzichte van het voorgaande jaar en ten opzichte van andere, niet gedecentraliseerde concessies.⁵
5. **Hoge punctualiteit.** Hoge punctualiteit. De punctualiteit bij regionale vervoerders bedraagt minimaal 95%. De tijd waarop punctualiteit gemeten wordt, is 3 minuten. Beide zijn fors strenger dan in andere (spoor)concessies is geregeld. Het uitdunnen van de dienstregeling bij winterweer is in de regio niet aan de orde; er wordt dus ook bij winterweer doorgereden. De eisen rondom punctualiteit worden ingeval van winterweer evengoed gehaald.
6. **Winterhard materieel.** De regionale vervoerders hebben de afgelopen winters geen problemen ervaren met het in bedrijf houden van hun (vaak Zwitserse) treinen. Door die ervaringen koos de nationale vervoerder ook (gedeeltelijk) voor datzelfde materieel.
7. **Goede aansluiting op bus.** Als trein en bus in één hand zijn, sluiten ze beter op elkaar aan en hebben de reizigers een betrouwbare en snellere overstap. Zo krijgt het openbaar vervoer meer samenhang en wervingskracht.
8. **Duurzame treinen.** De moderne lichtgewicht treinen van de regionale vervoerders gebruiken weinig energie (zowel elektriciteit als diesel). Alle regionale treinen rijden op groene stroom of schone (bio)diesel.
9. **Toegankelijke treinen.** Alle regionale treinen beschikken over een lage instap waardoor reizigers gelijkvloers kunnen in- en uitstappen. Daarmee zijn de treinen toegankelijk voor mensen die slecht ter been zijn, maar bv. ook voor reizigers in een rolstoel, met een kinderwagen of met veel bagage (comfort).
10. **Minder hinder bij calamiteiten.** Bij onverhoopte calamiteiten ontstaat er minder hinder omdat problemen op het hoofdrailnet zich niet als een olievlek verspreiden over het land. Ook andersom blijven verstoringen op de regionetten beperkt tot de regio.

Deze voordelen en innovaties zijn behaald door de dynamiek van concessieverlening door

⁵ OV klantenbarometer, www.ovklantenbarometer.nl (geraadpleegd 18 december 2019).

aanbesteding enerzijds, in combinatie met het ondernemerschap van de inschrijvers (de regionale vervoerders) anderzijds.

Anders dan bij onderhands gegunde concessies (waar het contract door onderhandeling tot stand komt, en partijen wederzijds sterk afhankelijk van elkaar zijn) is het bij aanbesteding van de concessie primair de overheid die de eisen stelt en dus, het publieke belang kan definiëren. De vervoerder moet de eisen accepteren, op straffe van het niet verwerven van de concessie. De eisen en wensen van de aanbestedende dienst zijn dus leidend. Dat biedt de ruimte om publieke en lokale belangen scherper en beter te definiëren, die helder vast te leggen en die ook af te dwingen of daarop zo nodig te handhaven.

Aanbesteding leidt volgens NS tot “dienstbare vervoerders”

Grootschalige verduurzaming OV is direct herleidbaar naar aanbestedingen

Waar het gaat om de verduurzaming van het OV in Nederland, nemen de regionale vervoerders een voortrekkersrol in. Een voorbeeld van duurzame innovatie is de pilot in Noord-Nederland met waterstofftreinen. Een ander voorbeeld is de grootschalige introductie van zero emission bussen in de regio's waar de aanbestedende dienst dat wenste of eiste van de inschrijvers op een aanbesteding. Nederland is daardoor in korte tijd tot gidsland in ZE-vervoer geworden en ons land beschikt over de grootste ZE-busvloot van Europa.

Dat is direct herleidbaar naar de wensen en eisen die overheden bij hun aanbestedingen stellen en waaraan de inschrijvende vervoerders zo goed mogelijk proberen te voldoen. De aanbestedingen bieden een prikkel tot innovatie omdat aanbieders zich ten opzichte van elkaar willen onderscheiden en omdat regionale overheden ook op dergelijke innovaties kunnen (aan) sturen. De Volkskrant constateerde dan ook terecht, dat de regionale vervoerders voorlopen ten opzichte van de onderhands gegunde concessies:

“(...) De overgang van ‘vroem’ naar ‘zoem’ gaat niet overal even hard. Het aantal e-bussen verschilt per vervoersgebied. In Amstelland-Meerlanden – grofweg de omgeving van Amsterdam – rijden honderd elektrische bussen van Connexxion, van de ruim tweehonderd die het bedrijf in gebruik heeft. Limburg is een goede tweede, met 95 bussen van Arriva die de provincie doorkruisen. Voor de concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem – een gebied dat een groot deel van Zuid-Holland beslaat – zet Qbuzz 45 bussen-op-batterijen in. Het zijn vooral de stadsvervoerders die achterliggen. HTM in Den Haag en RET in Rotterdam beschikken pas over een handvol elektrische bussen. Het Amsterdamse GVB heeft er geen enkele, maar daar komt volgend jaar verandering in. Dan krijgt de hoofdstad zijn eerste 31 bussen met een stekker. (...)”

Bron: De Volkskrant, De opmars van de elektrische bus: van ‘vroem’ naar ‘zoem’ in vijftien jaar, 30 oktober 2019; over de overgang van bussen van fossiele naar schone brandstof.

NS onderkent zelf ook het succes van regionale aanbestedingen en constateert dat regionale overheden daardoor “gewend zijn geraakt aan dienstbare uitvoerders van hun OV-contracten”. Dat blijkt uit het feitenonderzoek door ACM naar documenten van NS, die ACM ook citeerde in haar boetebesluit over de OV-fraude in Limburg⁶:

“336. Vervolgens staat onder het kopje “Regionale aanbestedingen zijn succesvol” dat regionale overheden zich steeds bewuster worden van hun rol in het ontwikkelen van een visie op het openbaar vervoer in hun regio, inclusief het spoorvervoer. Zij zijn bedreven geraakt in het aanbesteden van contracten voor openbaar vervoer. Regionale aanbestedingen zijn succesvol.

337. Het kopje “Successen regionale overheden niet op gewenste manier” stelt dat de bezuinigingen die zijn doorgevoerd bij regionale aanbestedingen, “niet realiseerbaar of niet wenselijk op het HRN” zijn. Hiervoor zijn verschillende redenen, waaronder het feit dat regionale vervoerders gebruik maken van reservematerieel en diensten voor het HRN, zoals reisinformatie. Het stuk vermeldt dat regionale overheden gewend zijn geraakt aan dienstbare uitvoerders van hun openbaar vervoercontracten en noemt dit “bedreigend voor een bedrijf als NS dat gewend is aan een hoge mate van autonomie en bedreven is in het in eigen regie ontwikkelen van het aanbod en dat mede daardoor niet tegen de laagste kosten kan (en wil) werken”.

