

Van: 5.1.2.e - DGMo
Aan: 5.1.2.e | inno-V
Cc: 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e - DGB;
 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: RE: HRN-onderzoek - Punten ter beantwoording lenW
Datum: maandag 18 mei 2020 12:50:00

Ha 5.1.2.e,
 Wat ons betreft is dat prima. Het is inderdaad nog een hele kluif, waardering daarvoor.
 Ik krijg van 5.1.2.e het verzoek dat het vrijdag tijdig wordt afgerond, zodat het nog kan worden
 meegestuurd voor de onderraad die dag.
 Is dat wat jullie betreft haalbaar?

BRW
 , dus heel graag het
 eindrapport i.i.g. aan 5.1.2.e en 5.1.2.e sturen. Mochten er nog vragen zijn voor mij, stel ik het op
 prijs als ik die uiterlijk woensdagochtend nog ontvang.
 5.1.2.e komt trouwens nog met de beantwoording op de vragen die bij haar zijn uitgezet. Dat
 heeft ze in haar vizier.
 Hartelijke groet,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | inno-V

Verzonden: vrijdag 15 mei 2020 12:11

Aan: 5.1.2.e - DGMo

CC: 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e
 - DGB; 5.1.2.e - BSK

Onderwerp: Re: HRN-onderzoek - Punten ter beantwoording lenW

Hallo 5.1.2.e,

Wij zijn nu bezig met het verwerken van de 263 vragen/opmerkingen. Alle gevraagde reacties
 (jullie, ProRail, 5.1.2.e) zijn intussen binnen en in de database opgenomen. Een deel van de
 hoofdstukken is al verwerkt, de rest de komende dagen, begin volgende week. Intussen sturen
 we nog een paar nieuwe of overgebleven vragen door, als die er zijn. Begin volgende week
 hebben we een interne bespreking over de twistpunten.

Ik heb intussen ook een gesprek gehad met 5.1.2.e en 5.1.2.e over de beste aanpak van de "2e
 slides", en dan mn de bijdrage van ProRail daarin. Daaruit bleek dat de "linkerbovenhoek"
 simpeler moet omdat het nu té veel vragen oproep (richting effectenstudie). De nieuwe concept-
 typologie die ProRail had voorgesteld (dat liet ik jullie alvast zien vorige keer), blijkt ook nog te
 complex. Daarmee zou de boodschap niet helderder worden. Het idee is om de ProRail-
 bevindingen nu vooral buiten deze 2e slides samen te vatten, en in deze slides vooral op
 sturingsvermogen en de daarbij benodigde coördinatie te focussen (naast de reeds bestaande
 juridische en praktische aandachtspunten). Dit doen we nadat alle opmerkingen in de overige
 slides verwerkt zijn, dus in de loop van volgende week.

Een andere bevinding van dat gesprek met ProRail is dat er nu veel commentaar ontstond door
 de volgorde van de slides. De commentaren op de varianten roepen veel reacties op omdat
 mensen dan de rest, en de redenering, nog niet gezien hebben. Wij willen voor de eindversie de
 varianten weer achteraan zetten: dus eerst het overzicht van 11 varianten, dan de inhoud en dan
 de conclusie over de varianten. Dat is logischer en zal minder vragen oproepen bij de lezer.
 Ook gaan we door met de matrixpresentatie van de 11 varianten, zoals in concept aan jullie
 voorgesteld.

Het streven is om vrijdag klaar te zijn, inclusief een intern workshopje tussen ProRail en ons.

Groet, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e @minienw.nl>

Date: Friday, 15 May 2020 at 10:22

To: 5.1.2.e @inno-v.nl>

Cc: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>, 5.1.2.e @inno-v.nl>, 5.1.2.e

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

Subject: RE: HRN-onderzoek - Punten ter beantwoording lenW

Ha 5.1.2.e,

Kunnen jullie inmiddels iets meer inzicht verschaffen in de planning waar jullie op varen? Je begrijpt dat we graag naar een afronding toe werken.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>

Verzonden: woensdag 13 mei 2020 13:55

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

CC: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>; 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>; 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGB

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

5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: HRN-onderzoek - Punten ter beantwoording lenW

Dank 5.1.2.e. We verwerken jullie antwoorden en melden ons als we nog zaken nodig hebben.

Groet,

5.1.2.e

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

Verzonden: woensdag 13 mei 2020 12:07

Aan: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>

CC: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>; 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>; 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGB

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

5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: HRN-onderzoek - Punten ter beantwoording lenW

Dubbele inhoud met document 100

Van: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>

Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 17:23

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

- BSK 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>; 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>

Onderwerp: HRN-onderzoek - Punten ter beantwoording lenW

Dubbele inhoud met document 100

Dubbele inhoud met document 100

Van: 5.1.2.e | [inno-V](#)
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK
Cc: 5.1.2.e | [inno-V](#); 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: HRN-rapport v7 uitleg wijziging ter goedkeuring
Datum: vrijdag 22 mei 2020 16:30:05
Bijlagen: [2020_05_05 HRN - C3 \(v7.0\) leeswijzer wijzigingen.pdf](#)

Hallo,

De laatste punten die we vandaag besproken hebben zijn hierbij ook gewijzigd: “verdere”, en de kleuren zijn nu bedoeld voor de kansrijkheid, niet meer voor 2025. Eigenlijk kwamen wij er ook achter dat dit al voldoende in de tijdlijn en in de tekst van elk variant is uitgelegd.

Ik heb in de PDF aangegeven wat de belangrijkste wijzigingen zijn tov de vorige versie 6.2.1 die in de stakeholderronde is gegaan. Ik denk dat jullie hiermee snel de belangrijkste punten kunnen vinden. We hebben daarnaast nog een aantal kleinere dingen aangepast, verduidelijkt enz. M.i. niets wat echt belangrijk is.

Graag ontvangen wij zsm jullie commentaren (hopelijk weinig...) en goedkeuring. Maandag ochtend kunnen wij de laatste puntjes op de i's zetten. Als ik ze eerder ontvang, zal ik kijken of ik er al dit weekeinde aan kan werken. Aarzel niet om te bellen als nodig, ook vanavond of tijdens het weekeinde, mocht je het dan lezen.

Groet, 5.1.2.e

5.1.2.e | **inno-V**

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 5.1.2.e | T +31 20 423 13 23

5.1.2.e@inno-v.nl | [www.inno-v.nl](#) | [route](#)

Prestaties

De Mid Term Review laat zien dat de concessieverplichtingen gerealiseerd worden, dat een stijgende trend zichtbaar is in spoorprestaties en dat de bestaande sturingsarrangementen werken zoals beoogd.

Wat is de Mid Term Review?

- Door middel van een midterm review (MTR) wordt er getoetst of de uitvoering van de vervoerconcessie op het hoofdrailnet door NS heeft geleid tot de in de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) beoogde verbeteringen.
- In de MTR wordt er een evaluatie gehouden over de prestaties van NS en de mate waarin programma's en verplichtingen onder de concessie zijn gerealiseerd gedurende de eerste helft van de concessieperiode (2015-2019).
- Op basis van de MTR wil de Staatssecretaris in 2020 een geactualiseerde concessie vaststellen voor de periode 2020-2024. Hierbij wordt er dan vooral gedacht aan het bijstellen van de bodem- en streefwaarden op de prestatie-indicatoren.

Algemene bevindingen MTR (op basis van eerste uitkomsten)

Het definitieve evaluatierapport is nog niet afgerond, met name omdat de cijfers van de tweede helft van 2019 nog niet beschikbaar zijn. Begin maart komen de cijfers voor de tweede helft van 2019 beschikbaar, en zal er een definitieve rapportage worden opgeleverd. Daarna volgt de uitwerking richting een geactualiseerde concessie voor de periode 2020-2024.¹

De uitvoering van de concessie door NS in de afgelopen 5 jaar:

- Op de meeste prestatie-indicatoren is een stijgende trend zichtbaar.
- NS heeft bijgedragen aan de voor de LTSa noodzakelijke verbetering van de spoorprestaties.
- NS scoorde in 2019 op alle 12 prestatie-indicatoren boven de bodemwaarden en op 10 indicatoren ook boven de streefwaarden die voor 2019 zijn afgesproken.
- Er rijden meer treinen, de reiziger komt vaker op tijd aan en er zijn minder storingen.
- Er blijven natuurlijk uitdagingen, bijvoorbeeld waar het gaat om het borgen van de prestaties op de HSL.

