

Wob-verzoek 2020-72 Correspondentie I&W - ACM (HRN Concessie NS)

Deel 1 Correspondentie Onderzoeken (pagina 1 - 220)

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: woensdag 16 mei 2018 10:41
Aan: 10.2.e @acm.nl
Onderwerp: TKN: Brief aan ACM met verzoek tot uitvoeren update quick scan spoormarkt personenvervoer (in concept)
Bijlagen: Brief aan ACM met verzoek tot uitvoeren update quick scan spoormarkt personenvervoer.DOCX

Dag 10.2.e ,

Conform je verzoek hierbij in concept de brief aan ACM over het verzoek voor het doen van een update quick scan spoormarkt personenvervoer. In de brief geeft de Stas een paar aandachtspunten bij de quick scan mee. Die aandachtspunten heeft zij ook zo verwoord aan de Kamer toen de motie werd ingediend (en ik heb het hier eerder met je over gehad). Ik ga ervanuit dat dit voor jullie geen problemen oplevert. Mocht dat wel zo zijn, laat het me z.s.m. weten.

Groet, 10.2.e

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Autoriteit Consument en Markt
T.a.v. De heer dr. H. Don
Postbus 16326
2500 BH DEN HAAG

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. OV en Stations

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e

Senior beleidsmedewerker

T 070-10.2.e

M +31(0)6-10.2.e

10.2.e @minien
m.nl

Datum

Betreft Verzoek tot uitvoeren update quick scan spoormarkt voor
personenvervoer

Ons kenmerk

IENW/BSK-2018/106138

Geachte heer Don,

Op 6 maart jl. heeft de Tweede Kamer de regering bij motie verzocht om de Autoriteit Consument en Markt te vragen een update van de quick scan van de spoormarkt voor personenvervoer uit 2013 uit te voeren (zie bijlage). In de motie wordt ACM gevraagd de update waar nodig uit te breiden met alle facetten die van belang zijn voor een gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen, zoals de reizigers-opbrengsten of voordelen uit exploitatie van het HRN en materieel die doorwerken in de regio. In ons (hernieuwde) kennismakingsgesprek van 6 april jl. hebben wij al gesproken over dit verzoek. Met deze brief bevestig ik graag het verzoek van de Kamer.

Bij het uitvoeren van de quick scan verzoek ik ACM aandacht te hebben voor het onderscheid tussen risico's die zijn opgetreden in het kader van een gelijk speelveld, en risico's die kunnen optreden maar zich (nog) niet hebben voorgedaan. Tevens verneem ik graag de mening van ACM in hoeverre al ingezette beheersmaatregelen, zoals het ex ante toezicht bij diensten en voorzieningen, de risico's in voldoende mate ondervangen.

Uw organisatie heeft aangegeven de update uiterlijk begin 2019 te hebben uitgevoerd.

Ik dank u bij voorbaat voor het uitvoeren van de update van de quick scan.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: dinsdag 28 augustus 2018 12:50
Aan: 10.2.e @acm.nl)
CC: 10.2.e - DGB
Onderwerp: Concept onderzoeksopdracht gevolgen van recht op toegang op binnenlands personenvervoer per spoor
Bijlagen: 20180816 Onderzoeksopdracht Gevolgen van recht op toegang tot infrastructuur binnenlands personenvervoer per spoor (Automatisch opgeslagen) (002).docx

Dag 10.2.e ,

Zoals beloofd tref je hierbij de concept onderzoeksopdracht Gevolgen van recht op toegang tot infrastructuur op het binnenlands vervoer per spoor. Zoals je zult zien zijn het vooral de kansen en bedreigingen die wij in kaart willen laten brengen en welke mogelijkheden het Rijk heeft om vanuit publiek belang te sturen indien nodig.

Wij bespreken deze week de opdracht met inkoop en verwachten daarna snel de opdracht uit te zetten. Zou je me uiterlijk donderdag kunnen laten weten of je opmerkingen hebt? Alvast dank!

Groet, 10.2.e

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: woensdag 7 november 2018 13:52
Aan: 10.2.e @acm.nl'
Onderwerp: FW: Vragen ACM in kader van quick scan gelijk speelveld
Bijlagen: Vragen IenW.pdf

Dag 10.2.e ,

Ter info: Ik heb je vragen uitgezet bij de collega's. Ik heb ze tot volgende week dinsdag gegeven om te reageren naar mij en dan bundel ik de antwoorden.

11.1

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: woensdag 7 november 2018 11:01
Aan: 10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGMI (10.2.e @minienm.nl) ;
10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl)
CC: 10.2.e - BSK ; 10.2.e - DGB
Onderwerp: Vragen ACM in kader van quick scan gelijk speelveld

Dag allen,

ACM voert momenteel de motie Ziengs uit door een quick scan uit te voeren over het gelijk speelveld op de spoormarkt. ACM doet onderzoek door belanghebbenden te interviewen of vragenlijsten te laten invullen. ACM wil graag de vragen in bijgaande vragenlijst aan IenW voorleggen. Graag verzoek ik je de vragen op jouw onderwerp te beantwoorden. Als het gaat om feitelijke informatie of informatie waarover de Kamer al is geïnformeerd, dan ontvangt ACM dat je antwoord graag schriftelijk met verwijzing naar achtergrondstukken. Als het gaat om vragen die mogelijk politiek gevoelig liggen, of waar het een (niet gecommuniceerde) beleidsmening betreft, geef dat aan in het antwoord (zodat ACM niet rechtstreeks de 'mening van IenW' opneemt). Er bestaat ook de mogelijkheid om vragen mondeling te beantwoorden. Geef dat dan aan.

Er zijn vragen over de volgende onderwerpen:

ERTMS (10.2.e)

Rol van informatie (10.2.e/ 10.2.e/ 10.2.e)

Aanschaf en inzet van materieel (10.2.e/ 10.2.e)

Single check in single check out (10.2.e)

Mag ik je vragen om mij uiterlijk volgende week dinsdag je antwoorden te mailen? Dan bundel ik ze om aan 10.2.e van ACM te mailen.

Alvast dank!

Groet, 10.2.e

Vragenlijst IenW

Inleiding

ACM wenst met onderstaande vragen meer inzicht te verkrijgen in de risico's op een verstoring van een gelijk speelveld bij aanbestedingen van spoorvervoer. We verzoeken u daarbij waar mogelijk uw antwoorden te onderbouwen met concrete voorbeelden uit vorige aanbestedingen. Voor zover het gaat over mogelijke toekomstige risico's dan verzoeken we u dat expliciet te maken en duidelijk te maken hoe waarschijnlijk het is dat bepaalde risico's zich zullen manifesteren.

Vragen over ERTMS

Er is door vervoerders aangegeven dat er verschillen bestaan in de mate waarin vervoerders worden gecompenseerd voor kosten in verband met de verplichte invoering van ERTMS. De volgende vragen hebben betrekking op het beleid van I&W met betrekking tot ERTMS.

In de Railmap ERTMS d.d. 22 februari 2018 (versie 5.0) geeft I&W het volgende aan met betrekking tot de compensatie voor vervoerders:

“Of en de mate waarin materiele eigenaren gecompenseerd worden is een afspraak die gemaakt wordt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met de betrokken partijen (NS, goederenvervoerders, regionale vervoerders, aannemers, eigenaren van historisch materieel).”

- Welke subsidies of andere vormen van compensatie zijn er beschikbaar voor vervoerders voor de kosten die zij maken voor de invoering van ERTMS? Maak hierbij onderscheid tussen nationale en Europese regelingen.
- Kan de invoering van ERTMS naar het oordeel van I&W gevolgen hebben voor het gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen van spoorvervoer omdat bijvoorbeeld vervoerders in verschillende mate van onzekerheid verkeren over de compensatie van de kosten voor de invoering van ERTMS? Welke maatregelen treft I&W om dit te voorkomen?

In de Railmap ERTMS is aangegeven dat op grond van het gelijkheidsprincipe “partijen gelijk worden behandeld in zoverre ze in een homogene categorie vallen”.

- Hoe wordt door I&W invulling gegeven aan het gelijkheidsprincipe?
- Vallen regionale vervoerders en de NS volgens I&W in een homogene categorie?
 - Zo nee, wat is de reden dat deze partijen niet in een homogene categorie vallen?
- Gelden er voor specifieke vervoerders andere voorwaarden om in aanmerking te komen om in aanmerking te komen voor specifieke regelingen?
 - Zo ja, welke?
- In hoeverre verschillen de afspraken van I&W met de NS van de afspraken die worden gemaakt met regionale vervoerders?
- Zijn er specifieke afspraken met de NS met betrekking tot ERTMS in relatie tot de concessie voor de exploitatie van het hoofdrailnet?

I&W neemt deel aan de stuurgroep ERTMS.

- Welke partijen zitten er in de stuurgroep?
- Welke afspraken zijn er binnen de stuurgroep gemaakt om te borgen dat de belangen van alle betrokken partijen worden meegenomen bij de keuzes die worden gemaakt omtrent de compenserende maatregelen.
- In hoeverre beslist de stuurgroep over het toekennen van compensatie?

Vragen over de rol van informatie

Bij aanbestedingen van spoorvervoerconcessies is het belangrijk dat alle bidders bij de start van een aanbesteding voldoende informatie hebben om een goed bod te doen. Deze informatie betreft ten eerste de kenmerken en beschikbaarheid van de infrastructuur (het spoor, t.b.v. exploitatie van voertuigen/materieel) waarop wordt gereden en ten tweede informatie over de kenmerken en beschikbaarheid van dienstvoorzieningen (evenals de mogelijkheden en beperkingen voor de realisatie van nieuwe dienstvoorzieningen) en ten derde informatie over de verwachte vervoersvraag (reizigersstromen), tarieven, inkomsten en kosten in de concessieperiode. Artikel 46 van de Wp2000 en artikel 4, lid 8, van de PSO-verordening bieden een wettelijke basis om essentiële informatie voor alle bidders beschikbaar te stellen.

Informatie van de zittende concessiehouder

- Welke essentiële informatie zou de zittende concessiehouder volgens u minimaal beschikbaar moeten stellen om het voor andere bidders mogelijk te maken om een goed bod te doen?

Vervoerders geven tevens aan dat de NS een voorsprong heeft qua kennis, voorwaarden en voorzieningen, waaronder:

- a) de kennis over het HRN en toekomstige dienstregelingen;
- b) de (exclusieve) beschikking over de (correcte) reizigersaantallen bij de te decentraliseren lijnen en over reizigersaantallen en overige data achter het tarievenhuis van NS;
- c) de mogelijkheid om in het kader van biedingen relevante informatie selectief te reserveren voor eigen activiteiten of dochterbedrijven of partners met wie zij in biedingen optrekt.

NS zou daardoor over een informatievoorsprong beschikken.

- Kunt u op basis van uw ervaringen aangeven in hoeverre NS beschikt over informatievoordeel qua kennis, voorwaarden en voorzieningen en hoe dit haar een strategische voorsprong biedt dat kan leiden tot benadeling van andere vervoerders bij het doen van een bod?
- Hebben dergelijke verstoringen zich in het verleden daadwerkelijk voor gedaan? Zo ja, graag toelichten met praktijkvoorbeelden.
- Verwacht u dat dergelijke verstoringen zich bij toekomstige aanbestedingen (van bijvoorbeeld te decentraliseren lijnen) zullen voordoen? Geef zo specifiek mogelijk aan welke essentiële informatie door NS tenminste beschikbaar gesteld zou moeten worden voor het uitbrengen van een goed bod?

Vragen over de inzet en aanschaf van materieel

Roger van Boxtel, topman van NS, heeft in een interview aan de Volkskrant gesteld dat er “gigantisch veel nieuwe sprinters” zijn aangeschaft welke zouden kunnen worden ingezet op de regionale lijnen.¹

- Is I&W bekend met de achtergrond van deze uitspraak?
- Welke afspraken maakt I&W uit hoofde van de concessie met NS over de aanschaf en inzet van materieel ten behoeve van de exploitatie van het HRN?
- Zijn er specifieke afspraken met NS gemaakt over de aanschaf van deze nieuwe sprinters en de mogelijkheden om deze sprinters in te zetten voor de exploitatie van regionale lijnen die niet tot het HRN behoren?
- Heeft NS compensatie van I&W ontvangen voor de aanschaf van deze nieuwe sprinters?
- Is het I&W bekend hoeveel (financiële) ruimte NS heeft om meer sprinters aan te schaffen dan zij voor het uitvoeren van de (huidige) dienstregeling nodig heeft?

Vragen over de invoering van single check in check out

Op dit moment moeten reizigers met hun OV-chipkaart bij het overstappen naar een andere vervoerder uit- en dan weer inchecken. Dit zorgt voor ongemak bij reizigers. Daarom wordt er gezocht naar een oplossing voor de landelijke uitrol van enkelvoudig in- en uitchecken.

- Kan I&W aangeven of zij voornemens zijn om tot landelijke invoering van enkelvoudig in- en uitchecken over te gaan en zo ja, binnen welke termijn?
- Zijn er op dit moment nog grote technische en/of juridische barrières voor een landelijke invoering van enkelvoudig in- en uitchecken?

¹ Volkskrant 29 december 2017.

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e) - BSK
Verzonden: woensdag 7 november 2018 14:03
Aan: 10.2.e @acm.nl; 10.2.e
CC: 10.2.e - 10.2.e - DGB; 10.2.e
- DGMI
Onderwerp: FYI: onderzoeksopdracht open toegang
Bijlagen: 20180905 Onderzoeksopdracht Gevolgen van recht op toegang tot
infrastructuur_DEF.docx

Dag 10.2.e , 10.2.e ,

Ter informatie en zoals beloofd hierbij de onderzoeksopdracht voor Gevolgen van het recht op toegang tot de infrastructuur. De opdracht is in de markt gezet voor offertes, we zitten in de fase dat de nota van inlichtingen geschreven moet worden. Gunning naar verwachting komende maand.

In ons laatste gesprek hadden we het erover dat het goed is om elkaar op de hoogte te houden van de voortgang van dit onderzoek en het onderzoek dat jullie uitvoeren voor de EET. Laten we daar de komende tijd daarover contact hebben.

Groet, 10.2.e

Onderzoeksopdracht:

Gevolgen van recht op toegang tot infrastructuur binnenlands personenvervoer per spoor

Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, directie Openbaar Vervoer en Spoor

Contactpersonen:

OVS: 10.2.e (10.2.e @minienm.nl; 070-10.2.e)

OVS: 10.2.e 10.2.e @minienm.nl; 070-10.2.e

Omschrijving van de opdracht

1. Aanleiding

In het kader van de aanpak om in 2020 te komen tot een besluit over de marktordening en – sturing op het spoor na 2024 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat in haar brief¹ aan de Tweede Kamer in mei jl. kenbaar gemaakt meer inzicht te willen krijgen in de gevolgen van het recht op toegang ('open toegang') tot infrastructuur voor het binnenlands personenvervoer per trein.

Door de implementatie² van het Europese Vierde Spoorwegpakket wordt het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur geïntroduceerd en kunnen spoorvervoerders ook zonder concessie treindiensten uitvoeren per dienstregeling 2021 (voor het hoofdrailnet waar NS op rijdt per dienstregeling 2025). Dit recht kan beperkt worden als het economisch evenwicht van een vervoerconcessie op hetzelfde traject door die nieuwe dienst wordt aangetast. Op verzoek van belanghebbenden kan ACM een economische evenwichtstoets uitvoeren. De introductie van open toegang heeft mogelijke gevolgen voor de ordening van de Nederlandse spoormarkt.

Voor nieuwe spoorvervoerders kan het interessant zijn om toegang te krijgen tot trajecten waar veel reizigers gebruik van maken en die dus potentieel winstgevend zijn. Daarnaast kan het voor spoorvervoerders interessant zijn om toegang te krijgen tot trajecten waar nog weinig reizigers van gebruik maken en waar spoorvervoerders kansen zien voor het realiseren van nieuwe treindiensten. Dit zorgt voor (potentiële) concurrentie op de spoormarkt, de exploitatie van nieuwe treindiensten en kan concessiehouders stimuleren om hun vervoerdiensten beter af te stemmen op de vraag van de reiziger. In een aantal EU-lidstaten is al sprake van open toegang voor binnenlands treinvervoer waar te zien is dat nieuwe vervoerdiensten worden aangeboden die niet eerder werden aangeboden in de reguliere dienstregeling (Duitsland), HSL-diensten in concurrentie met de zittende vervoerder worden aangeboden (Italië), en open toegang vervoerdiensten concurreren met bestaande (IC-)treindiensten (Oostenrijk).

In de brief aan de Tweede Kamer is aangegeven dat de Staatssecretaris in kaart laat brengen:

- welke kansen en bedreigingen open toegang biedt voor de reiziger, voor de concessiehoudende vervoerder en (concessieverlenende) overheid, en voor de vervoerder die toegang tot de infrastructuur wil;
- welke algemene economische en financiële effecten en prikkels uitgaan van het recht op toegang;
- welke (non-discriminatoire) eisen en randvoorwaarden moeten worden gesteld om een gelijk speelveld te borgen en om een gelijkwaardig kwaliteitsniveau te behouden in vergelijking met concessiehouders, en welke ruimte de Europese regelgeving biedt om die eisen en randvoorwaarden aan open toegang vervoerders te stellen.

De bovenstaande vragen worden in deze onderzoeksopdracht uiteengezet in vijf onderzoeksvragen (en subvragen) die IenW graag beantwoord ziet. De opdracht valt uiteen uit twee delen. Het eerste deel van het onderzoek omschrijft de kansen en bedreigingen voor de reiziger, de (concessieverlenende) overheid, de open toegangvervoerder, de concessiehoudende vervoerders en ProRail als infrastructuurbeheerder. Het tweede deel van het onderzoek omschrijft de mogelijkheden die het Rijk als stelselverantwoordelijke voor het openbaar vervoer heeft om te sturen op het publiek

¹ Kamerstukken II, 2017/18, 29 984, nr. 768.

² Het wetsvoorstel ter implementatie van het Vierde Spoorwegpakket is aan de Tweede Kamer aangeboden. In de Memorie van Toelichting en de Nota n.a.v. het verslag bij het wetsvoorstel is aanvullende informatie te vinden over de introductie van open toegang en mogelijke effecten. Kamerstukken II, 2017/18, 34 914, nr. 3, p. 9-10, p. 48-51 en nr. 6, p. 15-19.

belang van goed en betaalbaar spoorvervoer. Het onderzoeksbureau krijgt de beschikking over de quick scan *Ervaringen met open toegang personenvervoer per spoor in de EU-lidstaten* die in kaart brengt welke ervaringen EU-lidstaten al hebben met open toegang (voor de inwerkingtreding van het Vierde Spoorwegpakket). Dit onderzoek wordt momenteel intern door IenW uitgevoerd door middel van literatuurstudie en het afnemen van interviews met o.a. vertegenwoordigers van de ministeries van Transport en toezichthouders in de EU-lidstaten.

2. Onderzoeksvragen

De volgende onderzoeksvragen moeten beantwoord worden:

1. Welke kansen en bedreigingen biedt open toegang voor:
 - a. de reiziger en het reizigerspotentieel,
 - b. de (concessieverlenende) overheid,
 - c. de (markt van) spoorvervoerders die toegang tot de infrastructuur willen op openbaar vervoer te verrichten zonder concessie,
 - d. de concessiehouder vervoerder,
 - e. ProRail.
 - f. Spoorgoeders vervoerders
- *Vanuit het perspectief van de reiziger moet onder andere aandacht zijn voor de kansen en bedreigingen van open toegang voor een snelle, veilige en comfortabele deur-tot-deur reis tegen een betaalbare prijs. Neem daarbij aspecten mee als de kwaliteit van dienstverlening, de ticketprijs, een voorspelbaar continu dienstregelingspatroon, punctualiteit en frequentie van treindiensten, reisinformatievoorziening, evenals aspecten als nieuwe treinverbindingen, nieuwe reisroutes in combinatie met andere modaliteiten, en nieuwe (innovatieve) flankerende diensten zoals betaaldiensten of gecombineerde mobiliteitsdiensten.*
- *Vanuit het perspectief van de overheid dient niet alleen aandacht te zijn voor de kansen en bedreigingen voor concessieverlenende overheden (de rijksoverheid en de decentrale overheden) voor hun lopende (en gesubsidieerde) concessies. Een voorbeeld hierbij is uitwerking van een heffing (art 12 SERA-richtlijn (2012/34/EU) waarbij de bevoegde autoriteit een heffing kan opleggen aan een open toegang vervoerder (geïmplementeerd in 19b Wp2000). Vanuit het perspectief van de spoorvervoerders dient aandacht te zijn voor de kansen en bedreigingen die open toegang biedt op de Nederlandse markt en de positieve en negatieve prikkels die die mogelijkheid teweeg brengt. Zo moet o.a. in kaart worden gebracht welke prikkels de concessiehouder vervoerder heeft om vervoerdiensten zonder concessie in Nederland aan te bieden. Een voorbeeld van een prikkel kan zijn dat open toegang voor een vervoerder kansen biedt om schaalvoordelen te realiseren met materieel dat ook ingezet kan worden bij andere spooraanbestedingen. Open toegang kan daarmee toetreding faciliteren en de effectieve concurrentie bij (regionale) aanbestedingen vergroten (meer inschrijvingen). Breng verder in kaart welke (positieve en negatieve) prikkels zowel open toegang vervoerders als concessiehouder vervoerders (en concessieverlenende overheden) hebben/ kunnen laten zien in hun gedrag als gevolg van deze kansen en bedreigingen.*
- *Vanuit het perspectief van ProRail moet onder andere aandacht zijn voor de kansen en bedreigingen van open toegang vanuit zijn positie als capaciteitsverdeler op het spoor, verkeersleider en als beheerder van de spoorweginfrastructuur (zie doel en taken in beheerconcessie ProRail 2015-2025).*
2. Welke deelmarkten van welke omvang voor open toegang zijn denkbaar (daarbij kunnen de ervaringen in andere EU-lidstaten betrokken worden) en welke economische dynamiek (marktgroei, prijsconcurrentie, etc.) is daarbij denkbaar?
3. Hoe wordt het systeem van capaciteitsverdeling logischerwijs beïnvloed als gevolg van open toegang? Welke mogelijkheden heeft de overheid om dit eventueel te wijzigen?

Nederland kent een systeem van capaciteitsverdeling waarbij de capaciteit grotendeels digitaal door de vervoerder zelf wordt aangevraagd. Bij teveel aangevraagde capaciteit verklaart ProRail – in het huidige systeem van capaciteitsverdeling – het betreffende traject overbelast (overbelastverklaring). Dan wordt capaciteit toebedeeld aan de hand van de prioriteitscriteria bij overbelastverklaring. De vraag dient beantwoord te worden of ProRail binnen het huidige systeem voldoende mogelijkheden heeft om de verschillende potentieel nieuwe toetreders toe te laten tot het systeem voor capaciteitsaanvragen en voldoende middelen heeft om mogelijke conflicterende capaciteitsaanvragen te verenigen om daarmee een optimale benutting van de infrastructuurcapaciteit te realiseren. Welke instrumenten heeft de rijksoverheid/ IenW als stelselverantwoordelijke om te sturen op open toegang om zodoende het publieke belang van goed en betaalbaar spoorvervoer voor de reiziger (en de verlader) te garanderen of kan het creëren? Dit kunnen zowel instrumenten zijn om onbedoelde negatieve effecten van open toegang te voorkomen als instrumenten om juist bepaalde positieve effecten te stimuleren. Denk daarbij aan (wettelijke) instrumenten onder meer de kaders voor capaciteitsverdeling - de prioriteitsregels bij overbelastverklaring van de spoorcapaciteit- , kwaliteitseisen, toegangsbewijzen, de economische evenwichtstoets³ (EET), etc. Welk(e) instrument(en) is (zijn) het meest relevant om mee te sturen bij open toegang om het genoemde publiek belang van goed en betaalbaar spoorvervoer te borgen? En op welke wijze zijn die instrumenten in te zetten?

Op basis van de uitkomsten van onderzoeksvraag 1 zal de rijksoverheid als stelselverantwoordelijke mogelijk instrumenten (moeten) inzetten om het publieke belang van goed en betaalbaar spoorvervoer voor de reiziger (en de verlader) te garanderen, om een gelijk speelveld tussen vervoerders te borgen of om innovatie in het spoorvervoer aan te jagen om toekomstige kansen te benutten en bedreigingen de kop te bieden. Het kan hier gaan om marktfalen vanuit economisch perspectief, maar ook om mogelijke ongewenste effecten voor de reiziger te mitigeren. Tegelijkertijd kan het ook gaan om instrumenten om juist positieve effecten teweeg te brengen. Er zijn instrumenten (knoppen waar de rijksoverheid als stelselverantwoordelijke aan kan draaien) die een bepaalde afhankelijkheid van elkaar hebben die geduid en ingezet kunnen worden voor het in beeld brengen van de effecten, . Breng in beeld welke instrumenten een bepaalde afhankelijkheid van elkaar hebben en hoe deze zich verhouden tot het genoemde publiek belang. Ook kan bij stelselverantwoordelijkheid worden gedacht aan het op nieuwe invullen van de prioriteitscriteria die in werking treden bij overbelastverklaring van de infrastructuur. Indien het huidige systeem onvoldoende mogelijkheden heeft, is de vraag op welke wijze kan ervoor gezorgd worden dat de prioriteitscriteria een goede balans creëren tussen de afnemers van capaciteit? Hierbij moet de focus liggen op het (concessiehoudend en open toegang) personenvervoer maar binnen de kaders van de overige aanbieders van spoorvervoerdiensten (internationaal personenvervoer, spoorgoederenvervoer etc.).

4. Welke (kwaliteits)eisen worden er gesteld aan vervoerders die vervoersdiensten willen aanbieden op het Nederlandse spoor? Welke ruimte bieden de Europese regels voor het stellen van aanvullende (kwaliteits)eisen? Denk aan vervoerbewijzen, geluid, kwaliteit van de voertuigen, toegankelijkheid, duurzaamheid, elektrificatie, de coördinatie en afstemming tussen vervoerders onderling en met ProRail in de dagelijkse operatie op het spoor, etc. Hoe kunnen de (kwaliteits)eisen gesteld worden? Bijvoorbeeld door middel van algemene normstellingen of door extra eisen te stellen in een toegangsovereenkomst met ProRail t.b.v. verkrijging van toegang tot de infrastructuur?

Vanuit het publiek belang van goed en betaalbaar spoorvervoer vindt het Rijk als stelselverantwoordelijke voor het openbaar vervoer het van belang dat reizigers een aantrekkelijk vervoersproduct aangeboden krijgen waarmee ze snel, veilig en comfortabel, ook over

³ Zie de in mei jl. geconsulteerde versie van de Economische Evenwichtstoets: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2018-2106355_en.

concessiegrenzen heen, hun reis van deur-tot-deur kunnen maken. Daarvoor zijn deels wettelijke eisen opgenomen. Aanvullend zijn er allerlei eisen opgenomen in een concessie voor personenvervoer per trein waaraan de concessiehoudende spoorvervoerder moet voldoen om een aantrekkelijk vervoerproduct aan de reiziger te bieden en bij te dragen aan de kwaliteit van het spoorstelsel (o.a. veiligheid, betrouwbaarheid). In de concessie worden ook afspraken gemaakt in het kader van de samenwerking met andere spoorse partijen (coördinatie en afstemming dagelijkse operatie) en over het bedieningsniveau. De eisen die aan concessiehouders worden gesteld via de vervoerconcessie, worden niet gesteld aan een open toegangvervoerder, tenzij ze wettelijk gelden. De vraag is of het nodig dan wel wenselijk is om aan open toegangvervoerders ook dergelijke eisen te stellen (algemene regels, toegangsovereenkomst, ...) vanuit het publiek belang van goed en betaalbaar spoorvervoer.

5. Welke maatregelen zijn denkbaar en nodig om open toegangvervoerders te verplichten zich aan te sluiten bij het Nederlandse betaal- en reisinformatiesysteem? Maak daarbij een onderscheid tussen verschillende typen treindiensten. Welke kosten zijn gemoeid met de eventuele verplichting tot aansluiting bij het betaal- en reisinformatiesysteem? Levert de mogelijke aansluitingsverplichting potentieel toetredingsdrempels op voor open toegangvervoerders? En zo ja, hoe kan die drempel evenredig blijven in verhouding tot de spoorvervoerders die op basis van een vervoerconcessie rijden? Welke organisaties zijn bij de uitvoering betrokken?

Vanuit comfort en een gemakkelijke deur-tot-deur reis zijn reizigers erbij gebaat dat zij overal in Nederland met één betaalmiddel hun reis kunnen betalen. Daarnaast moeten reizigers bij het plannen van hun reis over (real-time) reisinformatie kunnen beschikken. In Nederland is er daarom de OV-chipkaart geïntroduceerd waarmee voor het vervoer dat alle concessiehoudende vervoerders (trein, bus, metro, tram) aanbieden kan worden betaald. De OV-chipkaart wordt uitgegeven door Translink en alle concessiehoudende vervoerders zijn samen eigenaar van de Coöperatie Vervoerbedrijven, die eigenaar is van Translink.

Reisinformatie wordt via het NDOV realtime en zonder voorwaarden of restricties beschikbaar gesteld. Deze reis informatie gaat over zaken als dienstregelingen, actuele vertrek- en aankomsttijden, tarieveninformatie en informatie over toegankelijkheid van haltes. Het Europese Vierde Spoorwegpakket biedt de mogelijkheid om spoorwegondernemingen die recht op toegang tot de spoorinfrastructuur vragen te verplichten zich aan te sluiten bij een nationaal betaal- en reisinformatiesysteem. Die verplichting mag niet leiden tot marktverstoring of discriminatie tussen spoorwegondernemingen. Het ministerie van IenW overweegt om van deze mogelijkheid gebruik te maken. Open toegangvervoerders worden dan verplicht om de OV-chipkaart aan te bieden en hun reis informatie beschikbaar te stellen aan het NDOV. Er moet mogelijk wel gedifferentieerd worden tussen verschillende typen treindiensten (bijvoorbeeld wel of geen zitplaatsreservering, treinen die seizoensgebonden rijden, etc etc).

3. Eindresultaat

Het eindresultaat is een rapport dat antwoord geeft op de gestelde onderzoeksvragen in al zijn nuances. Het rapport moet een heldere en gedegen (economische, juridische, en praktische) analyse bevatten die inzicht geeft in de te verwachten gevolgen (positief en negatief) van het recht op toegang tot infrastructuur binnenlands personenvervoer per spoor. Daarnaast geeft het rapport antwoord op welke mogelijkheden de overheid tot zijn beschikking heeft om te sturen op het publiek belang van goed en betaalbaar spoorvervoer, eventueel in combinatie met andere modaliteiten, voor de reiziger en de afhankelijkheden tussen de instrumenten die rijksoverheid als stelselverantwoordelijke tot zijn beschikking heeft. Bij voorkeur zijn de onderzoeksresultaten kwantitatief of modelmatig onderbouwd.. De resultaten in het eindrapport moeten getoetst zijn bij belanghebbenden en zij moeten zich (voor zover mogelijk) daarin kunnen herkennen.

4. Eisen aan de opdracht

- **2:57 lid 2 Aanbestedingswet**

- 2:57 lid 2 Aanbestedingswet [redacted]
- 2:57 lid 2 Aanbestedingswet [redacted]
- 2:57 lid 2 Aanbestedingswet [redacted]
- 2:57 lid 2 Aanbestedingswet [redacted]

5. Subgunningscriteria

Kwaliteit, bestaande uit:	Weging punten
2:57 lid 2 Aanbestedingswet [redacted]	

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e) - BSK
Verzonden: woensdag 28 november 2018 13:48
Aan: 10.2.e @acm.nl
CC: 10.2.e - BSK
Onderwerp: Antwoorden IenW op vragen ACM update Quick Scan motie Ziengs
Bijlagen: Antwoorden IenW op vragen ACM Quick Scan def.docx; X3
Bekostigingsafspraken materieel.pdf; Railmap 4.0 (versie BIT).DOCX

Dag 10.2.e ,

Hierbij vind je de antwoorden van IenW op de vragen die ACM heeft gesteld in het kader van de update van de quick scan gelijk speelveld bij aanbestedingen. Graag merk ik ten overvloede op dat de antwoorden beleidsopvattingen betreffen van ambtelijk IenW, dan wel nog aan besluitvorming van de staatssecretaris of het kabinet onderhevig zijn en daarom nog niet definitief (dit geldt o.a. voor ERTMS en single check-in single check-out). Graag daarom niet rechtstreeks quoten uit deze antwoorden, maar de antwoorden gebruiken ten behoeve van meer achtergrond bij vraagstukken. Ook de bekostigingsafspraken materieel ERTMS vertrouwelijk behandelen en niet citeren uit deze documenten.

Uiteraard zijn wij bereid om een en ander toe te lichten. Laat het ons dan even weten.

Groet, 10.2.e

Antwoorden IenW op vragen ACM inzake de quick scan gelijk speelveld 26 november 2018

NB: De antwoorden op de vragen zijn beleidsopvattingen van ambtelijk IenW, dan wel nog aan besluitvorming van de staatssecretaris of het kabinet onderhevig en daarom nog niet definitief. Graag daarom niet rechtstreeks quoten uit deze antwoorden.

Vragen over ERTMS

Er is door vervoerders aangegeven dat er verschillen bestaan in de mate waarin vervoerders worden gecompenseerd voor kosten in verband met de verplichte invoering van ERTMS. De volgende vragen hebben betrekking op het beleid van I&W met betrekking tot ERTMS. In de Railmap ERTMS d.d. 22 februari 2018 (versie 5.0) geeft I&W het volgende aan met betrekking tot de compensatie voor vervoerders: "Of en de mate waarin materieleigenaren gecompenseerd worden is een afspraak die gemaakt wordt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met de betrokken partijen (NS, goederenvervoerders, regionale vervoerders, aannemers, eigenaren van historisch materieel)."

Inleiding op de beantwoording

Het Programma ERTMS volgt de MIRT procedure. Op dit moment bevindt het programma zich aan het eind van de planuitwerkingsfase. Besluitvorming over de start van de realisatiefase door het kabinet is voorzien in 2019 (Programmabeslissing). Dan zijn de documenten die ten grondslag liggen aan de Programmabeslissing, waaronder de Railmap, definitief. Bijgesloten is de meest recente versie van de concept Railmap. Tevens is bijgesloten de meest recente versie van het conceptdocument Bekostigingsafspraken materieel.

NB: het concept bekostigingsafspraken is een werkdocument dat vertrouwelijk is. De concept Railmap is sinds vandaag in consultatie.

Welke subsidies of andere vormen van compensatie zijn er beschikbaar voor vervoerders voor de kosten die zij maken voor de invoering van ERTMS? Maak hierbij onderscheid tussen nationale en Europese regelingen.

Nationaal:

Voor de houder van de hoofdrailnetconcessie 2015-2025 geldt artikel 70 van die concessie. In een convenant worden meer gedetailleerde berekeningswijzen opgenomen. De meest recente versie van het concept convenant is bijgesloten.

Voor de regionale vervoerders dient de regeling nog uitgewerkt te worden in lijn met de bekostigingsafspraken die worden vastgesteld bij de Programmabeslissing.

Europees

In het kader van de Connecting Europe Facility (CEF) is voor de ombouw van 2 treintypen van NS een Europese bijdrage verworven. Deze bijdrage wordt in mindering gebracht op de bekostiging. Voor materieleigenaren van goederentreinen die al wel ERTMS aan boord hebben en waarvoor een upgrade noodzakelijk is, is Europese subsidie toegekend. IenW draagt zelf ook nog bij. Op dit moment zijn besprekingen met materieleigenaren gaande om tot een cooperation agreement te komen.

Kan de invoering van ERTMS naar het oordeel van I&W gevolgen hebben voor het gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen van spoorvervoer omdat bijvoorbeeld vervoerders in verschillende mate van onzekerheid verkeren over de compensatie van de kosten voor de invoering van ERTMS? Welke maatregelen treft I&W om dit te voorkomen?

De invoering van ERTMS heeft naar het oordeel van IenW geen invloed op het gelijke speelveld bij regionale aanbestedingen. Voor regionale aanbestedingen geldt het principe van concurrentie om het spoor. Van belang is dus een gelijke startpositie voor mogelijke aanbieders. Voor nieuwe aanbestedingen geldt dat geen vergoeding wordt gegeven. En voor

lopende aanbestedingen die geraakt worden door de uitrol (dus niet alle lopende aanbestedingen) is een bekostiging beoogd, omdat bij het indienen van de biedingen niet de extra kosten als gevolg van de invoering van ERTMS voorzien konden worden.

***In de Railmap ERTMS is aangegeven dat op grond van het gelijkheidsprincipe "partijen gelijk worden behandeld in zoverre ze in een homogene categorie vallen".
· Hoe wordt door I&W invulling gegeven aan het gelijkheidsprincipe?***

Zie hiervoor het conceptdocument Bekostigingsafspraken materieel.

Vallen regionale vervoerders en de NS volgens I&W in een homogene categorie?

Op pagina 6 van het conceptdocument Bekostigingsafspraken materieel zijn homogene categorieën gedefinieerd. De definitie betreft de aanwezigheid van een lopend contract met een overheid en niet het geografisch gebied waarin wordt geopereerd.

Zo nee, wat is de reden dat deze partijen niet in een homogene categorie vallen?

Zie antwoord op de vorige vraag.