Naar de mening van FMN is het juist de bedoeling dat – waar het gaat om OV – sprake is van “dienstbare uitvoerders” van OV-contracten en wordt het gelijk daarvan bewezen door de succesvolle prestaties van het regionaal OV, met focus op het belang van de regionale reiziger en het reisproduct dat zij aangeboden krijgt.

⁶ Bron: boetebesluit ACM, 30 juni 2017, overwegingen 336 en 337 (www.acm.nl); onderstreping toegevoegd.



Vertaling naar beleidsagenda

Deze en soortgelijke vraagstukken zullen dus een plaats moeten krijgen in het beleid, zoals dat voor de periode vanaf 2025 gevormd wordt. Daarbij is de vraag steeds: hoe kan beleid worden ingezet ten behoeve van het beste aanbod aan de reiziger? FMN brengt daartoe de volgende aandachtspunten naar voren.

1 Optimaliseer het reizigersbelang door verdere regionalisering

Regionalisering heeft haar voordelen in de praktijk bewezen. Daaruit blijkt ook dat het niet complex of inefficiënt is, maar juist leidt tot “dienstbare vervoerders” die goede invulling geven aan de regionale wensen van de overheid en de reiziger (zie hierboven). Het Regeerakkoord noemt vier lijnen die voor decentralisatie in aanmerking komen; door die versneld aan de regio over te dragen (en niet te wachten tot 2025) is op een ingrijpende verbetering van het vervoersresultaat in delen van Noord- en Oost-Nederland op korte termijn te realiseren.

Maar met de in het Regeerakkoord genoemde vier lijnen zijn niet alle relevante sprinterlijnen waar (grote) potentiële voordelen voor de reiziger gehaald kunnen worden, in kaart gebracht. Het huidige Hoofdrailnet bevat nog verschillende andere regionale verbindingen. Die worden nu nog gecentraliseerd aangestuurd, maar voor een belangrijk deel van die lijnen geldt, dat door decentralisatie een vervoerskundig beter én efficiënter resultaat kan ontstaan. Tegelijkertijd is het niet voor elke sprinterlijn logisch, nuttig of nodig om die aan het HRN te onttrekken. Daarom zou per lijn gekeken moeten worden naar de vraag, of er door afsplitsing uit het HRN een vervoerskundig logischer en beter eindresultaat voor de reiziger behaald kan worden. Dat leidt niet tot “versnippering” of “opknippen” van het hoofdrailnet, maar wel tot het ontvlechten en versimpelen van een aantal lijnen die beter verbonden kunnen worden met de andere OV-modaliteiten in de regio (zoals bus, tram of metro) dan met het Hoofdrailnet.

Verdere regionale aanbesteding, innovatieve vormen van aanbesteding en innovatieve financieringsmodellen kunnen daarbij een verdere versnelling van de verduurzaming tot stand brengen.

2 Kies niet voor een big bang, maar voor een gefaseerde transitie

Neem eerst kleine stappen zodat decentralisatie effectief beheersbaar is en de concrete voordelen ervan benut worden. Begin daarom op korte termijn met decentralisatie van de lijnen zoals die in het Regeerakkoord zijn benoemd. Bouw hierop voort in de integrale visie en besluit door de reikwijdte



van het HRN te herzien en meer sprinterlijnen af te splitsen van het HRN. Ontwikkel een plan voor uitvoering van deze integrale visie. Decentraliseer de lijnen niet ineens, maar doe dat gefaseerd in de periode tussen 2025 en 2035. Combineer daarbij zoveel mogelijk met andere modaliteiten, maar laat niet het moment van decentralisatie wachten op het moment waarop de eerstvolgende aanbesteding in de regio plaatsvindt. Voor een concessie die net gegund is voor 10 of 15 jaar, weegt het voordeel van een gecombineerde aanbesteding niet op tegen het nadeel voor de reiziger om de voordelen pas zoveel later te kunnen genieten.

3 Verzeker een gelijk speelveld

Verdere decentralisatie van spoorlijnen staat niet op zichzelf, maar hangt nauw samen met een aantal belangrijke juridische en beleidsdiscussies. Meest belangrijk is de verzekering van het gelijk speelveld van regionale vervoerders ten opzichte van de NS. ACM heeft het Ministerie geadviseerd over de noodzakelijke waarborgen voor een gelijk speelveld bij aanbestedingen; deze zouden zo spoedig als mogelijk – maar in elk geval voorafgaand aan de eerste aanbesteding – ingevuld moeten worden.

Daarnaast is toegang tot data noodzakelijk (voor realisatie van MaaS maar ook om een voorsprong van NS in de kennis over de reizigersopbrengsten uit lijnen te voorkomen), zou de positie van stations geregeld moeten worden (zodat ProRail en de regionale overheden kunnen investeren in

de stations in hun regio, ook als NS die niet bedient) en zou de mogelijkheid tot doorrijden voorbij de concessiegrens gerealiseerd moeten worden (zodat de reiziger voorzien wordt in een snellere reis met minder overstappen en minder wacht- en reistijd). Dat laatste vraagt ook een snelle modernisering van de capaciteitsregels op het spoor en een aanpassing van de HRN-concessie. Die kan bij de Mid Ter Review worden doorgevoerd, waardoor het huidige strategisch belang van NS om doorrijden voorbij concessiegrenzen te blokkeren, wordt weggenomen.

4 Creëer zo snel mogelijk open toegang tot het HRN

Onderzoek bewijst, dat de reiziger als gebruiker van het OV veel te winnen heeft bij open toegang. Open toegang biedt regionale vervoerders de kans om de dienstverlening aan de klant verder uit te



breiden en de combinatie met MaaS te zoeken. Dat vraagt wel dat voldoende ruimte gelaten wordt in de dienstregeling om open toegang ook effectief uit te voeren; ook hier vragen de regels rondom capaciteitstoedeling om gemoderniseerd te worden en geen voorkeur bevatten voor bv. het HRN

boven het regionaal OV. De reiziger op het HRN is immers dezelfde als op het regionaal OV. De economische evenwichtstoets van ACM zou moeten borgen, dat bestaande concessies (inclusief die voor het HRN) niet uitgehold kunnen worden. Bij de Mid Term Review van de HRN-concessie zou hiermee al rekening gehouden moeten worden.