Het beeld is dat NS ook aan de overige concessieverplichtingen invulling heeft gegeven:

- Dit betreft bijvoorbeeld de uitvoering van programma's onder concessiesturing, maar ook inspannings- en resultaatverplichtingen over de dienstregeling, toegankelijkheid en diverse samenwerkings- en informatieverplichtingen.

Voorts is het beeld dat het bestaande sturingsarrangement werkt zoals beoogd:

- Door de scherpe sturing op prestatie-indicatoren richt de focus bij NS zich op het leveren van betere operationele prestaties.
- Dat is ook het geval voor de gelijkgerichte sturing van NS en ProRail, die bijvoorbeeld gehanteerd wordt bij enkele programma's en de gezamenlijke prestatie-indicatoren over reizigerspunctualiteit.

Verbeterpunten die voortkomen uit MTR :

- De Staatssecretaris beoogt enkele inhoudelijke verbeteringen aan de set prestatie-indicatoren van NS, die het doel hebben om aan te sluiten op de beleving van reizigers. Gelijkgerichte indicatoren blijven het doel voor zowel NS als ProRail.
- De Staatssecretaris heeft daarnaast het voornemen om het ambitieniveau om de meeste bodemwaarden, het jaarlijkse minimum prestatieniveau waaraan NS moet voldoen, te continueren en waar mogelijk te verscherpen. Ook overweegt de Staatssecretaris om op enkele indicatoren, die te maken hebben met het faciliteren van de reizigersgroei, alleen een positieve stimulans te verbinden aan het (al dan niet) halen van de voor 2024 verhoogde streefwaarden.
- NS wordt gevraagd om op sociale veiligheid, internationaal spoorvervoer, duurzaamheid en MaaS aanvullende inspanningen te leveren.

Conclusies voor dit onderzoek:

- De huidige sturingsarrangementen blijken te werken zoals beoogd.
- De sturingsarrangementen hebben geleid tot verbeterde prestaties over de afgelopen periode, wat noodzakelijk is voor de realisatie van de LTSa.
- De Staatssecretaris wenst gelijkgerichte indicatoren voor NS en ProRail te behouden. De evaluaties onderstrepen het hanteren van deze gezamenlijke aansturing.
- De Staatssecretaris beoogt enkele verbeteringen en aanscherpingen door te voeren en ziet de kans om dit binnen de huidige sturingsarrangementen te regelen.

¹ Kamerbrief, "Midterm review van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet," 28 februari 2020.

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e - BSK
Cc: 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: HRN-rapport v7 uitleg wijziging ter goedkeuring
Datum: zaterdag 23 mei 2020 12:22:25
Bijlagen: 2020_05_05 HRN - C3 (v7.0) leeswijzer wijzigingen 5.1.2.e

Beste 5.1.2.e,

Bedankt voor het rapport, ziet er erg goed uit!

In bijgaand document nog een paar suggesties voor kleine aanpassingen:

- Ik stel voor om de schematische weergave van het rapport ook 'conclusies op hoofdlijnen' te noemen. Hierin staan immers ook conclusies over o.a. sturing en coördinatie die niet staan bij de conclusies over de varianten op pag 69.
- De drie pagina's 69, 70 en 71 vormen een mooi geheel wat mij betreft. Ik vind het een goede keuze om de variant verdere decentralisatie geel te maken. Ik stel nog voor de legenda op pag 70 (ook) op pag 69 te zetten
- Bij de beschrijving van de variant verdere decentralisaties heb ik een paar suggesties gedaan om het nog iets 'vriendelijker' te maken. Het zou wat mij betreft zelfs nog wenselijk zijn om vanuit de casus Limburg (bij de beschrijving daarvan wordt gezegd dat hieruit lessen zijn getrokken voor het onderzoek) nog iets 'aardigs' te zeggen. Ik denk dan aan zoiets dat bij een relatief simpele samenloop tussen IC's en sprinters de samenhang en coördinatie in de praktijk zonder al te veel problemen te regelen is (met verwijzing naar casus Limburg). Maar dat laat ik aan jullie.

Tot zover, ik stuur mijn commentaar vast in, mogelijk heeft 5.1.2.e ook nog opmerkingen.

Fijn weekend nog!

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | inno-V

Verzonden: vrijdag 22 mei 2020 16:29

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

CC: 5.1.2.e | inno-V ; 5.1.2.e - DGMo

Onderwerp: HRN-rapport v7 uitleg wijziging ter goedkeuring

Dubbele inhoud met document 104

Van: 5.1.2.e | [inno-V](#)
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: HRN rapport: zin ProRail
Datum: maandag 25 mei 2020 16:06:51

Hallo,

Hierbij de zin van ProRail waar jullie nog even naar moeten kijken:

“Indien een indeling van het netwerk gewenst is (zowel bij onderhands gunnen als bij aanbesteden), lijkt op basis van de bevindingen van ProRail een indeling naar deelnetten de efficiëntste en meest adaptieve mogelijkheden te bieden om de verwachte vervoergroei te kunnen accommoderen.”

Het was:

“Uit onderzoek van ProRail blijkt dat als een indeling van het netwerk gewenst is (zowel bij onderhands gunnen als bij aanbesteden), een indeling naar deelnetten het beste aansluit op maatschappelijke behoeften en ambities.”

Groet, 5.1.2.e.

5.1.2.e | **inno-V**

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 5.1.2.e | T +31 20 423 13 23

5.1.2.e@inno-v.nl | www.inno-v.nl | [route](#)

Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: HRN-rapport eindversie v7.1
Datum: maandag 25 mei 2020 18:52:45
Bijlagen: 2020_05_25 HRN-rapport inno-V (v7.1 eindversie) web.pdf

Hallo 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Bij deze de eindversie van ons rapport.

NB: Deze versie is ca. 7MB, waardoor sommige plaatjes wellicht niet 100% scherp zijn maar de file in principe per mail verstuurd kan worden. De versie met niet-gecomprimeerde plaatjes (15MB dan...) is op de sharepoint te vinden.

We hebben met veel genoegen aan het rapport gewerkt, het was een zeer boeiend traject en een bijzonder aangename samenwerking! Dank voor het vertrouwen!

Laten we zodra het kan (?) toch iets van een borrel met gepaste afstand organiseren

Groet, 5.1.2.e

5.1.2.e | **inno-V**

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 5.1.2.e | T +31 20 423 13 23

5.1.2.e@inno-v.nl | www.inno-v.nl | [route](#)

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e@inno-v.nl
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: RE: 2020 05 05 HRN - C3 (v7.0) leeswijzer wijzigingen 5.1.2.e.pdf
Datum: maandag 25 mei 2020 09:48:17
Bijlagen: 2020 05 05 HRN - C3 (v7.0) leeswijzer wijzigingen 5.1.2.e-RR.pdf

Dag 5.1.2.e, Dag 5.1.2.e,

BRW. Dus heb het niet dit weekend kunnen doen.

Beide pagina's reflecteren de kernen van de onderzoeken goed. Ik heb wel een aantal overwegingen en tips toegevoegd.

Gr. 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK

Verzonden: zaterdag 23 mei 2020 20:46

Aan: 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e - DGB

CC: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e | inno-V

Onderwerp: 2020 05 05 HRN - C3 (v7.0) leeswijzer wijzigingen 5.1.2.e.pdf

Dag 5.1.2.e,

Jullie hebben een mooie slag gemaakt naar een rapport dat mijn inziens evenwichtig is en goed de voors- en tegens laat zien van elke variant. Chapeau!