Gelden er voor specifieke vervoerders andere voorwaarden om in aanmerking te komen om in aanmerking te komen voor specifieke regelingen?

Voorzien zijn de regelingen zoals opgenomen in het conceptdocument Bekostigingsafspraken materieel. Daarin zijn de verschillende categorieën opgenomen.

Zo ja, welke?

Zie antwoord op de vorige vraag.

In hoeverre verschillen de afspraken van I&W met de NS van de afspraken die worden gemaakt met regionale vervoerders?

In beginsel krijgen die regionale vervoerders voor dat deel van het materieel dat geraakt wordt door de nu beoogde uitrol dezelfde afspraken als voor NS.

Zijn er specifieke afspraken met de NS met betrekking tot ERTMS in relatie tot de concessie voor de exploitatie van het hoofdrailnet?

Deze afspraken zijn opgenomen in de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet 2015-2025.

I&W neemt deel aan de stuurgroep ERTMS.

· Welke partijen zitten er in de stuurgroep?

· Welke afspraken zijn er binnen de stuurgroep gemaakt om te borgen dat de belangen van alle betrokken partijen worden meegenomen bij de keuzes die worden gemaakt omtrent de compenserende maatregelen.

De governance is als volgt geregeld. In de Stuurgroep hebben zitting:

1. de ambtelijk opdrachtgever, dgMo;
2. ProRail, vertegenwoordigd door de COO tevens lid van de RvB, vertegenwoordiger van ProRail als implementatie-organisatie;
3. NS, vertegenwoordigd door een lid van de RvB NS;
4. een afgevaardigde van de goederenvervoerders, aannemers, leasemaatschappijen en historisch vervoer;
5. een afgevaardigde van de regionale en overige personenvervoerders.

De stuurgroepleden van NS en ProRail nemen met last en ruggenspraak deel aan de stuurgroep vergadering. Dit geldt ook voor issues die betrekking hebben op of relatie hebben met de afspraken uit de beheer- en/of vervoersconcessie. De afgevaardigden voor de goederenvervoerders en overige personenvervoerders brengen het belang van hun groep in. Ze vertegenwoordigen niet in juridische zin alle achterliggende partijen. Uiteindelijk neemt de directeur-generaal Mobiliteit als opdrachtgever de besluiten, gehoord hebbende de standpunten en adviezen van de overige stuurgroepleden die de sector

vertegenwoordigen en in ogenschouw nemend de bestaande afspraken in beheer- en vervoersconcessies. Vanzelfsprekend wordt hierbij gestreefd naar consensus. De programmadirecteur ERTMS draagt zorg voor de stuurgroepstukken, is geen stuurgroep lid, neemt deel aan de stuurgroepvergaderingen en geeft toelichting op de ingebrachte stuurgroepstukken. De manager van de Opdrachtgeversunit (ook geen lid van de stuurgroep) regelt het secretariaat voor de Stuurgroep en neemt deel aan de stuurgroep vergaderingen.

De stuurgroep neemt daar geen besluiten over. Voor het toekennen van bekostigingen gelden de normale processen van IenW rondom concessiebeheer en subsidievertrekking.

Vragen over de rol van informatie

Bij aanbestedingen van spoorvervoerconcessies is het belangrijk dat alle bidders bij de start van een aanbesteding voldoende informatie hebben om een goed bod te doen. Deze informatie betreft ten eerste de kenmerken en beschikbaarheid van de infrastructuur (het spoor, t.b.v. exploitatie van voertuigen/materieel) waarop wordt gereden en ten tweede informatie over de kenmerken en beschikbaarheid van dienstvoorzieningen (evenals de mogelijkheden en beperkingen voor de realisatie van nieuwe dienstvoorzieningen) en ten derde informatie over de verwachte vervoersvraag (reizigersstromen), tarieven, inkomsten en kosten in de concessieperiode. Artikel 46 van de Wp2000 en artikel 4, lid 8, van de PSO-verordening bieden een wettelijke basis om essentiële informatie voor alle bidders beschikbaar te stellen.

Informatie van de zittende concessiehouder

Welke essentiële informatie zou de zittende concessiehouder volgens u minimaal beschikbaar moeten stellen om het voor andere bidders mogelijk te maken om een goed bod te doen?

Geen specifieke aanvullingen. IenW heeft geen ervaring met het openbaar aanbesteden van vervoerconcessies. Meer algemeen dient een bidder op een concessie van de zittende concessiehouder alle relevante informatie te krijgen om zijn business case goed op te kunnen stellen, bijvoorbeeld de reizigersaantallen, in- en uitstappers, staat van materieel als dat overgenomen moet worden etc etc).

Vervoerders geven tevens aan dat de NS een voorsprong heeft qua kennis, voorwaarden en voorzieningen, waaronder:

- a) de kennis over het HRN en toekomstige dienstregelingen;***
- b) de (exclusieve) beschikking over de (correcte) reizigersaantallen bij de decentraliseren lijnen en over reizigersaantallen en overige data achter het tarievenhuis van NS;***
- c) de mogelijkheid om in het kader van biedingen relevante informatie selectief te reserveren voor eigen activiteiten of dochterbedrijven of partners met wie zij in biedingen optrekt. NS zou daardoor over een informatievoorsprong beschikken.***

Kunt u op basis van uw ervaringen aangeven in hoeverre NS beschikt over informatievoordeel qua kennis, voorwaarden en voorzieningen en hoe dit haar een strategische voorsprong biedt dat kan leiden tot benadeling van andere vervoerders bij het doen van een bod?

NS beschikt als de exclusieve (voormalige) aanbieder van spoorvervoer op bepaalde regionale lijnen over een informatievoordeel en daarmee een mogelijke voorsprong ten opzichte van andere vervoerders. Andere vervoerders moeten daarom voorafgaand aan een bieding op het minimaal noodzakelijke niveau van informatie worden gebracht om tot een gelijk speelveld te komen. Voor de regionale lijnen waar nu andere vervoerders op actief zijn geldt overigens inmiddels ook dat zij daar een kennisvoorsprong hebben op NS en daar niet-rijdende vervoerders. Dit is inherent aan het systeem van concurrentie om de markt.

Hebben dergelijke verstoringen zich in het verleden daadwerkelijk voor

gedaan? Zo ja, graag toelichten met praktijkvoorbeelden.

Daarover zal bij ACM het nodige bekend zijn. Een relevant voorbeeld is de aanbesteding OV in Limburg in 2015.

Verwacht u dat dergelijke verstoringen zich bij toekomstige aanbestedingen (van bijvoorbeeld te decentraliseren lijnen) zullen voordoen? Geef zo specifiek mogelijk aan welke essentiële informatie door NS tenminste beschikbaar gesteld zou moeten worden voor het uitbrengen van een goed bod?

Zie eerdere vraag.

Vragen over de inzet en aanschaf van materieel

Roger van Boxtel, topman van NS, heeft in een interview aan de Volkskrant gesteld dat er "gigantisch veel nieuwe sprinters" zijn aangeschaft welke zouden kunnen worden ingezet op de regionale lijnen. Is I&W bekend met de achtergrond van deze uitspraak?

Ja.

Welke afspraken maakt IenW uit hoofde van de concessie met NS over de aanschaf en inzet van materieel ten behoeve van de exploitatie van het HRN?

NS is zelf verantwoordelijk voor de aanschaf van nieuw materieel. In diverse artikelen van de concessie zijn wel afspraken opgenomen over waaraan nieuw aan te schaffen materieel moet voldoen. Bijvoorbeeld qua toegankelijkheid, comfort en bij de HSL de snelheid.

Zijn er specifieke afspraken met NS gemaakt over de aanschaf van deze nieuwe sprinters en de mogelijkheden om deze sprinters in te zetten voor de exploitatie van regionale lijnen die niet tot het HRN behoren?

Naast de hiervoor genoemde afspraken informeert NS IenW periodiek over de noodzaak tot vervanging van het materieelpark waaronder de sprinters. Met het ingebruikname advies toont NS de betrouwbaarheid van het nieuw aangeschafte materieel aan. De exploitatie van regionale lijnen valt buiten verantwoordelijkheid IenW.

Heeft NS compensatie van I&W ontvangen voor de aanschaf van deze nieuwe sprinters?

Nee.

Is het I&W bekend hoeveel (financiële) ruimte NS heeft om meer sprinters aan te schaffen dan zij voor het uitvoeren van de (huidige) dienstregeling nodig heeft?

Nee, daar ben ik niet mee bekend. De verantwoordelijkheid voor het investeringsbeleid ligt bij de directie van NS en kent een zekere mate van goedkeuring door de aandeelhouder (Minister van Financiën)

Vragen over de invoering van single check in check out

Op dit moment moeten reizigers met hun OV-chipkaart bij het overstappen naar een andere vervoerder uit- en dan weer inchecken. Dit zorgt voor ongemak bij reizigers. Daarom wordt er gezocht naar een oplossing voor de landelijke uitrol van enkelvoudig in- en uitchecken.

Kan I&W aangeven of zij voornemens zijn om tot landelijke invoering van

enkelvoudig in- en uitchecken over te gaan en zo ja, binnen welke termijn?

Het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) heeft onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor het landelijk invoeren van enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor. Uit de onderzoeken blijkt onder andere dat het probleem zich de afgelopen jaren heeft verkleind als gevolg van maatregelen die vervoerders hebben doorgevoerd. Daarnaast komt de negatieve kosten-batenanalyse uit op € 90 miljoen en blijkt de inbreuk op decentralisatie en marktordening groot. De onderzoeksresultaten vormen de basis voor het door het NOVB te nemen besluit over invoering van landelijk enkelvoudig in- en uitchecken. Het eerstvolgende Bestuurlijk NOVB vindt plaats op 5 december. De verwachting is dat dan een besluit genomen gaat worden.

NB: De Kamer heeft de onderzoeksrapporten nog niet ontvangen! Informatie is dus nog vertrouwelijk.

Zijn er op dit moment nog grote technische en/of juridische barrières voor een landelijke invoering van enkelvoudig in- en uitchecken?

Enkelvoudig in- en uitchecken houdt in dat het verplicht in- en uitchecken bij een wisseling van vervoerder wordt opgeheven. Hierdoor raakt het OV-chipkaartsysteem het "zicht" kwijt op hoe en met welke vervoerder gereisd wordt. De back-office kan dan het correcte tarief niet berekenen en toedelen aan de juiste vervoerder. De oplossing hiervoor is het toepassen van één tarief en afspraken maken over de opbrengstverdeling tussen de vervoerders op deze trajecten. Vanuit mededingingsrechtelijke beperkingen kan dit niet door vervoerders onderling worden opgelost. Daarom moet enkelvoudig in- en uitchecken met de OV-chipkaart via de concessies geregeld worden of via (ondersteunende) wetgeving (in de Wp2000). Dat betekent dat:

- concessieverleners op zogenaamde samenloop en parallelle spoortrajecten hun tarieven gelijk moeten trekken;
- concessieverleners afspraken moeten maken over de verdeling van de omzet op die trajecten (bijvoorbeeld door metingen in de trein of het vooraf afspreken van een verdeelsleutel);
- de betrokken lopende concessies hierop moeten worden aangepast volgens in de Wp2000 vastgelegde procedures;
- compensatieregelingen met zittende vervoerders moeten worden getroffen (direct of via een verhoging van de subsidies).

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: maandag 14 januari 2019 16:55
Aan: 'secretariaat.dtv@acm.nl'
Onderwerp: Onderzoek naar effecten van open toegang op het binnenlandse spoorvervoer (zonder concessie)
Bijlagen: Bijlage 1 pdf.pdf; Uitnodiging ACM.pdf

Geachte mevrouw 10.2.e ,

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het onderzoek naar de effecten van open toegang tot binnenlands personenvervoer (zonder concessie) verleend aan het onderzoeksbureau AT Osborne die dit onderzoek in samenwerking met Panteia zal uitvoeren. U wordt als directe belanghebbende vriendelijk verzocht deel te nemen aan dit onderzoek. Meer informatie vindt u in de bijgesloten brief, die u ook per post zal ontvangen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
10.2.e @minienm.nl
+31610.2.e
Rijnstraat 8 | Den Haag



> Retouradres 2515 XP Den Haag

Autoriteit Consument en Markt
T.a.v. mevr. 10.2.e
Muzenstraat 41
2511 WB Den Haag

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations
Rijnstraat 8
Den Haag
2515 XP Den Haag

Contactpersonen

10.2.e

IenW

Projectsecretaris

M +31(0)6- 10.2.e

10.2.e @minienm.nl

10.2.e

AT Osborne

Onderzoeksmedewerker

M +31 (0)6 10.2.e

10.2.e @atosborne.nl

Datum 14 januari 2019
Betreft Onderzoek effecten van open toegang

Geachte heer/mevrouw,

Door middel van deze brief stel ik u op de hoogte van het onderzoek naar de effecten van open toegang voor binnenlands personenvervoer per spoor (zonder concessie) dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft verleend aan het onderzoeksbureau AT Osborne in samenwerking met Panteia. Dit onderzoek wordt uitgevoerd in het kader van het vraagstuk rond ordening en sturing op het Nederlandse spoor na 2024, waarover de Staatssecretaris in 2020 een besluit wenst te nemen. Meer in het bijzonder zal het onderzoek een beeld geven van de effecten –kansen en bedreigingen – die samenhangen met het recht op toegang tot het spoor voor het binnenlandse personenvervoer zonder concessie. Meer informatie vindt u in de bijgevoegde onderzoeksuitvraag (bijlage 1).

De onderzoeksbureaus zullen uw organisaties op korte termijn benaderen voor het afnemen van interviews. Uw organisatie wordt vriendelijk verzocht om medewerking te verlenen aan het onderzoek en aan beide contactpersonen in de kantlijn aan te geven wie daarvoor het beste benaderd kan worden door de onderzoeksbureaus.

Om de kwaliteit van het onderzoek te borgen wordt er tevens een klankbordgroep ingericht die uitgenodigd wordt te reflecteren op het onderzoek. Deze klankbordgroep komt minimaal twee keer samen gedurende de looptijd van de opdracht (voorzien tot en met april 2019). De klankbord groep wordt ingericht om u als rechtstreeks belanghebbende bij "open toegang" de gelegenheid te geven te reflecteren op de input voor het onderzoek en het onderzoeksresultaat.

Namens de directie Openbaar Vervoer en Spoor van het ministerie van IenW zal ik als voorzitter aan deze klankbordgroep deelnemen. Ik nodig uw organisatie uit om deel te nemen aan deze klankbordgroep en verzoek u ons te informeren wie namens uw organisatie deel zal nemen. U kunt dit laten weten aan 10.2.e, zijn adresgegevens vindt u in de kantlijn van deze brief. Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

10.2.e Openbaar Vervoer en Stations

10.2.e

10.2.e

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Datum
14 januari 2019

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: dinsdag 19 februari 2019 10:44
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Conceptadvies ACM eerlijke kansen aanbestedingen regionaal spoorvervoer

Dag 10.2.e ,

Dank voor het sturen van het advies in concept. Een paar vragen nog.

In het directeurenoverleg OVS – TVP is de afspraak gemaakt dat de ACM het definitieve advies aan de staatssecretaris van IenW stuurt zodat zij het kan doorgeleiden naar de Tweede Kamer, waarmee zij voldoet aan de motie van kamerlid Ziengs aan de regering. De Staatssecretaris zal naar verwachting de quick scan doen vergezelden van haar reactie op die quick scan. Je noemt onderstaand dat het advies ook op de website van ACM wordt geplaatst. Mag ik ervan uit gaan dat dit pas gebeurt nadat de quick scan is ontvangen door de Tweede Kamer?

Mochten wij feitelijke onjuistheden tegenkomen in het rapport, dan neem ik aan dat ACM dat graag verneemt. Is die mogelijkheid er?

Ik hoor het graag.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 12 februari 2019 10:07
Aan: 10.2.e) - DGB ; 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Conceptadvies ACM eerlijke kansen aanbestedingen regionaal spoorvervoer

Beste 10.2.e , 10.2.e ,

Zoals besproken stuur ik jullie bij deze op vertrouwelijke en informele basis het conceptadvies dat vandaag aan de betrokken vervoerders wordt voorgelegd voor een check op feitelijke onjuistheden. Daarbij wordt een reactietermijn gegund van 3 weken. Na verwerking van de reacties zal de ACM het definitieve advies opstellen en vergezeld met een begeleidende brief (dat de hoofdpunten van het advies bevat) aan IenW toesturen. Het definitieve advies zal tevens met een begeleidende brief op de website van ACM worden geplaatst.

Voor nader overleg ben ik tot 21 februari beschikbaar, daarna ben ik 2 weken met vakantie en kun je terecht bij mijn collega 10.2.e voor vragen over het advies.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e Spoor en Openbaar Vervoer
Directie Telecom Vervoer en Post

Muzenstraat 41
2511 WB Den Haag
Postbus 16326
2500 BH Den Haag
T: +31 70 10.2.e
M: +31 6 10.2.e
www.acm.nl
www.consuwijzer.nl

Kansen & keuzes voor bedrijven en consumenten

** Deze e-mail is alleen bestemd voor de geadresseerde en kan vertrouwelijke informatie bevatten. Lees [hier](#) de disclaimer die voor dit bericht geldt.*

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

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

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

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: woensdag 20 februari 2019 20:56
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: gevraagd: feitencheck en eerste reactie op beleidsadviezen ACM m.b.t. quick scan Spoormonitor
Bijlagen: Conceptadvies eerlijke kansen aanbestedingen regionaal spoorvervoer opm lenW 10.2.e .pdf

Ter info. Dan weet je dat we het hebben uitgezet ter feitencheck en eerste reactie (in geval andere MT leden je erop aanspreken)

Grt 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Datum: woensdag 20 feb. 2019 7:42 PM
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: gevraagd: feitencheck en eerste reactie op beleidsadviezen ACM m.b.t. quick scan Spoormonitor

Dag OVS-collega's,

Vanuit ACM hebben we – **ONDER EMBARGO EN NIET OM VERDER INTERN EN ZEKER NIET EXTERN TE VERSPREIDEN** - het conceptadvies Quicksan Spoormonitor gekregen. Dit onderzoek komt voort uit een motie van Ziengs (VVD).

Vanuit ACM hebben we nu de mogelijkheid gekregen om een feitencheck te doen.

Vanuit lenW – cluster marktordering – stellen we (ik en 10.2.e) ook een TK-brief op waarbij we in zullen gaan op de aanbevelingen die de ACM zal gaan doen.

10.2.e en ik hebben het concept advies reeds gelezen en al een aantal aandachtspunten in de kantlijnen gezet (zie bijlage).

Vraag: om voor jouw onderdeel (zie hieronder wie waarvoor gevraagd wordt) en uiterlijk op woensdag 27 februari a.s. :

1. Te checken of het feitelijk klopt wat ACM opschrijft en zo niet dit als opmerking in de rechter kantlijn te zetten met een tekstballonnetje. Wij zorgen ervoor dat dit gebundeld terug gaat richting ACM
2. Alvast met 10.2.e en mij mee te denken wat het antwoord van onze Stas zou kunnen zijn op de beleidsaanbevelingen die ACM nu doet. Wij zorgen ervoor dat dit in de concept TK-brief komt die we nu beginnen op te stellen.

Hd 3: 10.2.e ikv capaciteitsverdeling en 10.2.e ikv concessie Zwolle- Enschede

Hfd 4: 10.2.e ikv diensten en voorzieningen op stations

Hd 5: 10.2.e / 10.2.e ikv data en informatiehuishouding

Hd 6: 10.2.e ikv PSO en materieel 10.2.e / 10.2.e

Hd 7: 10.2.e ikv Valleilijn

Hd 9: 10.2.e ikv ERTMS

Hd 10: 10.2.e / 10.2.e ikv scico

Hd 11: 10.2.e en 10.2.e ikv grondposities en vastgoed, 10.2.e ikv opstelreinen, 10.2.e ikv stationsordering

Overall juridisch: 10.2.e

Mocht je nog vragen en/of opmerkingen hebben dan hoor ik het graag.

Nogmaals: uitdrukkelijk niet de bedoeling dat je het concept advies verder verspreid.

Groet 10.2.e

sr. beleidsadviseur

10.2.e

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Directoraat Generaal Mobiliteit

Directie Openbaar Vervoer & Spoor

E 10.2.e [@minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)

T +31 (0)6 - 10.2.e

P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

L Den Haag, Rijnstraat 8, 12^e-verdieping, voorkeursgebied D

W reguliere werkdagen: ma - di - woe - do

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: dinsdag 5 maart 2019 17:15
Aan: 10.2.e @acm.nl; 10.2.e @acm.nl; 10.2.e
CC: 10.2.e) - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Feitelijke check en andere opmerkingen lenW/ OVS op conceptadvies eerlijke kansen aanbestedingen regionaal spoorvervoer
Bijlagen: Conceptadvies eerlijke kansen aanbestedingen regionaal spoorvervoer Feitelijke check en andere opmerkingen lenW DEF.pdf

Dag allen,

Allereerst dank voor de eerder ontvangen concept versie van het advies Eerlijke kansen aanbestedingen regionaal spoorvervoer. Wij hebben het concept uitvoerig bestudeerd op feitelijke onjuistheden en daarbij ook gekeken of passages in onze ogen voldoende onderbouwd zijn dan wel vragen bij ons oproepen die ACM wellicht nog zou kunnen adresseren in zijn advies. Het resultaat tref je bijgevoegd aan in opmerkingen-wolkjes in de tekst.

As donderdag spreken we elkaar en dan is er gelegenheid om – indien jullie dat nodig achten – bepaalde opmerkingen toe te lichten.

Tot donderdag!

Vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e

10.2.e) - DGMO

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 19 maart 2019 20:29
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e @knv.nl; info@railgood.nl;
10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @ns.nl;
10.2.e @NS.NL; 10.2.e @acm.nl; 10.2.e @prorail.nl;
10.2.e @atosborne.nl; 10.2.e @atosborne.nl; 10.2.e -
DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - HBJZ
CC: 10.2.e ; Weele, Bas van; LAGEIRSE, Manu; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: RE: Uitnodiging Klankbordgroep onderzoek effecten van Open Toegang + Lunch
Bijlagen: Agenda Klankbordgroep Open Toegang.docx; 20180905 Onderzoeksopdracht
Gevolgen van recht op toegang tot infrastructuur_DEF (002).docx; Nota van
Inlichtingen 31144074.pdf

Hallo allen,

Wij treffen elkaar aankomende vrijdag van 11:45 – 13:15 in zaal X.407 op Rijnstraat 8 voor de klankbordgroep van het onderzoek naar de effecten, kansen en bedreigingen van open toegang.

Bijgevoegd vindt u de agenda voor de klankbordgroep van aankomende vrijdag. Ook bijgevoegd is de opdracht zoals deze door IenW is uitgezet en daarbij behorende Nota van Inlichtingen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
10.2.e @minienm.nl
+31610.2.e
Rijnstraat 8 | Den Haag

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: donderdag 14 februari 2019 15:37
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @knv.nl; info@railgood.nl;
10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @NS.NL;
10.2.e @acm.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @atosborne.nl; 10.2.e @atosborne.nl;
10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e
- HBJZ
CC: 10.2.e ; Weele, Bas van; LAGEIRSE, Manu; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Uitnodiging Klankbordgroep onderzoek effecten van Open Toegang + Lunch
Tijd: vrijdag 22 maart 2019 11:45-13:15 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: MinlenW-Rijnstraat 8 te Den Haag zaal X.407

Ls,
Graag verzoek ik u om aan te geven of u **wel of niet** komt naar de Klankbordgroep Onderzoek Effecten van Open Toegang.
Velen van u hebben al geaccepteerd. Mijn verzoek is aan de genodigden die nog **niet hebben gereageerd**.
Dit i.v.m. de bestelling van de lunch.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

M:06-10.2.e
E 10.2.e @minienm.nl
E postbusmasovs@minienm.nl

10.2.e OV en Stations

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat General Mobiliteit
Openbaar Vervoer en Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
Etage 12 Beuk D

.....
Bij bezoek aan ons kantoor, dient u zich te kunnen legitimeren!

Ls,

Een bijgewerkte versie van de uitnodiging. Met een nieuwe datum: 22 maart 2019.
Op 7 maart waren niet alle genodigden beschikbaar.

Gezien de planning van het onderzoek is helaas maar 1 datum mogelijk.
Wanneer u niet beschikbaar bent, kunt u contact opnemen met de projectsecretaris 10.2.e
10.2.e @minienw.nl of telefoon: 06-10.2.e) voor het aanleveren van u zienswijze.

Namens 10.2.e en 10.2.e ,

Met vriendelijke groet,

10.2.e

M:06-10.2.e

E 10.2.e @minienm.nl

E postbusmasovs@minienm.nl

10.2.e OV en Stations

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat General Mobiliteit
Openbaar Vervoer en Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
Etage 12 Beuk D

.....
Bij bezoek aan ons kantoor, dient u zich te kunnen legitimeren!

Ls,

Namens 10.2.e nodig ik u uit voor een bijeenkomst.
Betreft: Klankbordgroep onderzoek effecten van Open Toegang.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

M:06-10.2.e

E 10.2.e @minienm.nl

E postbusmasovs@minienm.nl

10.2.e OV en Stations

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat General Mobiliteit
Openbaar Vervoer en Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
Etage 12 Beuk D

.....
Bij bezoek aan ons kantoor, dient u zich te kunnen legitimeren!



Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Contactpersoon

10.2.e

Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e

10.2.e @minienw.nl

Datum

19 maart 2019

agenda

Betreft	Klankbordgroep onderzoek naar de effecten, kansen en bedreigingen van open toegang
Vergaderdatum	22 maart 2019
Vergadertijd	11:45 - 13:15
Vergaderplaats	X.407

1. Opening
2. Voorstelronde
3. Aanleiding, doel en verwacht resultaat van het onderzoek van Open Toegang
4. Opzet en Aanpak
5. Voorlopige beelden en uitkomsten
6. Volgende Klankbordgroep

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: vrijdag 22 maart 2019 12:06
Aan: 10.2.e @acm.nl)
Onderwerp: Oplevering rapport gelijk speelveld na 4 april

Dag 10.2.e ,

Ik zou nog even terugkomen op de oplevering van het rapport van ACM. Wij willen inderdaad graag het rapport pas na het AO spoor van 4 april versturen. Dat zal dan wat ons betreft net na 4 april worden met een oplegbrief. Reactie op het rapport zal dan later naar de Kamer gaan.

Kun je me laten als het bestuur van ACM daar anders over denkt voordat het rapport op de site van ACM wordt gezet?

Alvast dank!

Groet en fijn weekend,

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 26 maart 2019 13:41
Aan: 10.2.e @knv.nl; info@railgood.nl; 10.2.e @keolis.nl;
10.2.e @ns.nl; 10.2.e @acm.nl;
10.2.e @atosborne.nl; 10.2.e @atosborne.nl; 10.2.e
- BSK; 10.2.e - HBJZ; 10.2.e ; 10.2.e
10.2.e @prorail.nl
CC: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: 20190321 Presentatie klankbordgroep open toegang pke.pptx
Bijlagen: 20190321 Presentatie klankbordgroep open toegang pke.pptx

Hallo allen,

Dank voor uw deelname aan de klankbordgroep van afgelopen vrijdag.
Bijgevoegd is de presentatie.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
10.2.e @minienm.nl
+316 10.2.e
Rijnstraat 8 | Den Haag

Klankbordgroep

Onderzoek gevolgen van recht op
toegang tot infrastructuur binnenlands
spoorvervoer

Den Haag, 22 maart 2019



Agenda Klankbordgroep

1. Opening
2. Voorstelronde
3. Aanleiding, doel en verwacht resultaat van het onderzoek van Open Toegang
4. Opzet en Aanpak
5. Voorlopige beelden en uitkomsten
6. Volgende Klankbordgroep



2. Voorstelronde



Organisatie		Organisatie	
FMN	10.2.e	NS	10.2.e
AllRail	10.2.e	ProRail	10.2.e
ACM	10.2.e	Railgood	Hans-Willen Vroon
IenW/HBJZ	10.2.e	DOVA	10.2.e
IenW	10.2.e 10.2.e 10.2.e	AT Osborne	10.2.e 10.2.e



3. Aanleiding Onderzoek naar effecten, kansen en bedreigingen van Open Toegang

3.1. Aanleiding

- Door implementatie 4e Spoorwegpakket (Europese richtlijn en verordening) wordt het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur zonder concessie geïntroduceerd per dienstregeling 2021 (voor HRN per 2025).
- In 2020 besluit over de marktordening en – sturing op het spoor na 2024. IenW wil meer inzicht in gevolgen van recht op toegang ('open toegang').

3.2 Doel

In kaart brengen van:

1. kansen en bedreigingen van open toegang;
2. algemene economische en financiële effecten en prikkels;
3. (non-discriminatoire) eisen en randvoorwaarden om een gelijk speelveld te borgen en een gelijkwaardig kwaliteitsniveau te behouden en welke ruimte de Europese regelgeving hiervoor biedt.



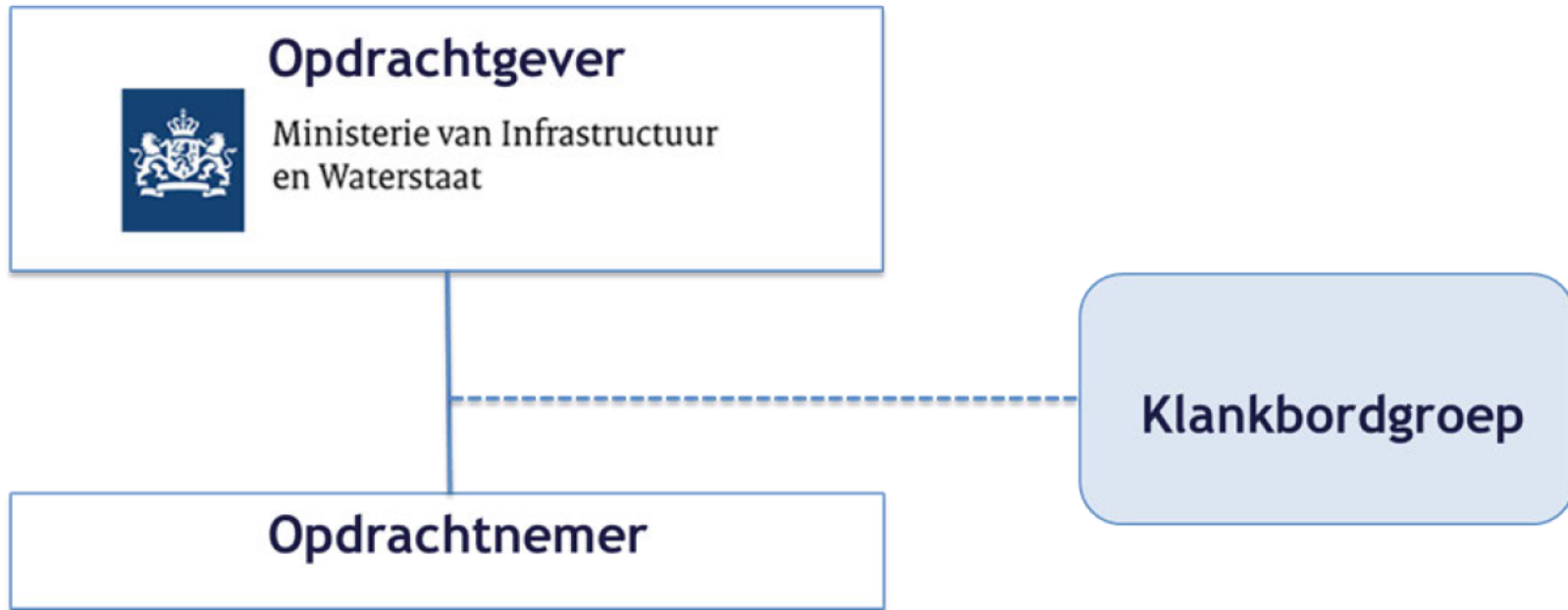
3.3 Resultaat

- Een gedegen analyse waarin de sector en stakeholders afdoende zijn meegenomen en waarvan de resultaten door hen herkend worden.
 - Vervat in een goed leesbare rapportage waarin alle onderzoeksvragen worden beantwoord.
 - Een rapportage die kan dienen als bouwsteen voor de besluitvorming (in 2020) over de ordening en sturing en die geschikt is voor toezending aan de Tweede Kamer.
-



3.4 Organisatie

- AT Osborne-Panteia is opdrachtnemer.
- De klankbordgroep is ingesteld om te reflecteren op de aanpak en uitkomsten.
- IenW is opdrachtgever van het onderzoek.



4. Opzet en aanpak onderzoek

4.1 Onderzoeksthema's

Thema 1

- Kansen en bedreigingen Open Toegang

Thema 2

- Deelmarkten en economische dynamiek

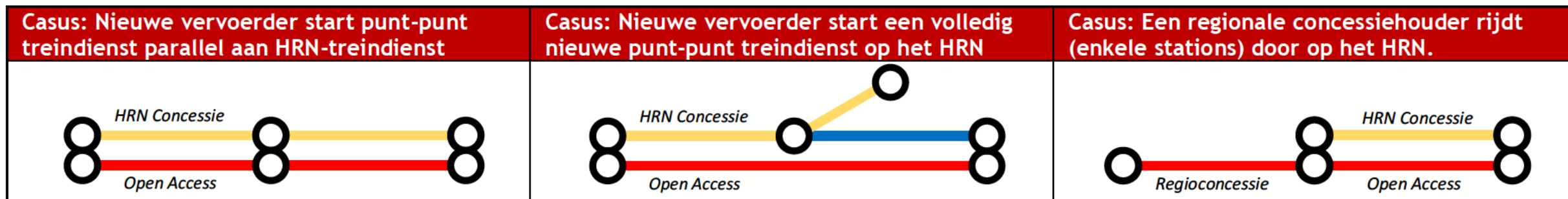
Thema 3

- Sturingsmogelijkheden (capaciteitsverdeling, kwaliteitseisen en betaal- en informatiesystemen).

4. Opzet en aanpak onderzoek

4.2. Onderzoeksmethoden

- Literatuurstudie
- Interviews
- Case studies



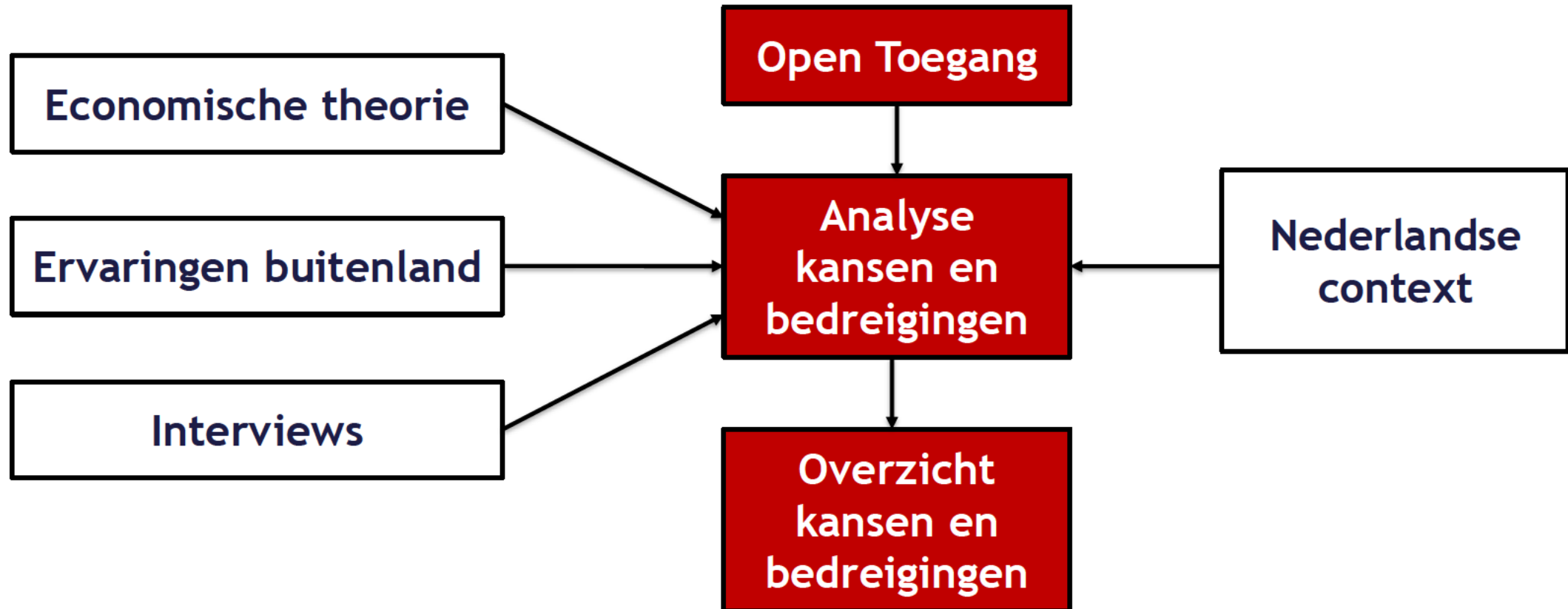
5. Voorlopige beelden en uitkomsten

5.1. Algemene waarnemingen

- Veel geïnterviewden leggen de relatie tussen Open Toegang en een andere ordening van het spoor. *Voor dit onderzoek is de huidige ordening echter leidend. De effecten worden in beeld gebracht gegeven de huidige ordening.*
- In Nederland is gekozen voor concurrentie **om** het spoor. Nu komt daar vanuit Europa concurrentie **op** het spoor bij. Vanuit interviews en literatuur zijn er aanwijzingen dat een combinatie van beide systemen kan wringen.
- Er wordt door betrokkenen op verschillende wijze aangekeken tegen het uitgangspunt ‘non discriminatoir ’; alle vervoerders gelijk of toch onderscheid tussen open toegang en concessievervoer?
- Nog niet alle geïnterviewden hebben een uitgekristalliseerd beeld van de betekenis van Open Toegang.