5 Splits de stations (gedeeltelijk) af van NS

Het afsplitsen van stations van NS is geen doel op zich, maar moet wel in samenhang met andere onderdelen van de marktordening worden bekeken. Als er meer lijnen worden gedecentraliseerd en NS exploiteert die stations niet meer, heeft NS niet langer de prikkel om in deze stations te investeren. Stationsvernieuwing is bewezen positief in de reisbeleving van de consument. NS werkt hard aan de verbetering van de grotere stations en brengt daar mooie prestaties. Maar de stations die NS niet meer bedient, maar nog wel in eigendom heeft, staan achteraan in de rij voor investeringen en vernieuwing, terwijl regionale overheden juist wel de behoefte koesteren om die vernieuwing door te (laten) voeren.

Daarnaast spelen stations een belangrijke rol bij het gelijke speelveld bij aanbestedingen, zoals ook bleek uit de aanbesteding van het OV in Limburg: NS was als eigenaar van de stations in staat om andere inschrijvers te benadelen.

FMN pleit daarom voor structurele maatregelen, bijvoorbeeld door alle stations – of ten minste de stations waar NS niet als enige rijdt – af te splitsen naar ProRail en te bundelen met de rest van de infrastructuur waarover ProRail het beheer voert. Dat standpunt wordt gedeeld door ACM⁷ en ook onderschreven door meerdere provincies die graag zien dat NS de stations afstoot, zodat de stations die in hun provincie liggen beter bediend worden. Deze maatregel zal ten slotte ook bijdragen in het vereenvoudigen van de afstemmingsproblematiek rondom stations tussen NS en ProRail en het beëindigt de verkapte staatssteun doordat ProRail en het Rijk het grootste deel van de investering in de verbouwing van stations financieren, waarvan NS nu de vruchten plukt.

6 Besteed de HSL-Zuid aan

Naar de mening van FMN is er nog veel winst te halen bij exploitatie van de HSL-Zuid, zowel in termen van vervoersprestatie, benutting van het potentieel van de lijn en het spoor, snelheid van de verbinding en de hoogte van het prijskaartje. Heraanbesteding van de verbinding zou – in lijn met de conclusies van de enquêtecommissie Fyra – resulteren in een (afdwingbaar) resultaat dat wél aansluit bij de oorspronkelijke doelen, frequentie en snelheid zoals die in 2001 beoogd werd. Ongeacht of de winnaar van zo'n aanbesteding NS of een andere vervoerder is, worden alle inschrijvers geprikkeld om een beter resultaat aan te bieden en te realiseren, dan het huidige aanbod behelst.

7 Bewaak de consistentie in regelgeving

Elk besluit over hoe de markt moet worden geordend kan alleen succesvol zijn als dat wordt ondersteund door effectieve wet- en regelgeving. ACM adresseert dit ook in haar over advies over het rapport 'Kiezen voor een goed spoor' en stelt daarin dat keuzes voor een bepaald ordeningsscenario ook consequent moeten worden doorgevoerd in wet- en regelgeving:

“De ACM onderschrijft het belang van een consistente invulling van de scenario’s. Wanneer de politiek kiest voor een bepaald ordeningsmodel, moet dit ook consequent worden doorgevoerd. Dat betekent concreet bijvoorbeeld dat een keuze voor meer concurrentie gevolgd moet worden door maatregelen die leiden tot meer aanbestedingen en eerlijke concurrentie tussen vervoerders.”⁸

⁸ Advies ACM over het rapport “Kiezen voor een goed spoor”, ACM/BBC/2017/202037





FEDERATIE **MOBILITEITSBEDRIJVEN** NEDERLAND

www.mobiliteitnederland.nl

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e - BSK
Cc: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: FW: FMN input tbv gesprek 15 mei 13.00-14.00 uur
Datum: donderdag 14 mei 2020 17:48:57

Beste 5.1.2.e,
 5.1.2.e en ik spreken morgen met Anne. Zie bijgaande input voor het gesprek. Kun je ons nog een korte annotatie meegeven (door per alinea een korte reactie te schrijven)?

Groet,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: donderdag 14 mei 2020 17:15

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

CC: Anne Hettinga (5.1.2.e @arriva.nl)

Onderwerp: FMN input tbv gesprek 15 mei 13.00-14.00 uur

Beste 5.1.2.e, beste 5.1.2.e,

Aanstaande vrijdag om 13.00 uur spreken wij elkaar. Vooruitlopend daarop leek het ons goed om jullie alvast mee te geven waar onze belangstelling in dat gesprek naar uit gaat.

Vorige week sprak FMN met InnoV naar aanleiding van diens rapport over de reikwijdte van het HRN en het wel of niet aanbesteden daarvan. Het rapport gaf FMN aanleiding tot een aantal opmerkingen. Kortweg, vonden wij het rapport te somber over de kansen van verdere decentralisatie en de mogelijkheden om het OV-stelsel in Nederland anders in te richten. Ook troffen wij een aantal aannames die niet stroken met de praktijk en een voorstel in enkele scenario's om NS marktmeester te maken in de gehele OV-markt. Dat laatste is natuurlijk niet voorstelbaar.

Na bespreking van onze opmerkingen is toegezegd dat ze behandeld zullen worden, maar het is ons nog niet duidelijk hoe en tot welke verandering in het rapport dat aanleiding geeft. Voor verdere bespreking daarvan zou ook geen tijd meer zijn, begrepen we. Dat baart ons wel enige zorgen. Dit rapport is voor FMN het belangrijkste van alle bouwstenen. Het geeft immers potentieel invulling aan de afspraken uit het Regeerakkoord (verdere marktopenstelling richting 2025) en aan de afspraak die met de staatssecretaris is gemaakt, dat er goed gekeken zou worden naar een verdergaande scheiding tussen IC's en sprinterlijnen. Buiten de Randstad blijkt dat praktisch prima mogelijk, past ook bij het OV-toekomstbeeld en resulteert in beter OV. Binnen de Randstad zijn er mogelijkheden door een herindeling van netwerken in CitySprinters. We zijn dus uitermate benieuwd naar de eindconclusies op dit punt en koesteren daarbij natuurlijk de hoop, dat de aanvankelijke aarzeling plaats gemaakt heeft voor enthousiasme over de kansen.

Met het afronden van dit rapport is ook het punt aangebroken, waarop de verschillende bouwstenen aan elkaar verbonden kunnen worden, om daaruit vervolgens conclusies te trekken. Jullie weten, dat FMN al enkele malen gevraagd naar hoe dat concreet vorm zou krijgen en ook concrete voorstellen voor een besliskader deed. In ons vorige overleg hebben jullie toegezegd, dat het ministerie het besliskader tijdig met ons zou bespreken. Deze week begrepen we echter, dat de voorbereiding voor het besluit op ambtelijk niveau al (grotendeels) is gefinaliseerd en één dezer dagen door de staatssecretaris afgerond zal worden. Wij hebben er begrip voor dat er een moment komt, waarop jullie achter gesloten deuren op basis van alle beschikbare bouwstenen een definitief besluit nemen. Naar ons gevoel komt dat moment echter te vroeg en wij vertrouwen erop dat wij in ons gesprek stil kunnen staan bij de afronding van HRN onderzoek, de rol van het afwegingskader bij het nemen van een besluit over de visie op marktordening en welke mogelijkheden er nog zijn voor inhoudelijke inspraak op de visie op marktordening. Draagvlak op dit punt lijkt ons erg belangrijk.