In de versie die 5.1.2.e heeft becommentarieerd heb ik nu ook mijn opmerkingen geplaatst. Veelal opmerkingen met een taalkundig karakter, maar hier en daar ook nog wat fundamentele opmerkingen. Verder merk ik bij het lezen dat de conclusies best laat komen in het rapport, maar ik snap dat je eerst een zorgvuldige opbouw van argumenten hebt alvorens je tot een conclusie komt. Het helpt dat je een inhoudsopgave in het begin hebt opgenomen.

Een van de passages onder de conclusie deel ik niet. Onder de bullit over deelnetwerken staat: *Bij een keuze voor aanbesteding is derhalve een verdere indeling van het netwerk noodzakelijk. Uit onderzoek van ProRail blijkt dat, als een indeling van het netwerk gewenst is (zowel bij onderhands gunnen als bij aanbesteden), een indeling naar deelnetten de voorkeur heeft omdat dit de beste aansluiting op maatschappelijke behoeften en ambities biedt.*

Dit is een mening van ProRail en vormt uiteindelijk onderdeel van het TBOV. Bovendien is hetgeen het beste aansluit op maatschappelijke behoeften en ambities iets dat aan de politiek is. Ik ben van mening dat die zin (op p. 69 en 70) dan ook aangepast moet worden (neutraler). Mocht je nav mijn opmerkingen nog willen overleggen, bel dan gerust morgen en anders maandag.

@ 5.1.2.e, zou je bij voorkeur dit weekend kunnen kijken naar p. 80 en 81, of de conclusies die daar staan juist zijn? Je opmerkingen kunnen naar 5.1.2.e. Alvast dank!

5.1.2.e, 5.1.2.e, veel dank voor het afronden van het rapport! Het was een hele klus, maar ik denk dat dit rapport een grondige analyse is van de mogelijkheden voor meer marktwerking op basis waarvan we de komende jaren verder kunnen. Aan de reacties van de stakeholders was te merken dat ook zij het een gedegen rapport vonden.

Groet en nog een fijne zondag,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e - BSK
Cc: 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: Re: terugkoppeling aan stakeholders van verwerking hun commentaren
Datum: woensdag 27 mei 2020 11:20:51

Hallo,

Er is nog niets verstuurd. Wij hebben vorige week besproken dat we het verslag naar FMN toe na afronding van het rapport zouden doen, en dat jullie 'm eerst zouden bekijken (om eventuele verdere gevoeligheden te voorkomen). Dit staat dus nog op de lijst om te doen. Daarbij ook de vraag of we/jullie ook NS informeren of niet.

Lijkt me makkelijker om later vandaag (ben nu in vergadering) telefonisch te overleggen over hoe jullie het met ons samen willen oppakken.

Groet, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e - BSK"

Date: Wednesday, 27 May 2020 at 11:11

To: 5.1.2.e | inno-V

Cc: 5.1.2.e

Subject: terugkoppeling aan stakeholders van verwerking hun commentaren

Ha 5.1.2.e,

Ik vroeg mij nog even af, is er nog een terugkoppeling gegaan naar FMN wat gedaan is met hun commentaren in het rapport? Ik meen me te herinneren dat je daarvoor wel een mail aan het opstellen was, maar ik heb niet meer vernomen dat die ook is verstuurd. Kun je me dat laten weten?

Alvast dank!

Groet, 5.1.2.e

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

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

Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e - BSK
Cc: 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: HRN-rapport antwoorden op vragen
Datum: dinsdag 2 juni 2020 17:05:24
Bijlagen: [Reacties op v6.2.1 \(vragen FMN\).xlsx](#)
[Reacties op v6.2.1 \(vragen NS\).xlsx](#)

Hallo 5.1.2.e, cc 5.1.2.e / 5.1.2.e 5.1.2.e

Hierbij, zoals beloofd, de twee bestanden met de vragen van FMN en NS, en onze verwerking ervan in de rechterkolom. Dit is wat bij de presentatie toen beloofd is: korte behandeling van de vragen in de database. Onze interne overwegingen e.d. zijn er allemaal uit. Volgens mij is dit zo prima leesbaar. De reacties op het rapport van ProRail zitten hier niet in, behalve de punten in hun samenvattende slides in ons rapport. ProRail maakt een eigen brief, als ik het goed begrepen heb.

Ik zou je willen vragen om hier naar te kijken en mij te laten weten of jullie dit op deze manier zouden willen opsturen. Laten we overleggen, mochten er punten zijn die problematisch zijn. Voor alle duidelijkheid, wij sturen nu zelf niets op.

Groet, 5.1.2.e

5.1.2.e | inno-V

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 5.1.2.e | T +31 20 423 13 23

5.1.2.e@inno-v.nl | www.inno-v.nl | [route](#)

Van: 5.1.2.e - IBI-FenI
Aan: 5.1.2.e@inno-v.nl
Cc: 5.1.2.e - DGMa; 5.1.2.e; 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: GETEKENDE OPDRACHT 5.1.2.i
Datum: donderdag 4 juni 2020 21:29:19
Bijlagen: 5.1.2.i GETEKENDE OPDRACHT.pdf

Geachte heer 5.1.2.e ,
Bijgaand ontvangt u de getekende opdracht onder ZaakID 5.1.2.i "Stakenoldersronde met concept Inno-V".
Graag zie ik een bevestiging van goede ontvangst.
Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo
Aan: 5.1.2.e | inno-V
Cc: 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: RE: HRN-rapport antwoorden op vragen
Datum: vrijdag 5 juni 2020 08:28:00

Ha 5.1.2.e,

De antwoorden zien er goed uit. Wat ons betreft is dit geschikt om aan partijen te sturen in pdf-format.

Heb nog even intern overlegd hoe we dit het beste kunnen verzenden. 5.1.2.e heeft toch een lichte voorkeur om jullie de reacties aan FMN / NS te laten verzenden. Jullie zijn het beste in staat om over deze vragenlijst het gesprek te voeren, en ook terug te duwen als het nodig is. Is dat voor jullie acceptabel?

Planningstechnisch kan dit het beste gebeuren op maandag of dinsdag. Donderdagavond liggen de stukken waarschijnlijk bij de Tweede Kamer.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | inno-V

Verzonden: dinsdag 2 juni 2020 17:05

Aan: 5.1.2.e - BSK

CC: 5.1.2.e | inno-V ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - DGMo

Onderwerp: HRN-rapport antwoorden op vragen

Dubbele inhoud met document 116

Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: Re: reactie FMN op conceptrapport van InnoV en Prorail
Datum: dinsdag 9 juni 2020 14:20:16
Bijlagen: [Reacties op v6.2.1 \(vragen FMN\).pdf](#)

Beste 5.1.2.e, 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Tijdens de bespreking van jullie opmerkingen op ons rapport (v6.2.1) hebben wij beloofd jullie een beknopt overzicht te geven van onze verwerking van jullie commentaren. Bij deze, in bijlage, dit overzicht.

Wij willen jullie nog bedanken voor de aandacht waarmee jullie ons rapport becommentarieerd hebben en voor de nuttige en constructieve opmerkingen die daarin opgenomen waren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e | inno-V

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 5.1.2.e | T +31 20 423 13 23

5.1.2.e@inno-v.nl | www.inno-v.nl | [route](#)

From: 5.1.2.e

Date: Thursday, 30 April 2020 at 21:31

To: 5.1.2.e - DGB", 5.1.2.e | inno-V, 5.1.2.e

- BSK", 5.1.2.e, 5.1.2.e - BSK", 5.1.2.e

Cc: "LAGEIRSE, Manu", 5.1.2.e, 5.1.2.e

Subject: reactie FMN op conceptrapport van InnoV en Prorail

Beste 5.1.2.e en collega's,

Met verwijzing naar de contacten die daarover vorige en deze week zijn gevoerd tussen 5.1.2.e en 5.1.2.e, gaat bijgaand de reactie van FMN op het conceptrapport van InnoV en ProRail. De reactie is opgebouwd uit een brief met de grote lijnen, een detailanalyse, een reactie op de juridische analyse en het door door Molinari uitgevoerde onderzoek, alsmede twee netwerkkaarten waar in de detailanalyse naar verwezen wordt.