5. Voorlopige beelden en uitkomsten

5.2. Kansen en bedreigingen



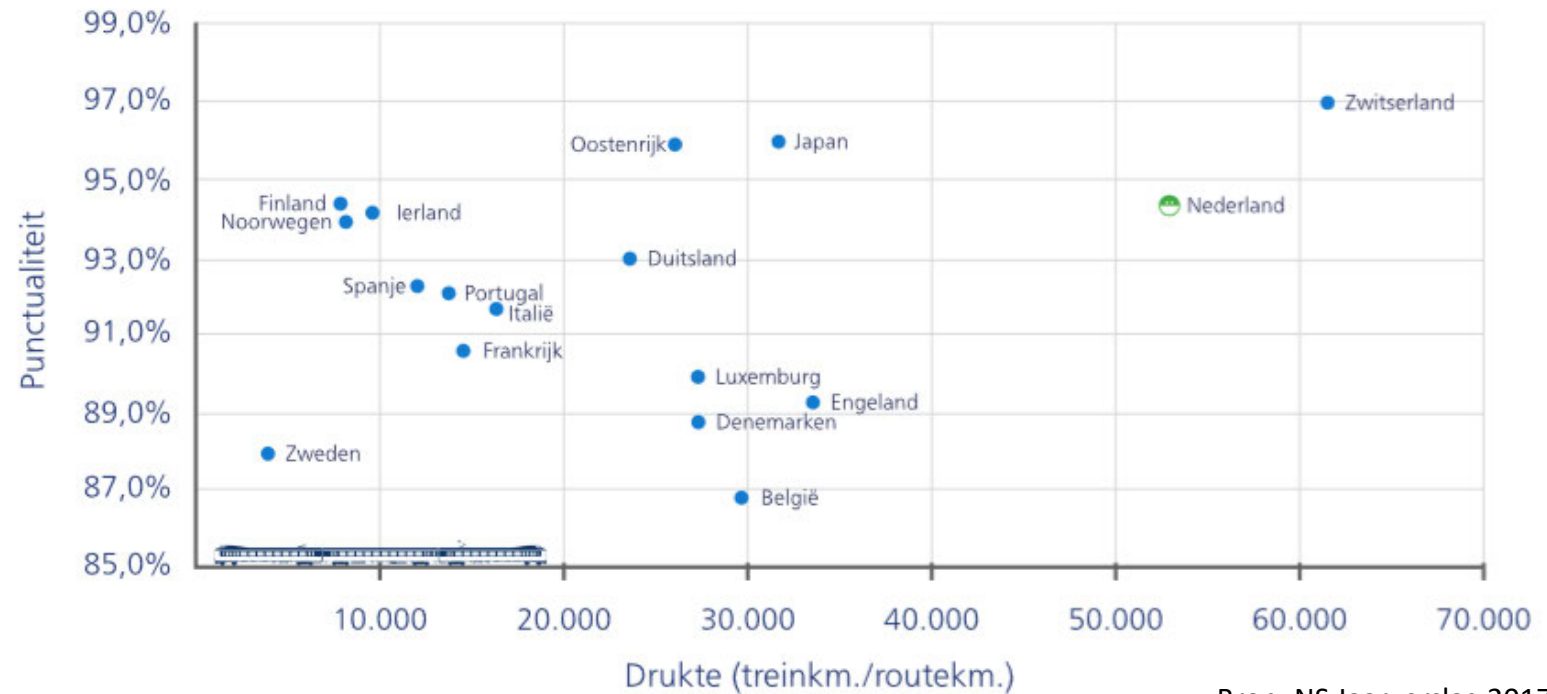
5. Voorlopige beelden en uitkomsten

5.2.1. Kansen op basis van theorie en ervaringen buitenland

- Vanuit de economische theorie leidt meer concurrentie in algemene zin tot:
 - Een beter product (kwaliteit, nieuwe verbindingen, snellere verbindingen).
 - Lagere kosten -> lagere prijs
- Enkele ervaringen in het buitenland:
 - In Italië zijn nieuwe treinen aangeschaft en is de kwaliteit van het rollend materieel verbeterd.
 - In Oostenrijk en Tsjechië is de capaciteit op bepaalde verbindingen verdubbeld.
 - In Zweden daalde de ticketprijs met meer dan 10%.

5. Voorlopige beelden en uitkomsten

5.2.2. Nederlandse situatie



Bron: NS Jaarverslag 2017

- Concessiestelsel.
- Een van de drukst bereden netwerken ter wereld, in combinatie met hoge kwaliteit.
- Weinig beschikbare infracapaciteit, extra capaciteit wordt alleen aangelegd waar het nodig is en gebruikt gaat worden (PHS).
- Samengeknoopt netwerk.
- Ontwikkeling in richting van een metro-achtig systeem (OV Toekomstbeeld).
- Metrosystemen kenmerken zich als gesloten systemen (één vervoerder, hoogfrequent).

5. Voorlopige beelden en uitkomsten (niet volledig)

5.2.3. Combinatie van Nederlandse situatie en Open Toegang brengt risico's mee

- Geen infracapaciteit beschikbaar:
 - Verdringing van zittende vervoerder of geen capaciteit voor Open Toegang.
 - Overbelaste infrastructuur -> capaciteitsuitbreiding

- Negatieve effecten op netwerkniveau.
 - Optimalisatie per vervoerder (i.p.v. optimalisatie op netwerkniveau)
 - Cherry picking
 - Complexere be- en bijsturing

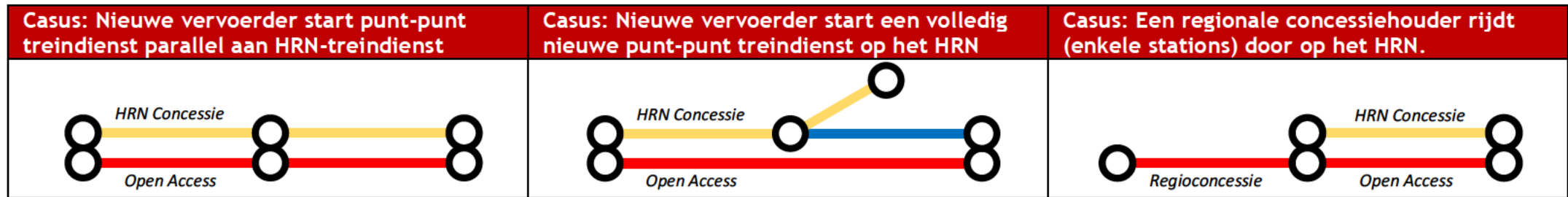
- Borging kwaliteit en continuïteit van het vervoer.
 - Minder stuurmogelijkheden t.a.v. kwaliteit (niet meer via de concessie)
 - Minder eenduidig voor de reiziger (wel meer keuzemogelijkheden)

- Toenemende complexiteit en juridificering.
 - Meer partijen leidt gegeven de beperkte infa-capaciteit tot complexere afwegingen
 - 'level playing field' borgen vereist transparante processen en regelgeving

5. Voorlopige beelden en uitkomsten

5.3. Deelmarkten en economische dynamiek

- Open Toegang kun je vanuit de overheid niet segmenteren. De vervoerder bepaalt waar hij wel of niet gaat rijden.
- Potentiële markten zijn :



Deze casussen worden nader onderzocht.

5. Voorlopige beelden en uitkomsten

5.4. Gevolgen voor de capaciteitsverdeling

- Uitgangspunt is non-discriminatoire toewijzing.
- Borging in spoorwegwet en AMvB capaciteitsverdeling.
- Momenteel is de capaciteitsverdeling een puzzel die in samenwerking met vervoerders wordt gelegd. Conflicten worden in beginsel opgelost via overleg.
- Bij Open Toegang neemt het aantal partijen toe, daarmee ook het mogelijke aantal conflicten.
 - Risico (of kans) -> van overlegcultuur naar formelere procedure.
- Open Toegang kan leiden tot korte termijn capaciteitsbehoefte. Dit staat op gespannen voet met de wens om infracapaciteit en behoefte aan treinpaden op lange termijn te 'matchen'.

5. Voorlopige beelden en uitkomsten

5.5. Kwaliteitseisen Open Toegang vervoerdiensten

> In ontwikkeling

5. Voorlopige beelden en uitkomsten

5.6. Betaal- en reisinformatiesysteem

- > OV ticketing systeem geregeld in Besluit Personenvervoer 2000 - alleen concessiehouders zijn verplicht hierbij aan te sluiten - Overige OV aanbieders niet - zie Flix bus of Thalys.
- > Translink (TLS) organiseert de ticket integratie - de OV concessiehouders zijn lid van de coöperatie. TLS kan wel op voor derden ook ticket services verzorgen (zie NS Businesskaart).
- > De kosten van toetreding bedragen 50/60K (bron TLS) + enkele centen per check-in/check-out.
- > Vanwege de privacy kan Translink geen 100% garantie geven dat passagiers bepaalde ritten met bepaalde vervoerders hebben gemaakt, dit zou met concurrerende vervoerders op zelfde lijnen alleen maar lastiger worden.

6. Opzet rapport

1. Samenvatting, conclusies en aanbevelingen
2. Inleiding
3. Nederlandse context
4. Potentiële kansen en bedreigingen Open Toegang in Nederland
5. Potentiële deelmarkten en economische dynamiek
6. Sturingsmogelijkheden (capaciteitsverdeling, kwaliteitseisen en betaal- en informatiesystemen)

7. Vervolgstappen en planning

1. Eind april concept voor klankbordgroep
2. Klankbordgroep begin mei
3. Oplevering rapport eind mei

Einde

3.1 Onderzoeksvragen

Onderzoeksvraag 1

- Welke kansen en bedreigingen biedt open toegang voor reiziger, overheid, spoorvervoerders, ProRail, spoorgoederen vervoerders?

Onderzoeksvraag 2

- Welke deelmarkten van welke omvang voor open toegang zijn denkbaar en;
- Welke economische dynamiek (marktgroei, prijsconcurrentie, etc.) is daarbij denkbaar?

Onderzoeksvraag 3

- Hoe wordt het systeem van capaciteitsverdeling logischerwijs beïnvloed a.g.v. OT ?
- Welke mogelijkheden heeft de overheid om dit eventueel te wijzigen?

Onderzoeksvraag 4

- Welke (kwaliteits)eisen moeten worden gesteld aan vervoerders die vervoers-diensten willen aanbieden?
- Welke ruimte bieden de Europese regels voor stellen aanvullende (kwaliteits)eisen?
- Hoe kunnen de (kwaliteits)-eisen gesteld worden?

Onderzoeksvraag 5

- Welke maatregelen zijn denkbaar/nodig om OT vervoerders te verplichten zich aan te sluiten bij het NL betaal- en reisinformatiesysteem?
- Welke kosten zijn gemoeid met verplichte aansluiting?
- Levert verplichte aansluiting toetredingsdrempels op ?
- Hoe kan die drempel evenredig blijven t.o.v. spoorvervoerders die o.b.v. concessie rijden?
- Welke organisaties bij uitvoering betrokken?

7. Overzicht interviews

Organisatie	Namen
IenW/OVS	10.2.e , 10.2.e en 10.2.e
DOVA	Jan van Selm
ProRail	10.2.e en 10.2.e
ACM	10.2.e , 10.2.e en 10.2.e
Rover	Freek Bos en 10.2.e
NS	10.2.e , 10.2.e en 10.2.e
FMN	10.2.e
Allrail	Nick Brooks
KNV	Hubert Andela, 10.2.e
Railgood	Jan-Willem Vroon
Coöperatie OV-bedrijven/TLS	10.2.e

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: maandag 1 april 2019 16:04
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Verslag klankbordgroep onderzoek effecten van Open Toegang

Dank 10.2.e ! Neem ik er in op.

Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: maandag 1 april 2019 15:57
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: Verslag klankbordgroep onderzoek effecten van Open Toegang

Beste 10.2.e,

Dank voor het verslag van de bijeenkomst over open toegang, twee opmerkingen daarbij:

1. 11.1
11.1 10.2.e 11.1 . Dat antwoord luidde (parafraseer ik even):
11.1
11.1
2. 11.1

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Senior medewerker Toezicht
Directie Telecom Vervoer en Post

	Muzenstraat 41	T: +31 70 10.2.e
	2511 WB Den Haag	M: +31 6 10.2.e
	Postbus 16326	www.acm.nl
	2500 BH Den Haag	www.consuwijzer.nl

Kansen & keuzes voor bedrijven en consumenten

Wij doen ons best om uw en onze informatie te beschermen. Lees meer over [de e-mailbereikbaarheid van de ACM](#)

Van: 10.2.e - DGB [<mailto:10.2.e@minienw.nl>]
Verzonden: maandag 1 april 2019 15:20
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @knv.nl; info@railgood.nl;
10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @NS.NL; 10.2.e ;
10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @atosborne.nl; 10.2.e @atosborne.nl; 10.2.e - DGB;
10.2.e - BSK; 10.2.e - HBJZ
CC: 10.2.e ; Weele, Bas van; LAGEIRSE, Manu; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: RE: Uitnodiging Klankbordgroep onderzoek effecten van Open Toegang + Lunch

Ls,

Bijgevoegd vindt u het verslag van de klankbordgroep van vrijdag 22 maart.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
10.2.e @minienm.nl
+31610.2.e
Rijnstraat 8 | Den Haag

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 10.2.e - BSK <10.2.e@minienm.nl>
Verzonden: donderdag 14 februari 2019 15:37
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @knv.nl; info@railgood.nl;
10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @NS.NL;
10.2.e @acm.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @atosborne.nl; 10.2.e @atosborne.nl;
10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e) - HBJZ
CC: 10.2.e ; Weele, Bas van; LAGEIRSE, Manu; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Uitnodiging Klankbordgroep onderzoek effecten van Open Toegang + Lunch
Tijd: vrijdag 22 maart 2019 11:45-13:15 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: MinlenW-Rijnstraat 8 te Den Haag zaal X.407

Ls,

Graag verzoek ik u om aan te geven of u **wel of niet** komt naar de Klankbordgroep Onderzoek Effecten van Open Toegang.

Velen van u hebben al geaccepteerd. Mijn verzoek is aan de genodigden die nog **niet hebben gereageerd**.

Dit i.v.m. de bestelling van de lunch.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

M: 06-10.2.e
E 10.2.e @minienm.nl
E postbusmasovs@minienm.nl

10.2.e OV en Stations

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat General Mobiliteit
Openbaar Vervoer en Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
Etage 12 Beuk D

.....
Bij bezoek aan ons kantoor, dient u zich te kunnen legitimeren!

Ls,

Een bijgewerkte versie van de uitnodiging. Met een nieuwe datum: 22 maart 2019.
Op 7 maart waren niet alle genodigden beschikbaar.

Gezien de planning van het onderzoek is helaas maar 1 datum mogelijk.
Wanneer u niet beschikbaar bent, kunt u contact opnemen met de projectsecretaris **10.2.e**
10.2.e @minienw.nl of telefoon: 06-**10.2.e**) voor het aanleveren van u zienswijze.

Namens **10.2.e** en **10.2.e**,

Met vriendelijke groet,

10.2.e

M:06-**10.2.e**

E **10.2.e** @minienm.nl

E postbusmasovs@minienm.nl

10.2.e OV en Stations

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat General Mobiliteit
Openbaar Vervoer en Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
Etage 12 Beuk D

.....
Bij bezoek aan ons kantoor, dient u zich te kunnen legitimeren!

Ls,

Namens **10.2.e** nodig ik u uit voor een bijeenkomst.
Betreft: Klankbordgroep onderzoek effecten van Open Toegang.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

M:06-**10.2.e**

E **10.2.e** @minienm.nl

E postbusmasovs@minienm.nl

10.2.e OV en Stations

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat General Mobiliteit
Openbaar Vervoer en Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
Etage 12 Beuk D

.....
Bij bezoek aan ons kantoor, dient u zich te kunnen legitimeren!

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te

verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: donderdag 4 april 2019 13:59
Aan: 10.2.e @acm.nl
Onderwerp: klein foutje nog in het rapport
Bijlagen: Richtlijn 2016-2370-EU NL.pdf

Ha 10.2.e ,

Ik zie net in het hoofdstuk open toegang gesproken wordt over het recht op toegang vanaf dienstregeling 2020. Dat moet dienstregeling 2021 zijn (start 14 december 2020). Zie bijlage art 3.

Zie je nog een mogelijkheid om mij een definitief concept te sturen zodat ik snel kan zien wat gewijzigd is in voorbereiding op de Stas en de versturing van het rapport? Hoor het graag.

Groet, 10.2.e

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: vrijdag 12 april 2019 17:54
Aan: 10.2.e @knv.nl; info@railgood.nl; 10.2.e @keolis.nl;
10.2.e @ns.nl; 10.2.e @acm.nl; 10.2.e -
HBJZ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e @prorail.nl;
10.2.e @flixbus.com; Nick Brooks
CC: 10.2.e - DGB
Onderwerp: Concept Quick Scan Ervaringen met open toegang in het buitenland
Bijlagen: Concept QS OT.pdf

Dag allen,

In de klankbordgroep open toegang hebben wij toegezegd de quick scan ervaringen met open toegang bij de stukken van de volgende klankbordgroep te voegen. Op nadrukkelijke aanvraag van 10.2.e sturen wij deze echter vast eerder dan toegezegd. Een aantal opmerkingen:

- Het betreft een conceptversie.
- De quick scan betreft een globaal overzicht van de ervaringen met open toegang in het buitenland. Het is een synthese van de beschikbare literatuur, aangevuld met een aantal interviews, om een algemeen beeld te kunnen schetsen.
- De quick scan is de uitvoering van de toezegging aan de Kamer om ervaringen met open toegang in kaart te brengen, en wordt samen met het hoofdrapport (waarvan u in de klankbordgroep zit) aan de Kamer gestuurd. Het toesturen van de quick scan is ter ondersteuning van uw rol in de klankbordgroep, en MAG UITDRUKKELIJK NIET GEDEELD WORDEN met anderen.
- De quick scan valt buiten de scope van de klankbordgroep.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
10.2.e @minienm.nl
+31610.2.e
Rijnstraat 8 | Den Haag

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Verzonden: donderdag 9 mei 2019 16:04
Aan: 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e
Onderwerp: RE: passage in brief over rapport ACM

11.1

Van: 10.2.e
Verzonden: donderdag 9 mei 2019 16:01
Aan: 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e
Onderwerp: RE: passage in brief over rapport ACM

Hoi 10.2.e,

11.1

Ik zal kijken of ik versie van geringere omvang kan opleveren, want zonde als het afbreuk zou doen aan de kwaliteit. Wij hebben het overigens over "het gelijke speelveld" en "een gelijk speelveld".

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - BSK [mailto:10.2.e@minienw.nl]
Verzonden: donderdag 9 mei 2019 15:33
Aan: 10.2.e
Onderwerp: passage in brief over rapport ACM

Ha 10.2.e,

Tkn willen we de onderstaande passage opnemen in de brief. Moet nog wel langs de Stas. 11.1

Update quickscan personenvervoer door ACM

Op verzoek van de motie Ziengs heeft de ACM een update uitgevoerd van de quickscan van de spoormarkt voor het personenvervoer uit 2013. Ik ben de ACM zeer erkentelijk voor deze update.

De ACM heeft op een tiental onderwerpen de risico's op een verstoring van het gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen van spoorvervoer onderzocht. De ACM gaat daarbij ook in op de vraag in hoeverre de huidige beheersmaatregelen die risico's in voldoende mate ondervangen. De ACM constateert dat de bestaande beheersmaatregelen veelal voldoen, en dat een aantal aanvullende beheersmaatregelen verder kunnen bijdragen aan een gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen (zie de overzichtstabel in bijlage 2 van de update). Op verzoek van lid Ziengs besteedt de ACM in de update uitvoerig aandacht aan kruissubsidiëring in het kader van mogelijke verlieslatende biedingen bij regionale spooraanbestedingen. De ACM concludeert dat de meest effectieve bestaande maatregel tegen verlieslatende biedingen (en kruissubsidiëring) de Mededingingswet is op basis waarvan de ACM toezicht houdt op de spoormarkt. Volgens de ACM kan ook de Minister van Financiën als aandeelhouder van NS een belangrijke rol vervullen om kruissubsidie te voorkomen. De aandeelhouder toetst nu bij investeringen van meer dan 100 miljoen euro of het verwachte rendement van NS bij een regionale spoorconcessie voldoende is. De ACM doet daarom de suggestie om deze toets ook uit te voeren bij alle biedingen van NS op regionale concessies onder de 100 miljoen euro. Aangezien dit de verantwoordelijkheid is van de minister van Financiën zal ik hem verzoeken deze maatregel op zich te nemen. De komende maanden bekijk ik hoe ik opvolging ga geven aan de aanvullende beheersmaatregelen die op mijn beleidsterrein liggen. Daarvoor consulteer ik belanghebbenden uit de sector (o.a. decentrale overheden, reizigersorganisaties en vervoerders) over die beheersmaatregelen. Ik verwacht uw Kamer in het najaar een inhoudelijke reactie op het rapport te sturen.

Ik neem aan dat dit verder voor jullie geen probleem is?

Vroeg me verder af: heb je een bestand van het rapport dat wat minder groot is? Het is nu niet te versturen naar bv TK. Als ik het uitprint en opnieuw inscan is de kwaliteit van het rapport niet echt geweldig. Is jammer als dat dan naar de Kamer moet. Hoor het graag.

Groet, 10.2.e

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: woensdag 15 mei 2019 15:35
Aan: 10.2.e @acm.nl)
Onderwerp: Onder embargo: de kamerbrief met planning inzake het besluit ordening spoor
Bijlagen: 02. Kamerbrief planning ordening spoor en ACM-rapport gelijk speelveld.DOCX

Ha 10.2.e ,

Zoals beloofd hierbij de brief die wij vanmiddag uit willen doen. Ik begrijp dat Wino elk moment door NS teruggebeld wordt; FMN heeft hij al gesproken. Laat je zsm weten.

Grt 10.2.e

10.2.e - DGMo

Van: **10.2.e** - BSK
Verzonden: woensdag 15 mei 2019 17:41
Aan: **10.2.e** @acm.nl)
Onderwerp: FW: brief planning besluitvorming ordening spoor

Hieronder de link naar de brief met bijlagen!

Grt **10.2.e**

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: **10.2.e** - BSK <**10.2.e** @minienw.nl>
Datum: woensdag 15 mei 2019 5:19 PM
Aan: **10.2.e** MM <**10.2.e** @ns.nl>, **10.2.e** <**10.2.e** @keolis.nl>
Kopie: **10.2.e** - BSK <**10.2.e** @minienw.nl>, **10.2.e** - BSK <**10.2.e** @minienw.nl>
Onderwerp: brief planning besluitvorming ordening spoor

Beste **10.2.e** en **10.2.e**,
Wino heeft vandaag even contact gehad met de heren Van der Tak en Hettinga om te melden dat bijgaande brief vandaag wordt/is verzonden. Hierbij ook even een mailtje voor jullie. Bij vragen weten jullie ons te vinden.

<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2019/05/15/planning-besluitvorming-ordening-op-het-spoor-na-2024-en-update-quickscan-personenvervoer-door-acm>

met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e OV en Stations, **10.2.e** OV Chip en Data
+31(0)6-**10.2.e**
10.2.e @minienm.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Verzonden: donderdag 16 mei 2019 13:23
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: brief planning besluitvorming ordening spoor

Dank! Wij zijn ook uitgegaan vanochtend. Ik zag dat in de brief mijn contactgegevens zijn weggelakt, heel opmerkzaam, bedankt!

<https://www.acm.nl/nl/publicaties/acm-suggereert-enkele-aanvullende-maatregelen-voor-gelijk-speelveld-bij-aanbestedingen-regionaal-spoorvervoer>

Van: 10.2.e - BSK [mailto:10.2.e@minienw.nl]
Verzonden: woensdag 15 mei 2019 17:41
Aan: 10.2.e
Onderwerp: FW: brief planning besluitvorming ordening spoor

Hieronder de link naar de brief met bijlagen!

Grt 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e) - BSK <10.2.e@minienw.nl>
Datum: woensdag 15 mei 2019 5:19 PM
Aan: 10.2.e MM <10.2.e@ns.nl>, 10.2.e <10.2.e@keolis.nl>
Kopie: 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>, 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: brief planning besluitvorming ordening spoor

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Wino heeft vandaag even contact gehad met de heren Van der Tak en Hettinga om te melden dat bijgaande brief vandaag wordt/is verzonden. Hierbij ook even een mailtje voor jullie. Bij vragen weten jullie ons te vinden.

<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2019/05/15/planning-besluitvorming-ordening-op-het-spoor-na-2024-en-update-quicksan-personenvervoer-door-acm>

met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e OV en Stations, 10.2.e OV Chip en Data
+31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienm.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: woensdag 12 juni 2019 16:06
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Quickscan ACM en kennismaking

Hi,

BRW

Groet 10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Verzonden: woensdag 12 juni 2019 13:43
Aan: 10.2.e - DGMO <10.2.e@minienw.nl>
CC: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Quickscan ACM en kennismaking

BRW

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - DGMO [<mailto:10.2.e@minienw.nl>]
Verzonden: dinsdag 11 juni 2019 16:29
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e ; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Quickscan ACM en kennismaking

Beste 10.2.e,

Fijn! Vanuit I&W is 10.2.e ook aanwezig.

BRW

Groet 10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Verzonden: dinsdag 11 juni 2019 09:44
Aan: 10.2.e - DGMO <10.2.e@minienw.nl>
CC: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Onderwerp: RE: Quickscan ACM en kennismaking

Beste 10.2.e,

BRW Prima hoor, plan maar een afspraak in. Zou je mijn collega 10.2.e ook willen uitnodigen?
BRW

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - DGMO [mailto:10.2.e@minienw.nl]

Verzonden: vrijdag 7 juni 2019 14:43

Aan: 10.2.e

Onderwerp: Quickscan ACM en kennismaking

Beste 10.2.e,

Ik ben deze maand begonnen bij I&W als beleidsmedewerker.

Eén van mijn eerste taken is het schrijven van een beleidsreactie op jullie quickscan 'eerlijke kansen bij aanbesteden van het regionaal spoorvervoer'.

Ik vroeg me af of het mogelijk is daar binnenkort een paar vragen over te stellen en ook even kennis te maken?

Ik hoor graag!

Groet 10.2.e

10.2.e

Beleidsmedewerker cluster marktordening

.....
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
Directoraat Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

.....
E 10.2.e@minienw.nl

T +31 (0)6-10.2.e

P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D

W reguliere werkdagen: ma - di - woe - vr

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch

verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 18 juni 2019 22:08
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB;
10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - HBJZ;
10.2.e @flixbus.com; 10.2.e @atosborne.nl;
10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @knv.nl; 'info@railgood.nl';
10.2.e @acm.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @dova.nu';
10.2.e @atosborne.nl'
CC: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Klankbordgroep onderzoek naar de kansen en bedreigingen van open toegang 20190625

Dag allen,

12 juni moet uiteraard aankomende vrijdag zijn. Met dank aan 10.2.e voor zijn oplettendheid.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 18 juni 2019 17:38
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB ;
10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - HBJZ; 10.2.e @flixbus.com';
10.2.e @atosborne.nl'; 10.2.e @keolis.nl'; 10.2.e @knv.nl'; 'info@railgood.nl';
10.2.e @acm.nl'; 10.2.e @ns.nl'; 10.2.e @dova.nu'; 10.2.e @atosborne.nl'
CC: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Klankbordgroep onderzoek naar de kansen en bedreigingen van open toegang 20190625

Beste leden van de klankbordgroep,

Hierbij ontvangt u de agenda en het concept rapport Onderzoek naar de gevolgen van recht op toegang tot het binnenlands personenvervoer per spoor ten behoeven van de klankbordgroep op dinsdag 25 juni om 12:00 in New Babylon te Den Haag.

Wij vragen u het rapport aandachtig te lezen en feitelijke onjuistheden of zaken waarvan u vindt dat deze meer uitleg behoeven alvast vóór vrijdag 12 juni 16:00 te mailen aan 10.2.e @minienw.nl. Wij kunnen dan op de klankbord groep extra aandacht aan deze onderwerpen besteden.

Met vriendelijke groet,

Mede namens 10.2.e ,

10.2.e en 10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

10.2.e @minienm.nl

+31610.2.e

Rijnstraat 8 | Den Haag



Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Contactpersoon

10.2.e

Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e

10.2.e @minienw.nl

Datum

18 juni 2019

Bijlage(n)

Conceptrapport onderzoek

agenda

Betreft	Klankbordgroep onderzoek naar de kansen en bedreigingen van open toegang
Vergaderdatum	18 juni 2019
Vergadertijd	12:00 - 14:00
Vergaderplaats	New Babylon MeetingCenter- Anna van Buerenplein 29 te Den Haag

1. Opening
2. Beknopte presentatie en toelichting
3. Rondje algemene opmerkingen op het rapport
4. Nadere toelichting aangedragen onderwerpen
5. Vervolg na oplevering rapport aan OVS
6. Rondvraag en Sluiting

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Verzonden: donderdag 20 juni 2019 12:57
Aan: 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e - DGMO; 10.2.e
Onderwerp: RE: Inbreng verslag SO planning spoorordering na 2024 en update ACM quickscan personenvervoer

Hoi 10.2.e,

Dank hiervoor. Goed idee om begin volgende week te bellen, maar we kunnen ook even bij elkaar komen als daarvoor ruimte is in de agenda. BRW

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - BSK [mailto:10.2.e@minienw.nl]
Verzonden: woensdag 19 juni 2019 18:49
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - DGMO
Onderwerp: Inbreng verslag SO planning spoorordering na 2024 en update ACM quickscan personenvervoer

Dag 10.2.e,

Vandaag kregen wij bijgaande vragen (in een schriftelijk overleg) van de Tweede Kamer naar aanleiding van de planningsbrief en de update van de quick scan. Er gaan ook een heel aantal vragen over de update quick scan. Zou je kunnen kijken wat jullie appreciatie is van die vragen die naar aanleiding van de update worden gesteld (voor zover een antwoord/ mening vanuit ACM voor de hand ligt)?

Wij hebben een korte deadline: op 10 juli moet het in de Kamer liggen. Als we dan gaan terugrekenen komen wij uit op een concept dat volgende week donderdag de lijn in gaat. Graag hebben we voor die tijd nog contact over de beantwoording. Zullen we daar deze week nog even over bellen?

Groet, 10.2.e

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: maandag 1 juli 2019 14:33
Aan: 10.2.e @acm.nl
Onderwerp: RE: Quickscan personenvervoer 2013 Stations

Dag 10.2.e,

Zeker. Gemeenten, provincies, vervoerders, deelfietsaanbieders en Rover zijn hierover geconsulteerd en een aantal stakeholders zijn ook betrokken door middel een klankbordgroep. Jullie quickscan is een belangrijke maar niet de enige vorm van input

Groeten,

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: "10.2.e"
Verzonden: 1 jul. 2019 13:58
Naar: "10.2.e" - DGB
Cc: "10.2.e"
Onderwerp: RE: Quickscan personenvervoer 2013 Stations

Beste 10.2.e,

Bedankt voor je e-mail. Uiteraard zijn we graag bereid RHDHV te woord te staan. Je kunt mijn naam doorgeven als contactpersoon. Ik neem overigens aan dat onze update van de quickscan slechts een van vele bronnen is voor het onderzoek naar de eigendoms- en verantwoordelijkheidsverdeling op stations. Gemeenten zullen hier bijvoorbeeld b.v. ook een groot belang hebben omdat zij met NS en ProRail te maken hebben bij de ontwikkeling van stationsgebieden. Ook vervult een station steeds vaker een centrale hubfunctie, waardoor aanbieders van mobiliteitsdiensten (deelauto's, deelfietsen, etc.) ook opvattingen hebben over de gewenste eigendoms- en verantwoordelijkheidsverdeling op stations.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGB [mailto:10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: vrijdag 28 juni 2019 13:02
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Quickscan personenvervoer 2013 Stations

Dag 10.2.e,

In het kader van het marktordeningsbesluit onderzoeken we ook de eigendoms- en verantwoordelijkheidsverdeling op stations. Input hiervoor is de door jullie onlangs opgeleverde update van de quick scan personenvervoer en dan in het bijzonder de knelpunten die jullie op stations identificeren.

Nu vroeg ik mij af of het bureau dat deze opdracht voor ons uitvoert, RHDHV, bij jullie terecht kon voor het geval dat zij nog vragen of verduidelijkingen nodig hebben?

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

10.2.e @minienm.nl

+31610.2.e

Rijnstraat 8 | Den Haag

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e
Verzonden: vrijdag 12 juli 2019 10:59
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Vraag

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Dank nogmaals voor het gesprek deze week, erg leerzaam.

Ik heb toch nog een vraag waar jullie mij wellicht bij kunnen helpen. Ik zou wel iets meer willen weten wat er nu precies bedoeld wordt met 'compensatie' in de PSO-verordening. Het is dus financiële compensatie, maar ook andere soorten compensatie. Kunnen jullie mij daar op het goede spoor zetten?

Dank alvast!

10.2.e

Beleidsmedewerker cluster marktordening

.....
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
Directoraat Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

.....
E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - vr

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: dinsdag 20 augustus 2019 16:47
Aan: 10.2.e ; 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: RE: Aankondiging onderzoek effecten van openbaar aanbesteden

Beste 10.2.e,

Dank voor het bericht en fijn dat 10.2.e aanwezig kan zijn.

BRW

Groet 10.2.e

10.2.e

Beleidsmedewerker cluster marktordening

.....
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
Directoraat Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
.....

E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - wo - vr

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Verzonden: dinsdag 20 augustus 2019 16:34
Aan: 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>
CC: 10.2.e - DGMO <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e <10.2.e@acm.nl>; 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Onderwerp: FW: Aankondiging onderzoek effecten van openbaar aanbesteden

Beste 10.2.e,

Via 10.2.e heb ik je verzoek om een deelnemer aan de klankbordgroep voor de effecten van openbaar aanbesteden aan Annemarie Sipkes ontvangen. Omdat dit bijdraagt aan de voorbereiding van onze nieuwe vervoersmonitor zal 10.2.e als deelnemer namens de ACM aanschuiven. Zijn mailadres staat opgenomen in de cc. BRW

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Directie Telecom Vervoer en Post

Muzenstraat 41
2511 WB Den Haag

T: +31 70 10.2.e
M: +31 6 10.2.e

Markten goed laten werken voor mensen en bedrijven

Wij doen ons best om uw en onze informatie te beschermen. Lees meer over [de e-mailbereikbaarheid van de ACM](#)

Van: 10.2.e - DGMO [<mailto:10.2.e@minienw.nl>]

Verzonden: woensdag 14 augustus 2019 11:32

Aan: 10.2.e

Onderwerp: Aankondiging onderzoek effecten van openbaar aanbesteden

Zie hierbij de aankondiging van het onderzoek.

Deze brief is voor de provincies. Dezelfde brief is verstuurd naar de mevr. Sipkes.

De eerste klankbordgroep wordt gepland op 2 september (tijdstip volgt, iig middag) in Utrecht.

Groet 10.2.e

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Bijlage 3 Onderzoekopzet

Onderzoek Effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer

Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, directie Openbaar Vervoer en Spoor

Omschrijving van de opdracht

1. Aanleiding en doel onderzoek

In 2020 neemt de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat een besluit over de ordening en sturing op het spoor na 2024 als de NS-vervoerconcessie voor het hoofdrailnet afloopt. Om het besluit goed onderbouwd te kunnen nemen worden dit jaar een aantal bouwstenen uitgewerkt in de vorm van onderzoeken. De staatssecretaris heeft de Tweede Kamer ook toegezegd¹ onderzoek te doen naar de effecten van openbaar aanbesteden en marktwerking in het regionale openbaar vervoer om te leren van de ervaringen met marktwerking in het regionale openbaar vervoer in de afgelopen decennia. Vaak zijn de ervaringen positief, maar er zijn ook geluiden dat marktwerking tot uitholling van kwaliteitseisen of arbeidsomstandigheden kan leiden.

Het onderzoek moet de ontwikkeling laten zien die het regionale openbaar vervoer in de afgelopen decennia heeft doorgemaakt en inzicht geven in de positieve en negatieve effecten van marktwerking als gevolg van het openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer, de kritische (succes)factoren en op welke wijze overheidssturing effecten heeft gemitigeerd of versterkt. Daarbij moet ook een vergelijking worden gemaakt met het openbaar vervoer dat onderhands gegund is in de drie grootste gemeenten (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag) en welk effect dat heeft op de prestaties die zijn vastgelegd in de vervoersconcessies. De reikwijdte van het onderzoek is alle modaliteiten van openbaar vervoer (trein, bus, tram en metro) maar richt zich primair op het openbaar vervoer dat is aanbesteed, dan wel is inbesteed.