Een derde vraag die bij ons leeft, is hoe het ministerie nu kijkt naar het FMN-plan OV20-30? Dat is aangeboden aan de staatssecretaris en zij was er ook blij mee. Kort daarna trad de coronacrisis in. Dat verlegde de prioriteit natuurlijk naar andere zaken. Daardoor kwam het nog niet van inhoudelijk overleg met het ministerie over het plan en de kansen die dat biedt. We hopen dat hiervoor toch nog wel voldoende ruimte bestaat. Het plan biedt belangrijke aanknopingspunten voor het orderingsbesluit, de doelen uit het Regeerakkoord en de doelstellingen uit het OVTKB. Door de focus op kansen in de regio's sluit het tevens naadloos aan bij het NS strategie document "Nederland duurzaam bereikbaar" dat zich richt op Intercity's in de Randstad. We zouden daarom vrijdag graag met jullie bespreken hoe dit rapport bij de besluitvorming betrokken kan worden.

Een laatste punt is dat wij ons afvragen waarom de financiën van het OV tot nu toe zo'n bescheiden rol kregen in de hele orderingsdiscussie en alle aanverwante onderzoeken. Uit meerdere onderzoeken blijkt dat decentralisatie leidt tot zowel meer en beter OV als tot voordeliger en economisch efficiënter vervoer. We vragen ons af waarom dat – in elk geval voorzover wij konden zien – tot nu toe zo weinig plek kreeg in de verschillende onderzoeken. Die winst laten liggen zou immers jammer zijn omdat juist zo de middelen vrijgespeeld kunnen worden waarmee meer OV

gekweekt kan worden. Dat beantwoordt op haar beurt de behoefte van de reiziger en van het OVTKB. Dit punt blijft hopelijk toch niet buiten beschouwing?

We hopen hiermee jullie een goed beeld te hebben gegeven van onze verwachtingen voor het gesprek morgen en kijken uit naar dat overleg.

Met vriendelijke groet,

Anne Hettinga, voorzitter FMN,

5.1.2.e, 5.1.2.e FMN

Van: 5.1.2.e) - DGMo
Aan: 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: RE: Verslag gesprek Stass I&W / RvB NS over markt ordening
Datum: zondag 17 mei 2020 11:16:10

5.2.1. + 5.1.2.i

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: zondag 17 mei 2020 11:13 AM
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Verslag gesprek Stass I&W / RvB NS over markt ordening

Dank!!

Vraagje: 5.2.1. + 5.1.2.i

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: zondag 17 mei 2020 11:00
Aan: 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e -
 BSK ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - DBO ; 5.1.2.e -
 - DBO

Onderwerp: Verslag gesprek Stass I&W / RvB NS over markt ordening

1. Gesprek begint met zorgen van NS over hun financiële positie agv COVID.

Daarover vond dag ervoor gesprek plaats met Mifi.

Afgesproken wordt dat I&W daarbij ook goed aangehaakt wordt, al was het maar vanwege de relatie met de prestaties van de NS

(NB: afspraak tussen I&W en Mifi is gemaakt -> daarna gesprek Wopke / Stientje)

2. NS uit zorgen over "geluiden" die ze hebben gehoord: ademende concessie? In brief geen complimenteren voor NS ? Waarom open toegang internationaal?

Eerst wordt gesproken over proces. NS uit ergernis over late betrokkenheid. I&W benadrukt zorgvuldig proces (5.2.1. + 5.1.2.i)

3a. Stass benadrukt vitaal belang spoor. Vermeende voordelen marktwerking (kwaliteit / kwantiteit) zijn in debat wat op achtergrond geraakt.

Tegelijkertijd is er een EU spoorwegpakket (marktwerking tenzij).

Stass licht besluit toe van onderhandse gunning. Eind 2023 . Ondersteund door rapporten.

Moeten wel blijven verbeteren

NB: weldegelijk complimenten voor NS in brief (...)

Geconstateerd wordt (breed) dat KPI sturing heeft gewerkt en moet blijven.

3b. Vervolgens wordt decentralisatie behandeld. Stass licht toe. Besluit en voorwaarden.

Op zoek blijven naar optimaliseren. Je moet discussie kunnen blijven houden. Evt aanpassingen in concessie bij een MTR

NS kan meedoen met decentralisaties

NS: noem eens voorbeeld waar je aan denkt. Wij kunnen het niet bedenken

Dit geeft onrust. slecht voor moraal. Waarom? Slecht voor stabiliteit

Waarom deze dreiging?

Stientje: je kan niet zeggen : ik wil en mag er niet over nadenken, maar eens dat er helderheid nodig is qua proces

Is geen dreiging, is optimaliseren voor de reiziger. Ik heb geen interesse in marktaandelen maar in prestaties voor reiziger. Optimaliseren / prikkelen tot verbetering van het totaal.

Geeft daarbij aan dat de afgelopen tijd goede ervaringen met NS zijn opgedaan, ook decentraal. Kan met NS (inmiddels) goede afspraken maken.

NS: Snappen zoeken naar verbetering, maar waarom op dit aspect van schaal en rijkwijde concessie

Waardoor niet in onze prestaties (vb FLIRT / Materieel) of over afspraken van deur tot deur

3c. Internationaal

Stass licht toe. Goed te kijken naar andere partijen. Marktverkenning stap 1. levert dat niets op, dan fase 2

Voor beide stappen moet voldoende tijd zijn, dus snel met marktverkenning beginnen!

NS geeft haar ambities weer. Internationaal gegroeid.

Combi's komen mn tot stand door eigen materieel . Lukt vanwege NS

5.2.1. + 5.1.2.i

4. Bespreking eindigt met beschouwing over veranderend politiek landschap: (VVD, minder drang tot marktwerking: CDA, zien dat NS in regio verbetert)

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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 - DBO
Onderwerp: CFEZIL-marktordening punt stations vandaag voorleggen aan Stas
Datum: maandag 18 mei 2020 11:50:21
Prioriteit: Hoog

Dag 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Morgen staat op de CFEZIL het marktorderingsbesluit. Het geschilpunt is de wens van EZK om aan de KPI's van de stationsagenda de sanctie te verbinden dat bij slecht presteren de stationsordening gewijzigd kan worden.