FMN kijkt uit naar het vervolgoverleg; een eerste gesprek daartoe staat inmiddels gepland voor 7 mei aanstaande.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e FMN

Reacties Conceptrapport v6.2.1 - VRAGEN van FMN

Hoofdstuk	Blz	Opmerking - Advies - Suggestie	Voor verslag
Algemene opmerkingen	0	Daarnaast ziet FMN op meerdere punten de suggestie, alsof NS een coördinerende rol op zich zou moeten nemen waar het gaat om de beheerstaken. Die suggestie is voor FMN onacceptabel. NS is de grootste speler in de markt en concurreert rechtstreeks met andere vervoerders en andere OV-modaliteiten. Een speler kan niet ook gelijktijdig scheidsrechter zijn. De suggestie dat dit anders is, geeft onvoldoende reflectie van de ervaringen die over de afgelopen jaren (nade) zijn opgedaan met het opereren van NS in de markt, resp. met de conclusies die in nagenoeg alle rapporten, besluiten en adviezen van ACM zijn uitgesproken. Tot slot zou een dergelijke rol voor NS niet stroken met de eisen die het Europees recht stelt aan een gelijk en eerlijk speelveld. Bedoelde beheerstaken worden op dit moment al door ProRail uitgevoerd; zij doet dat naar behoren, zowel qua uitvoering als qua bijbehorende afstemming tussen vervoerders en de dagelijkse verkeersleiding. Die rol zou niet aangetast moeten worden maar zeker niet beledigd moeten worden bij de NS.	5.2.1 + 5.1.2.i
Samenvatting	5	Van NS wordt gesteld dat de HRN concessie goed uitgevoerd wordt. Dat klopt, maar dat geldt ook voor de decentrale concessies. FMN is van mening dat de onderzoekers daarbij ook moet meewegen, dat de prestatieverbeteringen van NS niet los kunnen worden gezien van concrete stappen naar meer marktwerking in de vorm van decentralisatie. Marktwerking in de Nederlandse markt houdt partijen – waaronder ook NS – scherp en duwt de markt als geheel (inclusief NS) sneller naar een hoger niveau van prestaties (zowel vervoerskundig als bv. qua innovaties of inspanning om de klantwaardering te verhogen). Ter vergelijking kan worden verwezen naar het functioneren van de NMBS in België. (...) De vraag zou ook niet moeten zijn of prestaties "goed" zijn, maar of zij beter kunnen; dat dient het reizigersbelang en optimalisatie daarvan.	5.2.1 + 5.1.2.i
Samenvatting	5	De belastingbetaler wordt hier aangehaald, maar speelt verder in de beoordeling van de varianten geen rol.	5.2.1 + 5.1.2.i
Samenvatting	5	De onderzoekers stellen dat coördinatie tussen vervoerders een belangrijk punt van aandacht is. FMN is van mening dat benoemd moeten worden de adequate regie en coördinatie de taak is van netbeheerder ProRail, die dat nu al goed uitvoert en daar ook als beste toe in staat is, gegeven haar onafhankelijke rol in de markt. De praktijk heeft al aangetoond, dat met de juiste aandacht en focus coördinatie en afstemming in de praktijk geregeld kunnen worden.	5.2.1 + 5.1.2.i
Samenvatting	5	Samenloop op het Nederlands spoor vindt inmiddels al ruim 20 jaar plaats en is inmiddels gegroeid tot: [...] In de praktijk heeft dat niet geleid tot meer incidenten of ontregeling. Dit kan dan ook niet als argument meer genoemd kan worden. Wij verzoeken daarom dit argument te heroverwegen en de praktische feiten daarbij te betrekken. Mocht InnoV beschikken over praktijkbewijs die haar stelling onderbouwt, dan gaan wij daarover graag in overleg.	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	7	Management aanbesteding. Bij de varianten die op onderhandse gunning (of inbesteding) gebaseerd zijn vraagt FMN zich op basis waarvan InnoV tot de conclusie komt dat management-aanbesteding qua haalbaarheid twijfelachtig is en zou leiden tot een complexe en riskante aanbesteding. Hoewel FMN voorstander is van verdergaande vormen van marktwerking, valt niet goed te begrijpen waarom een mogelijke variant die verder gaat dan de status quo al zo snel terzijde wordt geschoven. De argumenten daarvoor lijken ook te onderbreken. De wettelijke basis voor een managementaanbesteding is gelegd terwijl – bij de juiste spelregels – er voldoende animo in de markt én bij ervaren, professionele partijen zou bestaan om dit concreet vorm te geven. Waarom (i) dit niet haalbaar is en (ii) dat ook niet binnen de tijd haalbaar zou zijn, wordt uit het rapport niet duidelijk.	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	7	Verdergaande decentralisatie. Onderzoekers concluderen dat: "Een verdergaande decentralisatie van regionale diensten leidt uiteindelijk tot sterk toenemende coördinatieproblemen en doet afbreuk aan de gewenste samenhang in het netwerk, in het bijzonder wanneer deze diensten samenhangen of samenlopen met het Hoofdrailnet." Naar de mening van FMN gaat deze conclusie te zeer voorbij aan de concrete verbeteringen die decentralisatie met zich heeft mee gebracht. Het lijkt erop dat de nadelen van een (te) ver doorgevoerde decentralisatie leiden tot de conclusie dat verdergaande decentralisatie niet wenselijk is. Dat zijn echter twee afzonderlijke begrippen die niet gelijk staan; maatwerk is immers de sleutel. FMN mist de onderbouwing voor de boude stelling, dat een verdergaande decentralisatie zou leiden tot een toenemende coördinatieproblematiek en eveneens voor het oordeel dat het hier zou gaan om een "sterke" toename. FMN ziet in de praktijk geen bewijs voor deze stelling, zodat de conclusie die InnoV hier trekt, niet juist kan zijn. FMN is van mening dat de conclusies t.a.v. verdere decentralisatie herzien moeten worden en gaat daarover dan ook graag in overleg met InnoV.	5.2.1 + 5.1.2.i