2. Voorgeschiedenis

De afgelopen decennia is door provincies en stedelijke regio's veel ervaring opgedaan met het openbaar aanbesteden van regionaal openbaar vervoer: het stads- en streekvervoer per bus en het regionaal personenvervoer per trein. In 1997 werd de regionale spoorlijn Almelo – Mariënborg als eerste aanbesteed, inmiddels zijn 23 regionale spoorlijnen in concurrentie op de markt gebracht. Daarnaast wordt sinds 2013 het stadsvervoer in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag door de stedelijke interne exploitant uitgevoerd nadat dit vervoer is inbesteed.

Decentralisatie en introductie openbaar aanbesteden in het ov

In de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) is in 2001 openbaar aanbesteden van regionaal openbaar vervoer geïntroduceerd als onderdeel van een herstructureringsproces van de openbaar vervoersector. In de jaren '90 was de vraag naar openbaar vervoer sterk teruggelopen ondanks de toenemende mobiliteit. De vervoerders in het openbaar vervoer waren veelal onvoldoende in staat vraag en aanbod op elkaar af te stemmen en de reiziger een oplossing 'op maat' te bieden, terwijl de overheid veel minder mogelijkheden had om (bij) te sturen. Voor de reiziger werd de auto een aantrekkelijk alternatief. Om de leefbaarheid en bereikbaarheid te verbeteren moest de kwaliteit van het openbaar vervoer verhoogd worden.

Het herstructureringsproces van de openbaar vervoersector leidde tot een wijziging van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden in de Wp2000. De bevoegdheid voor het interlokaal openbaar vervoer werd bij decentrale overheden (veelal provincies) neergelegd, waardoor zij de mogelijkheid kregen om het openbaar vervoer goed af te stemmen op hun verkeers- en vervoersbeleid en de wensen in de regio. Voorts werd in de Wp2000 vastgelegd dat de overheid de verantwoordelijkheid heeft voor het openbaar vervoer vanuit een beleidsvoerende functie. Aan marktpartijen werd het ontwikkelen van een optimaal netwerk en de uitvoering van vervoerdiensten overgelaten: de ontwikkel- en uitvoeringsfunctie. Door het openbaar vervoer periodiek via concessies openbaar aan te besteden werd concurrentie om de weg en om het spoor geïntroduceerd met

¹ Algemeen Overleg OV, OV-chipkaart en taxi van 20 september 2018 (Kamerstukken II, 2018/19, 23 645, nr. 681) en Algemeen Overleg Spoorordering van 6 december 2018 (Kamerstukken II, 2018/19, 29 984, nr. 812).

uitzondering van het treinvervoer op het hoofdrailnet en het stadsvervoer in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Concurrentie is erop gericht om marktpartijen scherp te houden waardoor een beter openbaar vervoer (innovatie, klantgerichtheid) mogelijk wordt tegen lagere kosten (reizigerstarieven, overheidssubsidies). De verwachting was dat het concessiestelsel de overheid de mogelijkheid gaf via concessies publieke belangen beter te borgen en door concurrentiestelling vervoerders te prikkelen met een kwalitatief goed vervoersproduct te komen tegen een lagere prijs.

Inmiddels hebben alle decentrale concessieverleners het openbaar vervoer in hun concessiegebieden één of meerdere keren aanbesteed. Daarmee kan een goed beeld worden verkregen van de ontwikkeling en de effecten van meer marktwerking in het openbaar vervoer.

Inbesteden van openbaar vervoer in de vier grote steden

Sinds 2013 is naar aanleiding van een initiatiefwetsvoorstel² in de Wp2000 een uitzondering gemaakt voor het aanbesteden van het openbaar vervoer in de vier grote stadsregio's: Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht. Zij kregen wettelijk de mogelijkheid om het openbaar vervoer in hun stad in te besteden. Inbesteden betekent dat het openbaar stadsvervoer direct gegund mag worden aan een interne exploitant. Voorwaarde is dat de bevoegde plaatselijke overheid over die interne exploitant zeggenschap uitoefent als over haar eigen diensten. Reden om destijds te kiezen voor inbesteding was dat in deze steden de meest complexe ov-systemen liggen met meerdere modaliteiten (bus, metro, tram) waarbij de onderlinge aansluiting essentieel is om een goed openbaar vervoer aan te kunnen bieden aan de reizigers³.

HTM verzorgt in Den Haag tot 2026 het tram- en metrovervoer en tot 2034 het busvervoer; RET tot 2026 het tram- en metrovervoer en tot 2034 het busvervoer in Rotterdam. Aan beide bedrijven zijn de concessies direct gegund door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. GVB verzorgt het stadsvervoer (tram/metro/bus) in en rond Amsterdam tot en met 2024. Vervoerregio Amsterdam heeft de concessie direct gegund aan het GVB. Utrecht heeft ervoor gekozen het stadsvervoer aan te besteden.

3. Onderzoeksvragen

De volgende onderzoeksvragen moeten worden beantwoord:

3.1 Effecten

In verscheidene Kamerdebatten zijn (mogelijke) negatieve effecten van marktwerking door marktwerking door openbaar aanbesteden naar voren gebracht zoals een 'race to the bottom' voor arbeidsomstandigheden van personeel in het openbaar vervoer, en de dreiging voor de toegankelijkheid van specifieke groepen reizigers tot het openbaar vervoer. Ook worden (mogelijke) positieve effecten genoemd zoals een vergroot ov-aanbod door decentralisatie van het ov naar de provincies en de openbare aanbesteding van vervoersdiensten.

Hoofdvragen

1. Wat zijn de positieve en negatieve effecten van marktwerking in het openbaar vervoer als gevolg van openbaar aanbesteden? Bij het in kaart brengen van de mogelijke effecten moet onderscheid gemaakt worden of, en in hoeverre, deze effecten aan marktwerking toe te schrijven zijn, of dat (ook) andere zaken een rol spelen zoals decentralisatie (en daarmee een andere aansturing), investeringen en innovaties. Breng daarbij ook in kaart welke kritische (succes)factoren ten grondslag liggen aan deze effecten.
2. Wat zijn de verschillen met inbesteding en de condities waaronder positieve en negatieve effecten optreden in situaties waarin geen sprake is van marktwerking?

Effecten kunnen zich manifesteren als bijvoorbeeld minder x-inefficiënties, slechtere arbeidsomstandigheden en – voorwaarden, meer productiviteit als gevolg van het omarmen van innovaties, andere dienstverlening/kwaliteit, een andere prijszetting, lagere winstmarges, andere inzet

² Voorstel van wet van de leden Monasch, Bashir, Van Gent en Verhoeven tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 teneinde inbesteding van openbaar vervoer mogelijk te maken in een plusregio die de gemeente Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat (Kamerstukken II, 2010/11, 32845, nr. 1 e.v.).

³ Memorie van Toelichting bij initiatiefwetsvoorstel, Kamerstukken II, 2010/11, 32 845, nr. 3.

van personeel, verlies nemen om strategisch in de markt te komen, meer aandacht van opdrachtgevende overheden, etc.

Deelvragen

Breng daarbij in ieder geval in kaart:

3. De effecten voor de reiziger waaronder de ontwikkeling van het vervoersaanbod, de kwaliteit van het vervoer qua verbindingen, het serviceniveau, de veranderingen in de tarieven van vervoersbewijzen, de (voorzieningen voor) toegankelijkheid en sociale veiligheid, op de reizigerstevredenheid en op de vervoersvraag van de reiziger.

Hiermee moet duidelijk worden wat er is veranderd sinds de invoering van openbaar aanbesteden van ov voor de reiziger en wat het effect daarop is geweest op zijn reisbeleving en in hoeverre de reizigersvraag daardoor is toegenomen. Vaak wordt een beter regionaal geïntegreerd aanbod als een van de effecten genoemd van decentralisatie en aanbesteding van bus en trein bij één vervoerder. Dit kan worden onderzocht door het aanbod in verschillende landsdelen die qua structuur vergelijkbaar zijn te vergelijken, maar waar het openbaar vervoer anders is geregeld. Bijvoorbeeld door het aanbod in de kop van Noord-Holland te vergelijken met het aanbod in Noord-Nederland.

Voor toegankelijkheid tot het ov van reizigers met een beperking kan ook aangesloten worden bij het onderzoek dat het CROW/KpVV en Significant gaan uitvoeren op het gebied van toegankelijkheid (zie bijlage voor meer info).

Voor effecten op de reizigerstevredenheid en de sociale veiligheid van het ov kan worden aangesloten bij de klantenbarometer ov die jaarlijks wordt uitgevoerd en waaruit een vergelijking tussen vervoerders en regio's gemaakt kan worden.

4. De effecten van aanbestedingen voor de concessieverlenende overheid (waaronder (de verhouding tussen) de exploitatiebijdrage/ subsidie, kaartopbrengst en de BDU-bijdrage, (bereikte) besparingen, kosten per ritkilometer en kosten per reizigerskilometer, etc.). Maak (indien mogelijk) een vergelijking tussen opvolgende aanbestedingen.

Dit moet kwantitatief inzicht geven in de kosten en opbrengsten van overheden in het kader van aanbestedingen van openbaar vervoer, en wat de kosten zijn per ritkilometer en reizigerskilometer. Het is niet noodzakelijk om van alle aanbestedingen kwantitatief in beeld te brengen wat de financiële effecten zijn, maar om een representatief beeld te krijgen. Een eerder onderzoek naar de effecten kan als inspiratie worden gebruikt (zie bijlage met reeds bestaande onderzoeken).

5. De effecten van aanbestedingen voor het ov-personeel (zoals op de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden, bij concessiewisselingen, rijden van telkens dezelfde trajecten, sociale veiligheid).

Bij eventuele negatieve effecten van openbaar aanbesteden wordt vaak verwezen naar mindere arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden als gevolg van bijvoorbeeld kortere pauzes, minder salaris, en rijden zonder conducteur. Voor de vervoerders die hun concessies in openbare aanbesteding hebben gewonnen geldt een andere cao dan voor de stadsvervoerders of NS. Om een goed vergelijk te maken moeten op hoofdlijnen de verschillende cao's (o.a. CAO NS, CAO Multimodaal, CAO Openbaar Vervoer, etc) in het openbaar vervoer worden vergeleken, inclusief – voor zover relevant – de afspraken die individuele bedrijven op basis van de cao maken en eventuele arbeidsomstandigheden die niet bij cao geregeld zijn. Wat zijn de verschillen tussen deze cao's en hoe verhouden deze cao's zich tot cao's van vergelijkbare beroepstakken zoals voor vrachtwagenchauffeurs, taxi en het besloten vervoer (zie bijlage met reeds bestaande onderzoeken. Daarnaast beschikt het ministerie over een vergelijking van diverse cao's in de vervoerssector die op verzoek verstrekt kan worden)?

Deze deelvraag moet onder meer beantwoord worden met inbreng van werknemers van vervoerders. Dat zou kunnen via interviews, maar er kan ook gedacht worden aan een medewerkersonderzoek van een beperkte omvang om een representatief beeld te krijgen. Het onderzoeksbureau wordt gevraagd daar ideeën voor aan te brengen.

6. Andere relevante effecten als gevolg van het openbaar aanbesteden (marktwerking) van het openbaar vervoer of inbesteed openbaar vervoer.

Het gaat hier om de effecten die duidelijk ook een rol spelen maar niet vallen onder de effecten van vraag 3 tot en met 5. Hierbij moet gedacht worden aan nieuw beleid bijvoorbeeld in het kader van duurzaamheid. De wijze waarop het stelsel is vormgegeven kan van invloed zijn op de manier waarop andere beleidsdoelen behaald kunnen worden. Onderzocht kan worden hoe duurzaamheidsdoelen in het openbaar vervoer behaald worden en hoe dit verschilt bij inbesteed of onderhands gegunde concessies en bij openbaar aanbestede concessies.

3.2 Ontwikkeling overheidssturing bij concessies

Openbaar vervoer voorziet in een publiek belang en wordt mede vanuit publieke middelen gefinancierd. Met de decentralisatie van (delen van) het openbaar vervoer hebben decentrale overheden de bevoegdheid gekregen om – binnen de wettelijke kaders – naar eigen inzicht en met een grote mate van vrijheid eigen accenten te leggen in hun vervoerconcessie al naar gelang de regionale situatie en wensen.

Vragen

7. In hoeverre en hoe heeft decentralisatie geleid tot verschillen in kwaliteit van sturing via concessievoorwaarden, het toezicht en de handhaving daarop? Welke ontwikkeling is daarin te zien (waaronder in looptijd en omvang van concessies) en welke lessen kunnen daaruit worden getrokken voor de toekomst? Ga hierbij ook in op de ontwikkeling van ov-concessie naar mobiliteitsconcessie, en de noodzaak voor flexibiliteit in een vervoerconcessie omwille van de snel veranderende en meer vraaggestuurde mobiliteitswereld.
8. Op welke wijze heeft overheidssturing de effecten uit paragraaf 3.1. versterkt of verminderd, zowel positief als negatief, en hoe wordt hiermee door partijen omgegaan?
9. Welke succesfactoren en randvoorwaarden moeten aanwezig zijn om tot succesvolle aanbestedingsprocessen te komen zodat er bijvoorbeeld voldoende concurrentie en marktspanning is en na gunning van de concessie voldoende voorbereidingstijd is voor de vervoerder om tot goede implementatie te komen?
10. In hoeverre beschikken de concessieverlenende overheden over voldoende kennis en data om hun taken goed uit te kunnen voeren? Besteed hierbij aandacht aan de ontwikkeling van het lerend vermogen en kennisuitwisseling door concessieverleners door de tijd heen.
11. Welke kansen biedt het vervoer door verschillende vervoerders (voor de reiziger)? Wat betekent dit voor de innovatie van het productaanbod door die vervoerders? Besteed hierbij onder meer aandacht aan de wijze waarop concessieverleners de beleids-, ontwikkel- en uitvoeringsfunctie toepassen en tot welk resultaat dat leidt.
12. In hoeverre biedt de huidige wet- en regelgeving (nog) voldoende ruimte aan een concessieverlener om in of gedurende de concessie in te spelen op nieuwe wensen of ontwikkelingen in de markt?
13. In hoeverre leiden wet- en regelgeving dan wel eisen uit vervoerconcessies tot kansen en belemmeringen voor vervoerders om innovatief te zijn? Geef voorbeelden.
14. In hoeverre voert het Rijk zijn taak als stelselverantwoordelijke goed uit en waar zou vanuit het Rijk (extra) aandacht voor moeten zijn? Betrek daarbij voor zover nodig ook de rol van het Rijk als concessieverlener op het HRN. Beschikt het Rijk over voldoende kennis en informatie om zijn taak als stelselverantwoordelijke goed uit te voeren?

Er dient een algemeen en representatief beeld te worden gegeven van de ontwikkelingen van (regionale) ov-concessies, de problemen waar partijen (concessieverleners, vervoerders en andere partijen) tegenaan zijn gelopen/lopen, en hoe zij daarmee zijn omgegaan/ omgaan. Ook moet een beeld worden verkregen in hoeverre het huidige (wetgevings-)kader afdoende is om in te kunnen spelen op toekomstige mobiliteitsontwikkelingen en welke rol het Rijk als stelselverantwoordelijke daarin zou moeten spelen.

Voor de beantwoording van bepaalde vragen kan bijvoorbeeld gebruikt worden gemaakt van specifieke casussen die met elkaar vergeleken worden om zo die verschillen ook vanuit de praktijk inzichtelijk te maken en gegevens/meningen meer feitelijk te onderbouwen. Ten aanzien van de sturingsvraag kan onder andere gebruikt worden gemaakt van het rapport Sturing overheid bij vervoerconcessies op het spoor (zie bijlage met reeds bestaande onderzoeken).

3.3 Basisvoorzieningen voor de reiziger en basisvoorwaarden voor personeel vervoerder

De verschillende invulling van vervoerconcessies door overheden kan tegemoet komen aan de wensen van de reiziger en innovatie stimuleren. Voorbeelden zijn toiletten in treinen (ook regionale treinen), WiFi en stopcontacten in treinen en wensen met betrekking tot het betalen voor het ov. Relevant zijn de basisvoorzieningen die van de losse onderdelen één bruikbaar systeem maken ten behoeve van de reiziger. Denk daarbij aan 1. de betaalfunctie, 2. reisinformatiefunctie, 3. toegankelijkheid, 4. kennis functioneren systeem (data), 5. gemakkelijke transfer, 6. robuustheid/terugvalopties voor reiziger bij uitval/calamiteiten (omreizen andere vervoerder), etc etc.

Daarnaast wordt soms ervoor gepleit dat ook voor het ov-personeel bepaalde basisvoorwaarden moeten gelden vooral als het gaat om de werkomstandigheden.

Vragen:

15. Wat wordt door de verschillende belanghebbenden in welke situatie als basisvoorzieningen voor de reiziger beschouwd? Welke afwegingen maken concessieverlenende overheden hierbij?
16. Wat wordt door de verschillende belanghebbenden in welke situatie als basisvoorwaarden voor de werkomstandigheden van het personeel beschouwd?
17. Hoe zorgen concessieverlenende overheden (en het Rijk als stelselverantwoordelijke voor het ov) ervoor dat de genoemde specifieke basisvoorzieningen- en voorwaarden worden vervuld? Schenk hierbij in ieder geval aandacht aan eisen ten aanzien van toegankelijkheid en sociale veiligheid.
18. Hoe kan worden voorkomen dat er verschillen in het niveau van basisvoorzieningen ontstaan en de reiziger niet van te voren weet welke voorzieningen aanwezig zijn?
19. Kan een bepaalde mate van uniformiteit in de basisvoorzieningen in het openbaar vervoer gewaarborgd worden zonder dat dit ten koste gaat van de marktspanning bij een aanbesteding en de flexibiliteit gedurende de concessie?

3.4 Concessie-overstijgende thema's

De reiziger moet in het openbaar vervoer door het hele land kunnen reizen zonder overgangen tussen concessies te ervaren. Een aantal onderwerpen raakt reizigers in heel Nederland en eenzelfde benadering hierop lijkt logisch. Voorbeelden zijn de OV-chipkaart, reisinformatie (NDOV) en toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking. In sommige gevallen vergt dat afstemming en samenwerking met betrekking tot concessies, zowel bij het in de markt zetten van een aanbesteding als tijdens de uitvoering van een vervoerconcessie. Voor sommige onderwerpen vergt dat bespreking op landelijk niveau om te komen tot besluitvorming over generieke voorwaarden voor bepaalde onderwerpen. Het gaat dan bijvoorbeeld over vraagstukken als het delen van informatie en betaalmogelijkheden.

Vragen:

20. Voor welke concessie-overstijgende onderwerpen hebben overheden/vervoerders nadere afspraken gemaakt? Op welke onderwerpen zijn afspraken nodig omdat e.e.a. nu leidt tot suboptimale oplossingen? Waar lopen partijen tegen problemen aan, hoe komt dat en welke oplossing dragen partijen daarvoor aan? Geef voorbeelden.
21. Hoe verloopt de samenwerking op de concessieoverstijgende thema's, hoe is het proces ingericht en wat is de invloed van de verschillende wijzen van aansturing hierop?

3.5 Internationale vergelijking

Onderdeel van het onderzoek is ook een internationale vergelijking (tenminste twee landen) van de wijze van ordening van het spoor, de sturingsmogelijkheden van de concessieverlenende overheden en effecten die gepaard gaan met die specifieke ordening van het spoor. Daarvoor is al veel literatuur beschikbaar die benut kan worden om hier meer inzicht in te krijgen (*zie bijlage voor reeds bestaande onderzoeken*).

4. Aanpak, uitvoering en begeleiding onderzoek

Dit onderzoek bevat kwalitatieve en kwantitatieve elementen. Om een goed beeld te krijgen is - naast literatuuronderzoek - informatie (gesprekken, aanvullende (empirische) informatie, kwantitatieve gegevens en casussen) van de verschillende betrokkenen in het veld noodzakelijk. Er is al veel onderzoek gedaan naar de effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer (zie ook de toegevoegde literatuurlijst). Het onderzoeksbureau wordt gevraagd om zoveel mogelijk gebruik te

maken van bestaand onderzoek en daarop voort te borduren. Indien mogelijk kan eerder onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden als nul-meting gebruikt worden.

De effecten van marktwerking in het openbaar vervoer kunnen van meer feiten worden voorzien door specifieke casussen boven water te krijgen en verder uit te diepen. Belanghebbenden hebben aangegeven casussen te willen aandragen. Er moet wel aandacht zijn voor het feit dat een aantal sprekende casussen een vertekend beeld kunnen geven van het beeld van de totale ontwikkeling.

Ook moeten vertegenwoordigers van het personeel van vervoerders in het onderzoek betrokken worden door middel van interviews e.d.. Bij de inbreng van voornamelijk vervoerders en vertegenwoordigers van het personeel moet wel aandacht zijn voor het feit dat zij belang kunnen hebben bij een bepaalde uitkomst van het onderzoek. Dit moet bij hun inbreng meegewogen worden.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de directie Openbaar Vervoer en Spoor, is opdrachtgever en voert het onderzoek uit vanuit de rol van stelselverantwoordelijke voor het openbaar vervoer. Met het ministerie wordt op wekelijkse basis telefonisch de voortgang besproken en in een maandelijkse bijeenkomst wordt de voortgang besproken met de opdrachtgever.

De te onderzoeken onderwerpen liggen veelal op het terrein van decentrale overheden en vervoerders. Daarom is de betrokkenheid van belanghebbenden in het veld gedurende het hele onderzoek noodzakelijk, mede om casussen te kunnen specificeren en te onderzoeken. Daarnaast moeten ook organisaties die de reiziger vertegenwoordigen betrokken worden bij dit onderzoek (o.a. Rover, en organisaties voor mensen met een beperking IederIn, Wijstaanop!, etc).

Met de decentrale overheden, vervoerders en reizigersorganisaties wordt met enige regelmaat de voortgang van het onderzoek besproken in een klankbordgroep, zoals een bijeenkomst (met presentatie van de aanpak), een bijeenkomst om de tussenresultaten te bespreken en een bijeenkomst voor bespreking van het concept-eindrapport.

5. Eindresultaat

Het eindrapport moet een heldere en gedegen (kwantitatieve, kwalitatieve en praktische) analyse bevatten die inzicht geeft in de ontwikkeling die het (regionale) openbaar vervoer in de afgelopen decennia heeft doorgemaakt en inzicht geeft in de (positieve en negatieve) effecten van marktwerking als gevolg van het openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer, de kritische (succes)factoren en op welke wijze overheidssturing effecten heeft gemitigeerd of versterkt. Deze analyse bevat daarnaast een vergelijking met inbesteed openbaar vervoer.

Het rapport bevat geen (beleids)aanbevelingen.

De onderzoeksresultaten moeten getoetst worden bij belanghebbenden en zij moeten zich (voor zover mogelijk) daarin kunnen herkennen.

6. Eisen aan de opdracht

6.1 Algemene eisen

- 2:57 lid 2 Aanbestedingswet
[Redacted]
- 2:57 lid 2 Aanbestedingswet
[Redacted]
- 2:57 lid 2 Aanbestedingswet
[Redacted]
- 2:57 lid 2 Aanbestedingswet
[Redacted]
- 2:57 lid 2 Aanbestedingswet
[Redacted]
- 2:57 lid 2 Aanbestedingswet
[Redacted]



> Retouradres 2515 XP Den Haag

PZH
t.a.v. mevrouw F. Vermeulen

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Rijnstraat 8
Den Haag
2515 XP Den Haag

Contactpersonen

10.2.e

IenW
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e

10.2.e [@minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)

Datum 1 augustus 2019
Betreft Onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het
openbaar vervoer

Geachte mevrouw Vermeulen,

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) heeft opdracht gegeven aan het consortium Decisio, TwynstraGudde en inno-V om de effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer te onderzoeken. Graag nodigen wij uw organisatie uit om deel te nemen aan de klankbordgroep.

Dit onderzoek wordt uitgevoerd in het kader van het besluit in 2020 over de markt ordening en sturing op het spoor na 2024. Het onderzoek moet de ontwikkeling laten zien die het regionale openbaar vervoer in de afgelopen decennia heeft doorgemaakt en inzicht geven in de positieve en negatieve effecten van marktwerking als gevolg van het openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer, de kritische (succes)factoren en op welke wijze overheidssturing effecten heeft gemitigeerd of versterkt. In de bijlage treft u de volledige onderzoeksopdracht aan.

Om de kwaliteit van het onderzoek te borgen wordt er een klankbordgroep ingericht. De klankbordgroep krijgt de gelegenheid om te reflecteren op de uitvoering van het onderzoek en het (concept-)onderzoeksresultaat. Graag nodig ik uw organisatie uit om deel te nemen aan deze klankbordgroep, onder voorzitterschap van het ministerie. Deze klankbordgroep komt minimaal drie keer samen gedurende de looptijd van de opdracht (voorzien tot en met december 2019). De eerste bijeenkomst wordt georganiseerd begin september.

Voor het onderzoek maakt het consortium Decisio, TwynstraGudde en inno-V efficiënt gebruik van al beschikbare informatie. Voor een goed onderzoek verzamelt het consortium waar nodig ook aanvullende informatie via een dataverzoek, diepte-interviews, een enquête en twee werkconferenties. Wij vertrouwen erop dat u bereid bent ons te helpen en tijdig informatie beschikbaar wilt stellen.

Kunt u ons voor 13 augustus a.s. laten weten wie namens uw organisatie deelneemt aan de klankbordgroep en wie het consortium als contactpersoon kan benaderen voor het beschikbaar stellen van informatie?

U kunt dit laten weten aan **10.2.e**, haar adresgegevens vindt u in de kantlijn van deze brief.

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Ik hoop van harte op uw medewerking.

Datum
1 augustus 2019

Hoogachtend,

10.2.e Openbaar Vervoer en Stations

10.2.e

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: donderdag 22 augustus 2019 10:09
Aan: 10.2.e @ziggo.nl; 10.2.e @crow.nl; 10.2.e ;
10.2.e@dova.nu; 10.2.e@ovbureau.nl; 10.2.e@dova.nl; 10.2.e @pzh.nl;
10.2.e @vervoerregio.nl; 10.2.e @keolis.nl;
10.2.e @transdev.nl; 10.2.e @connexion.nl;
10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e@rover.nl;
10.2.e @arriva.nl
CC: 10.2.e ; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Werkconferentie 'Onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het OV'
Bijlagen: Aanpak onderzoek 'EOA'.PNG

Beste leden van de klankbordgroep,

In het kader van het onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden in het OV organiseren wij naast de klankbordgroepen ook twee werkconferenties.

De eerste werkconferentie vindt plaats op 16 september van 10.00 tot 13.00 uur in Utrecht (locatie volgt nog).

Onder leiding van het onderzoekconsortium (Decisio, Twynstra Gudde en inno-V) zullen we in twee parallelsessies onderstaande thema's verder uitdiepen:

- Effecten voor de reiziger
- Aansturing door overheden
- Effecten voor personeel vervoerders
- Financieel economisch
- Concessieoverstijgende thema's

Graag zien wij een vertegenwoordiging van jullie organisaties terug bij deze werkconferentie. Gezien de diverse thematiek is het mogelijk om met meerdere personen aan de werkconferentie deel te nemen.

Aan de werkconferentie nemen meer partijen deel dan aan de klankbordgroep: zo zijn ook vakorganisaties, ProRail en diverse consumentenorganisaties (IederIn en Oogvereniging) uitgenodigd.

Kunt u mij laten weten wie er vanuit uw organisatie aan de werkconferentie deelneemt?

Als u nog vragen heeft over deze email dan hoor ik het graag. U kunt mij bellen of mailen.

Vriendelijke groet,

10.2.e

In deze werksessies worden de thema's van het onderzoek verder uitgediept

10.2.e

Beleidsmedewerker cluster marktordening

.....
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
Directoraat Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
.....

E [10.2.e @minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)

T +31 (0)6 - 10.2.e

P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D

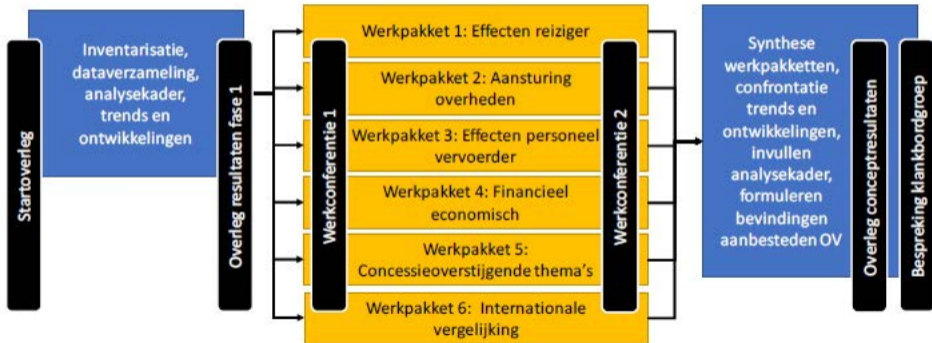
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - vr

Deel 1 / Documentnummer 26a

Fase 1: Opstartfase

Fase 2: Verdiepende analyse in
werkpakketten

Fase 3: Synthese en rapportage



10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: donderdag 29 augustus 2019 14:50
Aan: 10.2.e @acm.nl; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @transdev.nl;
10.2.e @connexxion.nl; 10.2.e @rover.nl; 10.2.e@dova.nu; 10.2.e@ovbureau.nl;
10.2.e@dova.nu; 10.2.e@gvb.nl; 10.2.e@crow.nl;
10.2.e@ns.nl; 10.2.e@ziggo.nl; 10.2.e@ns.nl;
10.2.e@vervoerregio.nl; 10.2.e@pzh.nl'
CC: 10.2.e@decisio.nl; 10.2.e@decisio.nl; 10.2.e - BSK;
10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Agenda klankbordgroep 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'
Bijlagen: Klankbordgroep - Voorstel te onderzoeken cases.pdf

Geachte leden van de klankbordgroep,

Zoals beloofd, ook een overzicht met het voorstel voor de casussen per werkpakket.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: donderdag 29 augustus 2019 09:26
Aan: 10.2.e @acm.nl' <10.2.e @acm.nl>; 10.2.e @arriva.nl'
<10.2.e @arriva.nl>; 10.2.e @transdev.nl'; 10.2.e @connexxion.nl'; 10.2.e @rover.nl'
<10.2.e @rover.nl>; 10.2.e@dova.nu' <10.2.e@dova.nu>; 10.2.e@ovbureau.nl' <10.2.e@ovbureau.nl>;
10.2.e@dova.nu' 10.2.e@dova.nu>; 10.2.e@gvb.nl' <10.2.e@gvb.nl>;
10.2.e@crow.nl' <10.2.e@crow.nl>; 10.2.e@ziggo.nl'
<10.2.e@ziggo.nl>; 10.2.e@ns.nl' <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e@vervoerregio.nl'
<10.2.e@vervoerregio.nl>; 10.2.e@pzh.nl'
CC: 10.2.e@decisio.nl' <10.2.e@decisio.nl>; 10.2.e@decisio.nl' <10.2.e@decisio.nl>;
10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK
<10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: Agenda klankbordgroep 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Geachte leden van de klankbordgroep,

Maandag 2 september van 14.00 tot 16.30 vindt de eerste klankbordgroep voor het 'onderzoek naar effecten van openbaar aanbesteden in het OV plaats' (locatie Jaarbeursplein 22, CROW, zaal Trolley).

Hierbij stuur ik u de agenda voor de klankbordgroep.

1. Welkomswoord
2. Voorstelronde
3. Toelichting aanpak van het onderzoek (zie bijlage)
4. Eerste (voorlopige) bevindingen
5. Bespreken selectie van cases (een voorstel volgt zsm)
6. WVTTK

We sturen u zo spoedig mogelijk een overzicht van verschillende casussen die de onderzoeksbureaus verder willen uitwerken tijdens het onderzoek. Dit overzicht is een voorstel waar we het graag met u over hebben. Tijdens de klankbordgroep hopen wij een evenwichtige en representatieve set van casussen samen te stellen.

Tot maandag.

Vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Beleidsmedewerker cluster marktordening

.....
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
Directoraat Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

.....
E **10.2.e** [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)

T +31 (0)6 – **10.2.e**

P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D

W reguliere werkdagen: ma - di - woe - vr

Memo aanpak “Effecten Openbaar Aanbesteden OV”

28 augustus 2019

Dit memo schets de achtergronden bij en de aanpak van de studie “Effecten openbaar aanbesteden OV” die momenteel in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt uitgevoerd door de adviseurs van Decisio, Twynstra Gudde en inno-V. Dit memo is een inleiding voor de leden van de Klanbordgroep die op maandag 2 september 2019 voor de eerste keer bijeen zullen komen. Tijdens deze bijeenkomst willen we graag nader ingaan op de aanpak en de casuïstiek die in het onderzoek wordt behandeld. Het voorstel voor de cases is nog niet in dit memo opgenomen, maar zal worden gepresenteerd tijdens de bijeenkomst.

Inleiding

Met de Wet Personenvervoer 2000 (WP2000) is marktwerking geïntroduceerd in de markt voor openbaar vervoer. Buiten het hoofdrailnetwerk en het OV in de G4 wordt de uitvoering van het regionaal openbaar vervoer in concessies gegund via openbare aanbestedingen, georganiseerd door decentrale overheden. Sindsdien zijn ook delen van het hoofdrailnetwerk gedecentraliseerd en meegenomen in de regionale OV-concessies, unimodaal of multimodaal.

Inmiddels hebben alle decentrale concessieverleners het openbaar vervoer een of meerdere keren aanbesteed, waardoor nu een goed beeld kan worden verkregen van de ontwikkeling en effecten van marktwerking in het openbaar vervoer. De hoofdvragen het onderzoek zijn dan ook:

1. Wat zijn de positieve en negatieve effecten van marktwerking in het openbaar vervoer als gevolg van openbaar aanbesteden? Bij het in kaart brengen van de mogelijke effecten moet onderscheid gemaakt worden of, en in hoeverre, deze effecten aan marktwerking toe te schrijven zijn, of dat (ook) andere zaken een rol spelen zoals decentralisatie (en daarmee een andere aansturing), investeringen en innovaties. Breng daarbij ook in kaart welke kritische (succes)factoren ten grondslag liggen aan deze effecten.
2. Wat zijn de verschillen met inbesteding en de condities waaronder positieve en negatieve effecten optreden in situaties waarin geen sprake is van marktwerking?

Achtergrond: Wet Personenvervoer 2000

Met de Wet Personenvervoer 2000 (WP2000) is de organisatie en aansturing van het (regionaal) OV in Nederland sterk gewijzigd. Sinds de inwerkingtreding van WP2000 is er een vorm van marktwerking in het openbaar vervoer gekomen. Een concessiestelsel, waarin OV-autoriteiten exclusief concessies voor een bepaalde tijd toekennen aan een vervoerder, zorgde voor concurrentie om de openbaar vervoersmarkt¹. Met deze maatregelen beoogde de centrale overheid twee doelstellingen.

1. Een selectieve en regionaal gedifferentieerde groei van het openbaar vervoer;
2. Een substantiële verbetering van de kostendekkingsgraad

In 1998, voor de inwerkingtreding van WP2000, werden taken, verantwoordelijkheden en budgetten toebedeeld aan 35 vervoersautoriteiten: provincies, plus regio's en enkele gemeenten. Sinds 1 januari 2019 zijn er nog dertien vervoersautoriteiten, waarvan tien individuele provincies, één samenwerkingsverband tussen de provincies Groningen en Drenthe (OV-bureau Groningen-Drenthe) en twee stedelijke vervoersautoriteiten (Vervoerregio Amsterdam & Metropoolregio Rotterdam Den Haag). De vervoersautoriteiten zijn verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de regio en treden op als concessieverleners. Begin 2019 is er sprake van slechts 32 concessiegebieden, terwijl er bij de invoering van WP2000 gezamenlijk 86 concessies waren.

Concessies 1 januari 2019, bron CROW



Welke lessen zijn te trekken uit 20 jaar openbaar aanbesteden?

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Tweede Kamer toegezegd onderzoek te doen naar de effecten van openbaar aanbesteden en marktwerking in het regionale openbaar vervoer om te leren van de ervaringen. Vaak zijn de ervaringen positief, maar er zijn ook geluiden dat marktwerking tot uitholling van kwaliteitseisen of arbeidsomstandigheden kan leiden.

Daarnaast neemt de staatssecretaris in 2020 een besluit over de ordening en sturing op het spoor na 2024 als de NS-vervoerconcessie voor het hoofdrailnet afloopt. Om het besluit goed onderbouwd te kunnen nemen worden verschillende onderzoeken uitgevoerd. Ook dit onderzoek zal een van de bouwstenen zijn voor het besluit.