Op verzoek van 5.1.2.e de vraag of jullie akkoord zijn alleen dit punt vandaag expliciet aan de Stas voor te leggen. De rest van de nota (waarop jullie akkoord hebben gegeven) gaat dan mee in de tas met Hemelvaart samen met de nota met het RFEZIL-formulier en het advies wie de Stas nog voor de RFEZIL zou moeten spreken van haar medebewindspersonen.

FIN is inmiddels akkoord met het stellen van KPI's aan de stationsagenda zolang dat los van de HRN-vervoerconcessie is. Daarmee kunnen we instemmen. Ik heb de passage in de nota daarom aangepast. Zie onderstaand.

Ik hoor het graag.

Groet, 5.1.2.e

1. CFEZIL

In aanloop naar de CFEZIL is met FIN (Deelnemingen, AFEP en IRF), EZK (AEP) en AZ op directeureniveau afgestemd. Zij waren op punten kritisch maar in grote lijnen konden zij het voorstel steunen.

Het geschilpunt voor de CFEZIL is de invulling van de stationsagenda. U wilt actiever en operationeler sturen op stations en daarom wilt u operationele prestatie-indicatoren aan agenda verbinden. FIN (Deelnemingen) wil wel akkoord gaan met de agenda inclusief prestatie-indicatoren, zolang dat los staat van de HRN-vervoerconcessie. EZK wil een stap verder gaan en wil dat de meetbare prestatie-indicatoren ertoe kunnen leiden dat de ordening van de stations in de toekomst alsnog herzien kan worden (bij niet naar behoren presteren). We gaan wel kijken wat voor wijze wij sancties kunnen verbinden aan de kpi's.

Argumentatie en advies

- Wij willen de IenW-vertegenwoordiger (en 5.1.2.e OVS die voor dit agendapunt aanschuift in de CFEZIL) adviseren niet mee te gaan met de wens van EZK om aan de prestatie-indicatoren te verbinden dat dit in de toekomst ertoe kan leiden dat de ordening van de stations alsnog herzien kan worden.
 - Inzet van IenW voor stations is meer sturing op publieke belangen met een Stationsagenda waarin we concreet prestatie-indicatoren opnemen. Kpi's geven een prikkel aan NS en ProRail om de publieke belangen goed te borgen op de stations. Voor de stationsagenda is het van belang dat de minister van Financiën als aandeelhouder van NS samen met IenW optrekt. Op dit moment maken NS en ProRail al gebruik van kpi's in hun stationsbelevingsmonitor. Die wordt jaarlijks publiek gemaakt, maar is een eigen instrument dat in zoverre niet bindend is. Idee is om de stationsagenda samen met ProRail en NS op te stellen, waarbij ook andere relevante stakeholders input kunnen geven.
 - Voorstel van FIN mee instemmen: Het los van de HRN-concessie opstellen van de stationsagenda zou in de vorm kunnen van een convenant kunnen waarin kpi's zijn opgenomen waaraan sancties verbonden worden om NS te prikkelen die wel te halen. Dat moet in afstemming met FIN (als aandeelhouder) en NS.
 - Voorstel van EZK afwijzen: Door aan het presteren op de kpi's de 'nucleaire optie' te verbinden dat de ordening op stations bij slecht presteren in de toekomst gewijzigd kan worden, wordt ervoor gezorgd dat er een te grote lading op het presteren op de stations komt. Gezien het feit dat het – ook zonder expliciete publieke sturing – goed gaat op stations, zou hiervan een verkeerd signaal uitgaan richting NS en ProRail.
- ⇒ Gaat u akkoord met deze benadering?

5.1.2.e

5.1.2.e marktordening spoor en ov

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

.....

Van: 5.1.2.e - DGMo
Aan: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DCO
Onderwerp: RE: Retour staatssecretaris: spoorordening aandachtspunt voor CFEZIL
Datum: dinsdag 19 mei 2020 22:44:29

Benieuwd naar de formuleringen!

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: dinsdag 19 mei 2020 1:57 PM
Aan: 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>
Kopie: 5.1.2.e - DCO <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Retour staatssecretaris: spoorordening aandachtspunt voor CFEZIL

Hoi 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Ik heb overigens met de stas vandaag en gister een aantal van de coalitie Kamerleden gesproken. Geen red flags, maar daar kwamen ook een paar punten uit waar we denk ik in formuleringen van de brief mee rekening kunnen houden om te zorgen dat deze beter landt. Ik zal die aan 5.1.2.e terugkoppelen.

Ten aanzien van punt stations, zou ik graag nog even overleg hebben voordat over de hierin genoemde richting voorbereiding REFEZIL geschakeld wordt met FIN (en EZK) over eventuele aanpassingen.

Kern is dat het mijns inziens voor de politieke stevigheid van het integrale besluit straks cruciaal dat ook op dit element de afspraken stevig en actief overkomen. Het woord convenant suggereert echter wat anders, namelijk afspraken obv vrijwilligheid.

Ik adviseer daarom minimaal niet te spreken van een "convenant" zoals nu in de nota staat, maar te zoeken naar een stevigere bewoording, bij wijze van spreken een aparte "stationsconcessie" met afspraken waarbij we op vergelijkbare wijze kunnen sturen op prestaties. Wellicht is dat nog niet het optimale woord maar laten we daar anders even over sparren voordat er aangepast wordt?

Hartelijke groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DBO
Verzonden: dinsdag 19 mei 2020 09:58
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMI; 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
 - BSK; 5.1.2.e - DCO; 5.1.2.e - DBO

Onderwerp: Retour staatssecretaris: spoorordening aandachtspunt voor CFEZIL

Dag allen,

S heeft kennis genomen van het aandachtspunt t.a.v. spoorordening voor de CFEZIL van vandaag. Zie haar opmerkingen in de bijlage. Ze deelt de voorgestelde lijn voor de CFEZIL.

@5.1.2.e: zoals afgesproken wil ze de rest van de informatie graag in de Hemelvaartstas, kunnen jullie ervoor zorgen dat e.e.a. netjes gecombineerd wordt in één rondzendmap samen met de nieuwe informatie van deze week (terugkoppeling CFEZIL, voorbereiding RFEZIL, stakeholdergesprekken, etc.)

En zie ook haar verzoek over de punten uit het gesprek met Van Boxtel en opmerkingen over stations in de bijlage.

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 - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Vierde stakeholderoverleg Marktordening
Datum: woensdag 20 mei 2020 11:21:44

Beste 5.1.2.e,

We zouden in dat geval alleen nog de stadsvervoerders missen. Dat zou dan gaan om 5.1.2.e
5.1.2.e van GVB.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo

Verzonden: dinsdag 19 mei 2020 22:20

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

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

Onderwerp: RE: Vierde stakeholderoverleg Marktordening

Dank

Als we Rover en DO's bilateraal spreken, wie missen we dan nog?