Reacties op v6.2.1 (vragen FMN).xlsx

Varianten voor marktordening	7	Aanbesteding van deelnetwerken van HRN. FMN bestrijdt dat vijf jaar te kort is om aanbesteding van (delen) van het HRN voor te bereiden. Over decentralisatie van de lijnen die nu in het Regeerakkoord staan, wordt al sinds 2012 gesproken. Uitvoering van die decentralisatie is er tot op heden niet van gekomen maar daarvoor staan geen technische of praktische belemmeringen of onuitvoerbaarheden in de weg. De overheveling van genoemde lijnen en deze onderdeel maken van de regionale netwerken is eenvoudig mogelijk binnen de resterende termijn van de HRN-concessie. Datzelfde geldt voor de uitvoerbaarheid van een experiment met bv. één of meerdere corridor(s), in aanloop naar de verdere uitbreiding daarvan na 2025. De stelling dat er onvoldoende tijd zou resteren, wordt in het onderzoek niet onderbouwd. Evenmin is zij getoetst bij de leden van FMN of aan de praktijk. FMN verneemt graag op welke uitgangspunten InnoV dit standpunt baseert en gaat daarover ook graag in overleg, maar tekent op voorhand aan dat deze stelling geen stand kan houden en dus aanpassing vraagt.	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	7	OV-bureau NL. In dit specifieke variant wordt volgens onderzoekers die nadelen van een zuivere splitsing tussen IC's en sprinters ondervangen door de coördinerende rol van een OV-bureau. Onderzoekers dichten deze rol toe aan NS. FMN vindt dit onbegrijpelijk en kan zich niet met een dergelijk scenario onmogelijk verenigen. FMN vraagt zich af waarom niet is gekozen voor het beleggen van deze rol bij ProRail, zoals nu ook het geval is? Hoe kan NS een geloofwaardige rol spelen in een variant waarin zij zowel een van de vervoerders in de markt is (doorgaans ook nog met een concurrerend belang) en tegelijkertijd zou kunnen optreden als coördinator tussen de verschillende vervoerders? Een adequate marktordening dwingt uiteraard af, dat de grootste vervoerder niet én speler én scheidsrechter in hetzelfde veld kan zijn. Bovendien zou een dergelijk scenario niet stroken met de adviezen, rapporten en oordelen van de ACM over de afgelopen jaren, met de wijze waarop NS over de afgelopen jaren in de markt heeft geopereerd of met de Europese regels op dit vlak.	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	7	Het rapport lijkt te veronderstellen dat de HRN-concessie ook voor 2023 vergeven kan worden. Dat zou niet stroken met de eisen die het Vierde Spoorpakket stelt en de doelen daarvan juist omzeilen: een gemotiveerde onderhandse gunning die bovendien aan strikte eisen moet voldoen, zou dan immers ingevuld worden voor een ongemotiveerde onderhandse gunning. FMN is van mening dat die route niet begaanbaar is en op juridisch verzet zal stuiten.	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	7	Maar aangenomen dat de concessie toch voor 2023 vergeven zou worden, dan nog kunnen daar uit te werken opties in opgenomen worden, zoals in de varianten genoemd is.	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	7	In alle gevallen verdient het in dit verband aanbeveling dat gewerkt wordt naar een ademende concessie, zodat het hele HRN-net niet voor 10 jaar in beton gegoten wordt. Bij een ademende concessie kunnen lijnen tussentijds aan het HRN onttrokken worden, bv. voor decentralisatie. Die flexibiliteit is in het belang van de reiziger, de Rijksoverheid, de decentrale overheden en de sector. Maar bovenal noodzakelijk om de doelstellingen uit het OV-toekomstbeeld 2040 te realiseren.	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	7	Op meerdere punten zouden gedecentraliseerde OV-netwerken gevormd kunnen (en moeten) worden met grote samenhang die tot een vervoerskundig beter resultaat leiden dan in de huidige situatie bereikt wordt. Dat geldt buiten de Randstad, waar door decentralisatie het regionaal OV verder kan samensmelten tot grotere regionetwerken met alle reizigers- en efficiencyvoordelen van dien. Dat zal ook in het voorstel ten aanzien van corridorvorming aan de orde moeten zijn. De toepassing van het visgraatmodel is in dezen een duidelijk voorbeeld waar trein en bus samen een regio optimaal ontsluiten. Maar het geldt ook binnen de Randstad, waar door decentralisatie, integratie en omvorming van sprinterverbindingen tot Citysprinters kan leiden tot moderne, toekomstgerichte OV-netwerken die de reizigersgroei in de Randstad aan kunnen. Door die netwerken (of delen daarvan) vervolgens door aanbesteding in de markt te zetten, is een verdere optimalisatie van het OV en het reizigersbelang te realiseren.	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	7	Splitsing in treintype (IC – Sprinter) kan hieraan ook binnen de Randstad dienstbaar zijn, als dat leidt tot omvorming naar Citysprinters en integratie daarvan met de rest van het regionaal OV.	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	7	Een volledig vrije markt is als variant genoemd maar niet verder uitgewerkt. Wij wijzen dit niet af, maar eerst zullen aanbod en consequenties in kaart gebracht moeten worden. Met name het belang van een goed netwerk voor de reizigers moet in dit kader in kaart gebracht worden. Dat is helaas niet, of althans onvoldoende gebeurd in het onderzoek.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant staatsmonopolie	11	Deze variant is niet acceptabel en doet de reiziger geen enkel plezier. Daarnaast zou deze variant betekenen ook RandstadNet-verbindingen zoals Rotterdam – Hoek van Holland, Den Haag – Zoetermeer of Den Haag – Rotterdam Metro terug zouden moeten naar NS; ook dat lijkt ons onlogisch en zowel juridisch als praktisch niet uitvoerbaar.	5.2.1 + 5.1.2.i

Reacties op v6.2.1 (vragen FMN).xlsx

Variant staatsmonopolie	11	<i>Wij hebben geconstateerd, dat op 1 scenario na, de huidige decentrale lijnen in deze vorm gehandhaafd worden. FMN is van mening dat een scenario waarin de huidige decentrale lijnen teruggaan naar NS, niet voorstelbaar, niet acceptabel en onuitvoerbaar is. Daarnaast is dat scenario juridisch gezien niet houdbaar omdat het in strijd is met Europese regels.</i>	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant staatsmonopolie	12	<i>FMN is van mening dat bij de (juridische en praktische) uitvoerbaarheid van de variant staatsmonopolie nog grotere vraagtekens moeten worden gesteld. Daarnaast geldt ten aanzien van de wenselijkheid van deze variant dat decentralisatie steeds geleid heeft tot een beter vervoerproduct tegen lagere kosten, zowel door de decentralisatie zelf als door de druk die dat zet op de NS om (beter) te presteren.</i>	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Management aanbesteding	13	<i>Een managementaanbesteding is een kansrijke variant waarvoor ook voldoende interesse in de markt bestaat, mits zij onder de juiste voorwaarden wordt uitgevoerd. Zo zal het management ook de ruimte moeten hebben om de sturing van het bedrijf NS aan te passen naar de moderne tijd. Wij lichten dat desgewenst graag nader toe.</i>	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Management aanbesteding	14	<i>Waarom zou het contracteren van het hele HRN onder 1 contract risicovol zijn bij een managementaanbesteding, maar dat niet zijn bij een onderhandse gunning? Die conclusie verdient toelichting. De stelling dat NS niet aan een managementaanbesteding deel zou kunnen nemen, is o.i. te kort door de bocht; het gaat immers om de aansturing van materieel en personeel door een entiteit die daarover het management voert. Dat kan elke vervoerder zijn, dus ook het management van NS. Bij reguliere aanbestedingen kan de zittende aanbieder ook deelnemen. Uiteraard zijn wel garanties nodig rondom het gelijke speelveld qua kennis en informatie. Een uitbreiding van het sturingsapparaat is sowieso aan te bevelen om tot een betere contractsturing te komen. Dat extra kennis voor een aanbesteding noodzakelijk is, is merendeels een tijdelijk effect; dat hoeft de uitvoering van deze variant niet in de weg te staan. Er is immers, in de woorden van Van Doorne, een "piekbelasting" (blz. 59).</i>	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Yardstick competition	15	<i>Heeft InnoV ook overwogen om de yardstick-variant te definiëren met een mix tussen overheids- en private aanbieders, in plaats van drie aanbieders in overheidseigendom? Er zijn in Nederland meerdere spoorvervoerders actief. Die bedrijven moeten ook mee kunnen dingen als drie (of meer) bedrijven nodig zijn. Ook valt niet in te zien waarom het bedrijf NS in drie delen opgeknippt moet worden om dit scenario te realiseren; dat kan zelfs effecten die het doel tegenwerken. Overgang van personeel en materieel is denkbaar, maar een overgang van management is o.i. niet noodzakelijk en mogelijk zelfs ongewenst.</i>	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Voorsorteren	17	<i>De variant voorsorteren is voor ons een prima stap naar de toekomst. De incentive moet niet zijn dat NS onvoldoende presteert, maar juist de weg naar een OV-systeem dat in het OV Toekomstbeeld voorzien is. [...] Als er dan meerdere bedrijven zijn die dit aankunnen, komt het doel van het OV toekomstbeeld beter en sneller binnen bereik. [...] De indeling naar deelnetten spreekt ons zeer aan en het streven moet er op gericht zijn dit binnen de nieuwe HRN-concessie mogelijk te maken (ademende concessie). In onze gedecentraliseerde concessies is bewezen dat overzichtelijke units efficiënt, maar vooral ook punctueel uitgevoerd kunnen worden en na verstoring snel de dienst opgestart kan worden. Sturing en coördinatie behoort te liggen bij ProRail, terwijl bij gelijkwaardige bedrijven, de afstemming over tarieven en informatiediensten en afstemming in dienstregeling als automatisatie bij die bedrijven zal ontstaan; in het belang van de reiziger. Reizigers zullen vaker van vervoerder wisselen en dat moet naadloos verlopen; dat kan ook, gelet op de ontwikkelingen die gaande en aanstaande zijn. De reiziger reist vandaag met bedrijf A en morgen met B. Om tevreden reizigers te houden zullen die bedrijven af gaan stemmen. Hiervan is de praktijk in Zwitserland een uitstekend voorbeeld. De regionale overheden moeten daar als beheerder van de regionale lijnen zeker bij betrokken worden.</i>	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Voorsorteren	18	<i>Voor FMN is het niet acceptabel om de noodzakelijke coördinatie bij NS te beleggen; zij is speler in de markt en kan dus niet ook tegelijk scheidsrechter zijn. Die rol hoort dus te worden belegd bij het Ministerie I&W als stelselverantwoordelijke, bij de DO's en bij ProRail. Voor overtollig NS personeel en materieel bestaat bij de andere vervoerders voldoende belangstelling.</i>	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Verdergaande decentralisatie	19	<i>De onderzoekers stellen dat deze variant een zeer beperkt perspectief in de toekomst biedt. FMN begrijpt niet goed waar deze mening op is gebaseerd. FMN ziet een aantal concrete mogelijkheden van regionale sprinterlijnen die relatief makkelijk afgesplitst kunnen worden. Ook de voor de rest van het netwerk, in de Randstad is dat dan, zien wij potentieel mogelijk na een omvorming van sprinterlijnen naar Citysprinters die vervolgens gedecentraliseerd en daarna (geheel of gedeeltelijk) via aanbesteding in de markt gezet kunnen worden. Tegelijkertijd stellen onderzoekers dat deze variant uiteindelijk resulteert in de variant splitsing IC/Sprinters waarbij de samenhang van het systeem op het tactische niveau weg is en een integrale netwerkvisie vrijwel onmogelijk zou worden. Dat standpunt is o.i. te ongenueanceerd: het gaat om maatwerk. De integrale visie hoeft niet bij één bedrijf te liggen als verantwoordelijkheid. Zij kan bij meerdere ondernemingen gezamenlijk liggen, met belangrijke rollen voor ProRail, decentrale opdrachtgevers, het Rijk en consumentenorganisaties. FMN pleit dan ook voor meer nuance en een eerlijke kans voor verdere decentralisatie.</i>	5.2.1 + 5.1.2.i