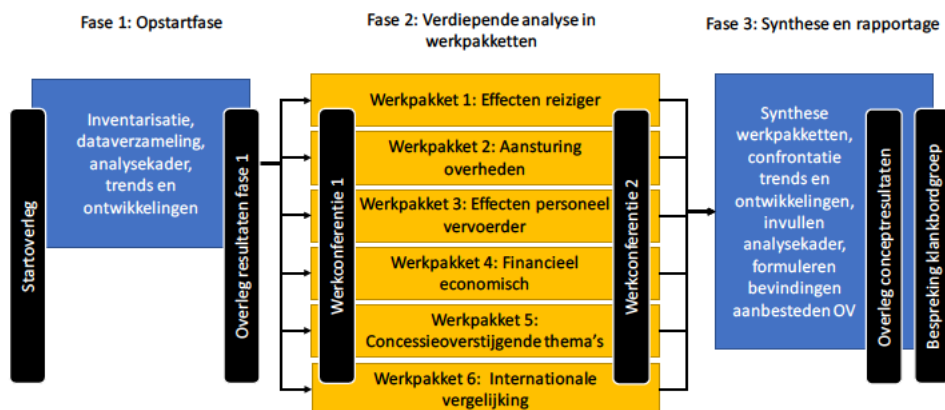
¹ Bron: Niaounakis (2016)

Het onderzoek moet de ontwikkeling laten zien die het regionale openbaar vervoer in de afgelopen decennia heeft doorgemaakt en inzicht geven in de positieve en negatieve effecten van marktwerking als gevolg van het openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer, de kritische (succes)factoren en op welke wijze overheidssturing effecten heeft gemitigeerd of versterkt. Daarbij wordt een vergelijking gemaakt van het openbaar vervoer dat openbaar is aanbesteed en van het OV dat onderhands gegund is in de drie grootste gemeenten (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag). Waar relevant wordt ook de vergelijking gemaakt met het Hoofdrailnet en de gedecentraliseerde spoorlijnen. De reikwijdte van het onderzoek is alle modaliteiten van openbaar vervoer (trein, bus, tram en metro) maar richt zich primair op het openbaar vervoer dat is aanbesteed, dan wel is inbesteed.

Werkwijze: meta-analyse en gerichte verdieping in werkpakketten

De afgelopen jaren is al veel onderzocht en gepubliceerd over de marktwerking in het openbaar vervoer. Deze rapporten en publicaties vormen een belangrijke bron voor het onderhavige onderzoek. Daarnaast zal gericht onderzoek worden gedaan naar een aantal thema's waarop verdieping nodig is. Dit gebeurt in een aantal werkpakketten waarin case-studies een belangrijke rol hebben. Centraal in de aanpak staan ook 2 werkconferenties waarin met een groot aantal stakeholders relevante onderwerpen worden besproken en uitgediept. De eerste werkconferentie is gepland op 16 september.

Schematische aanpak

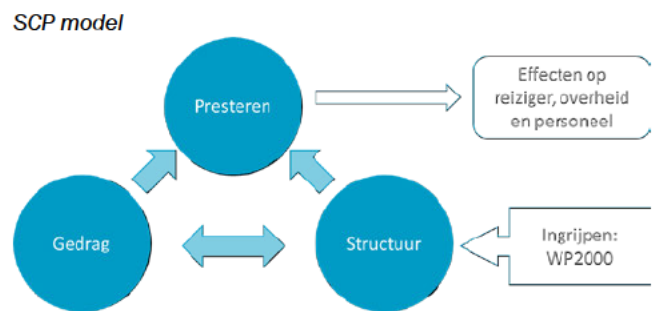


Een nadere toelichting op de werkpakketten en de cases die wij voorstellen mee te nemen volgt tijdens de klankbordgroep van 3 september.

Analysekader: SCP model

Een aandachtspunt bij elke studie naar de effecten van beleid is de vraag van causaliteit: worden waargenomen effecten daadwerkelijk veroorzaakt door het ingrijpen, cq. de maatregelen van de overheid? In onze analyse maken we daarom gebruik van een analysekader waarmee we ook wanneer prestaties niet direct aan maatregelen zijn toe te wijzen toch aannemelijk kunnen maken dat zij het gewenste effect al dan niet bewerkstelligen, versterken of afzwakken.

Het analysekader voor de studie is het Structure Conduct Performance model. Dit is een theoretisch kader om de relatie tussen marktstructuur, de gedragingen van bedrijven (concurrentie) en maatschappelijke presteren te analyseren. Bij de verschillende vormen van OV gaan we na hoe het openbaar aanbesteden structuur en gedrag hebben veranderd, welke voorwaarden in concessies worden gesteld en welke prikkels er zijn ingebouwd.



Indicatoren SCP in de markt voor openbaar vervoer

	Structuur	Gedrag	Presteren
Indicatoren	Potentieel aantal vervoerders	Innovatie	Vervoersvraag reiziger <ul style="list-style-type: none"> Aantal reizigers Reizigerskilometers Reizigerstevredenheid
	Mate van overheidssturing	Tariefstructuur <ul style="list-style-type: none"> Hoogte tarief Bruikbaarheid tarief 	Sociale veiligheid
	Marktaandeel vervoerders	Hoeveel aanbod <ul style="list-style-type: none"> Ritten, frequenties, aansluitingen Zitplaatsen Materieel 	Exploitatiekosten <ul style="list-style-type: none"> Verhouding tussen exploitatiebijdrage/subsidie Kosten per ritkilometer BDU bijdrage Kaartopbrengst
		Type aanbod (product/dienstcombinaties) <ul style="list-style-type: none"> Reismogelijkheden Voorzieningen Commerciële proposities Marketing 	Voorzieningen: <ul style="list-style-type: none"> Serviceniveau Toegankelijkheid
		Arbeidsvoorwaarden personeel	

DECISIO

Twynstra Gudde



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Effecten openbaar aanbesteden OV

Voorstel te onderzoeken cases

Werkpakket 1: Effecten reiziger

Voorstel te onderzoeken cases

- Casus 1: Streekvervoer inclusief spoor
 - Ontwikkelingen in de Kop van Noord-Holland (streekvervoer en stoptreindiensten) in vergelijking met ontwikkelingen in Noord Nederland (streekvervoer en Noordelijke Nevenlijnen).
 - Min of meer vergelijkbare regio's, treindiensten in Kop van Noord-Holland onderdeel van de HRN-concessie, in Noord Nederland sinds 1999/2000 gedecentraliseerd en concessies openbaar aanbesteed.
- Casus 2: Stedelijk vervoer
 - Ontwikkelingen in stadsvervoer Den Haag en ontwikkelingen in stadsvervoer Utrecht.
 - Stadsvervoer in Den Haag inbesteed, in Utrecht stadsvervoer sinds 2013 in openbaar aanbestede concessie.

Werkpakket 2: Aansturing overheden

Voorstel te onderzoeken cases

Eerste suggestie voor cases, in overleg en obv beschikbaarheid data aan te passen / uit te breiden;

- Casus 1: Spoor – vergelijking 3 concessies
 - Multimodaal aanbesteed: *Limburg*, spoor apart aanbesteed: *Fryslân*, niet aanbesteed: *Noord-Holland*
- Casus 2: Vrijheid vervoerder – vergelijking verschillende keuzes
 - Sturend, bruto-contract en sterke innovatie: *OV-bureau Groningen Drenthe*
 - Sturend, netto-contract: *Utrecht*
 - Sturend, netto-contract en subsidie-verlening dmv suppletie ipv lump-sum: *VRA/Waterland*
 - Meer vrijheid, netto-contract: *SAN*
 - Veel vrijheid, netto-contract: *Almere*
- Casus 3: Inbesteding – vergelijking 3 steden
 - Vergelijking en verschillen in keuzes tussen Den Haag / Rotterdam / Amsterdam
 - Update eerder onderzoek/paper Wijnand Veeneman

Werkpakket 3: Effecten personeel vervoerder

Voorstel te onderzoeken cases

- Bestekken/concessieovereenkomsten:

- Vervoerregio Amsterdam - Amstelland Meerlanden
- OV Bureau Groningen Drenthe – Groningen Drenthe
- Gemeente Almere – Busvervoer Almere

Argumentatie keuze: bekend dat enige passages zijn opgenomen over inzet bepaalde functies

- Te interviewen organisaties:

- Vakbonden: FNV, CNV
- Vervoerders: Arriva, Connexion
- Concessieverlenende overheden: te combineren met andere cases (bestekken/concessieovk en andere WP's)

Argumentatie keuze: willekeurig. Andere keuzes ook prima mogelijk. Combineren efficiënt.

- Online enquête:

- Stadsvervoerder inbesteed 1: GVB
- Stadsvervoerder inbesteed 2: RET
- Stads- en streekvervoer openbaar aanbesteed: EBS
- Stads- en streekvervoer openbaar aanbesteed: Qbuzz

Argumentatie keuze: willekeurig. Andere keuzes ook prima mogelijk. Wel 2x inbesteed en 2x openbaar aanbesteed

Werkpakket 4: Financieel- economisch

Voorstel te onderzoeken cases

- Casus 1: Stedelijk busvervoer Utrecht en Den Haag
 - Vergelijking ontwikkelingen in busvervoer Utrecht met ontwikkeling Den Haag
 - Utrecht: sinds 2013 openbaar aanbestede concessie. Voorheen GVU, nu Qbuzz
 - Den Haag: HTM als inbestede busvervoerder
 - Overwegingen
 - Vergelijking tussen opvolgende aanbestedingen
 - In Utrecht wel verandering in marktstructuur (van geen concurrentie naar wel concurrentie), in Den Haag niet (geen concurrentie beide concessieperiodes)
 - Busvervoer is het meest vergelijkbaar in beide steden
- Casus 2: vergelijking van verschillende contractvormen en effect hiervan op financieel-economische indicatoren
 - Selectie van twee regio's uit onderstaande lijst
 - Sturend, bruto-contract en sterke innovatie: *OV-bureau Groningen Drenthe*
 - Sturend, netto-contract: *Utrecht*
 - Sturend, netto-contract en subsidie-verlening d.m.v. suppletie i.p.v. lump-sum: *VRA/Waterland*
 - Meer vrijheid, netto-contract: *SAN*
 - Veel vrijheid, netto-contract: *Almere*

Werkpakket 5: Concessie- overstijgende thema's

Voorstel te onderzoeken cases

- In werkpakket 5 wordt niet gewerkt met cases.
- Tijdens de bijeenkomst met de klankbordgroep zal de aanpak van werkpakket 5 besproken worden.

Werkpakket 6: Internationale vergelijking

Voorstel te onderzoeken cases

- Casus 1: Spoor
 - Samenvatting algemene ontwikkelingen in relevante landen
 - “Duits/Zweedse” vs “Engelse” aanbestedingen
 - Grote ontwikkelingen en huidige trends
 - Groot-Brittannië (alliances)
 - Verkehrsverbunde
 - (Open access)
- Casus 2: Stad/Streek
 - Samenvatting algemene ontwikkelingen in relevante landen
 - “Franse”, “Zweeds (nieuwe contracten)”, “Scandinavisch/Londen”
 - Grote ontwikkelingen en huidige trends
 - Zweden (zoektocht naar ontwikkelingsprikkel)
 - Frankrijk (waaronder ‘terug in overheidshanden’)

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: maandag 2 september 2019 15:23
Aan: 10.2.e @acm.nl
Onderwerp: FW: Uitnodiging klankbordgroep effecten openbaar aanbesteden in het OV
Bijlagen: Bijlage 1 Literatuurlijst onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer.docx; Onderzoekopzet bureau effecten openbaar aanbesteden OV.pdf

In de bijlage vind je de stukken.

Groet 10.2.e

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: dinsdag 20 augustus 2019 16:53
Aan: 10.2.e <10.2.e @acm.nl>
CC: 10.2.e <10.2.e @acm.nl>
Onderwerp: FW: Uitnodiging klankbordgroep effecten openbaar aanbesteden in het OV

Beste 10.2.e ,

Ik stuur je de uitnodiging die vorige week naar de overige deelnemers van de klankbordgroep is verstuurd. Als je nog vragen hebt dan kun je me uiteraard bellen of mailen.

Groet 10.2.e

10.2.e

Beleidsmedewerker cluster marktordening

.....
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
Directoraat Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
.....

E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - vr

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: woensdag 14 augustus 2019 15:42
Aan: 10.2.e@dova.nu' 10.2.e@dova.nu'; 10.2.e@dova.nu' 10.2.e@dova.nu'; 10.2.e@ovbureau.nl' <10.2.e@ovbureau.nl>; 10.2.e@dova.nl' <10.2.e@dova.nl>; 10.2.e@pzh.nl'; 10.2.e@vervoerregio.nl' <10.2.e@vervoerregio.nl>; 10.2.e@keolis.nl' <10.2.e@keolis.nl>; 10.2.e@transdev.nl' <10.2.e@transdev.nl>; 10.2.e@gvb.nl' <10.2.e@gvb.nl>; 10.2.e@ns.nl' <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e@rover.nl' <10.2.e@rover.nl>; 10.2.e@acm.nl' <10.2.e@acm.nl>
CC: 10.2.e <10.2.e@decisio.nl>; 10.2.e <10.2.e@decisio.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>

Beste leden van de klankbordgroep,

Graag nodig ik u uit voor de eerste klankbordgroep van het onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden in het OV.

De klankbordgroep vindt plaats op **2 september van 14.00 tot 16.30 op Jaarbeursplein 22 in Utrecht (zaal Trolley).**

Voorafgaand aan het overleg ontvangt u een agenda met bijbehorende stukken. In de bijlage vindt u alvast de onderzoeksopzet en bijbehorende literatuurlijst.

Het onderzoek wordt uitgevoerd door het consortium Decisio, TwynstraGudde en inno-V. In totaal komt deze klankbordgroep drie keer samen. Volgende bijeenkomsten worden zo spoedig mogelijk ingepland.

Voor vragen ben ik telefonisch of per mail bereikbaar.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Beleidsmedewerker cluster marktordening

.....
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
Directoraat Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

.....
E 10.2.e@minienw.nl

T +31 (0)6 - 10.2.e

P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D

W reguliere werkdagen: ma - di - woe - vr

Relevante rapporten onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer:

Overzicht van relevante onderzoeken, niet uitputtend

A Effecten openbaar aanbesteden in de praktijk

1. (2004) [Rapport](#): Decentralisatie van regionaal spoorvervoer en marktwerking in het regionale spoor-, stads- en streekvervoer, MuConsult;
(Effecten afgezet tegen doelstellingen marktwerking en decentralisatie en voorwaarden succesvolle decentralisatie en marktwerking)
2. (2004) Kamerbrief 2004–2005, 23 645, nr. 82 met bijlage rapport MuConsult over decentralisatie;
(2001) [Rapport](#): Decentralisatie en marktwerking in het regionaal spoor-, stads- en streekvervoer: tussenrapportage 2000, deel 2: eindrapport;
(Effecten afgezet tegen doelstellingen marktwerking en decentralisatie)
3. (2004) [Rapport](#): Evaluatie aanbesteding OV-concessies, Berenschot;
(Procesevaluatie en vergelijking effecten met niet-aanbesteden op vraag/aanbod, kwaliteit, kosten, efficiency en personele effecten)
4. (2006) [Rapport](#): The impact of competition on productive efficiency in European Railways, Centraal Planbureau;
(Effecten efficiency van aanbesteden)
5. (2013) [QuickScan](#): Quickscan impactanalyse 4e Europese spoorwegpakket. Benutten van kansen voor de Nederlandse economie, TwynstraGudde;
(Kansen van aanbesteden/open toegang op gebied van kosten, efficiency)
6. (2013) [QuickScan](#): Quick scan impactanalyse van het Vierde Spoorwegpakket. De effecten voor Nederland. Movares, Goudappel Coffeng en Rebelgroup;
(Effecten 4^e Pakket: o.a. meer aanbestedingen wat kan leiden tot innovatie en kwaliteitsverbeteringen)
7. (2010) [Rapport](#): Efficiencygegevens regionaal stad- en streekvervoer, TwynstraGudde;
(Vergelijking efficiency/kwaliteit openbaar aanbestede en onderhands gegunde concessiegebieden)
8. (2008) [Rapport](#): Decentraal Spoor Centraal: Quickscan van de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen, KIM;
(Kijken naar vraag: groei n.a.v. aanbesteding)
9. (2007) [Rapport](#): Competitive Tendering of Rail Services, The European Conference of Ministers of Transport;
(Overzicht van ervaringen verspreid over NL, SW, GB en DL met aanbevelingen)
10. (2007) [Artikel](#): Competition for Railway Markets: The Case of Baden-Wurttemberg, Socioeconomic Institute University of Zurich;
(Gekeken naar frequentie treinen, stijgt n.a.v. aanbesteding, maar verschilt per vervoerder)

B Succesfactoren in sturing/beheer/aanbesteden

11. Zie 1.
12. Zie 3.
13. (1999) [Rapport](#): Regionaal spoor-, stads- en streekvervoer: decentralisatie en marktwerking: procesevaluatie 1999 deel 1

(Gekeken welke factoren positieve en negatieve invloed hebben op overdrachtsproces, o.a. beschikbaarheid van informatie)

14. (2001) [Rapport](#): Decentralisatie en marktwerking in het regionaal spoor-, stads- en streekvervoer: procesevaluatie
(Eveneens gekeken naar succesfactoren op decentralisatie en marktwerking)
15. (2005) [Kamerbrief](#) 2004–2005, 23 645, nr. 87 met kabinetsstandpunt aanbestedingenbeleid voor het openbaar vervoer dat wordt verricht door de gemeentelijke vervoerbedrijven.
16. (2018) [Rapport](#): De lessen van concessiewisselingen, ILT;
(Onderzoek naar effecten concessiewisselingen ivm veiligheid op het spoor, onder andere gekeken naar korte tijd opleiding machinisten, levering materieel)
17. (2012) [Rapport](#): Procesevaluatie aanbesteding busconcessie Zuid-Holland Noord, APPM Management Consultants;
(Focus op betrokkenheid Provinciale en Gedeputeerde Staten en regio's in aanbesteding)
18. (2016) [Artikel](#): Doelmatig aanbesteden: Een empirisch onderzoek naar de relatie tussen aanbestedingskenmerken en de kostendoelmatigheid van concessie in het regionaal openbaar vervoer, TUDelft;
(Spreekt voor zich)
19. (2015) [Parlementaire enquête](#): De reiziger in de kou, Parlementaire enquêtecommissie;
(Onderzoek naar het falen van het beoogde vervoer op de HSL, onder andere gekeken naar het niet-aanbesteden)
20. (2012) [Rapport](#): Beheer en aanbesteding concessies openbaar vervoer, Rekenkamer Zeeland;
(Verbeterpunten voor het concessiebeheer, o.a. middels duidelijker uitgangspunten voor beheer en monitoring)
21. (2017) [Rapport](#): Deelonderzoek Sturing overheid bij vervoersconcessies op het spoor, MuConsult;
(Succes en faalfactoren bij concessieverlening en concessiebeheer)
22. (2013) [Rapport](#): Modelbestek van de toekomst. Op weg naar meer flexibiliteit en innovatie in de contractvormen in het openbaar vervoer, Kennisplatform Verkeer en Vervoer;
(Gekeken hoe ontwikkeling/innovatie beter kan door aanpassing invulling en aansturing concessie)
23. (2011) [Rapport](#): Realising the potential of GB Rail, Report of the Rail Value for Money Study;
(Onderzoek naar kostenbesparing spoor in GB incl. aanbevelingen hiervoor)
24. (2013) [Rapport](#): 'The Brown Review of the Rail Franchising Programme';
(Suggesties voor aanbestedingen, o.a. ten opzichte van evaluatie-eisen)
25. (2017) [Rapport](#): Buitenlandse ervaringen overheidssturing op het spoor, INNOV;
(Lessen van buitenlandse sturingsmechanismen voor Nederland, onder meer 'incentive alignment')
26. (2010) [Rapport](#): Are we doing it wrong or do we expect too much? Forces that push authorities to become public transport designers
(Onderzoek naar verschillende factoren in de relaties tussen ov-autoriteiten en vervoerders)
27. (2008) [Rapport](#): Competitive tendering in the Netherlands: Central planning or functional specifications?
(Onderzoek naar de verschillende strategieën ten aanzien van aanbesteding)

C Borgen publieke belangen

28. (2012) [Rapport](#): Het effect van aanbesteden op de kwaliteit van het openbaar vervoer, SEO;
(Gekeken naar door reiziger gepercipieerde kwaliteit).
29. (2016) [Proefschrift](#): The impact of public transport reform: an assessment of deregulation policies, Arnoud Mouwen (VU);
(Gekeken naar door reiziger gepercipieerde kwaliteit en gevolgen van concessieverlenging op kosten)
30. (2004) [Artikel](#): Een verzameling verstrengelde belangen: De borging van publieke waarden in verschillende organisatievormen in het openbaar vervoer, Wijnand Veeneman (TU Delft);
(Gekeken naar relatie tussen organisatievormen OV in NL, VK en BE en borging waarden)
31. (2013) [Artikel](#): Does competitive tendering improve customer satisfaction with public transport? A case study for the Netherlands, Arnoud Mouwen en Piet Rietveld (VU);
(Gekeken naar klanttevredenheid)
32. (2015) [Rapport](#): Het denken rond borging publieke belangen in de semipublieke sector. SGO;
(Overzicht van de denklijnen rondom de borging van publieke belangen)
33. (2008) [Rapport](#): A review of passenger rail franchising in Britain: 1996/1997–2006/2007, Research in transportation economics;
(Borging publieke belangen en risico's)

D Afstemmen verschillende concessies

34. (2016) [Visierrapport](#): Ordening begint met regie, Rover;
(Standpunten Rover t.o.v. onder andere een landelijk/regionaal regieorgaan)
35. (2011) [Rapport](#): Onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet en de samenloop, Arcadis en Ecorys;
(Voor- en nadelen van aanpassing van de reikwijdte van het HRN)
36. (2012) [Rapport](#): Quo Vadis? Toetsing en beoordeling van het nieuwe spoorplan van FMN, Ernst&Young en FirstDutch;
(Toetsing plan FMN van regionale netwerken versus HRN o.a. kijkend naar afstemmingsproblemen/complexiteit)

E Regionale integratie

37. (2011) [Rapport](#): Evaluatie Beheer en Onderhoud RandstadRail, Transtec;
(Gekeken naar de wenselijkheid/uitvoerbaarheid/noodzakelijkheid van decentralisatie voor betere integratie RandstadRail in stedelijke railnetten)
38. (2017) Rapport: Eén regionale concessie; Onderzoek effecten samenvoeging, Ecorys

F Arbeidsvoorwaarden

39. Zie 3.

40. (2009) [Rapport](#): De effecten van marktwerking op arbeidsvoorwaarden. Regionaal openbaar vervoer, Regioplan Beleidsonderzoek;
(Onderzoek naar de arbeidsvoorwaarden, waaronder loon, veiligheid en CAO)
41. (2017) [Rapport](#): Verschillen in arbeidsvoorwaarden voor multimodale concessies, Basis en Beleid;
(Vergelijking CAO's Multimodaal Vervoer, NS, OV en twee varianten o.a. wat betreft inkomen, verlof en pensioen)

I Toegankelijkheid

42. Zie onderzoeksopzet CROW (bijlage 2)

J (Sociale) veiligheid

43. (2013) [Artikel](#): Economics of railway safety, Research in Transportation Economics;
(Onderzoek naar effect van deregulering/privatisering op veiligheid, blijkt geen afname van de veiligheid)

K Inbesteden

44. (2018) [Rapport](#): Beleidsonderzoek inbesteden gemeente, Lexnova;
(Onderzoek naar hoe vaak inbesteden voorkomt voor register inbesteding)
45. (2011) [MVT](#): Voorstel van wet van de leden Monasch, Bashir, Van Gent en Verhoeven tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 teneinde inbesteding van openbaar vervoer mogelijk te maken in een plusregio die de gemeente Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat.

Vergelijkbare sectoren

46. (2013) [Artikel](#): Lessen voor spoortoezicht vanuit vergelijkbare sectoren, Hensgens, R. en R. Haffner;
(Spreekt voor zich)
47. (2009) [Rapport](#) De effecten van marktwerking op arbeidsvoorwaarden: Goederenvervoer over het spoor, Regioplan Beleidsonderzoek;
(Spreekt voor zich)
48. (2011) [Essay](#): Contractvervoer op de rit. Consequenties van marktwerking in het contractvervoer, SEO (in opdracht van KNV Taxi);
(Gekeken naar effecten van marktwerking in de contractvervoerbranche o.a. ten opzichte van informatieoverdracht en eventuele monopolies)
49. (2005) [Onderzoek](#): Competitive tendering as a contracting mechanism for subsidising transportation: The bus experience, Institute of Transport and Logistics Studies;
(Onderzoek naar aanbestedingen in AUS, conclusie o.a. dat vooral financieel gewin door eerste keer aanbesteden, daarna niet meer).

Overig

50. (2014) [Artikel](#): Structural reforms in the railways; Incentive misalignment and cost Implications, Research in Transportation Economics;

(Gevolgen van scheiding in infrastructuur en vervoer)

10.2.e - DGMO

Van: **10.2.e** <**10.2.e**@acm.nl>
Verzonden: donderdag 12 september 2019 12:00
Aan: **10.2.e** - DGMO
Onderwerp: RE: Werkconferentie I&W onderzoek Effecten openbaar aanbesteden in het OV 16 september

Beste **10.2.e**

BRW

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Medewerker Toezicht
Directie Telecom Vervoer en Post

Muzenstraat 41 T: +31 70 **10.2.e**
2511 WB Den Haag M: +31 **10.2.e**
Postbus 16326 www.acm.nl
2500 BH Den Haag www.consuwijzer.nl

Markten goed laten werken voor mensen en bedrijven

Wij doen ons best om uw en onze informatie te beschermen. Lees meer over [de e-mailbereikbaarheid van de ACM](#)

Van: **10.2.e** - DGMO [**10.2.e**@minienw.nl]
Verzonden: dinsdag 10 september 2019 16:30
Aan: **10.2.e** - BSK; **10.2.e** - BSK; **10.2.e**; **10.2.e**
Onderwerp: Werkconferentie I&W onderzoek Effecten openbaar aanbesteden in het OV 16 september

Beste deelnemer aan de werkconferentie,

U neemt deel aan de werkconferentie op 16 september van 10.00 tot 13.00 uur in het kader van het onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden in het OV plaats. De inloop is vanaf 9.45 uur.

In de bijlage vindt u het programma. Tijdens de bijeenkomst worden twee rondes van 4 werksessies georganiseerd. Op basis van uw kennis, expertise en de casuïstiek hebben de onderzoekers een eerste indeling van (groepen van) deelnemers per werksessie gemaakt (zie de bijlage).

BRW

BRW

BRW

Tot maandag!

Vriendelijke groet,
10.2.e

10.2.e

Beleidsmedewerker cluster marktordening

.....
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
Directoraat Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

.....
E 10.2.e @minienw.nl

T +31 (0)6 - 10.2.e

P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D

W reguliere werkdagen: ma - di - woe - vr

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: vrijdag 13 september 2019 18:28
Aan: 10.2.e - HBJZ; 10.2.e @flixbus.com;
10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @knv.nl; 'info@railgood.nl';
10.2.e @acm.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Onderwerp: Rapport ervaringen, kansen en bedreigingen van open toegang en uitnodiging voor consultatie
Bijlagen: Rapport Gevolgen recht op toegang 04.pdf

Geachte leden van de klankbordgroep,

U heeft in de afgelopen maanden meegelezen op het rapport 'effecten, kansen en bedreigingen van open toegang' geschreven door AT Osborne. Dit rapport is inmiddels opgeleverd aan OVS en daarmee definitief.

Ik deel deze nu met u, maar *onder embargo*. Het rapport mag tot dat deze wordt gestuurd naar de Kamer *niet* gedeeld worden.

Zoals aangekondigd in de laatste klankbordgroep wordt u uitgenodigd om uw zienswijze op open toegang te geven. Het is hierbij niet zo zeer de bedoeling dat er opnieuw wordt ingegaan op het onderzoek, als wel op het 'fenomeen' open toegang zelf. Wat is bijvoorbeeld volgens u de manier waarop open toegang kan bijdragen aan mobiliteit in Nederland? Welke instrumenten dienen te worden ingezet om de vruchten van het recht op toegang te plukken, terwijl risico's worden geminimaliseerd? En wat zijn volgens u de aandachtspunten die absoluut meegewogen moeten worden in het besluit bij de introductie van open toegang?

U kunt uw zienswijze geschreven met ons delen of in een gesprek. Ik wil u verzoeken om uw geschreven zienswijze **uiterlijk 26 september** naar ons toe te sturen. Ook de gesprekken vinden idealiter al in september plaats. U kunt hiervoor contact opnemen met 10.2.e 10.2.e (@minienw.nl).

Tot slot dank ik u allen hartelijk voor uw deelname aan de klankbordgroep.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e Openbaar Vervoer en Stations
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: woensdag 25 september 2019 14:09
Aan: 10.2.e @acm.nl; 10.2.e @transdev.nl;
10.2.e @connexion.nl; 10.2.e @rover.nl; 10.2.e@dova.nu; 10.2.e@ovbureau.nl;
10.2.e@dova.nu; 10.2.e@gvb.nl; 10.2.e@crow.nl;
10.2.e@ziggo.nl; 10.2.e@ns.nl; 10.2.e@decisio.nl;
10.2.e@decisio.nl; 10.2.e; 10.2.e@arriva.nl; 10.2.e
- BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e@decisio.nl; 10.2.e; 10.2.e
Onderwerp: Klankbordgroep 'effecten openbaar aanbesteden in het OV'
Bijlagen: 250919 Interviews concessie-overstijgende samenwerking.docx; 20190925 Verslag klankbordgroep Effecten openbaar aanbesteden OV.docx; 20190902 Effecten aanbesteden OV - Kbg 1.pdf

Beste leden van de klankbordgroep,

In de bijlage vindt u het conceptverslag en de presentatie van de klankbordgroep 2 september jl. Dit verslag wordt vastgesteld op tijdens de tweede klankbordgroep op 11 november. De locatie voor deze klankbordgroep is het CROW, Jaarbeursplein 22 in Utrecht.

Binnen het werkpakket 'concessie-overstijgende thema's' wordt niet met cases gewerkt maar wordt een aantal sleutelfiguren geïnterviewd. De lijst met sleutelfiguren zit ter kennisgeving in de bijlage. Bij het samenstellen van de lijst is gekeken naar een zo goed mogelijke balans, binnen de beschikbare ruimte van 15 interviews. Mocht u hier nog een opmerking of suggestie bij hebben dan horen wij dat graag voor vrijdag 27 september.

Vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Beleidsmedewerker cluster marktordening

.....
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
Directoraat Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
.....

E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - vr

Notitie

Aan Klankbordgroep
Datum 25 september 2019

Onderwerp Interviews concessieoverstijgende thema's OV

Voor werkpakket 5 over concessieoverstijgende thema's verzamelt Twynstra Gudde informatie via een interviewronde. Er is binnen het onderzoek ruimte voor 15 interviews. Onderstaand de selectie zoals met de begeleidingsgroep afgestemd.

Bij het maken van deze selectie hebben we samen met de begeleidingsgroep gekeken naar een goede verdeling over de verschillende type stakeholders, zodat alle perspectieven worden meegenomen.

Perspectief	Organisatie	Wie
Systeemverantwoordelijkheid/totaaloverzicht	1. Min IenW	Wino Aarnink (Directeur OV en Spoor) en 10.2.e
	2. Min IenW	10.2.e : 10.2.e 10.2.e 10.2.e
Concessieverlenende overheden	3. Groepsinterview i.c.m. regulier overleg concessieverlenende overheden (managersoverleg DOVA)	Via Jan van Selm navragen wanneer dit is en of we kunnen aansluiten. Als dit niet mogelijk is: 2 individuele of duo interviews met bijv. MRDH (10.2.e), Provincie Overijssel en Provincie Zuid Holland en een interview minder met vervoerders.
	Vervoerders	4. Individueel interview NS 5-7 Drie individuele interviews met vervoerders
Samenwerkingsverbanden	8. DOVA, groepsinterview	Jan van Selm (Directeur) 10.2.e 10.2.e) 10.2.e 10.2.e) 10.2.e (Sociale Veiligheid) Wilko Mol (directeur OV Bureau)
	9. Groepsinterview secretarissen NOVB/OV en Spoortafels	10.2.e 10.2.e) en 10.2.e 10.2.e en betrokken bij OV en Spoortafels)
	10. FMN	10.2.e 10.2.e)
Maatschappelijke belangenorganisaties	11. OV ombudsman/ROVER	10.2.e

Kennisinstituten	12. Wij staan op!/RO- VER/LOCOV	10.2.e (evt. telefonisch apart)/Freek Bos, 10.2.e (ROCOV) en via 10.2.e r vragen wie evt. nog voor thema toegankelijkheid
	13. CROW/KPVV	10.2.e 10.2.e collectief vervoer) 10.2.e 10.2.e Verkeer en Vervoer) Evt. samen met 10.2.e (CROW)
	14. KIM	10.2.e (Onafhankelijk expert) 10.2.e (OV-deskundige)
	Beheerder	15. ProRail <i>lenW gaat na met wie.</i>
<i>Praktische issues vanuit be- heerder, bijv. afstemming bij wisselingen materieel</i>		

Effecten Openbaar Aanbesteden OV

Verslag bijeenkomst klankbordgroep 2 september 2019

Aanwezig	:	10.2.e	,	10.2.e	,	10.2.e	en	10.2.e
								(Ministerie IenW), Bas van Weele (Arriva), 10.2.e
				ACM),	10.2.e			(ROCOV), 10.2.e
				(CROW),	10.2.e			(Transdev/Connexion),
				Freek Bos (Rover),	10.2.e			(DOVA), Wilco Mol (OV-
				bureau Groningen-Drenthe),	10.2.e			(NS), 10.2.e
					10.2.e			(GVB), 10.2.e (provincie Zuid-Holland),
		10.2.e		en	10.2.e			(Decisio).
Opgemaakt door	:	Decisio						

Op 2 september 2019 is de klankbordgroep voor het onderzoek 'Effecten openbaar aanbesteden OV' bijeen gekomen. Tijdens het overleg heeft het Ministerie van IenW de achtergrond van het onderzoek toegelicht en heeft Decisio de aanpak en planning van het onderzoek gepresenteerd. De klankbordgroep is uitgenodigd om mee te denken over aanpak en inhoud van het onderzoek, en daarbij vooral belangrijke aandachtspunten mee te geven die voor de onderzoekers van belang zijn. De rest van deze memo vat de reacties/vragen/aandachtspunten van de klankbordgroep samen.

Algemeen

- Wat is de rol van de klankbordgroep?
 - De klankbordgroep denkt mee met de inhoud van het onderzoek en geeft aandachtspunten mee waar zij die zien. De methodiek staat in principe vast, maar opmerkingen er over zijn welkom.
 - Formele status: in de rapportage wordt niet opgenomen dat de klankbordgroep instemt met het onderzoek, maar wel dat zij inbreng heeft geleverd.
- Het eindresultaat is een onderzoeksrapport, geen advies, of voorstel. Daarom worden ook geen zienswijzen van stakeholders aan het rapport toegevoegd.

Naast aanbesteden hebben ook andere factoren invloed gehad op ontwikkelingen in het OV. In het overleg is genoemd:

- Het effect van decentralisatie (belangrijk om op te letten dat het effect van decentralisatie en het effect van aanbesteden niet door elkaar gaan lopen)

- Mate van sturing binnen een concessie (het effect hiervan is een van de onderzoeksvragen)
- Kwaliteit van het bestek

Bij het isoleren van het effect van aanbesteden is het belangrijk rekening te houden met:

- *Potentiele concurrentie* zorgt ook voor concurrentiedruk. Dit is niet alleen het geval bij inbesteden, maar ook bij aanbestedingen met één inschrijver. Ook in een concessie waarvoor geen concurrentie was of die niet zijn aanbesteed, kunnen daarom aanbestedingseffecten optreden.
- Inbestedende en aanbestedende overheden leren van elkaar (of van zichzelf als ze concessies zowel in- en aanbesteden). Ook in een inbestede concessie kunnen daarom aanbestedingseffecten optreden.
- Reizigersinspraak. Dit is 1 van de pijlers van de organisatie van het OV in Nederland. Als door reizigersinspraak bijvoorbeeld meer toiletten in treinen zijn gekomen, kun je dit dan nog wijden aan aanbesteden? Het is van belang reizigersinspraak expliciet aandacht te geven.

Het isoleren van aanbestedingseffecten is een lastige opgave. Onderzoekers verzamelen daarom informatie uit verschillende bronnen (literatuur, interviews, data van overheden en vervoerders, enquêtes) en leggen deze naast elkaar. Welk beeld ontstaat hieruit? Welke factoren lichten op als bepalend voor de ontwikkelingen? Wat kunnen we hieruit opmaken over het effect van aanbesteden?

Werkpakket 1: effecten reiziger

- Stel niet alleen de vraag: is het aanbod met of zonder aanbesteden beter, maar ook de vraag: welk aanbod zou er zonder aanbesteden zijn geweest? Er zijn regionale treinlijnen die opgeheven zouden zijn als niet was gedecentraliseerd en er meer geld beschikbaar was gekomen vanuit aanbestedende regionale overheid.
 - Dit effect zal in het onderzoek worden besproken en meegenomen. Daarbij zal worden onderzocht of dit een effect van aanbesteden is of van decentralisatie.

Cases

- In de presentatie is als case opgenomen: vergelijking tussen de Kop van Noord-Holland en Noord-Nederland. We zijn op zoek naar twee vergelijkbare regio's, waar wel/niet aanbesteden het enige verschil is. De klankbordgroep beveelt aan alleen de concessie Friesland mee te nemen, gecombineerd met de

Noordelijke nevenlijnen. Qua structuur en contracttype (bruto/netto) is dit beter vergelijkbaar met Noord-Holland-Noord dan als ook Groningen-Drenthe wordt meegenomen.