5.2.1. + 5.1.2.i

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

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

Datum: dinsdag 19 mei 2020 5:56 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 - 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>

Onderwerp: Vierde stakeholderoverleg Marktordening

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Volgende week woensdag 27 mei is het Vierde stakeholderoverleg Marktordening. De twee belangrijkste stakeholders – NS en FMN- zijn bilateraal geïnformeerd over het orderingsbesluit. Ook ProRail is op de hoogte. In de nota die we vandaag na de CFEZIL aanbieden wordt voorgesteld ook de andere partijen die bij het stakeholdersoverleg aanschuiven (de decentrale overheden en Rover) van te voren bilateraal te informeren over het besluit. Het ligt voor de hand om in het stakeholderoverleg ook de contouren van de integrale besluitvorming te bespreken. We denken dat het risico op het vroegtijdig uitlekken van het besluit groter is na de gezamenlijke stakeholdersessie. Daarom stellen we voor om bij het verzenden van de webex-link duidelijk te maken dat we verwachten dat alleen de genodigde partijen aanschuiven (waarbij men natuurlijk wel een vervanger kan afvaardigen). Een optie is ook nog om het overleg te plannen na de RFEZIL, op 3 of 4 juni, om het risico op uitlekken zo klein mogelijk te maken.

Graag jullie akkoord op:

- Het bespreken van de contouren van het besluit tijdens de stakeholdersessie
- Het vasthouden van de datum van 27 mei of uitstellen naar 3 of 4 juni

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Afd. OV en Stations

+31(0)6 5.1.2.e

5.1.2.e@minienw.nl

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DBO
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DGMo;
 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Afspraken Stas met stakeholders ikv marktordening
Datum: maandag 25 mei 2020 14:22:34

Dag 5.1.2.e,

Hierbij het lijstje van mensen die de Stas bij voorkeur nog moet spreken voordat het marktordeningsbesluit in de MR van 5 juni ligt.

1. Sondering kabinet contouren besluit: Hoekstra, Wiebes, Schouten en Rutte (kan tijdens de MR van as vrijdag);
2. Eén gesprek met de decentrale overheden uit het NOVB aangevuld met Lot van Hooijdonk om de contouren van het besluit te delen. Het gaat dan om: Floor Vermeulen (VVD, provincie Zuid-Holland namens provincies), Sharon Dijksma (PvdA, wethouder Amsterdam namens de vervoersregio's), Lot van Hooijdonk (GroenLinks, wethouder Utrecht namens G4) en 5.1.2.e (Dova). Lot is namens G4 eerder uitgenodigd voor de stakeholderbijeenkomsten in het kader van de marktordening.
3. Eén gesprek met gedeputeerden van alle mogelijke decentralisaties om te voorkomen dat heel precies per lijn wordt onderhandeld. Betekent gesprek met gedeputeerden: Avine Fokkens (Fryslân, VVD), Bert Boerman, (Overijssel, CU), Cees Bijl (Drenthe, PvdA), Fleur Gräper (Groningen, D66), Jan van der Meer (Gelderland, GroenLinks)
Zwolle-Leeuwarden: Friesland, Overijssel, Drenthe
Zwolle-Groningen: Groningen, Overijssel, Drenthe
Apeldoorn-Enschede: Overijssel, Gelderland

Qua informeren over de contouren van het voorstel zal 5.1.2.e Rover (Freek Bos) en de stadsvervoerders (5.1.2.e - GVB) voor zijn rekening nemen nog voor de MR. Wat betreft gesprekken zijn we er dan denk ik.

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
Cc: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DCO; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DCO
Onderwerp: Nabrander - Retour staatssecretaris: Kamerbrief spoorordening
Datum: maandag 25 mei 2020 06:54:28

Nabrander: S wil graag na de RFEZIL een nieuwe versie van de brief, met in track changes de wijzigingen t.o.v. deze versie.

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DBO

Verzonden: maandag 25 mei 2020 06:52

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

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

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

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

Onderwerp: Retour staatssecretaris: Kamerbrief spoorordening

Dubbele inhoud met document 88

T 06-5.1.2.e

E 5.1.2.e @minienw.nl

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

Verzonden: zondag 24 mei 2020 17:58

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

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

Onderwerp: RE: Retour: Stukken Marktordeningsoverleg Spoor 25 mei

Dubbele inhoud met document 88

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

Verzonden: zondag 24 mei 2020 17:07

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 - 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 - 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 .burg@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Retour: Stukken Marktordeningsoverleg Spoor 25 mei

Dubbele inhoud met document 88

Dubbele inhoud met document 88

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

Datum: zondag 24 mei 2020 4:10 PM

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

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

Onderwerp: Retour: Stukken Marktordeningsoverleg Spoor 25 mei

Dubbele inhoud met document 88

Van: 5.1.2.e - DBO
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DCO; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DCO
Onderwerp: Retour staatssecretaris: Kamerbrief spoorordening
Datum: maandag 25 mei 2020 06:53:02
Bijlagen: [Kamerbrief met besluit marktordening op het spoor na 2024 \(versie 20 mei\) + opm S.pdf](#)

Dag allen,
 Hierbij de reactie van de staatssecretaris op de Kamerbrief over spoorordening.
 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: zondag 24 mei 2020 17:58

Aan: 5.1.2.e - BSK

CC: 5.1.2.e - DBO

Onderwerp: RE: Retour: Stukken Marktordeningsoverleg Spoor 25 mei
 Dank je! Ik geef de staatssecretaris even een seintje ^{BRW}

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

Verzonden: zondag 24 mei 2020 17:07

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 - 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 - 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>

Onderwerp: RE: Retour: Stukken Marktordeningsoverleg Spoor 25 mei

Dag ^{5.1.2.e},

Excuus daarvoor, inmiddels is de brief weer ingecheckt als het goed is. Zo niet, bel dan
 even ^{BRW}

Groet ^{5.1.2.e}

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

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

Datum: zondag 24 mei 2020 4:10 PM

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

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

<5.1.2.e [redacted]@minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted] - DCO
 <5.1.2.e [redacted]@minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted] - DGMo
 <5.1.2.e [redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: Retour: Stukken Marktordeningsoverleg Spoor 25 mei

Beste 5.1.2.e,

In afwezigheid van 5.1.2.e stuur ik je bijgaande twee stukken voor het marktordeningsoverleg morgen. De staatssecretaris heeft kennis genomen van alle stukken en bij deze een aantal opmerkingen geplaatst.