Reacties op v6.2.1 (vragen FMN).xlsx

Variant Verdergaande decentralisatie	19	<i>Dreiging met additionele decentralisatie De "dreiging van verdere decentralisatie" lijkt zich volgens het onderzoek te beperken tot de sprinterlijnen. Onduidelijk is waarom dit niet ook voor de IC-lijnen zou kunnen gelden: door die contesteerbaar te maken, ontstaat immers ook een (grotere) prikkel tot (beter) presteren. Dat kan via aanbesteding, onderhandse gunning aan een andere partij of door het uitbreiden van open toegang. Deze varianten lijken op dit punt onvoldoende onderzocht.</i>	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Verdergaande decentralisatie	19	<i>Tot slot: de combinatie van regionale netwerken, waar IC treinen door heen rijden komt in Europa veelvuldig voor. DB Fernverkehr rijdt door regionale netten waar DB Regio en bijvoorbeeld Abellio de regionale diensten rijden. Trenitalia rijdt door de regionale netten van Ferovie Nord Milano en BLS S-Bahnen rijden op de netten rond Bern, waar SBB IC/IR treinen rijdt. Hier is sprake van voldoende buitenlandse ervaring, waar we in Nederland van kunnen leren. FMN beveelt aan dat deze ervaringen meer in ogenschouw worden genomen bij de verdere verwerking in het rapport.</i>	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant IC/Sprinters	22	<i>InnoV is onze ogen te zwart/wit over deze oplossing. Ten eerste vinden wij dat InnoV meer aandacht kan hebben voor de voordelen van deze optie, op basis van de ervaringen met decentralisatie. Ten tweede krijgen de nadelen (te) veel aandacht waardoor de balans ten onrechte de verkeerde kant uit slaat. Het simpelweg aanbesteden van sprinterlijnen zoals buiten de Randstad mogelijk is, is binnen de Randstad wellicht niet per se vanzelfsprekend. Maar delen van het huidige sprinternet in de Randstad zijn – door omvorming naar CitySprinters – zeker vatbaar voor decentralisatie. Daardoor kunnen ze deel gaan uitmaken van multimodale regionale concessies en zo beter aansluiten op de vraag van de reiziger.</i>	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant IC/Sprinters	22	<i>De genoemde bezwaren dat meer materieel nodig is, dat geen ruimte voor groei bestaat, dat een veelheid aan contracten en de opmerking over efficiency herkent FMN niet; de praktijk geeft o.i. ook geen aanleiding tot die bezwaren. Kan InnoV uitleggen hoe zij tot deze conclusie komt? [...] Decentralisatie heeft tot nu toe niet tot de inzet van meer materieel geleid; integendeel, de inzet van materieel is juist efficiënter en daarmee, voordeliger maar minstens zo effectief georganiseerd. Ook de redenering, dat het zou leiden tot "een veelheid aan contracten" is niet goed te volgen waarom dat een probleem zou zijn, welk probleem dat dan precies zou behelzen en hoe dat afwijkt van andere situaties in het OV waar ook meerdere contracten bestaan die in perfecte afstemming met elkaar functioneren. Zie ook de analyse van Van Doorne, blz. 52 waarin zij aangeeft dat meerdere openbare dienstcontracten (probleemloos) gecombineerd kunnen worden. De problemen die InnoV voorziet waar het gaat om "sturing en coördinatie" zijn niet in lijn met de praktijk, zoals die na de decentralisaties uit het verleden waargenomen is. Evenmin houdt dit rekening met de praktische ontwikkelingen, zoals het toewerken naar één betaalsysteem waardoor de CiCo-problematiek wordt opgelost. Dat zal ruim voor 2025 gerealiseerd zijn (en is dat nu al in sommige regio's) en kan hier dus niet als serieus probleem opgevoerd worden.</i>	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant OV-bureau Nederland	23	<i>FMN heeft een aantal fundamentele opmerkingen bij de variant OV Bureau Nederland. Wij vinden de variant in deze vorm niet goed te begrijpen en niet realistisch. In eerste instantie zou NS de centrale vervoerder zijn met overal een NS look-and-feel. Tegelijkertijd zou NS de regisseur en coördinator moeten zijn in verdere aanbestedingen. Dat gaat onmogelijk samen en is onacceptabel voor de regionale vervoerders; het strookt ook niet met de regels uit het aanbestedings- en mededingingsrecht of het Europees (spoor)recht. NS kan geen speler en scheidsrechter in het zelfde veld zijn. De coördinatie van het spoor is goed belegd bij ProRail; coördinatie vraagt nu eenmaal een separate onafhankelijke instantie die in elk geval niet gelieerd is aan de NS of een andere vervoerder. Ook doet deze variant de regionale vervoersautoriteiten tekort. Kan InnoV deze variant uitwerken met ProRail of een andere onafhankelijke partijen die de sturingsrol vervult die InnoV ziet weggelegd voor NS? En hoe kunnen multimodale vormen van vervoer in deze variant worden gefaciliteerd?</i>	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Aanbesteding deelnetwerken	25	<i>Op termijn moet verknoping van decentrale netwerken en (delen van) de beoogde netwerken niet op voorhand uitgesloten worden. Het door ProRail gepresenteerde IJssel-Maas netwerk past op den duur naadloos in de regionale netwerken Noord, Oost en Limburg.</i>	5.2.1
Variant Aanbesteding deelnetwerken	26	<i>Het genoemde schaalverlies herkennen en verwachten wij niet; wat is daarvoor de onderbouwing?. Wel zijn hogere efficiency, dichter bij de markt en punctuelere prestaties te verwachten. De relatie tussen vervoerder en klant is bewuster en dat leidt er ook toe dat bijvoorbeeld overstappen op knooppunten beter bewaakt worden.</i>	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant aanbesteden HRN	28	<i>InnoV noemt een aantal nadelen bij deze variant t.a.v. capaciteit van het netwerk, kostenefficiëntie, adaptief vermogen en kwaliteit. Los van de vraag of dit onoverkomelijke problemen zijn, ziet FMN niet goed in waarom dit relevante nadelen zijn van dit specifieke scenario. In de huidige situatie, waarin de HRN concessie aan NS is gegund (of in een situatie waarin het HRN na 2025 opnieuw onderhands gegund zou worden, is dit immers niet anders.</i>	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant full open access	29	<i>FMN ziet mogelijkheden voor open access in de Nederlandse markt. De meeste voor de hand liggende vorm is die waarin open access een aanvulling vormt op een lagere graad van HRNorganisatie, in combinatie met andere vormen van marktopening zoals verdergaande decentralisatie of aanbesteding van deelnetten. De voordelen van open toegang legitimeren in elk geval een zekere ruimte hiervoor, die ook niet te beperkt zou moeten zijn.</i>	5.2.1 + 5.1.2.i