- Over de case stadsvervoer Utrecht (aanbesteed) en stadsvervoer Den Haag (inbesteed).
 - In Utrecht speelt veel rondom de concessie: nadat Qbuzz de concessie was gegund, heeft Connexxion een rechtszaak aangespannen. Het is belangrijk dit mee te nemen in de analyse
 - De klankbordgroep beveelt aan om in plaats van Den Haag, Amsterdam te kiezen als vergelijking met Utrecht. Het busvervoer in Den Haag is aanbesteed en aangezien Utrecht vrijwel alleen busvervoer is, zou de vergelijking moeten zijn met een regio waar het busvervoer is inbesteed. In Amsterdam is dit het geval. In Amsterdam rijden echter ook metro's, in Utrecht niet. Bij de analyse zullen we zoveel mogelijk hiervoor corrigeren.

Werkpakket 2: aansturing overheden

Cases

- Casus 1: Voor Limburg interessant om niet alleen de laatste aanbesteding mee te nemen, maar ook de aanbestedingen daarvoor (dat waren meerdere concessies, nu is het er 1). Voor casus 1 is ook Achterhoek / Rivierenland voorgesteld als alternatief voor Limburg. We hebben echter al veel informatie over regio Limburg, dus handiger om het bij Limburg te houden.
- Casus 2: De aanbesteding van VRA/Waterland loopt tijdens dit onderzoek, daarom het advies deze niet mee te nemen in de cases, maar in plaats daarvan Amstelland Meerlanden.
- Casus 2: Per 1 januari 2016 is SAN overgedragen aan de provincie Gelderland.
- Casus 3: Mogelijk is het juist interessant om de drie steden ook tegen Utrecht af te zetten.

Werkpakket 3: effecten personeel vervoerder

- Maak het onderscheid tussen personeel dat op de concessie zelf werkt en het personeel dat op een hoofdkantoor werkt.
- Ook het onderscheid tussen ingehuurd personeel en eigen personeel is van belang.
- Aandachtspunt vanuit de klankbordgroep: door veranderende technologie hebben buschauffeurs steeds meer het gevoel dat de baas meekijkt. Hier bestaat onvrede over en soms wordt dit (ten onrechte) aan decentralisatie/aanbesteden toegeschreven.

- Sociale veiligheid is ook een belangrijk aandachtspunt binnen dit thema. Belangrijk om te realiseren er centraal afspraken over bestaan (bewust buiten de concessies gehouden, omdat sociale veiligheid altijd gegarandeerd moet zijn). Dit is dus ook een concessie-overstijgend thema.
- In de presentatie werd spoor niet genoemd, IenW benadrukt dat ook spoor in dit werkpakket meegenomen zou moeten worden.
- De enquête onder personeel vervoerders moet snel worden uitgevraagd (hoe eerder hoe beter). Dit is namelijk ook een zaak waarover OR zich wil/moet uitspreken, dus er zal enige tijd overheen gaan voordat dit is geregeld.

Werkpakket 4: financieel-economisch

- Hier ook spoor als aanvulling meenemen, omdat de kostenstructuur anders is voor busvervoer en treinvervoer.
- Hou rekening met een trendbreuk in de kosten toen de OV-chipkaart werd geïntroduceerd. Omdat er meer systemen onderhouden moeten worden, zijn de kosten gestegen. Ook dit is een aandachtspunt dat ook bij de concessie-overstijgende thema's terugkomt.
- Hier graag ook aandacht voor lange termijn investeringen (met terugverdientijd langer dan de concessieduur) die niet meer gemaakt zouden worden.
- Ook aan bod laten komen of nieuwe lijnen die over de concessiegrenzen heen gaan nog worden ontwikkeld.
- Hier ook weer bij de cases: VRA/Waterland niet handig om mee te nemen, omdat deze tijdens het onderzoek overnieuw wordt aanbesteed.

Werkpakket 5: concessie-overstijgende thema's

- Zijn dit thema's die alleen de concessiegrenzen overstijgen, of ook thema's die de concessieduur overstijgen? Lange termijn investeringen (met een looptijd langer dan de concessieduur) worden nu niet meer gemaakt. Dit past niet zo zeer in dit werkpakket (maar wel in wp 1 en wp4), hier komen thema's aan bod die voor alle concessies gelden, terwijl dit soort investeringen juist voor 1 specifieke concessie geldt.
- Komen hier ook onderwerpen aan bod die over 1 van de concessiegrenzen gaan? Bijvoorbeeld een buslijn tussen twee punten in twee verschillende concessies. Wordt deze buslijn nog ontwikkeld? Past beter bij wp1 en wp4, zie voorgaand punt.
- Sociale veiligheid in dit werkpakket meenemen, omdat dit centraal geregeld is na decentralisatie/aanbesteden.

- Voorstel selectie interviews: deze moet nog worden afgestemd met IenW. En: ROCOV zou ook graag aansluiten als geïnterviewde partij. De NS staat ook niet op de lijst.
- De klankbordgroep geeft mee dat het OV-systeem in Nederland ingewikkeld is geworden (door bijvoorbeeld samenwerking met TLS en eisen aan duurzaamheid). Daarom merken ze dat nieuwe geïnteresseerde vervoerders al snel afhaken.

Werkpakket 6: internationale vergelijking

- De klankbordgroep is kritisch over wat dit werkpakket toevoegt. Je kunt niet alles vergelijken met het buitenland, dus hoe selecteer je goede onderwerpen? Wat in het buitenland goed gaat, gaat niet per se hier ook goed, omdat het bestuur in Nederland heel anders is dan in het buitenland.
- Werkwijze is dat onderzoekers tijdens het onderzoek in de andere werkpakketten onderwerpen aanwijzen die nuttig zijn om met het buitenland te vergelijken. Tegelijkertijd kunnen ook in zijn algemeenheid zaken met het buitenland worden vergeleken (ook verzoek kamerleden)
- Doel is: het vinden van lessen die we kunnen leren uit het buitenland.

Cases

- Er mist een land waar juist niet veel aanbestedingen zijn, bijvoorbeeld Zwitserland.

Planning

- Begin november en begin december volgen de volgende klankbordgroepen.
- Half oktober de 2^{de} werkconferentie
- Zo snel mogelijk wordt een gedetailleerd programma en meer informatie van de werkconferenties gestuurd, zodat leden van de klankbordgroep weten wie hier naartoe te sturen.

DECISIO

Twynstra Gudde



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Effecten openbaar aanbesteden OV

Klankbordgroep 1

Utrecht , 2 september 2019

Agenda

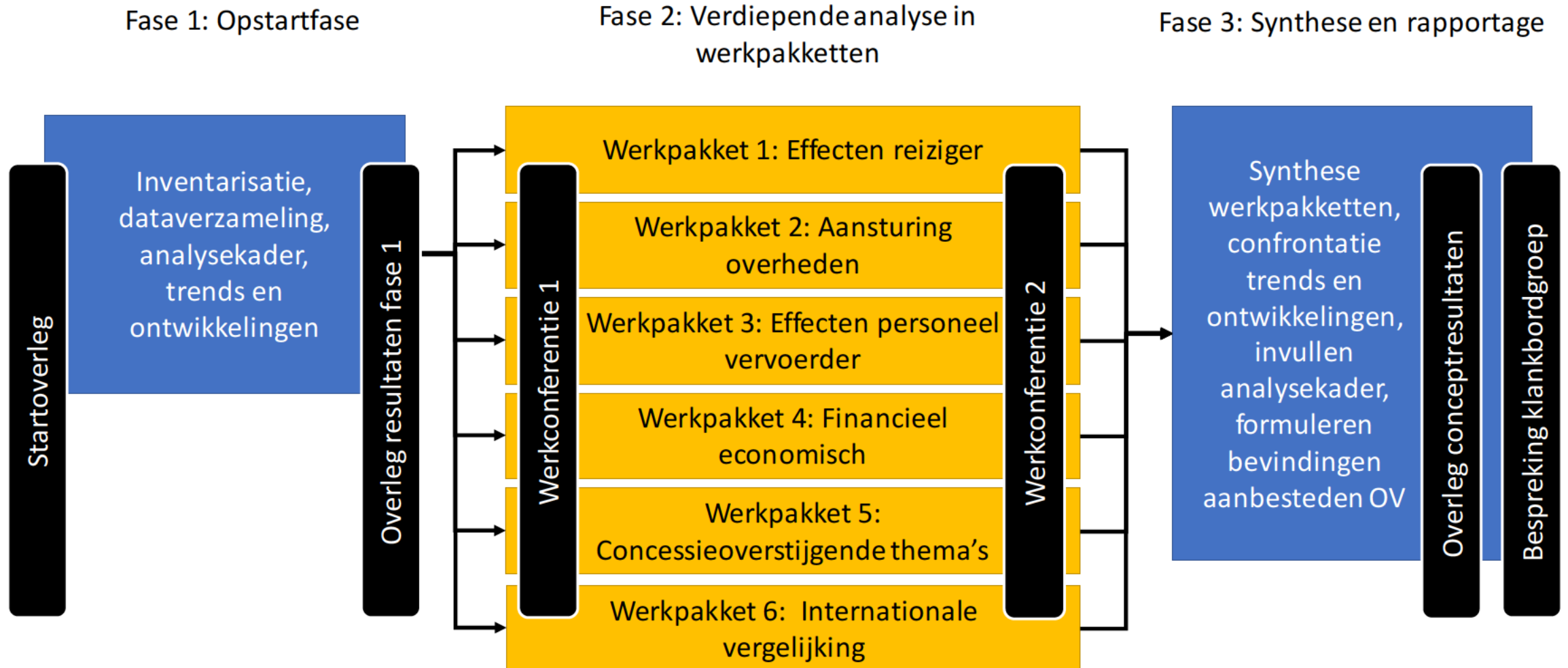
1. Toelichting aanpak van het onderzoek
2. Eerste (voorlopige) bevindingen
3. Selectie van cases

DECISIO

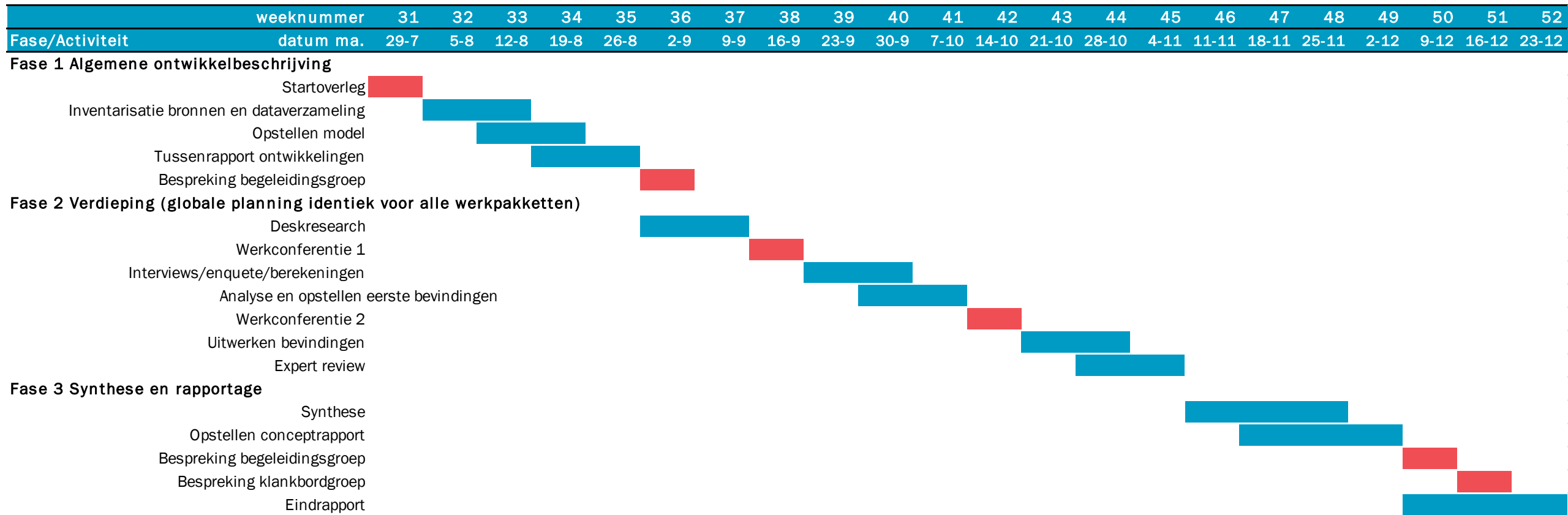
Twynstra Gudde



1. Aanpak: schematisch overzicht



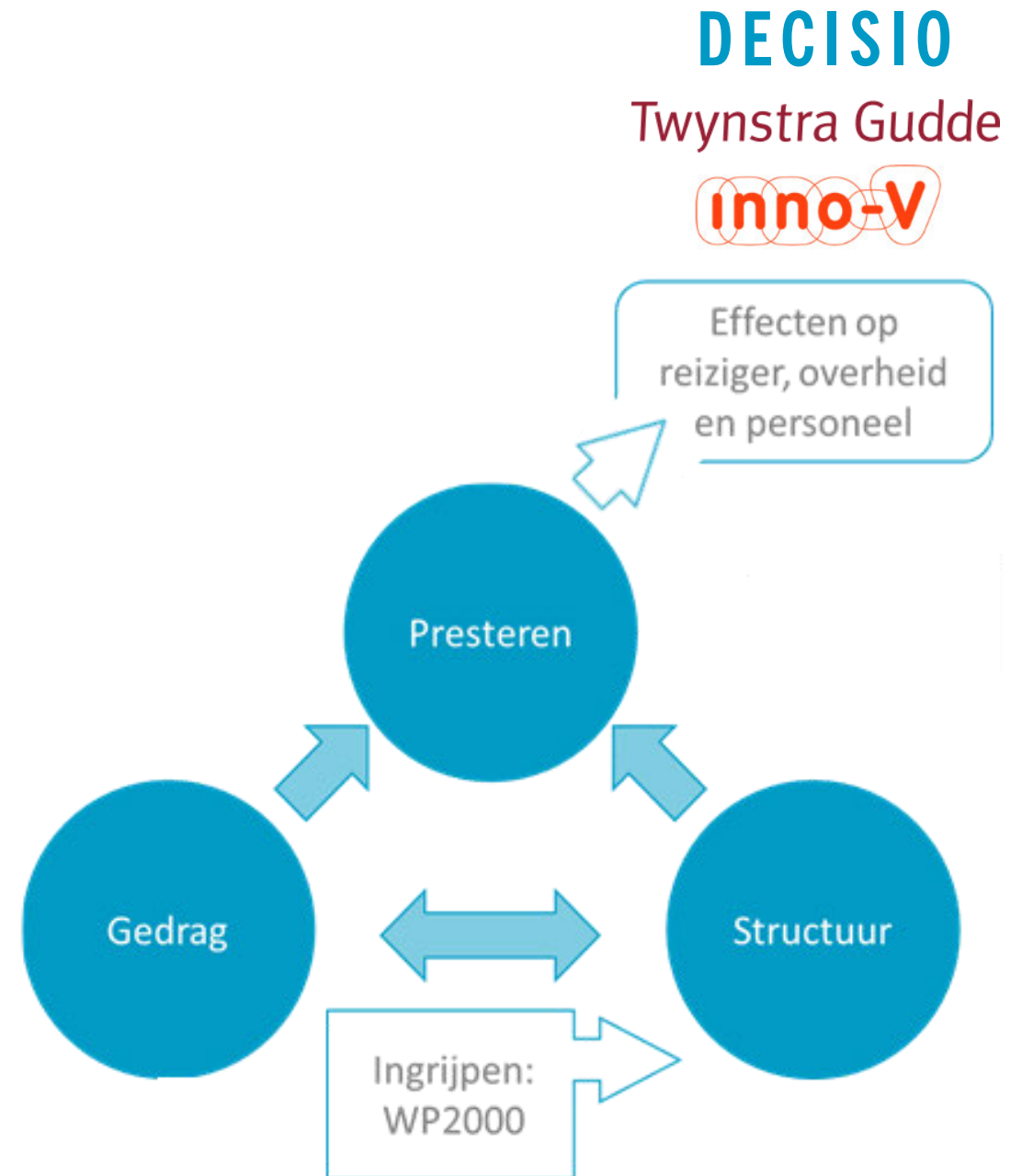
1. Aanpak: planning



1. Aanpak: theoretisch kader

Structure - Conduct - Performance

- Ingrijpen op structuur: WP2000
 - Van geen marktwerking naar concurrentie *om* de markt. Elke concessie is een monopolie: maar door **concurrentie *om* de markt** is marktwerking geïntroduceerd.
- Marktwerking omdat:
 - X-(in)efficiency: geen concurrentie geen impuls om te innoveren en kosten laag te houden. Concurrentiedruk reduceert x-inefficiencies,
 - Ook potentiële concurrentie kan voldoende zijn.



1. Aanpak: theoretisch kader

Structure - Conduct - Performance

- Leidt aanbesteden tot effectieve concurrentiedruk? O.a. afhankelijk van:
 - **Aantal inschrijvers** (bij onvoldoende inschrijvers -> te weinig concurrentiedruk -> geen optimale aanbidding)
 - **Schaalvoordelen** (te kleine schaal -> kosten vervoerder te hoog, te grote schaal -> inschrijven niet realistisch voor kleinere vervoerders, dus minder inschrijvingen)
 - **Asymmetrische informatie** (huidige vervoerder heeft meer informatie dan een nieuw aanbestedende vervoerder, en dus een concurrentie-voorsprong.)
 - **Looptijd concessie** (te kort -> vervoerders verdienen investeringen niet terug, te lang -> minder concurrentie)
 - **Complexe aanbesteding** (niet alleen prijs is van belang, maar ook omvang netwerk, toegankelijkheid stations etc. Hoe selecteer optimale aanbidding?)

1. Aanpak: theoretisch kader



	Structuur	Gedrag	Presteren
Indicatoren	Potentieel aantal vervoerders	<ul style="list-style-type: none"> Innovatie 	Vervoersvraag reiziger <ul style="list-style-type: none"> Aantal reizigers Reizigerskilometers Reizigerstevredenheid
	Mate van overheidssturing	Tariefstructuur <ul style="list-style-type: none"> Hoogte tarief Bruikbaarheid tarief 	Sociale veiligheid
	Marktaandeel vervoerders	Hoeveel aanbod <ul style="list-style-type: none"> Ritten, frequenties, aansluitingen Zitplaatsen Materieel 	Exploitatiekosten <ul style="list-style-type: none"> Verhouding tussen exploitatiebijdrage/subsidie Kosten per ritkilometer BDU bijdrage Kaartopbrengst
		Type aanbod (product/dienstcombinaties) <ul style="list-style-type: none"> Reismogelijkheden Voorzieningen Commerciële proposities Marketing 	Voorzieningen: <ul style="list-style-type: none"> Serviceniveau Toegankelijkheid
		Arbeidsvoorwaarden personeel	

Structure - Conduct - Performance

- Verzamelen indicatoren
- Vergelijken ontwikkeling in verschillende indicatoren
- Indicatoren deels in fase 1, deels in werkpakketten later.
- Indicatoren fase 1 vooral landelijk, indicatoren werkpakketten voor de cases

1. Aanpak: overige activiteiten fase 1

- In beeld brengen trends en ontwikkelingen
 - Mobiliteitsbeeld en de Kerncijfers Mobiliteit van KiM.
 - CROW, met name de uitgebreide bibliotheek met documenten en publicaties van CROW-KpVV
 - Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) en voorlopers OVG, MON.
 - Statistieken gepubliceerd door TLS en WROOV (dataset 1980-2011).
 - Publicaties van vervoerders en OV-autoriteiten wat betreft reizigersaantallen, reizigerskilometers etc
- Literatuurstudie (inventarisatie)
 - Verdieping in volgende fasen

Werkpakket 1: Effecten reiziger

Focus WP 1: effecten reiziger

- Vragen binnen dit WP gaan over:
 - Vraag 3: Wat zijn de effecten van openbaar aanbesteden geweest voor de reiziger?
 - Vraag 15/17a/18/19: Basisvoorzieningen
 - Wat zijn basisvoorzieningen?
 - Hoe worden deze vervuld?
 - Hoe kunnen verschillen worden voorkomen?
 - Kan uniformiteit worden gewaarborgd?

Aanpak in hoofdlijnen

- Kwantitatieve indicatoren
 - *Landelijke analyse trends en ontwikkelingen in fase 1 + verdieping*
 - Inventarisatie basisvoorzieningen voor reizigers
 - Twee cases voor verdieping: per case vergelijking van ontwikkelingen in gebied A en gebied B
 - Data-analyse
 - Literatuurstudie (indien regionale evaluaties beschikbaar zijn)
- Kwalitatieve indicatoren en basisvoorzieningen
 - Landelijke analyse
 - Parallelsessies tijdens werkconferenties
 - Eventueel: aanvullende interviews DOVA en consumentenorganisaties
 - Dezelfde twee cases: per case vergelijking van ontwikkelingen in gebied A en gebied B
 - Interviews aanbestedende overheden van de cases
 - Interviews (regiovertegenwoordigers) reizigersorganisaties

Voorstel te onderzoeken cases

- Casus 1: Streekvervoer inclusief spoor
 - Ontwikkelingen in de Kop van Noord-Holland (streekvervoer en stoptreindiensten) in vergelijking met ontwikkelingen in Noord Nederland (streekvervoer en Noordelijke Nevenlijnen).
 - Min of meer vergelijkbare regio's, treindiensten in Kop van Noord-Holland onderdeel van de HRN-concessie, in Noord Nederland sinds 1999/2000 gedecentraliseerd en concessies openbaar aanbesteed.
- Casus 2: Stedelijk vervoer
 - Ontwikkelingen in stadsvervoer Den Haag en ontwikkelingen in stadsvervoer Utrecht.
 - Stadsvervoer in Den Haag inbesteed, in Utrecht stadsvervoer sinds 2013 in openbaar aanbestede concessie.

Werkpakket 2: Aansturing overheden

Focus WP 2: Aansturing overheden

Vragen binnen dit WP gaan over vragen 7-8-9-10-11-12-13. Ze kunnen in drie clusters worden geherinterpreteerd:

- I: Vrijheden en gemaakte keuzes
 - De WP2000 heeft de overheden een aantal vrijheden gegeven qua vormgeving van de OV-aansturing (beleidsvoeringsfunctie, ontwikkelingsfunctie, uitvoeringsfunctie)
 - Ze hebben verschillende keuzes gemaakt en deze keuzes zijn in de loop der jaren niet gelijk gebleven, er is een verloop te constateren (toewijzing van verantwoordelijkheden, concessielooptijd, -omvangen modaliteiten)
- II: Observaties/analyses van problemen irt sturing
 - Flexibiliteit en innovatie
 - Kwaliteit van de overheidssturing
 - Beschikbaarheid van data, van kennis, kennis-uitwisseling, lerend vermogen
 - Positieve en negatieve effecten, omgang met de situatie door de partijen en verloop
- III: Conclusies: wat zijn voorwaarden voor succes?
 - Wat zijn de succesfactoren en randvoorwaarden tot succesvolle aanbestedingsprocessen? (waaronder marktspanning, goede implementatie,...)
 - Biedt de huidige wet- en regelgeving voldoende ruimte (kansen en belemmeringen) voor flexibiliteit (beleidswensen, omstandigheden) en (markt)innovaties?

Aanpak in hoofdlijnen

- Bestudering bestaande literatuur
 - Bestaande evaluaties aanbestedingen/inbestedingen (o.a. officiële evaluaties WP2000)
 - Samenvatting analyses ontwikkelingen (paperreeks Veeneman/Van de Velde – TU Delft)
 - “Beter Bestek” en “Modelbestek van de toekomst” (CROW/KpVV en inno-V)
- Samenvattend beeld opstellen
(stellingen formuleren gebaseerd op eigen expertise + papers + interne sessie met experts)
 - Vrijheden en gemaakte keuzes (incl. ontwikkelingen door de tijd en regionale verschillen)
 - Ervaringen en problemen i.r.t. sturing
 - Voorwaarden voor succes
- Toetsing stellingen
 - Aanvullende informatie/data ter fact-check
 - Gericht voorleggen aan/via KBG
- Bespreking in 1^e Werkconferentie
- Verrijking van geschetst beeld (interviews en vergelijkende casussen)
- Bespreking in 2^e Werkconferentie
- Eindbevindingen

Voorstel te onderzoeken cases

- Casus 1: Spoor – vergelijking 3 concessies
 - Multimodaal aanbesteed: *Limburg*
 - Spoor apart aanbesteed: *Fryslân*
 - Spoor niet aanbesteed: *Noord-Holland*
- Casus 2: Vrijheid vervoerder – vergelijking verschillende keuzes
 - Bruto-contract, netto-contract, suppletie-contract
 - Ontwikkefunctie bij overheid, bij vervoerder, via ontwikkelteams
 - Sturend optreden, afstand houden
 - Casussen (te beslissen n.a.v. 1^e bevindingen)
 - *OV-bureau Groningen Drenthe, Utrecht, VRA/Waterland, SAN, Almere*
- Casus 3: Inbesteding – vergelijking 3 steden
 - Vergelijking en verschillen in keuzes tussen Den Haag / Rotterdam / Amsterdam
 - Update eerder onderzoek/paper Wijnand Veeneman

Werkpakket 3: Effecten personeel vervoerder

Focus WP 3: Effecten personeel vervoerder

- Vragen binnen dit WP gaan over:
 - Vraag 5: Effecten van aanbestedingen voor het ov-personeel
 - Vraag 16: Basisvoorwaarden voor de werkomstandigheden van het personeel
 - 17b: Borging basisvoorwaarden door concessieverlenende overheden

Aanpak in hoofdlijnen

- Desk research naar overeenkomsten en verschillen in CAO's en bedrijfsregelingen
 - Bedrijfstak-cao's (multimodaal vervoer, openbaar vervoer), bedrijfs-cao's (GVB, HTM Personenvervoer, Nederlandse Spoorwegen, RET), vergelijkbare sectoren (besloten busvervoer, taxivervoer, goederenvervoer over het spoor)
 - Aandacht voor verschillende functiecategorieën en ontwikkeling in de tijd
 - Beschouwing drie bestekken/concessieovereenkomsten t.a.v. specifieke basisvoorwaarden
- Parallelsessies werkconferenties en eventueel aanvullende interviews:
 - Vakbonden (3x)
 - Vervoerders (2x) (combineren met andere werkpakketten)
 - Concessieverlenende overheden (2x) (combineren met andere werkpakketten)
- Online enquête onder werknemers van vervoerders
 - Twee vervoerders die een onderhands gegunde concessie exploiteren en twee vervoerders die een openbaar aanbestede concessie exploiteren.

Voorstel te onderzoeken cases

- Bestekken/concessieovereenkomsten:
 - Vervoerregio Amsterdam - Amstelland Meerlanden
 - OV Bureau Groningen Drenthe – Groningen Drenthe
 - Gemeente Almere – Busvervoer Almere
- Te interviewen organisaties:
 - Vakbonden: FNV, CNV, VVMC. Vervoerders: Arriva, Connexxion. Concessieverlenende overheden: te combineren met andere cases (bestekken/concessieovk en andere WP's)
- Online enquête:
 - Stadsvervoerder inbesteed 1: GVB, Stadsvervoerder inbesteed 2: RET
 - Stads- en streekvervoer openbaar aanbesteed: EBS, Stads- en streekvervoer openbaar aanbesteed: Qbuzz

Werkpakket 4: Financieel- economisch

Focus WP 4: Financieel-economisch

- Vragen binnen dit WP gaan over:
 - De financieel- economische effecten van aanbestedingen voor de concessieverlenende overheid. Te meten via onderstaande indicatoren:
 - Verhouding exploitatiebijdrage/subsidie kaartopbrengst en BDU bijdrage
 - (bereikte) besparingen overheid
 - Kosten per DRU
 - Kosten per reizigerskilometer
 - De financieel- economische effecten van aanbestedingen voor de vervoerders. Te meten via onderstaande indicatoren:
 - Transactiekosten en administratieve lasten (gerelateerd aan samenwerking)
 - Transactiekosten en administratieve lasten (gerelateerd aan start en beëindiging concessie)

Aanpak in hoofdlijnen

- **Literatuurstudie: o.a. onderstaande bronnen**
 - Doelmatig aanbesteden (2016). TU Delft
 - C4 Competitive Tendering of Rail Services (2007). OECD.
 - The impact of competition on productive efficiency in European railways (2006). CPB
 - Decentralisatie van regionaal spoorvervoer en marktwerking in het regionale spoor-, stads - en streekvervoer (2004). MuConsult.
- **Uitvraag bij vervoerders en OV-autoriteiten (2 cases)**
 - Uitgevraagde informatie: kaartopbrengst, ontvangen exploitatiebijdrage/subsidie, BDU bijdrage, kosten per DRU, kosten per reizigerkilometer
- **Analyse financiële rapportages overheden en vervoerders (2 cases)**
 - Concessieovereenkomsten (o.a. om betalingsafspraken tussen overheid en vervoerder na te gaan), jaarverslagen/jaarrekeningen vervoerders en OV-autoriteiten
- **Verdieping en toetsing in werkconferentie en aanvullend interviews**

Voorstel te onderzoeken cases

- Casus 1: Stedelijk busvervoer Utrecht en Den Haag
 - Vergelijking ontwikkelingen in busvervoer Utrecht met ontwikkeling Den Haag
 - Utrecht: sinds 2013 openbaar aanbestede concessie. Voorheen GVU, nu Qbuzz
 - Den Haag: HTM als inbestede busvervoerder
- Casus 2: vergelijking van verschillende contractvormen en effect hiervan op financieel-economische indicatoren
 - Selectie van twee regio's aanluitend bij (WP 2 aansturing overheden)
 - OV-bureau Groningen Drenthe, VRA/Waterland, SAN, Almere

Werkpakket 5: Concessie- overstijgende thema's

Focus WP 5: concessie overstijgend (2)

Vragen binnen dit WP hebben betrekking op (samengevat):

- 20: Inventarisatie concessie-overstijgende onderwerpen waarop nadere afspraken zijn gemaakt dan wel nodig zijn
- 21. Verloop samenwerking op de concessieoverstijgende thema's (inrichting proces en invloed sturing)
- 14. Rol rijk als stelselverantwoordelijke

Aanpak in hoofdlijnen

- 1) Via bureauonderzoek belangrijkste concessie-overstijgende thema's identificeren en eerste beeld vormen van wijze waarop afstemming vorm krijgt/heeft gekregen.
- 2) In parallelsessie op 1^e werkconferentie eerste inventarisatie aanscherpen en aanvullen.
- 3) via (maximaal) 15 interviews verdiepen eerste beeld en ophalen hoe de huidige wijze van sectorbrede coördinatie en regie wordt ervaren
 - criteria selectie: mix van stakeholders (vervoerders, concessie verlenende overheden en vertegenwoordigers consument), sleutelspelers in de coördinatie én personen die in staat zijn om het totale speelveld te overzien en op de coördinatie/regie te reflecteren.
- 4) analyse en voorleggen 1^e analyse op werkconferentie 2.

Aanpak in hoofdlijnen

- Voorstel selectie interviews:

1. Directeur OV en Spoor, ministerie IenW: Wino Aarnink
2. Voorzitter NOVB: Sybilla Dekker (bestuurlijk)
3. 10.2.e directeurenoverleg NOVB: 10.2.e
4. Directeur DOVA en/of 10.2.e : Jan van Selm en/of 10.2.e /10.2.e
5. 10.2.e OV en Spoortafels
6. OV Ombudsman: 10.2.e (kent historie en ook bestuurder bij ROVER)
7. 10.2.e : 10.2.e
8. KIM: 10.2.e (onafhankelijk expert met overzicht initiatieven in sector)
9. KPVV: 10.2.e
- 10-12: Drie vervoerders, bijv. Connexxion (al lang actief), EBS (relatief nieuw) en Arriva of NS
- 12-15: Drie concessieverlenende overheden: bijv. provincie Overijssel (Blauwnet), MRDH en provincie Noord-Holland

- Selectie 10-15 mede afhankelijk van 1^e werkconferentie

Werkpakket 6: Internationale vergelijking

Focus WP 6: internationale vergelijking

Vragen binnen dit WP gaan over:

- Ervaringen in andere landen ten aanzien van
 - de wijze van ordening
 - de sturingsmogelijkheden van de concessieverlenende overheden
 - effecten die gepaard gaan met die specifieke ordening

- Zowel voor spoor als stads- en streekvervoer

Aanpak in hoofdlijnen

- Literatuuronderzoek
 - Geen nieuw onderzoek
 - Eventueel gerichte aanvulling dmv contact met breed netwerk aan onderzoekers (tbv duiding, recente trends)
- WP6 levert
 - Een beknopte samenvatting over belangrijke keuzes en ontwikkelingen in het buitenland (spoor, stad & streek)
 - [Idee] Deels in de vorm van ‘kaders’ voor de andere WP’s

Voorstel te onderzoeken cases

- Casus 1: Spoor
 - Samenvatting algemene ontwikkelingen in relevante landen
 - “Duits/Zweedse” vs “Engelse” aanbestedingen
 - Grote ontwikkelingen en huidige trends
 - Groot-Brittannië (alliances), Verkehrsverbunde, (Open access)
- Casus 2: Stad/Streek
 - Samenvatting algemene ontwikkelingen in relevante landen
 - “Franse”, “Zweeds (nieuwe contracten)”, “Scandinavisch/Londen”
 - Grote ontwikkelingen en huidige trends
 - Zweden (zoektocht naar ontwikkelingsprikkel), Frankrijk (waaronder ‘terug in overheidshanden’)

2. Eerste algemene inzichten

- Doelstelling van WP2000 is tweeledig:
 1. Een selectieve en regionaal gedifferentieerde groei van het openbaar vervoer.
 2. Een substantiële verbetering van de kostendeckingsgraad.
- Het gevoerde beleid is vrij succesvol. Aanbesteding leidt over het algemeen tot een hogere klanttevredenheid, (selectieve) groei in reizigersaantallen en –kilometers en een verbeterde kostendeckingsgraad.
- Aanbestedingskenmerken en de kostendoelmatigheid:
 - Kostendoelmatigheid in onderhandse concessies lager (10%) dan in aanbestede concessies.
 - Kostendoelmatigheid in netto contracten hoger (15%) dan in bruto contracten.
 - Kostendoelmatigheid hoger (10%) in geval van bonus-malusregelingen.
 - Kostendoelmatigheid het hoogst bij een concessieduur van 3 of 10 jaar

2. Eerste algemene inzichten

- Aandachtspunten:
 - Er is een spanningsveld tussen openbaar nut en borging van de belangen van de werknemers in openbaar vervoer.
 - Transactiekosten bij aanbesteden zijn substantieel

2. Eerste algemene inzichten

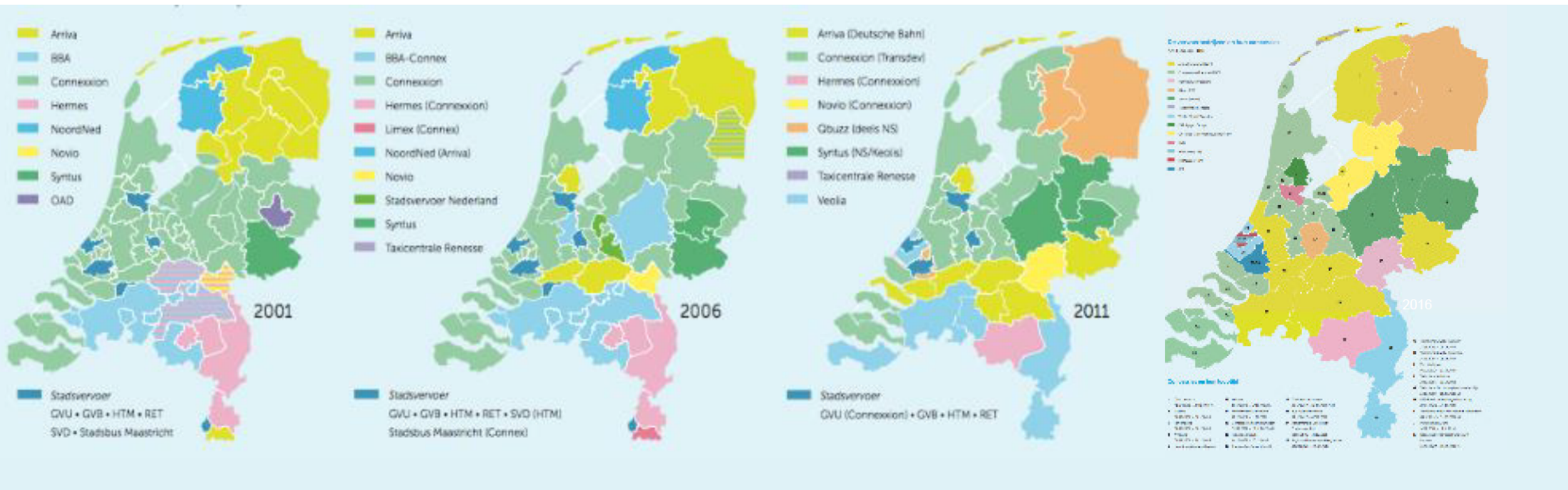
- Aantal OV-autoriteiten loopt terug

Ov-autoriteiten vanaf 1995



2. Eerste algemene inzichten

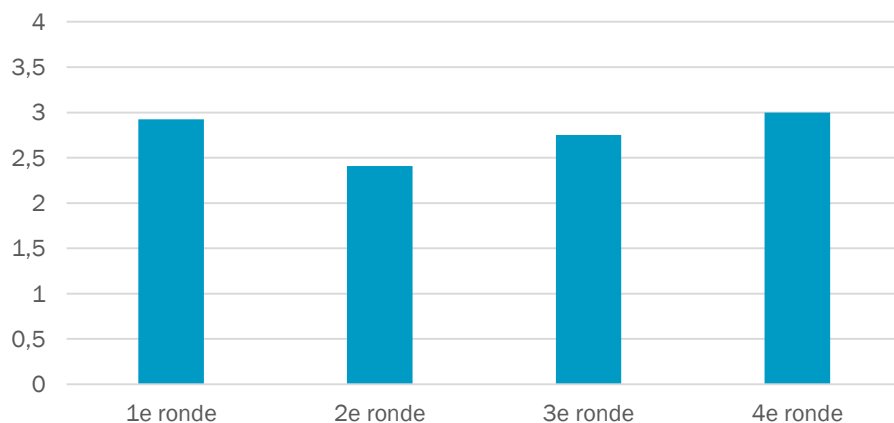
- Concessies groter en langer



2. Eerste algemene inzichten

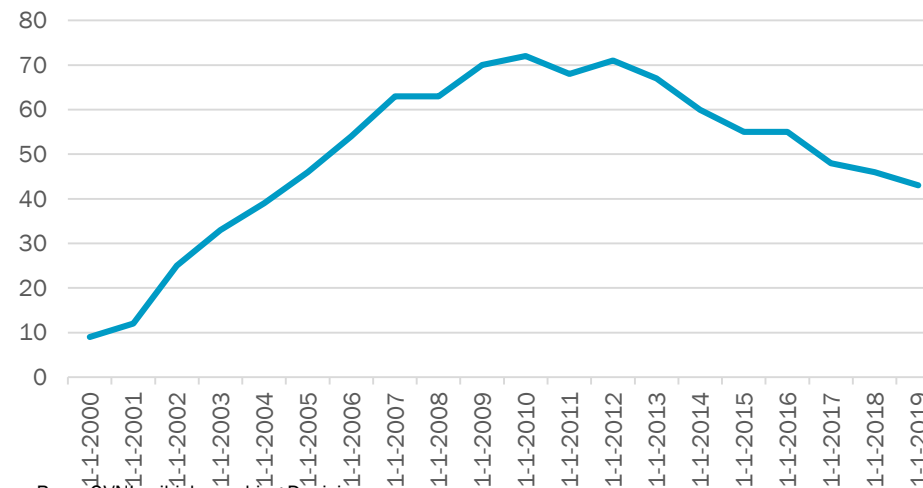
- Ontwikkeling concessies (concept)
- Bovenste grafiek: aantal concessies per 1 januari (2000 t/m 2019).
- Onderste grafiek: gemiddelde looptijd van de lopende concessies op 1 januari (2000 t/m 2019).
- Gemiddeld aantal inschrijvingen is stabiel gebleven.