De staatssecretaris kan de laatste versie van de Kamerbrief in de rondzendmap niet annoteren omdat die nog bij jou openstaat, ik denk dat jij die niet hebt uitgecheckt.

Kan jij ervoor zorgen dat een nieuwe laatste versie in de rondzendmap wordt geplaatst en mij dan een seintje geven?

Hartelijke groet,

5.1.2.e

.....
 5.1.2.e

Directie Bestuursondersteuning

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

11e verdieping, D-beuk

.....
 M 06 5.1.2.e

E 5.1.2.e [redacted]@minienw.nl

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBQ;
 5.1.2.e - DCO; 5.1.2.e - DBQ
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Ter info: Kamerbrief marktordeningsbesluit naar RFEZIL (bijgaand de stukken)
Datum: dinsdag 26 mei 2020 17:24:09
Bijlagen:
[03. NAAR RFEZIL Aanbiedingsformulier RFEZIL 2 juni Integraal besluit marktordening spoor na 2024.PDF](#)
[12. NAAR RFEZIL Kamerbrief integrale besluit voor de marktordening op het spoor na 2024.DOCX](#)
[13. NAAR RFEZIL Findrapport Vervoerconcessie HRN, praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning ~ V.m.m.v. ProRail en Van Doorne advocaten\).PDF](#)
[14. NAAR RFEZIL Bijlage bij inno-V rapport Consequenties van mogelijke netwerkindelingen \(ProRail\).PDF](#)
[15. NAAR RFEZIL Findrapport Onderzoek Ordening HSL-Zuid \(Berenschot\).PDF](#)
[16. NAAR RFEZIL Findrapport Ordening stations, Eigendoms-, exploitatie-, en verantwoordelijkheidsdeling op stations \(Royal HaskoningDHV\).PDF](#)
[17. NAAR RFEZIL Findrapport Effecten openbaar aanbesteden van het OV \(Decisio TwijnstraGudde inno-V\).PDF](#)

Dag allen,

De brief met het integrale besluit voor de marktordening op het spoor na 2024 is gereed en inmiddels aan de RFEZIL gestuurd. Zie ter informatie bijgaand het aanbiedingsformulier, de brief en de onderzoeken die in bijlage zijn meegestuurd. 5.1.2.e heeft nog intensief meegelezen en zijn opmerkingen zijn verwerkt in deze versie.

Qua gesprekken is het advies aan de Stas om (afgestemd met 5.1.2.e):

1. En marge MR Hoekstra, Wiebes, Schouten en mogelijk ook Rutte te spreken over haar voorstel. (FIN en AZ zijn ambtelijk hiervan op de hoogte gebracht ter voorbereiding bewindspersoon, EZK en LNV volgt nog)
2. Eén gesprek met de decentrale overheden uit het NOVB aangevuld met Lot van Hooijdonk om de contouren van het besluit te delen. Bij voorkeur zo spoedig mogelijk (hun vervoerders in FMN-verband weten dan al twee weken de contouren). Het gaat dan om: Floor Vermeulen (VVD, provincie Zuid-Holland namens provincies), Sharon Dijksma (PvdA, wethouder Amsterdam namens de vervoersregio's), Lot van Hooijdonk (GroenLinks, wethouder Utrecht namens G4) en 5.1.2.e Dova). Lot is namens G4 eerder uitgenodigd voor de stakeholderbijeenkomsten in het kader van de marktordening.
3. Eén gesprek met gedeputeerden van alle mogelijke decentralisaties om te voorkomen dat heel precies per lijn wordt onderhandeld. Bij voorkeur vóór RFEZIL en puur om ze te informeren over decentralisatie (niet delen van bredere contouren) zodat Stas laatste aandachtspunten bij de decentralisatie kan meenemen in RFEZIL.

Betekent gesprek met gedeputeerden: Avine Fokkens (Fryslân, VVD), Bert Boerman, (Overijssel, CU), Cees Bijl (Drenthe, PvdA), Fleur Gräper (Groningen, D66), Jan van der Meer (Gelderland, GroenLinks).

Zwolle-Leeuwarden: Friesland, Overijssel, Drenthe

Zwolle-Groningen: Groningen, Overijssel, Drenthe

Apeldoorn-Enschede: Overijssel, Gelderland

Verder voorgesteld dat 5.1.2.e Rover (Freek Bos) belt over de contouren van het voorstel.

Voorkeur (van 5.1.2.e) is om dat vrijdag 5 juni te doen (5.2.1. + 5.1.2.i

en de stadsvervoerders

(vertegenwoordigd door 5.1.2.e - GVB).

@ 5.1.2.e, eens?

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Sondering marktordeningsbesluit in aanloop RFEZIL (paar aandachtspunten FIN, EZK, LNV))
Datum: donderdag 28 mei 2020 19:12:56
Bijlagen: [Sondering marktordeningsbesluit in aanloop RFEZIL \(paar aandachtspunten FIN, EZK, LNV\)\).docx](#)

Dag 5.1.2, 5.1.2.e,

Zoals afgesproken (5.1.2) hier de punten tbv de sondering van het marktordeningsbesluit die Hoekstra en Schouten voor morgen meekrijgen. Stas kan hier dan rekening mee houden mocht ze morgen aan sonderen toekomen.

NB: alle departementen die gebeld hebben in voorbereiding op hun bewindspersoon hebben gevraagd of de Stas heeft gesondeerd. Qua punten zijn dit de enige punten. Advies is verder: instemmen. Dat zullen ook BZK, VenJ en SZW doen. De rest heb ik niets van vernomen.

Groet, 5.1.2.

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DBO
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo;
 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: memo integraal besluit marktordening
Datum: vrijdag 29 mei 2020 14:42:17
Bijlagen: [Sondering marktordeningsbesluit in aanloop RFEZIL \(paar aandachtspunten FIN EZK LNV\)\).docx](#)

Ha 5.1.,
 Zie bijgaand zoals verzocht een memo met de laatste twee tekstuele punten die zijn opgebracht door Fin en EZK.
 Ik heb dit memo toegevoegd aan de rondzendmap.
 In die map heb ik ook nog het RFEZIL-advies geactualiseerd n.a.v. de afstemming van de laatste dagen.
 Groeten, 5.1.
 2

Van: 5.1.2.e - DGMo
Aan: 5.1.2.e - SG
Onderwerp: FW: Retour staatssecretaris: reactie OVS op verzoek Stas openstaande punten in aanloop naar RFEZIL/ besluit marktordening op het spoor
Datum: maandag 1 juni 2020 17:41:29
Bijlagen: [Notitie voorbereiding RFEZIL besluit marktordenings spoor \(2 juni 2020\) + opm S.pdf](#)
[Kamerbrief aanpassing decentralisatie moo RFEZIL + opm S.pdf](#)

BRW

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e 1@minienw.nl>
Datum: maandag 01 jun. 2020 5:31 PM
Aan: 5.1.2.e - BSK <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 - 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 - 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 - BSK
 <5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DCO <5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Retour staatssecretaris: reactie OVS op verzoek Stas openstaande punten in aanloop naar RFEZIL/ besluit marktordening op het spoor

Hoi 5.1.2. ,

De staatssecretaris heeft kennis genomen van de stukken. Zie haar reactie in de bijlage. Verzoek t.a.v. ibabs zal ik oppakken.