Reacties op v6.2.1 (vragen FMN).xlsx

Prestaties	31	De relatie tussen resultaten NS en de kosten van ProRail moeten wel als een "vestzak/broekzak" relatie gezien worden. In vrijwel heel Europa zijn de gebruikskosten van de infrastructuur hoger dan in Nederland. Tevens geeft de eenmeting Limburg van Decisio inzicht in de exploitatiekosten van de twee gedecentraliseerde lijnen voor en na decentralisatie. Daaruit blijkt dat decentralisatie tot een economisch gunstiger situatie leidde. Dat doorrekenen naar andere delen van Nederland en het huidige HRN biedt interessante bedragen die aangewend kunnen worden voor de investeringen die het OV Toekomstbeeld vraagt. FMN verzoekt InnoV hier meer aandacht aan te besteden. De vraag of NS goed presteert, is te eenvoudig. In de eerste plaats gaat het niet om "goed" maar "zo goed mogelijk"; dus om de vraag, of het beter kan. Vervolgens gaat het om de blik op de KPI's die daarbij passen en de vraag, of die niet verbeterd kunnen of moeten worden. Door meer ambitie kan de huidige kwalificatie "goed" immers veranderen in "het kan beter". De regiolijnen hebben dat ook bewezen.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	48	Compensatie door open toegang en verstoring van het economisch evenwicht kan alleen aan de orde zijn als daarvan sprake is en dat ook niet voorzienbaar was. Nu de verplichting rondom open toegang gelijk ingaat met de nieuwe HRN-concessie is het dus van belang om een behoorlijke mate van open toegang op voorhand te garanderen, zodat compensatie – en daarmee, een negatieve prikkel voor de komst van meerdere vervoerders – zoveel mogelijk wordt voorkomen.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	48	Open toegang biedt immers ook kansen. Het onderzoek dat het ministerie liet uitvoeren naar open toegang, aangetoond dat dit leidt tot aantoonbare en positieve voordelen voor de reiziger (hogere frequentie, nieuw materieel, lagere tarieven, innovatieve diensten en het heropenen van eerder gesloten verbindingen). Het zou daarom onlogisch zijn om de NS eerst een volledig pakket toe te kennen om daarna haar te laten compenseren voor concurrentie als gevolg van open toegang. Dat kan immers ineens en direct, schadedependend geregeld worden bij de concessie in 2025. Daarbij verdient het aanbeveling om ten minste een zekere, relevante mate van open toegang op het HRN toe te staan en daarnaast, in aanloop naar 2025 een marktuitleg te doen naar de potentiële interesse per individuele lijn.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	48	Daarnaast kan compensatie in elk geval niet gelden bij lijnen die voorbij de concessiegrens doorgetrokken worden en zo een bekend en bewezen voordeel voor de reiziger zou opleveren, plus een extra oplossing voor de reizigersgroei. Ook met dit punt kan dus op voorhand al rekening gehouden worden bij de inrichting van de nieuwe HRN-concessie, zodat compensatie daarvoor niet noodzakelijk is omdat het een negatieve prikkel vormt voor optimalisatie van het OV-systeem.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	48	Tot slot biedt de nieuwe HRN-concessie bij uitstek de knoppen om te draaien aan de wisselwerking die bestaat tussen open toegang enerzijds en de noodzakelijk geachte, minimumfrequentie op lijnen uit het HRN volgens een concessie anderzijds. Dat kan ook per lijn variëren: een dikkere lijn zal interessanter zijn voor open toegang, dan een dunner. Zoals ook voorwaarden kunnen worden gesteld aan de partijen die op basis van open toegang willen rijden. Deze mix biedt interessante mogelijkheden om tot een geoptimaliseerd stelsel tussen de oude en de nieuwe OV-wereld te komen.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	48	"Een concessieverlener kan een opentoeegang-vervoerder een heffing opleggen. De heffing is bedoeld om de concessieverlener te compenseren voor openbare dienstverplichtingen, vervat in openbare dienstcontracten." Wordt hier niet bedoeld dat de concessiehouder gecompenseerd zou moeten worden?	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	48	Toedeling capaciteit (recht op toegang geeft nog geen recht op capaciteit): Dit is toch afhankelijk van de geldende regels, bijv. in AMvB die prioriteitsstelling tussen verkeer regelt, dan wel de nadere voorwaarden verbonden aan open access? De huidige prioriteringscriteria werken onvoldoende, discrimineren tussen verschillende soorten personenvervoer (HRN is prioriteit 1, regionaal personenvervoer prioriteit 7; een spoorlijn die gedecentraliseerd wordt, valt van plaats 1 naar 7) waardoor dezelfde reizigers verschillend behandeld worden en optimalisatie van het OV gehinderd wordt. De criteria zijn daarom niet toekomstvast en vragen spoedig wijziging; eerder dan nu voorzien wordt.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	49	Tegen een eventueel toekennen van een nieuwe concessie per uiterlijk 24 december 2023 (en dus, het openbreken van de huidige HRN-concessie) heeft FMN ernstig bezwaar. Het feit dat een mogelijkheid daartoe bestaat (if any) wil niet zeggen dat zij ook gebruikt zou moeten, of zelfs mag worden. Een zodanige keuze zou immers in strijd zijn met alle bedoelingen van het Vierde Spoorpakket en zou de markt op voorhand voor 10 jaar dichttimmeren, zonder dat een wezenlijke prestatieverbetering gehaald wordt of hoeft te worden. Dat is in de eerste plaats in het nadeel van de reiziger. Er is geen enkele context over het scenario waarin dit dan plaats zou vinden en überhaupt van de juridische mogelijkheid en wenselijkheid om dit te doen gezien de looptijd van de huidige concessie. Zou al gekozen worden voor een onderhandse gunning van het HRN, dan zal dat ten minste moeten voldoen aan de eisen zoals die gesteld worden voor de situatie na 24 december 2023, zodat een overtuigende prestatieverbetering conform de eisen uit het Vierde Pakket gerealiseerd wordt. Het is ook uitgesloten dat dit niet in lijn met het reizigersbelang zou zijn.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	49	Nieuwe investering moet uiterlijk 24-12-2023 zijn gedaan: FMN heeft ernstige bezwaren tegen deze opmerking en het gesuggereerde scenario. Er is geen enkele context over het scenario waarin dit dan plaats zou vinden en überhaupt van de juridische mogelijkheid en wenselijkheid om dit te doen gezien de looptijd van de huidige concessie.	5.2.1 + 5.1.2.i