Gemiddeld aantal inschrijvingen per aanbestedingsronde



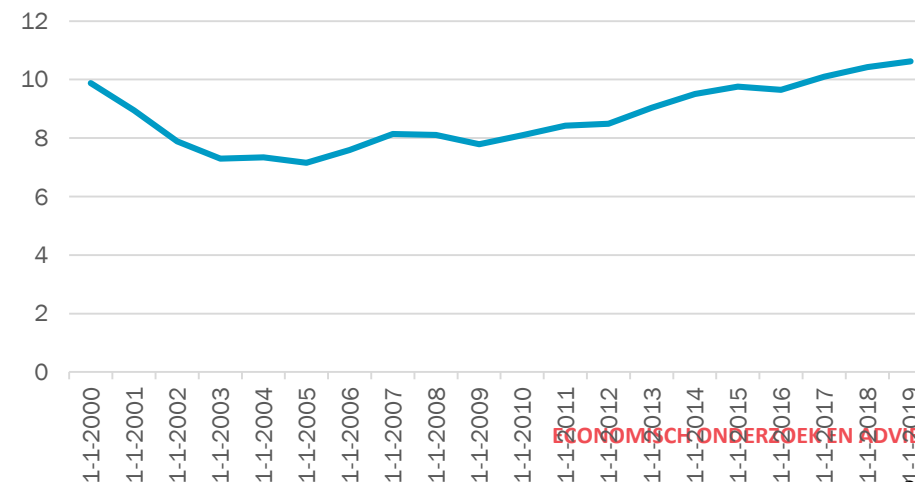
Bron: Gerard van Kesteren

Aantal lopende concessies



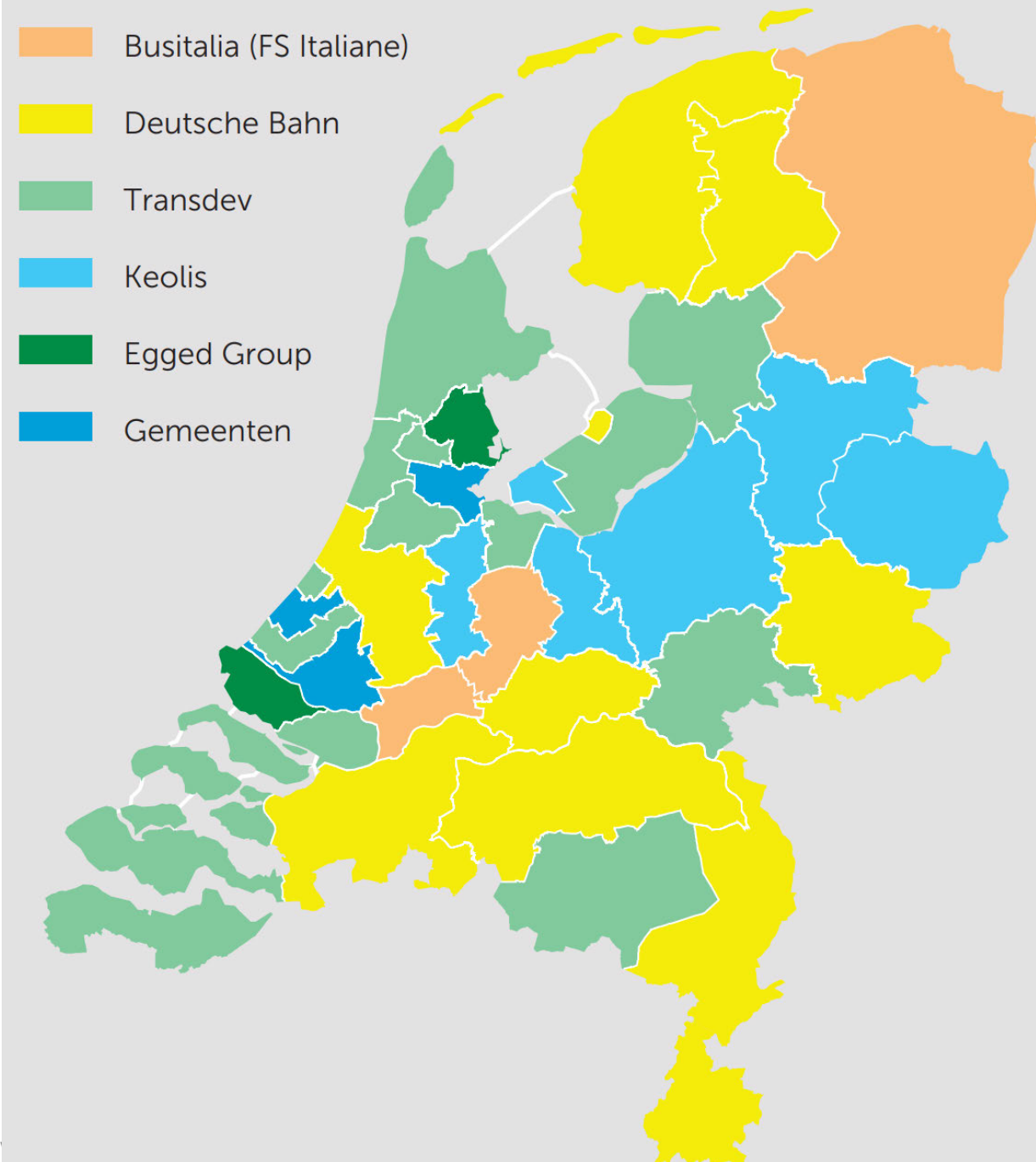
Bron: OVNL-wiki, bewerking Decisio

Gemiddelde looptijd concessies (in jaren)



Bron: OVNL-wiki, bewerking Decisio

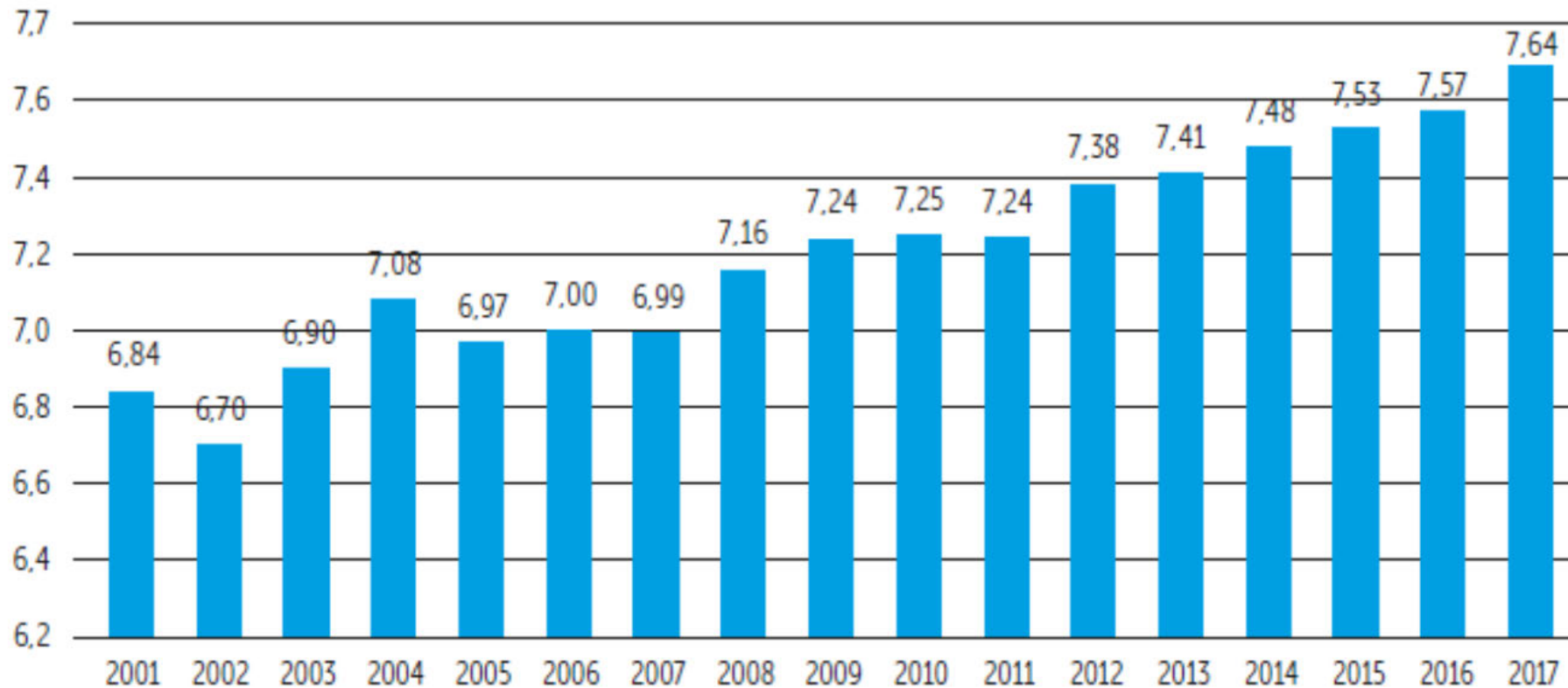
2. Eerste algemene inzichten



- Bedrijven 1 januari 2019
 - Qbuzz 16% (Busitalia)
 - Arriva 25% (DB)
 - Connexxion/Hermes 29% (Transdev)
 - Syntus/Keolis 14% (Keolis)
 - EBS 5% (Egged)
 - RET 5%, GVB 4%, HTM 2%
- Potentiele toetreders
 - Bedrijven uit UK (bijv. First Group, National Express) en Australië (Transit Systems) hebben zonder succes ingeschreven

2. Eerste algemene bevindingen

- Klanttevredenheid neemt toe



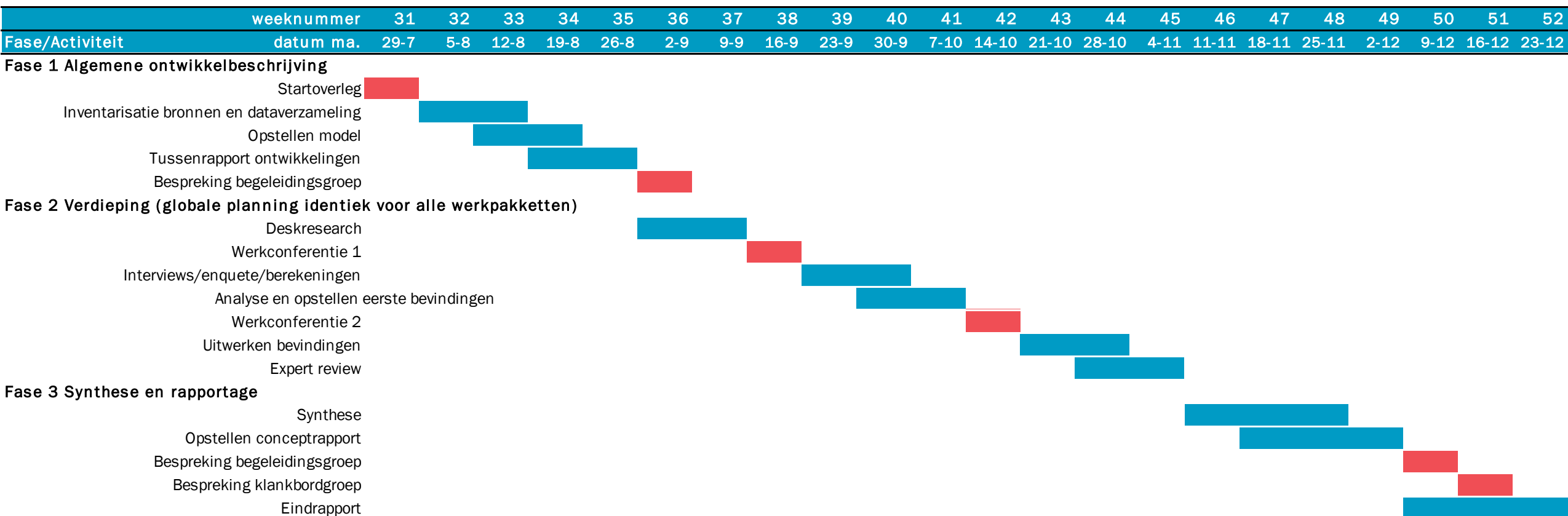
Figuur 2. Ontwikkeling algemeen klantenoordeel sinds 2001.

Overzicht cases per werkpakket

Casus			Concessieverleners													Vervoerders											
			Rijk	Groningen-Drenthe	Fryslân	Overijssel	Flevoland	Almere	Gelderland	Utrecht	Noord-Holland	VRA	Amsterdam	Zuid-Holland	MRDH	Zeeland	Noord-Brabant	Limburg	Arriva	Hermes/Connexion	EBS	GVB	HTM	Syntus/Keolis	NS	Qbuzz	RET
WP 1	Effecten reizigers	Regionaal OV incl. spoor Kop van Noord Holland vergeleken met Noord Nederland Stadsvervoer Utrecht vergeleken met Den Haag	x	x						x								x	x						x		
WP2	Aansturing overheden	Spoor vergelijking Limburg, Fryslân, Noord-Holland Vrijheid vervoerder, vergelijking type contracten Inbesteding	x		x												x	x	x						x		
WP3	Effecten personeel	Bestekken/concessie-overeenkomsten en interviews Online enquête personeel		x						x								x	x							x	x
WP4	Financieel-economische	Stadsvervoer Utrecht vergeleken met Den Haag Verschillende contractvormen, vergelijking type contracten (2 ntb)							x													x			x		
WP5	Concessie-overstijgende thema's	Niet van toepassing																									
WP6	Internationale vergelijking	Spoor Duitsland/Zweden vergeleken met VK Stads- en streekvervoer Frankrijk vergeleken met Zweden/Scandinavië																									

Vervolg

- Werkconferentie 16 september



10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Verzonden: woensdag 25 september 2019 16:17
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Kritische brief FNV

Hoi 10.2.e,

Ik werd vanochtend gebeld door 10.2.e van lenW. Zij gaf aan dat FNV een kritische brief heeft gestuurd naar de TK over het functioneren van ACM nav verlies in de Limburg zaak en rol ACM bij orderingsbesluit (11.1). In het AO vandaag werden ook veel vragen gesteld over update Quickscan en adviesrol ACM. 11.1. Anstaande maandag is er een routine met lenW waarin teruggeblikt zal worden op AO. Ik houd je geïnformeerd.

https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2019A02836

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Senior medewerker Toezicht
Directie Telecom Vervoer en Post



Muzenstraat 41 T: +31 70 10.2.e
2511 WB Den Haag M: +31 6 10.2.e
Postbus 16326 www.acm.nl
2500 BH Den Haag www.consuwijzer.nl

Markten goed laten werken voor mensen en bedrijven

Wij doen ons best om uw en onze informatie te beschermen. Lees meer over [de e-mailbereikbaarheid van de ACM](#)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

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

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

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Verzonden: dinsdag 15 oktober 2019 14:01
Aan: 10.2.e - DGMO; 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK; 10.2.e
Onderwerp: RE: Reactie SO en quickscan ACM

Beste 10.2.e,

Uiteraard kijken we graag mee bij het beantwoorden van de vragen en helpen we graag bij de beantwoording daarvan als het vragen zijn die betrekking hebben op onze quickscan. Normaal gesproken ontvangen wij eerst de concept-antwoorden en leveren daar dan input op. Is deze werkwijze hier ook af te spreken?

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMO [mailto:10.2.e@minienw.nl]

Verzonden: dinsdag 15 oktober 2019 13:53

Aan: 10.2.e; 10.2.e

CC: 10.2.e - BSK

Onderwerp: Reactie SO en quickscan ACM

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Graag stellen wij jullie een aantal vragen nav de quickscan. De vragen komen voort uit het SO van voor het zomerreces. De Stas heeft toegezegd deze vragen te beantwoorden in de toezichtsbrief die eind november aan de Kamer wordt gestuurd.

Als het lukt ontvangen wij graag volgende week schriftelijk de antwoorden. Uiteraard is het mogelijk om ook een gesprek in te plannen om de vragen en jullie antwoorden nader te bespreken.

Hieronder een overzicht van de vragen:

- Hoe wordt duidelijk gemaakt in onderzoeken wanneer ACM spreekt als toezichthouder en waar zij een beleidsmatige mening heeft? (PVV)
- Heeft ACM het Convenant Sociale Veiligheid Openbaar vervoer meegenomen in advies? (PVV)
- In hoeverre heeft ACM rekening gehouden met afspraken nieuwe Convenant waarbij sociale veiligheid geen aspect is waarop wordt geconcurrereerd bij (regionale) aanbestedingen? (PVV)
- Waarom heeft ACM niet meer onderzoek gedaan naar mogelijke verstoring van gelijk speelveld doordat andere vervoerders dan NS (die dit niet meer doet/mag?) gebruik kunnen maken van ongewenste buitenlandse leaseconstructies?
- Waarom geldt het gelijke speelveld niet ook voor arbeidsvoorwaarden en de inzet van (sociaal) veiligheidspersoneel? (PvdA)
- Klopt het dat er een voorkeursscenario ligt waarin geen structurele veranderingen instaan behalve een verbeterde samenwerking tussen NS en ProRail? Is dit ook de voorkeur van anderen dan NS inclusief ACM zelf? (PVV) *Met name het laatste deel, is dit de voorkeur van ACM?*

Bij voorbaat dank voor de genomen moeite. Als jullie vragen hebben dan hoor ik het graag.

Groet 10.2.e

10.2.e

Beleidsmedewerker cluster marktordening

.....
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
Directoraat Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

.....
E 10.2.e@minienw.nl

T +31 (0)6 - 10.2.e

P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D

W reguliere werkdagen: ma - di - woe - vr

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te

verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Verzonden: woensdag 16 oktober 2019 09:51
Aan: 10.2.e - DGMO
Onderwerp: RE: Deelname werkconferentie 'Effecten van openbaar aanbesteden in het OV'

Beste 10.2.e ,

Ik zal alleen aansluiten bij de klankbordgroep en niet bij de werkconferenties.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Medewerker Toezicht
Directie Telecom Vervoer en Post

Muzenstraat 41 T: +31 70 10.2.e
2511 WB Den Haag M: +31 10.2.e
Postbus 16326 www.acm.nl
2500 BH Den Haag www.consuwijzer.nl

Markten goed laten werken voor mensen en bedrijven

Wij doen ons best om uw en onze informatie te beschermen. Lees meer over [de e-mailbereikbaarheid van de ACM](#)

Van: 10.2.e - DGMO [mailto:10.2.e@minienw.nl]
Verzonden: dinsdag 15 oktober 2019 16:08
Aan: 10.2.e - DGMO
Onderwerp: Deelname werkconferentie 'Effecten van openbaar aanbesteden in het OV'

Beste genodigde,

Ik heb nog niet vernomen of u deelneemt aan de werkconferentie 'Effecten van openbaar aanbesteden in het OV' op 28 oktober in Utrecht.

Kunt u mij hierover per ommegaande berichten?

Hartelijk dank.

10.2.e

Beleidsmedewerker cluster marktordening
.....
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
Directoraat Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
.....

E 10.2.e@minienw.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - vr

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Verzonden: woensdag 23 oktober 2019 08:58
Aan: 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e
Onderwerp: RE: reactie Stas op update quickscan

BRW

Van: 10.2.e) - BSK [mailto:10.2.e@minienw.nl]
Verzonden: dinsdag 22 oktober 2019 22:41
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - DGMO
Onderwerp: RE: reactie Stas op update quickscan

BRW

Grt 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Datum: dinsdag 22 okt. 2019 8:14 PM
Aan: 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: Re: reactie Stas op update quickscan

Hoi 10.2.e,

11.1 BRW

Groet,

10.2.e

10.2.e 10.2.e Autoriteit Consument & Markt Muzenstraat 41 2511 WB Den Haag Tel: 070-

10.2.e Email: 10.2.e@acm.nl

Van: "10.2.e - BSK" <10.2.e@minienw.nl>

Datum: dinsdag 22 oktober 2019 om 19:06:00

Aan: "10.2.e" <10.2.e@acm.nl>

Cc: "10.2.e" - DGMO" <10.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: reactie Stas op update quickscan

Ha 10.2.e,

11.1

11.1

Hebben jullie daar deze

week tijd voor?

Hoor het graag.

Groet 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>

Datum: dinsdag 22 okt. 2019 4:54 PM

Aan: 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: reactie Stas op update quickscan

Hoi 10.2.e,

Kun jij al aangeven wanneer de conceptreactie van de Stas op de update van de quickscan onze kant op komt? ^{11.1}

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Senior medewerker Toezicht

Directie Telecom Vervoer en Post

Muzenstraat 41 T: +31 70 10.2.e
2511 WB Den Haag M: +31 6 10.2.e
Postbus 16326 www.acm.nl
2500 BH Den Haag www.consuwijzer.nl

Markten goed laten werken voor mensen en bedrijven

Wij doen ons best om uw en onze informatie te beschermen. Lees meer over [de e-mailbereikbaarheid van de ACM](#)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Verzonden: woensdag 23 oktober 2019 12:35
Aan: 10.2.e - DGMO
Onderwerp: Fwd: Reactie SO en quickscan ACM

10.2.e 10.2.e Autoriteit Consument & Markt Muzenstraat 41 2511 WB Den Haag Tel: 070-10.2.e
10.2.e Email: 10.2.e@acm.nl

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Datum: woensdag 16 oktober 2019 om 11:32:59
Aan: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Cc: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Onderwerp: RE: Reactie SO en quickscan ACM

11.1
Zie suggestie in geel.

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 15 oktober 2019 17:23
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e
Onderwerp: RE: Reactie SO en quickscan ACM

Ha, zie korte reactie hieronder. Jullie nog opmerkingen/aanvullingen?

Groet,
10.2.e

Hoi 10.2.e ,

11.1

- Hoe wordt duidelijk gemaakt in onderzoeken wanneer ACM spreekt als toezichthouder en waar zij een beleidsmatige mening heeft? (PVV)

Als toezichthouder doet ACM onderzoek naar de naleving van wet- en regelgeving. Daarnaast kan de ACM worden verzocht – zoals bij de Quickscan – om advies. Dit zijn gescheiden trajecten.

Het lijkt ons relevant te melden dat ACM in het kader van de Quick Scan beleidsmatige adviezen geeft, maar dat het aan de beleidsmaker is die wel dan niet te volgen.

- Heeft ACM het Convenant Sociale Veiligheid Openbaar vervoer meegenomen in advies? (PVV)
- In hoeverre heeft ACM rekening gehouden met afspraken nieuwe Convenant waarbij sociale veiligheid geen aspect is waarop wordt geconcurrereerd bij (regionale) aanbestedingen? (PVV)

11.1

11.1

- Waarom heeft ACM niet meer onderzoek gedaan naar mogelijke verstoring van gelijk speelveld doordat andere vervoerders dan NS (die dit niet meer doet/mag?) gebruik kunnen maken van ongewenste buitenlandse leaseconstructies?

11.1

- Waarom geldt het gelijke speelveld niet ook voor arbeidsvoorwaarden en de inzet van (sociaal) veiligheidspersoneel? (PvdA)

11.1

- Klopt het dat er een voorkeursscenario ligt waarin geen structurele veranderingen instaan behalve een verbeterde samenwerking tussen NS en ProRail? Is dit ook de voorkeur van anderen dan NS inclusief ACM zelf? (PVV) Met name het laatste deel, is dit de voorkeur van ACM?

11.1

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMO [mailto:10.2.e@minienw.nl]

Verzonden: dinsdag 15 oktober 2019 15:46

Aan: 10.2.e ; 10.2.e

CC: 10.2.e - BSK; 10.2.e

Onderwerp: RE: Reactie SO en quickscan ACM

Beste 10.2.e ,

Dank voor je reactie. Dat lijkt me een prima werkwijze.

Mag ik toch vragen of jullie (waar mogelijk) een heel kort feitelijk antwoord kunnen geven op de onderstaande vragen? Wij formuleren dan een uitgebreider antwoord dat geschikt is voor de Kamer.

11.1

Is dat een werkbare afspraak? Zo niet, dan stel ik voor dat we even telefonisch overleggen over hoe we dit oppakken.

Dank en groet!

Dubbele inhoud met Deel 1 / Documentnummer 33 - 15-10-2019 RE: Reactie SO en quickscan ACM

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Verzonden: vrijdag 25 oktober 2019 13:39
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMO
Onderwerp: conceptbrief FMNJM (2)
Bijlagen: conceptbrief FMNJM (2).docx

Hoi 10.2.e, 10.2.e,

Hierbij stuur ik jullie zoals toegezegd de vertrouwelijke conceptreactie op de brief van FMN vanwege de verwijzingen naar de update van de quickscan en de toezegging van de Stas om hier in november een reactie op te geven.

Als jullie nog vragen of opmerkingen hebben dan hoor ik dat graag vandaag, omdat ik de brief graag maandag wil versturen. 11.1

Groet,

10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

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

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

Geachte leden van het bestuur,

11.1 [Redacted text block]

11.1 [Redacted text block]

11.1 [Redacted text block]

11.1 [Redacted text block]

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

11.1 [Redacted text block]

Met vriendelijke groet,

Autoriteit Consument en Markt,
namens deze:

dr. F.J.H. Don
bestuurslid

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: woensdag 30 oktober 2019 11:46
Aan: 10.2.e @acm.nl; 10.2.e
CC: 10.2.e - DGB; 10.2.e
10.2.e @minienw.nl; 10.2.e - DGB
Onderwerp: Brief van FMN - (vertrouwelijk) - graag even telefonisch overleg vanmiddag
Bijlagen: reactie FMN over ACM advies aan Ministerie IW pdf 28102019.pdf

Ha 10.2.e , 10.2.e ,

Gisteren hebben wij bijgaande brief van FMN ontvangen in reactie op de quick scan en de maatregelen die wij zouden moeten nemen om het gelijk speelveld beter te moeten borgen. Wij spreken morgen met FMN. Ik zou graag (tweede helft van) vanmiddag kort telefonisch contact met je hebben over de brief. 11.1

BRW

Hoor het graag.

NB graag de brief vertrouwelijk behandelen.

Groet, 10.2.e



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

28 oktober 2019

10.2.e en 10.2.e

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onderwerp: reactie FMN over ACM advies aan Ministerie I&W

Geachte 10.2.e en 10.2.e,

10.2.g



10.2.g



10.2.g



10.2.g



10.2.g



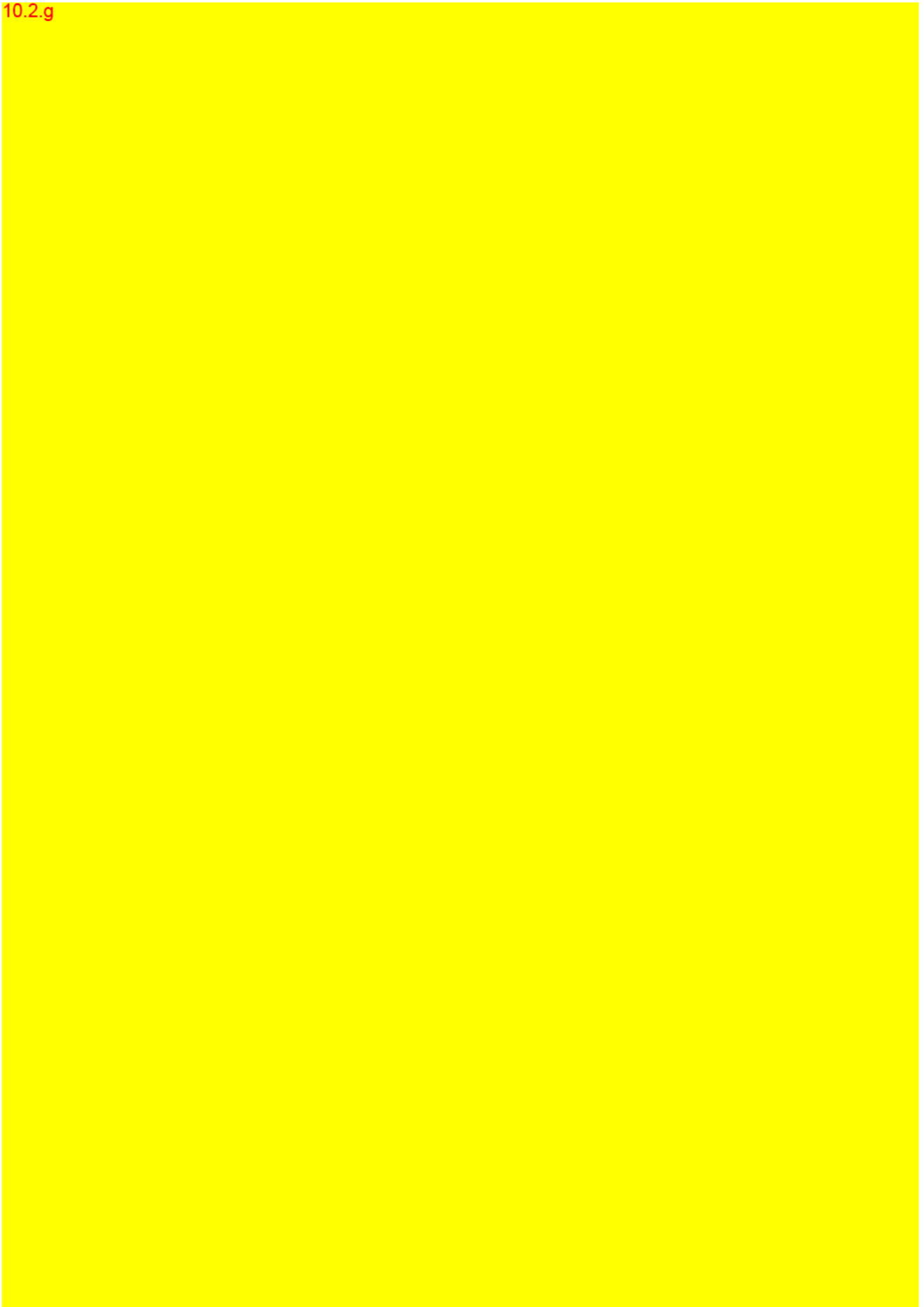
10.2.g



10.2.g



10.2.g



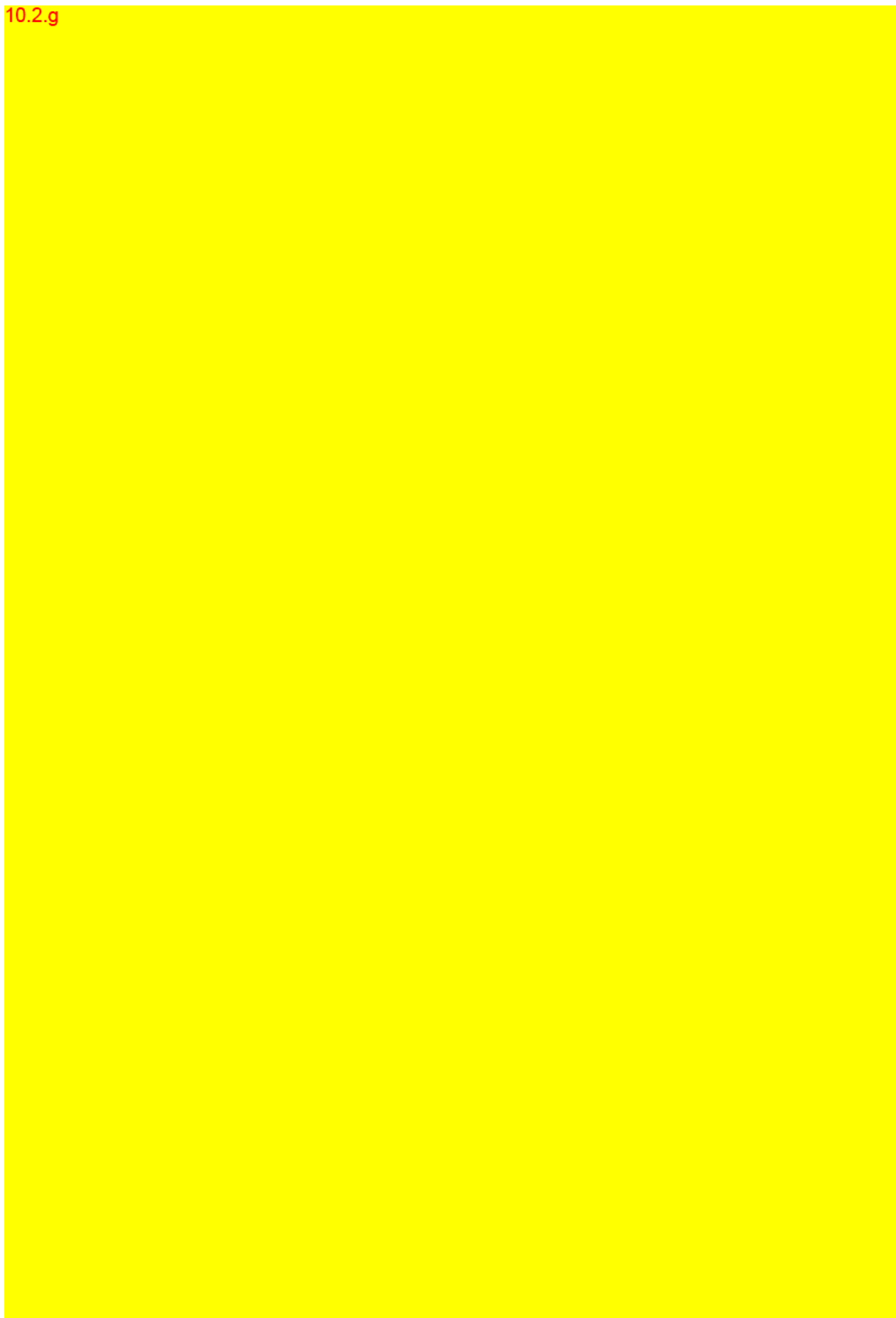
10.2.g





FEDERATIE MOBILITEITSBEDRIJVEN NEDERLAND

10.2.g



10.2.g



10.2.e



10.2.e



10.2.e



10.2.e



10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e) - DGMo
Verzonden: donderdag 31 oktober 2019 16:00
Aan: 10.2.e @acm.nl
CC: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMO
Onderwerp: Vervolggesprek over Quickscan gelijk speelveld

Ha 10.2.e ,

Deze week spraken we elkaar al even over de reactie van FMN op de Quickscan. Vandaag hebben we met hen een vervolggesprek gevoerd over dit onderwerp.

11.1
[Redacted content]

Staan jullie er voor open om hier volgende week over door te praten? 11.1 Mochten we nog andere vragen hebben, kunnen we die ook nog bespreken.