De staatssecretaris heeft besloten de behandeling van het integrale spoorordeningsbesluit in de MR een weekje op te schuiven, dus naar de MR van 12 juni. Dit geeft haar meer ruimte voor de bestuurlijke gesprekken die zij nog wil voeren voorafgaand aan de MR. Komende week zal namelijk vooral in het teken staan van de OV-beschikbaarheidsvergoeding, waardoor er te weinig ruimte is voor andere bestuurlijke overleggen.

Ter verduidelijking: behandeling in RFEZIL morgen gaat dus gewoon door, maar behandeling in MR schuift een weekje door. De staatssecretaris zal dit morgen ook aangeven in de RFEZIL.

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

Verzonden: maandag 1 juni 2020 13:02

Aan: 5.1.2.e - DBO

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

Onderwerp: Reactie OVS op verzoek Stas openstaande punten in aanloop naar RFEZIL/ besluit
marktordening op het spoor

Urgentie: Hoog

Dubbele inhoud met document 94

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

Verzonden: zondag 31 mei 2020 20:58

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

Onderwerp: Retour staatssecretaris: openstaande punten in aanloop naar RFEZIL

Dubbele inhoud met document 94

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 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; 5.1.2.e -
 - DBO; 5.1.2.e - DCO; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e -
 DCO
Onderwerp: Reactie OVS op verzoek Stas openstaande punten in aanloop naar RFEZIL/ besluit marktordening op het spoor
Datum: maandag 1 juni 2020 13:02:12
Bijlagen: [Sondering marktorderingsbesluit in aanloop RFEZIL \(paar aandachtspunten FIN EZK LNV\) + opm S.pdf](#)
[Kamerbrief aanpassing decentralisatie moo RFEZIL.DOCX](#)
[Notitie voorbereiding RFEZIL besluit marktorderings spoor \(2 juni 2020\).docx](#)
Prioriteit: Hoog

Beste 5.1.2.e,

In voorbereiding op de RFEZIL van 2 juni heeft de Stas twee verzoeken gedaan:

1. 5.2.1. + 5.1.2.i

2. Aanpassing van de passage over decentralisatie n.a.v. de ambtelijke sondering.

Bijgevoegd 5.2.1. + 5.1.2.i en ons voorstel voor aanpassing van de kamerbrief op het punt van decentralisatie (zie kamerbrief in tracks).

Groet en nog een fijne 2^e pinksterdag!

5.1.2.e en 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DBO

Verzonden: zondag 31 mei 2020 20:58

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

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

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

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

Onderwerp: Retour staatssecretaris: openstaande punten in aanloop naar RFEZIL

Dag allen,

De staatssecretaris heeft kennis genomen van de openstaande besispunten t.a.v. spoorordening in aanloop naar RFEZIL van dinsdag. Zie haar reactie in de bijlage.

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

Openstaande beslispunten t.b.v. RFEZIL marktordeningsbesluit

Ik heb zowel Schouten als Wiebes even
gesproken, 5.2.1. + 5.1.2.i

Aanleiding

5.2.1. + 5.1.2.i

Gevraagd besluit

5.2.1. + 5.1.2.i

Stations

- In de brief staat vermeld:

5.2.1. + 5.1.2.i

Advies

5.2.1. + 5.1.2.i

daar

Decentralisatie

5.2.1. + 5.1.2.i

Graag uw akkoord op deze tekst.

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DGMo;
 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Terugkoppeling FREZIL
Datum: dinsdag 2 juni 2020 11:43:00

5.2.1. + 5.1.2.i

Bedankt voor de terugkoppeling!

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DBO

Verzonden: dinsdag 2 juni 2020 11:30

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

Onderwerp: RE: Terugkoppeling FREZIL

5.2.1. + 5.1.2.i

Mvg,

5.1.2.e

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

Verzonden: dinsdag 2 juni 2020 11:27

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

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

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

<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 - BSK

<5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Terugkoppeling FREZIL

Dank voor de terugkoppeling! Fijn!

Wel de MR van 12 juni, en niet 5 juni, toch?

Gr 5.1.2.e

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

Verzonden: dinsdag 2 juni 2020 11:25

Aan: 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>

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 - DBO

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

<5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: Terugkoppeling FREZIL

5.2.1. + 5.1.2.i

5.1.2.e

5.2.1. + 5.1.2.i

5.2.1. + 5.1.2.i

5.1.2.e

5.2.1. + 5.1.2.i

5.2.1. + 5.1.2.i 5.1.2.e)

5.1.2.e : 5.2.1. + 5.1.2.i

5.2.1. + 5.1.2.i

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
Cc: DBO-stas; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: BO"s spoorordening - vraag S
Datum: woensdag 3 juni 2020 15:40:03

Ha 5.1.2.e, 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Zoals besproken moeten er volgende week nog twee bestuurlijke overleggen plaatsvinden voor de afronding van spoorordening. Vraag van S is of deze gesprekken wellicht gevoerd kunnen worden door 5.1.2.e. Alleen als het antwoord daarop volmondig ja is, dan is het verzoek of 5.1.2.e deze kan overnemen. Maar als jullie hier risico's in zien, dan doet S het zelf. Vraag is alleen bedoeld om te bezien of we wat ruimte kunnen creëren in agenda van S. Maar graag jullie kritische inschatting of dit wel/geen goed idee is.

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 - DCO
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: persbericht spoorordening
Datum: donderdag 4 juni 2020 11:03:13

Ha 5.1.2.e,

Hieronder concept persbericht spoorordening. Kan me voorstellen dat je andere zaken aan je hoofd hebt. Ik stem eea uiteraard af met 5.1.2.e en 5.1.2.e, maar weet dat dit er ligt. Ik stuur het later vandaag aan Stientje.

Planning is om in de loop van volgende week met spoorordening naar buiten te gaan; al hangt dat sterk af van hoe we met beschikbaarheidsvergoeding varen.

Groet, 5.1.2.e

Persbericht Besluit Marktordening spoor

Spoorboekje voor na 2024: NS behoudt concessie

5.2.1. + 5.1.2.i

5.2.1. + 5.1.2.i