Wij hebben de volgende blokken beschikbaar:

- Maandag 9-11u
- Maandag 14-16u
- Dinsdag 14-16u

Wellicht is anderhalf uur voldoende.

Hartelijke groet,

10.2.e

Sr. beleidsmedewerker marktordening

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 10.D
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....

M +31 6 10.2.e
E 10.2.e @minienw.nl

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: maandag 4 november 2019 11:32
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Vervolggesprek over Quickscan gelijk speelveld

Beste 10.2.e, beste 10.2.e,
Zie bijgaand alvast de vragen die wij hebben, en die we vanochtend even op papier hebben gezet. Dat geeft jullie even voorbereidingstijd.
Ter informatie, alle vragen vloeien voort uit het gesprek dat wij donderdag voerden met FMN.

- 11.1 [Redacted]

Hartelijke groet,
10.2.e

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 10.2.e @acm.nl Namens 10.2.e
Verzonden: maandag 4 november 2019 09:55
Aan: 10.2.e ; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Vervolggesprek over Quickscan gelijk speelveld

Tijd: maandag 4 november 2019 15:00-16:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: BC 1.02

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

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

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

10.2.e - DGMo

Onderwerp: Vervolggesprek over Quickscan gelijk speelveld
Locatie: BC 1.02

Begin: ma 4-11-2019 15:00
Einde: ma 4-11-2019 16:30
Tijd weergegeven als: Voorlopig

Terugkeerpatroon: (geen)

Organisator: **10.2.e**

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

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

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

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: dinsdag 5 november 2019 11:23
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK;
10.2.e @acm.nl; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @keolis.nl;
10.2.e @transdev.nl; 10.2.e @rover.nl; 10.2.e @dova.nu;
10.2.e @ovbureau.nl; 10.2.e @dova.nl; 10.2.e @gvb.nl;
10.2.e @crow.nl; 10.2.e @ziggo.nl; 10.2.e @ns.nl;
10.2.e @htm.nl; 10.2.e @ns.nl
CC: 10.2.e
Onderwerp: Annuleren klankbordgroep 11 november 2019

Beste leden van de klankbordgroep,

De klankbordgroep op 11 november wordt geannuleerd. In overleg met het onderzoeksconsortium hebben wij besloten om het onderzoek te verlengen tot 7 februari 2020.

De maand november kan nu gebruikt worden voor de synthese van het rapport en het verwerken van de opbrengsten van de werkconferentie. De volgende klankbord groep, op 11 december, blijft staan. Daarin bespreken we een 50%-versie van het rapport. Ons secretariaat neemt contact op om een nieuwe klankbordgroep te plannen in januari 2020.

BRW
[Redacted text]

Voor vragen over dit traject kunnen jullie terecht bij mijn collega 10.2.e .

Hartelijke groet,
10.2.e

10.2.e

Beleidsmedewerker cluster marktordening
.....
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
Directoraat Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
.....

E [10.2.e @minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - vr

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: maandag 25 november 2019 17:44
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK; 10.2.e
Onderwerp: RE: Kamerbrief met reactie op de quick scan

Ha 10.2.e ,

11.1

Vanuit dat oogpunt lijkt het me het meest handig als jullie reactie uiterlijk morgenochtend binnen is, omdat het stuk daarna bij de Minister ligt.
Zou dat nog haalbaar zijn?

11.1

BRW

Hartelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: maandag 25 november 2019 16:37
Aan: 10.2.e - DGMO
CC: 10.2.e - BSK ; 10.2.e
Onderwerp: RE: Kamerbrief met reactie op de quick scan

Beste 10.2.e ,

Dank hiervoor. 11.1

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - DGMO [<mailto:10.2.e@minienw.nl>]
Verzonden: maandag 25 november 2019 8:39
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK
Onderwerp: Kamerbrief met reactie op de quick scan

Ha 10.2.e en 10.2.e ,

Ter informatie stuur ik jullie de reactie op de quick scan zoals we die aan onze Minister gaan voorleggen.

11.1

Mag ik vragen of dat vandaag lukt?

In ieder geval veel dank voor de bereidheid om één en ander toe te lichten in de afgelopen weken.

Hartelijke groet, mede namens 10.2.e ,

10.2.e

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: dinsdag 26 november 2019 13:59
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: RE: Kamerbrief met reactie op de quick scan
Bijlagen: Kamerbrief reactie update quick scan_naopmACM.DOCX

Ha 10.2.e ,

11.1 .

11.1

We gaan ervan uit dat 11.1 . Mocht dat anders zijn, bel even na 16u. BRW

Veel dank voor het snelle werk van jullie! Excuses dat het ineens haastwerk is aan het einde.

10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 26 november 2019 12:23
Aan: 10.2.e - DGMO
CC: 10.2.e - BSK ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: RE: Kamerbrief met reactie op de quick scan

Beste 10.2.e ,

BRW . Zie bijgaand enkele tekstsuggesties. 11.1

BRW .

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - DGMO [<mailto:10.2.e@minienw.nl>]
Verzonden: dinsdag 26 november 2019 11:24
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Kamerbrief met reactie op de quick scan

Ha 10.2.e ,

BRW

11.1

Groet,

10.2.e

Dubbele inhoud met Deel 1 / Documentnummer 42 - 25/11/2019 RE: Kamerbrief met reactie op de quick scan

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: woensdag 4 december 2019 13:40
Onderwerp: Laatste herinnering invullen datumprikker klankbordgroep - Onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het OV

Beste allen,
Nog een punt van praktische aard:
Graag prikken we morgenmiddag definitief een moment voor de laatste klankbordgroep voor onderstaand onderzoek.
Op 28-11 heeft u van ons secretariaat een datumprikker ontvangen hiervoor.
Helaas hebben wij van u nog geen reactie ontvangen.
Graag ontvangen wij deze alsnog z.s.m., zodat we ook met uw beschikbaarheid rekening kunnen houden.
Dank alvast!
Hartelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: vrijdag 29 november 2019 12:35
Aan: 10.2.e @acm.nl; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @keolis.nl;
10.2.e @transdev.nl; Freek Bos ; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ovbureau.nl; 10.2.e @dova.nl;
10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @crow.nl; 10.2.e @ziggo.nl; 10.2.e @ns.nl;
10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e - BSK ; 10.2.e ; 10.2.e

Onderwerp: Agenda klankbordgroep 11 december - Onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het OV

Beste leden van de klankbordgroep,
Op donderdag 11 december komen we bij elkaar voor de bespreking van het eerste concept van het Onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het OV. De bijeenkomst vindt plaats bij CROW in Utrecht van 15 tot 17 uur.

Conceptagenda

15.00 – 15-10 Welkom en opening
15.10 – 15.20 Toelichting stand van zaken door onderzoekers
15.20 – 16.00 Ronde belangrijkste opmerkingen per organisatie + korte reactie onderzoeksteam
16.00 - 16.45 Plenaire discussie over gemaakte opmerkingen
16.45 – 16.55 Afspraken voor vervolg
16.55 – 17.00 Afsluiting

Mochten er vooraf opmerkingen of aanvullingen zijn bij de agenda, dan hoor ik dat graag.

Eerste conceptversie rapport

Het doel van de bijeenkomst is om u de kans te geven te reageren op de eerste voorlopige bevindingen van de onderzoekers.

Deze zijn verwoord in bijgevoegd rapport. NB: dit is nadrukkelijk nog 'work in progress'.

Tijdens de bijeenkomst krijgt iedereen de gelegenheid om te reageren op de bevindingen (zie agendapunt 3). Omwille van de tijd willen wij u vragen de reactie per organisatie af te stemmen en zich te beperken tot de belangrijkste zaken die u in de klankbordgroep aan de orde wilt stellen.

Om alle organisaties aan bod te laten komen is er per organisatie ca. 5 minuten ruimte om opmerkingen te bespreken bij agendapunt drie. Daarna is er nog ruimte voor plenaire discussie.

Eventuele (schriftelijke) reacties uit uw achterban kunt u gebundeld per organisatie aanleveren aan het onderzoeksteam. We vragen u deze reacties ook tijdens of meteen na de klankbordgroep met de onderzoekers te delen.

Datumprikker volgende bijeenkomst

Op basis van een aantal aanvullende analyses en opmerkingen van de aanwezigen gaan de onderzoekers na 11 december toewerken naar een definitief conceptrapport.

In januari vindt nog een laatste klankbordgroep plaats om ook daarbij stil te staan.

Gisteren is daar een datumprikker voor verstuurd. Graag verzoeken wij u om deze in te vullen zodat we een geschikt moment kunnen vastleggen.

Contactpersoon IenW

BRW

Ik heb de rol van 10.2.e in de begeleiding van dit onderzoek overgenomen. Dit blijf ik doen met 10.2.e en 10.2.e .

Voortaan kunt u mij contacteren als eerste aanspreekpunt. Ik kijk er naar uit u op 11 december te ontmoeten en goede gesprekken te voeren over de inhoud van het onderzoek, om dit tot een goede afronding te brengen.

Hartelijke groet,

10.2.e

Senior beleidsmedewerker OV-Keten

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie OV & Stations

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M 06 10.2.e

10.2.e @minienw.nl

.....
Vrijdag is mijn vaste vrije dag

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: woensdag 11 december 2019 18:53
Aan: 10.2.e @acm.nl; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @keolis.nl;
10.2.e @transdev.nl; Freek Bos; 10.2.e@dova.nu; 10.2.e@ovbureau.nl;
10.2.e @dova.nl; 10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @crow.nl;
10.2.e @ziggo.nl; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ;
10.2.e @htm.nl
CC: 10.2.e - BSK; 10.2.e ; 10.2.e ; Didier
van de Velde | inno-V
Onderwerp: RE: Agenda klankbordgroep 11 december - Onderzoek effecten openbaar
aanbesteden in het OV

Beste leden van de klankbordgroep,

Dank voor de productieve bijeenkomst en jullie kritische blik op het conceptrapport.

De opmerkingen op hoofdlijnen zijn genoteerd en worden door de onderzoekers meegenomen in de volgende versie.

Hierbij willen we jullie ook per mail nogmaals herinneren aan de gemaakte afspraak om de schriftelijke opmerkingen in detail uiterlijk a.s. **maandag 16 december om 12 uur** aan te leveren bij de onderzoekers (10.2.e @decisio.nl).

Dit is echt noodzakelijk om de voortgang in het proces te behouden, dus alvast dank daarvoor.

Op basis van het karakter van de opmerkingen zullen de onderzoekers halverwege volgende week een procesvoorstel doen hoe jullie tussen vandaag en de volgende klankbordgroep het beste mee te nemen in het onderzoeksproces.

Fijne avond, hartelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Dubbele inhoud met Deel 1 / Documentnummer 44 - 4/12/2019 Laatste herinnering invullen datumprikker klankbordgroep - Onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het OV

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: woensdag 18 december 2019 10:21
Aan: 10.2.e @acm.nl; 10.2.e @acm.nl
Onderwerp: RE: Kamerbrief in reactie op update quick scan ACM vanmiddag naar Kamer
Bijlagen: Kamerbrief inzake open toegang.pdf

Per abuis is de kamerbrief open toegang niet meegestuurd. Hierbij alsnog.

Grt 10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: woensdag 18 december 2019 10:13
Aan: 10.2.e @acm.nl ; 10.2.e @acm.nl
CC: 10.2.e) - BSK 10.2.e (10.2.e @minienw.nl) ; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Kamerbrief in reactie op update quick scan ACM vanmiddag naar Kamer
Dag 10.2.e, 10.2.e,
Graag wil ik je laten weten dat vanmiddag om 3 uur de kamerbrief in reactie op de update van de quick scan ACM gelijk speelveld aan de Kamer evenals de kamerbrief over open toegang (inclusief het rapport van AT Osborne) worden gestuurd. Graag vertrouwelijk houden tot die tijd.
Groet en fijne feestdagen!
10.2.e

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: vrijdag 27 december 2019 20:37
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK;
10.2.e @acm.nl; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @keolis.nl;
10.2.e @transdev.nl; 'Freek Bos'; 10.2.e@dova.nu; 10.2.e@ovbureau.nl;
10.2.e @dova.nl; 10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @crow.nl;
10.2.e @ziggo.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e ;
10.2.e @decisio.nl; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ;
10.2.e @htm.nl; 10.2.e - BSK; 10.2.e ; Didier van de Velde | inno-V
Onderwerp: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV
Bijlagen: 20191218 Verslag klankbordgroep 2 Effecten openbaar aanbesteden OV.docx

Beste leden van de klankbordgroep,

Dank voor jullie inbreng tijdens de klankbordgroep en de schriftelijke reacties op het conceptrapport. Het verslag van de tweede klankbordgroep is als bijlage bij deze mail toegevoegd. De onderzoekers zijn druk bezig om de opmerkingen te verwerken in een volgende versie van de rapportage. Zoals afgesproken ontvangen jullie de concept definitieve versie van het rapport op 17 januari, waarin jullie opmerkingen – voor zover mogelijk – zijn verwerkt en de missende delen aangevuld.

Tussentijdse notitie voor inzicht in proces

Zoals ook benoemd tijdens de klankbordgroep vinden wij het als opdrachtgever belangrijk dat de klankbordgroep zich kan vinden in de gebruikte data en onderzoeksmethoden en dat de bevindingen in het eindproduct worden herkend.

Om jullie tussentijds mee te nemen in het proces van de onderzoekers, zullen zij begin januari een notitie sturen waarin zij toelichten welke schriftelijke opmerkingen door alle partijen zijn gemaakt en op welke manier deze verwerkt worden in concept definitieve versie.

Het is helaas te krap tijd om voor 17 januari een extra versie van het rapport toe te sturen, maar wij hopen dat het proces op deze manier transparant blijft.

Goede voorbereiding laatste klankbordgroep

Op 29 januari staat de laatste klankbordgroep gepland, waarin we het rapport bespreken. Dit gesprek bereiden we graag goed voor. We vragen daarom ook enige voorbereiding van jullie:

- Graag uiterlijk 24 januari de 2-3 belangrijkste discussiepunten voor de klankbordgroep toesturen
- Graag uiterlijk 28 januari de uitgebreide schriftelijke reactie op het rapport toesturen

Wij vragen jullie met deze momenten rekening te houden in jullie agenda's, waarvoor dank. De goede voorbereiding moet ervoor zorgen dat we in de derde klankbordgroep tot de kern kunnen komen.

Ook helpt dit de onderzoekers in de periode na de 29^e om snel aan de slag te gaan met de verwerking van de laatste punten.

Weet ons te vinden!

Uiteraard is de klankbordgroep niet het enige moment om suggesties in te brengen.

Mochten er naar aanleiding van deze mail, de notitie begin januari of het rapport prangende bespreekpunten of vragen zijn, neem dan gerust ook tussentijds contact op met ons.

Voor nu alvast een fijne jaarwisseling toegewenst!

Hartelijke groet, mede namens 10.2.e,

10.2.e

Senior beleidsmedewerker OV-Keten

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie OV & Stations

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06 10.2.e

10.2.e @minienw.nl

Vrijdag is mijn vaste vrije dag

Effecten Openbaar Aanbesteden OV

Verslag bijeenkomst klankbordgroep 2 september 2019

Aanwezig	:	<p>10.2.e , 10.2.e (Ministerie IenW), Bas van Weele (Arriva), 10.2.e (Keolis) 10.2.e (ACM), 10.2.e (CROW), 10.2.e (Transdev/Connexion), Freek Bos (Rover), 10.2.e (DOVA), Wilko Mol (OV-bureau Groningen-Drenthe), 10.2.e (MRDH), 10.2.e (NS), 10.2.e (GVB), 10.2.e (HTM) 10.2.e (Twynstra Guidde), Didier van de Velde (inno-V), 10.2.e (Decisio).</p>
Opgemaakt door	:	Decisio

Op 11 december 2019 is de klankbordgroep voor het onderzoek 'Effecten openbaar aanbesteden OV' voor de tweede keer bijeen gekomen met als belangrijkste agendapunt de bespreking van een eerste versie van het conceptrapport. Tijdens het overleg heeft het onderzoeksconsortium kort de stand van zaken en de planning van het onderzoek gepresenteerd. Daarna hebben de aanwezigen gereageerd op de eerste versie van het rapport. Dit verslag is geen woordelijk verslag en geeft alleen de belangrijkste opmerkingen/discussiepunten die ter sprake zijn gekomen weer, inclusief de reactie zoals gegeven tijdens de bijeenkomst.

Reacties op hoofdlijnen

- Een aantal reacties gaat over het 'beeld van de ontwikkelingen in het OV' dat wordt geschetst. Dit wordt door een aantal partijen benoemd als 'diffuus', niet al te positief of wordt niet herkend.
 - Een mogelijke oplossing is het rapport anders te structureren.
- FMN geeft aan dat een goede nulmeting wordt gemist.
 - Het onderzoek is geen evaluatie van de Wp2000. Er is uitgebreid met de Tweede Kamer gediscussieerd over de onderzoeksopzet alvorens de opzet is vastgesteld. Tijdens de eerste klankbordgroep is de aanpak besproken en de te gebruiken casussen. Toen is ook aangegeven dat van een nulmeting (van vóór de Wp2000 geen sprake is, maar dat met behulp van casussen wel een vergelijk wordt gemaakt tussen HRN en regionale lijnen.

- Een aantal aanwezigen geeft aan dat de vergelijkingsbasis niet altijd goed is: waarom ontwikkelingen op het HRN vergelijken met decentrale spoorlijnen? Een betere vergelijking is decentrale spoorlijnen met stoptreinen.
 - Een van de belangrijkste problemen waarop de onderzoekers stuiten is de beschikbaarheid en vergelijkbaarheid van gegevens. Er wordt onder meer om deze reden met cases gewerkt, maar ook dat heeft zijn beperkingen.

Tijdens een discussie over financiële effecten in de cases is gesuggereerd dat specifieke financiële indicatoren voor stoptreinen in Noord-Holland wel zijn uitgevraagd, maar niet zijn geleverd. Dit is niet correct. Deze zijn voor deze casus niet uitgevraagd vanwege de op voorhand bekende allocatieproblemen (met name vanwege het feit dat alle treinen in het te onderzoeken gebied doorrijden van en naar de rest van Nederland).

- In het algemeen is er behoefte aan meer duiding: wat komt nu door aanbesteden en wat niet? En als dat niet te zeggen is, dient dat de ook de conclusie te zijn.
- Het is opvallend dat veel conclusies er al wel in staan, maar dat data nog ontbreekt.
- Ook het effect van de dreiging van aanbesteding/marktwerking komt niet goed uit de verf.
- Sociale veiligheid is geen onderdeel van concurrentie, dus kan het ook geen effect zijn. Ook de cijfers zijn hierover duidelijk: sociale veiligheid is alleen maar verbeterd.
 - In het rapport staat dat er verschillen kunnen ontstaan door de wijze waarop hiermee door verschillende partijen wordt omgegaan, door wat er wel en niet is vastgelegd. Niet dat er een effect is van concurrentie. De trend is ook duidelijk, die wordt ook beschreven. Specifiek op het onderdeel 'effecten voor personeel' geeft het rapport aan dat betrokken wel specifieke situaties/incidenten noemen waar het niet beter gaat.
- Waar het gaat om prijsstijgingen dient tevens gemeld te worden dat subsidies zijn gekort, per saldo is het OV goedkoper geworden
 - De prijsstijgingen staan specifiek benoemd bij effecten voor reizigers. De conclusie dat dit een effect van marktwerking is wordt niet getrokken. Wel dat er over het algemeen efficiencywinsten te zien zijn geweest. Meer gegevens over de (ontwikkeling) van de subsidies volgen in een volgende versie.
- DOVA geeft aan dat er op de concessieoverstijgende onderwerpen nog wat scherpte mist en biedt aan hierbij teksten aan te leveren.
- Dat werkdruk is toegenomen is niet per se negatief. Arbeidsproductiviteit was een van de doelen van WP2000.

- In het rapport staat dat de arbeidsproductiviteit is toegenomen, zonder waardeoordeel. Vanuit economisch perspectief is dat positief. Dat de werkdruk is toegenomen is een feit. Maar dat geldt in veel sectoren (staat ook in het rapport). Bij 'effecten voor personeel' staat dat werknemers dit negatief (kunnen) waarderen.
- NS mist op een aantal onderdelen de beschrijving van de ontwikkelingen op het spoor. Het zou goed zijn de modaliteiten beter uit elkaar te trekken.
- De suggestie wordt gedaan de hoofdonderwerpen van de werkconferenties (reiziger, personeel, decentrale overheden, financieel economisch) als hoofdstukken in het rapport te laten terugkomen.
- CROW biedt na te gaan of er in de cijfers trendbreuken zichtbaar zijn op het moment van een concessie-overgang.

Afronding

Het ministerie en het onderzoeksconsortium gaan na hoe de klankbordgroep zo goed mogelijk kan worden meegenomen in de totstandkoming van de volgende versie en het definitieve rapport.

Planning

- Schriftelijke reacties uiterlijk maandag 16 december 12.00
- 17 januari volgt een nieuwe versie van het rapport
- De volgende klankbordgroep is op 29 januari.

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: donderdag 16 januari 2020 16:01
Aan: 10.2.e @acm.nl; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @keolis.nl;
10.2.e @transdev.nl; 'Freek Bos'; 10.2.e@dova.nu; 10.2.e@ovbureau.nl;
Jan van Selm; 10.2.e @gyb.nl; 10.2.e @crow.nl;
10.2.e @ziggo.nl; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ;
10.2.e @htm.nl; 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK;
Didier van de Velde | inno-V; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Verzetten laatste klankbordgroep

Beste leden van de klankbordgroep,

Op 29 januari staat de laatste klankbordgroep in de agenda's voor het onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV.

Samen met de onderzoekers hebben wij echter besloten om deze bijeenkomst te verzetten naar een later moment.

Er is meer tijd nodig om tot een meer voldragen versie te komen die recht doet aan de complexiteit van het thema en alle input die de onderzoekers verzameld hebben.

Wij zullen een datumprikker sturen voor een nieuw moment in de eerste week van maart. Uiteraard wordt het rapport weer ruim vooraf naar jullie opgestuurd.

Alvast bedankt voor jullie flexibiliteit en begrip voor deze wijziging in het proces.

Mocht dit vragen of opmerkingen oproepen, neem dan gerust contact op met 10.2.e of mij.

Hartelijke groet,

10.2.e

Senior beleidsmedewerker OV-Keten

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie OV & Stations

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....

M 06 10.2.e

10.2.e @minienw.nl

.....
Vrijdag is mijn vaste vrije dag

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: maandag 3 februari 2020 09:40
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Kamerbrief over Rol van ACM in klankbordgroepen onderzoeken marktordening spoor (graag je spoedige input)

11.1

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Verzonden: maandag 3 februari 2020 09:35
Aan: 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Kamerbrief over Rol van ACM in klankbordgroepen onderzoeken marktordening spoor (graag je spoedige input)

Hoi 10.2.e, ik heb het briefje met een paar kleine aanpassingen hier de lijn in gedaan, hopelijk lukt het om vandaag einde dag te reageren. Ik kan je al wel onderhands de opmerkingen sturen.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - BSK [<mailto:10.2.e@minienw.nl>]
Verzonden: zondag 2 februari 2020 23:14
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Kamerbrief over Rol van ACM in klankbordgroepen onderzoeken marktordening spoor (graag je spoedige input)
Urgentie: Hoog

Dag 10.2.e,

11.1



Het verzoek is of het briefje voor het AO Spoorordening kan worden verstuurd. Nu weten we niet wanneer het AO Spoorordening wordt ingepland, maar het gerucht gaat dat het wel eens 13 feb zou kunnen zijn. Betekent dat het briefje eigenlijk heel snel de lijn in moet om nog tijdig (week voorafgaand) bij de Kamer te liggen. Zou het je lukken me morgen eind dag te laten weten welke opmerkingen je hebt?

Alvast veel dank!

Groet, 10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e <10.2.e@acm.nl>
Verzonden: maandag 3 februari 2020 13:02
Aan: 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e
Onderwerp: RE: Kamerbrief over Rol van ACM in klankbordgroepen onderzoeken marktordening spoor (graag je spoedige input)
Bijlagen: Rol van ACM in klankbordgroepen onderzoeken marktordening spoor_RT.docx

Hoi 10.2.e,

Hierbij wat tekstsuggesties. Als er nog aanvullende opmerkingen komen dan laat ik je het weten. 11.1

Groet,
10.2.e

Dubbele inhoud met Deel 1 / Documentnummer 49 - 3/2/20 RE: Kamerbrief over Rol van ACM in klankbordgroepen onderzoeken marktordening spoor

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

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

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: vrijdag 7 februari 2020 10:12
Aan: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; Bas van Weele; 10.2.e ; Freek Bos ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; Jan van Selm; 10.2.e ; 10.2.e ; Wilco Mol; 10.2.e ; 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e ; DV Inno V; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Voorbereiding laatste klankbordgroep effecten openbaar aanbesteden OV

Beste leden van de klankbordgroep,

De vorige bijeenkomst moest helaas verzet worden, maar ondertussen hebben we een nieuwe datum kunnen prikken.
De bijeenkomst vindt nu plaats op dinsdag 3 maart van 14-16 in Utrecht. De exacte locatie geven we z.s.m. door.

Afronding conceptrapportage

De onderzoekers zijn hard bezig met aanpassingen in de rapportage zodanig dat de versie recht doet aan de complexiteit van het thema en alle verzamelde input.
Jullie ontvangen het conceptrapport uiterlijk op vrijdag 21 februari om 12 uur, maar uiteraard eerder als dit lukt.

Input gevraagd

- We vragen ook weer enige input van jullie (te richten aan 10.2.e /10.2.e @decisio.nl):
- Graag uiterlijk **maandag 2 maart 12 uur** de 2-3 belangrijkste discussiepunten voor de klankbordgroep toesturen. Op basis hiervan stellen de onderzoekers een agenda op voor de bespreking.
 - De uitgebreide schriftelijke reactie namens jullie organisaties/achterban op het rapport kunnen ook na de klankbordgroep toegestuurd worden, graag uiterlijk **vrijdag 6 maart**.

Alvast dank voor het rekening houden met deze momenten in de agenda's.
Jullie input zorgt er voor dat we in de derde klankbordgroep snel tot de kern kunnen komen.
Dit helpt de onderzoekers ook om na de klankbordgroep snel aan de slag te gaan met de afronding van het rapport.

Weet ons te vinden!

Uiteraard is de klankbordgroep niet het enige moment om suggesties in te brengen.
Mochten er naar aanleiding van deze mail of het rapport prangende bespreekpunten of vragen zijn, neem dan gerust ook tussentijds contact op met ons.

Hartelijke groet, mede namens mijn collega's,

10.2.e
Senior beleidsmedewerker OV-Keten

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

.....
M 06 10.2.e
10.2.e @minienw.nl

.....
Vrijdag is mijn vaste vrije dag

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: vrijdag 21 februari 2020 11:51
Aan: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; Bas van Weele; 10.2.e ; Freek Bos ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; Jan van Selm; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; Wilco Mol; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e@mrdh.nl; 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; DV Inno V; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Conceptrapportage onderzoek Effecten openbaar aanbesteden OV tbv klankbordgroep 3 maart
Bijlagen: 20200220 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.95.pdf

Beste leden van de klankbordgroep,

Op dinsdag 3 maart van 14-16 komen we bij elkaar te Meeting Plaza, Utrecht. Het doel van deze bijeenkomst is om alle partijen in de klankbordgroep de kans te geven te reageren op de nieuwe versie van de rapportage. In de bijlage ontvangen jullie de conceptrapportage die tijdens de klankbordgroep wordt besproken.

Zoals eerder aangekondigd, vragen we enige input vooraf (te richten aan 10.2.e / 10.2.e @decisio.nl).

Graag uiterlijk **maandag 2 maart 12 uur** de 2-3 belangrijkste discussiepunten voor de klankbordgroep toesturen. Op basis hiervan stellen de onderzoekers een agenda op voor de bespreking.

De uitgebreide schriftelijke reactie namens jullie organisaties/achterban op het rapport kunnen ook na de klankbordgroep toegestuurd worden, graag uiterlijk **vrijdag 6 maart**.

Alvast dank voor deze voorbereiding. Wij kijken uit naar een goed gesprek op 3 maart. Mochten er naar aanleiding van deze mail of het rapport prangende bespreekpunten of vragen zijn, neem dan gerust tussentijds contact op met ons.

Hartelijke groet, mede namens mijn collega's,

10.2.e
Senior beleidsmedewerker OV-Keten

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

.....
M 06 10.2.e
10.2.e @minienw.nl

.....
Vrijdag is mijn vaste vrije dag

10.2.e - DGMO

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: woensdag 25 maart 2020 12:16
Aan: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; Bas van Weele; 10.2.e ; Freek Bos ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; Jan van Selm; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; Wilco Mol; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e @mrdh.nl; 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; DV Inno V 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Afronding onderzoek Effecten openbaar aanbesteden in het OV
Bijlagen: 20200318 Memo verwerking opmerkingen concept dd21feb2020 EAOV.pdf

Beste leden van de klankbordgroep,
Nogmaals dank voor jullie bijdrage aan de klankbordgroep voor het onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden in het OV. We hebben veel gehad aan jullie scherpe blik.
De onderzoekers hebben aan de hand van de laatste bijeenkomst op 3 maart en jullie schriftelijke commentaren laatste wijzigingen doorgevoerd in het rapport.
In bijgevoegde memo beschrijven zij op hoofdlijnen hoe ze met de input zijn omgegaan.
De definitieve rapportage zal voor de zomer nog gezamenlijk met het ordeningsbesluit en de overige onderzoeksrapporten aan de Tweede Kamer worden gestuurd.
Mochten er naar aanleiding van het proces nog vragen of opmerkingen zijn, dan horen wij dit graag.
En ongetwijfeld tot ziens in het vervolg!
Hartelijke groet, mede namens mijn collega's,

10.2.e
Senior beleidsmedewerker OV-Keten

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

.....
M 06 10.2.e
10.2.e @minienw.nl

.....
Vrijdag is mijn vaste vrije dag

Memo verwerking opmerkingen concept “Effecten aanbesteden OV” dd 21 februari 2020

Na de bespreking van het eindconceptrapport dd 21-2-2020 “Effecten van aanbesteden in het openbaar vervoer” tijdens de klankbordgroep van 3 maart, is door diverse leden van de klankbordgroep in meer detail gereageerd op het rapport. We danken iedereen voor de reacties en het kritisch meedenken met het onderzoek en het lezen van het rapport. In dit memo geven we aan hoe we de reacties hebben verwerkt.

Alle opmerkingen hebben we ter harte genomen, echter niet alles kon op dezelfde wijze worden verwerkt. In dit memo geven we aan hoe er op hoofdlijnen met de reacties is omgegaan bij het definitief maken van het rapport. Net als bij het verwerken van het commentaar op voorgaande versies hebben we onderscheid gemaakt in drie categorieën opmerkingen:

- feitelijke onjuistheden, onduidelijkheden
- betrouwbaarheid en zeggingskracht van bronnen
- aanbevelingen en meningen.

Daarnaast gaan we in dit memo in op een aantal opmerkingen bij specifieke punten waarover contrasterende opvattingen bestaan.

Feitelijke onjuistheden, onduidelijkheden

Waar feitelijke onjuistheden in beschrijvingen zijn geconstateerd (anders dan discussie over betrouwbaarheid van bronnen, zie hieronder), zijn deze aangepast. Veel opmerkingen gaan over teksten die verschillend worden geïnterpreteerd door de partijen. Deze opmerkingen zijn verwerkt in die zin dat teksten waar mogelijk zijn verduidelijkt, aangepast, toegevoegd of juist geschrapt.

Betrouwbaarheid en zeggingskracht van bronnen

Een aantal opmerkingen gaat over de betrouwbaarheid en zeggingskracht van bronnen en cijfers. Problematisch daarbij is dat de opvattingen hierover vaak verdeeld zijn: wat de een als een betrouwbare bron ziet, wordt door de andere juist in twijfel getrokken en vice versa. We streven ernaar om een zo betrouwbaar mogelijk beeld te schetsen, en laten daarom ook verschillende bronnen zien, met de bijbehorende kanttekeningen en nuanceringen.

Aanbevelingen en meningen

Een aantal opmerkingen betreft aanbevelingen of meningen vanuit een bepaald belang. Deze zijn in beginsel niet overgenomen. Aanbevelingen vallen buiten de scope van het onderzoek, meningen zijn voor rekening van de individuele leden van de klankbordgroep.

Opmerkingen ten aanzien van specifieke passages/onderwerpen

DOVA en FMN vragen aandacht voor het beschreven effect van **de dreiging van aanbesteding**. FMN stelt dat het concept dd 21-2 onterecht concludeerde dat dreiging van marktwerking alleen al voldoende is voor het voelen van de tucht van de markt. Dat stond nergens zo geformuleerd. De teksten zijn hierop nagelopen en o.a. in de samenvatting is ingegaan op de onmogelijkheid een dreiging te bestendigen als er nooit echt ergens aanbesteed wordt. Tevens is opgenomen dat ook het leereffect van kennisuitwisseling tussen (markt)partijen en overheden heeft bijgedragen aan het huidige kwaliteitsniveau van het OV.

Vergelijking HRN: van NS het verzoek de vergelijk met het HRN uit te breiden en explicieter te maken, inclusief diverse tekstsuggesties. Van FMN het verzoek de vergelijking met het HRN helemaal achterwege te laten. De vergelijking met het HRN is onderdeel van de opdracht, en behoort dus tot de scope van het onderzoek. Wel is (nog explicieter) opgenomen dat het HRN en regionale spoorlijnen op meerdere punten anders zijn en ook anders presteren. Verschillen in (de ontwikkeling) van het HRN en regionale lijnen hoeven dus ook geen effect van marktwerking te zijn.

Bij partijen bestaan tegenovergestelde meningen over hoe **innovatie** het beste wordt gestimuleerd. Pleitbezorgers van meer marktwerking stellen dat innovatie is gebaat bij marktwerking. Dit is ook in lijn met de theorie. Als voorbeeld wordt vaak het verschil in de tempo in de overgang naar elektrische bussen tussen inbesteed stadsvervoer en aanbesteed streekvervoer aangehaald. Dit voorbeeld wordt ook aangehaald in het rapport. Pleitbezorgers van het onderhands gunnen stellen dat in een onderhands gegunde concessie makkelijker gedurende de looptijd van de concessie afspraken te maken zijn om experimenten uit te voeren. Dit is plausibel, maar wordt betwist door anderen. Vervoersautoriteiten die met inbestede en aanbestede concessies werken melden wisselende ervaringen. Ook dit is vermeld in het rapport.

Tot slot

Om tegemoet te komen aan het verzoek om **expliciet onderscheid te maken tussen modaliteiten** of tussen aanbesteed/inbesteed/onderhands gegund, zijn alle teksten en grafieken gecheckt. Wij hebben nader bekeken of dit onderscheid inderdaad (verder) te maken is, of dat de begeleidende tekst aanscherping behoefde. Dit blijkt echter lang niet overal mogelijk. Een van de bevindingen van het onderzoek is niet voor niets dat veel gegevens maar beperkt voorhanden zijn. In het ene geval alleen geaggregeerd (bijvoorbeeld bus, tram en metro gecombineerd), in andere gevallen juist maar voor een 'modaliteit' (bijvoorbeeld HRN). Eerder onderzoek ging vaak maar over een deel van het speelveld, daaruit kunnen dus ook geen conclusies over de andere modaliteiten worden getrokken. Daarbij blijken beschikbare tijdreeksen vaak kort te zijn, zijn er trendbreuken of verschillende steekproeven. Verzoeken om meer tabellen/grafieken met duidelijke trends en verschillen tussen modaliteiten of markt vormen hebben we daarom helaas vaak niet kunnen realiseren.

We hebben diverse opmerkingen ontvangen die vragen om als een onderwerp ter sprake komt meteen een verklaring, nuancering of voor- en/of nadeel hierbij te benoemen. Vaak lopen de wensen hierover tussen de partijen nogal uiteen. Veel van deze opmerkingen zijn niet verwerkt, omdat de nuancering vaak in de volgende alinea staat of elders in het rapport. Daarbij benadrukken we dat de opzet van het rapport de lijn volgt: verwachtingen in hoofdstuk 2, beschrijving van ontwikkelingen in hoofdstuk 3 en verklaringen in hoofdstuk 4. Deze structuur hebben we zo consequent mogelijk geprobeerd door te voeren. (Delen van) de verklaring van ontwikkelingen staan dus zo min mogelijk in hoofdstuk 2.

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: woensdag 15 april 2020 16:41
Aan: 10.2.e
Onderwerp: FW: Eindrapport onderzoek ordening stations
Bijlagen: Eindrapport onderzoek ordening stations_def.pdf

Dag 10.2.e ,

Voordat ik het vergeet: had jij het eindrapport over de ordening van stations al ontvangen van ons? Wij zouden je die nog even mailen. Is nog niet publiek, dus graag niet verspreiden.

Groeten,

10.2.e

Ls,
Namens 10.2.e .

Met vriendelijke groet,

M. 10.2.e

M:06-10.2.e

E 10.2.e@minienw.nl

E postbusmasovs@minienw.nl

10.2.e OV en Stations

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat General Mobiliteit
Openbaar Vervoer en Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
Etage 10 Beuk D

.....
Bij bezoek aan ons kantoor, dient u zich te kunnen legitimeren!