Reacties op v6.2.1 (vragen FMN).xlsx

Juridisch kader	49	Voorwaarden voor gunning: Het zou in onze ogen beter helder te maken dat expliciet aan beide voorwaarden voldaan moet worden. Er zijn twee voorwaarden en of beide slaat op een keuze in de tweede voorwaarde; het is evenwel geen facultatieve keuze tussen de eerste of de tweede voorwaarde.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	50	Onderhandse gunning alleen mogelijk aan interne exploitant: InnoV adresseert na deze passage dat een dergelijke ingrijpende stelselwijziging buiten de reikwijdte van het onderzoek valt. De vraag is dan ook waarom deze juridische duiding (waar ook het nodige op af kan worden gedongen) is opgenomen. Beter zou zijn deze weg te laten.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	52	Er kunnen meerdere PSO's voor één route zijn (zie Aml-Hgl): Het is dan ook noodzakelijk om eerlijk en duidelijke prioriteringsregels te hebben. Kan InnoV die afhankelijkheid benoemen? Zie ook hierboven.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	54	"Bij overbelastverklaring mag, bij verdeling van de capaciteit, voorrang worden gegeven aan vervoer dat op grond van een openbare dienst-contract wordt verricht boven opentoegeang-vervoer." Bij heldere prioriteringsregels zal 'mag' vervangen moeten worden door 'zal'.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	54	Bij de prioriteringscriteria merkt FMN nog op, dat de huidige criteria niet toereikend zijn; noch in de huidige praktijk, noch in die na 2025. De criteria maken een onderscheid binnen HRN- en regionaal personenvervoer; terwijl de reiziger toch echt dezelfde is. FMN geeft InnoV in overweging om deze weefpoot toe te voegen aan haar analyse als verbeterpunt dat op korte termijn (en eerder dan volgens de huidige planning) te herstellen.	5.2.1 + 5.1.2.i
Praktische voorwaarden voor aanbesteden	55	FMN onderstreept het door Van Doome aangekaarte belang dat NS ingeval van aanbesteding data zal moeten verstrekken. Tot op heden knelt dat in de praktijk. Dat geldt niet alleen bij een eventuele aanbesteding van het HRN, maar ook bij – bv. – verdere decentralisatie of het bevorderen van open toegang (en zelfs bij het maaswaardig maken van het OV). Voor welke ordening dan ook is het van belang dat de huidige verplichting geëffectueerd kan worden. Dat kan in 2025 maar zelfs al bij de MTR in 2020. FMN dringt er op aan dat InnoV dat praktisch aspect in haar onderzoek verwerkt. Voorkomen moet worden [...] dat een boete van NS uitwerkt als vestzak-broekzak voor de Nederlandse Staat en voor NS zelf (via dividenduitkering).	5.2.1 + 5.1.2.i
Praktische voorwaarden voor aanbesteden	55	Inzicht in materieel dat overgenomen moet worden door volgende concessiehouder: Wat FMN betreft zou het aandacht verdienen dat hiervoor kennis nodig is bij de overheid die de aanbesteding begeleidt en dat het noodzakelijk is om nut, noodzaak en level playing field ten overname te toetsen.	5.2.1 + 5.1.2.i
Overgang personeel	56	Suggestie om de woorden "in ieder geval" weg te halen. Dit wekt ten onrechte dat er alleen maar CAO-bepalingen en verplichtingen uit bedrijfsregeling overgaan.	5.2.1 + 5.1.2.i
Overgang personeel	56	"Het personeel dat voor overgang in aanmerking komt hoeft niet per se in dienst te zijn van de N.V. Nederlandse Spoorwegen; ook elders binnen het concern werkzaam personeel (bijvoorbeeld het personeel van NS Reizigers B.V.) kan overgaan." Wij onderschrijven deze juridische analyse niet. Graag herzien. Probleem zit in elders werkzaam personeel, kan overgaan.	5.2.1 + 5.1.2.i
Overgang personeel	56	"Ook als geen sprake is van overgang van onderneming kan de Minister voorschrijven dat de nieuwe vervoerder het HRN-personeel de rechten aanbiedt die het genoten zou hebben, indien wel sprake zou zijn van een overgang van onderneming (conform PSO-verordening)." Dit kan leiden tot een ongelijk speelveld.	5.2.1 + 5.1.2.i
Overgang personeel	56	"De zittende concessiehouder is vaak niet, of pas na lang aandringen en (dreiging met) het opleggen van boetes, bereid die extra informatie te verstrekken." In onze ervaring is hier geen sprake van bij de overname van personeel waar deze slide betrekking op heeft. Wel op andere punten	5.2.1 + 5.1.2.i
Overgang materieel en toegang dienstvoor.	57	FMN geeft het ministerie en InnoV in overweging om de regeling uit de WP2000, die nu niet op de HRN-concessie van toepassing is, alsnog wel van toepassing te verklaren.	5.2.1 + 5.1.2.i
Kennisopbouw aan overheidszijde	59	"Strategisch gedrag zal zich vooral voordoen op die aspecten van de dienstverlening die commercieel oninteressant zijn, maar voor de overheid wel cruciale publieke waarden kunnen vertegenwoordigen." Niet duidelijk wat hier wordt bedoeld. Dit kan toch prima worden geadresseerd in een aanbesteding? De praktijk bewijst dat ook. De passage schetst een negatief beeld dat niet overeen stemt met de praktijk en vooral een theoretisch risico lijkt. Dat kan via een aanbesteding opgelost worden.	5.2.1 + 5.1.2.i
Doorlooptijden bij gunning concessie	62	Er treedt ook een leereffect op van een eerdere aanbestedingen. Goede voorbereiding en planning is noodzakelijk, maar FMN is minder negatief over de tijdslijnen. Hoeveel langer is dan nodig en hoe wordt dat onderbouwd? Hoe komt InnoV aan de genoemde 2,5 jaar en waarom is dat niet eerder getoetst met de leden van FMN die hierover een zinnige conclusie zouden hebben kunnen formuleren? De passage zou geschrapt moeten worden, want zij klopt niet.	5.2.1 + 5.1.2.i
Open toegang	63	Het is belangrijk dat we ons goed voorbereiden op de mogelijkheden van toetreders tot de open markt maar ook de kansen onder ogen zien. Die zijn beschreven in het rapport van het ministerie van I&W rondom open toegang en blijken ook uit de praktijk. Zie verder de opmerkingen bij blz. 48	5.2.1 + 5.1.2.i
Sturing en Coördinatie	64	Naar onze mening zijn de genoemde sturing en coördinatie taken voor ProRail, die dit als onafhankelijk instituut voor de Minister kan uitvoeren. Daarnaast zullen bedrijven in het belang van de reizigers elkaar gaan opzoeken om zaken als tarieven, marketing en sociale veiligheid te coördineren. Verplichtingen in regelgeving of concessies kunnen dit ook ondersteunen, zoals de praktijk ook bewezen heeft	5.2.1 + 5.1.2.i

Reacties op v6.2.1 (vragen FMN).xlsx

Sturing en Coördinatie	65	In het OV Toekomstbeeld wordt ook gewerkt aan sturing, coördinatie en het publieke belang. Het bereiken van de uitgangspunten van het Toekomstbeeld kan alleen als zaken aangepast worden en de nu bestaande overheersing door één vervoerder van veel processen verandert. FMN vindt dat er daarom beter nu geïnvesteerd kan worden bij de overheden en ProRail in het opzetten van een nieuwe (van vervoerders onafhankelijke) organisatie die boven de partijen de coördinatie oppakt. Omdat de reiziger centraal staat zullen de bedrijven elkaar vinden om dat uitgangspunt inhoud te geven. In Zwitserland is dit zelfs in de wet opgenomen. [...] Een meer coördinerende rol van de overheid, zoals ook op blz. 65, is vanuit de stelselverantwoordelijkheid van het ministerie (waarbij niet de rol als concessieverlener, maar de rol als voor de ordening en het functioneren van de markt an sich voorop staat) per definitie gewenst.	5.2.1 + 5.1.2.i
Sturing en Coördinatie	66	Ook hier moeten ProRail, die al veel van deze zaken doet, en de overheden voor geëquipeerd worden.	5.2.1 + 5.1.2.i
Sturing en Coördinatie	67	De genoemde punten zijn van groot belang. Als echter uitgegaan wordt van één OV netwerk, zoals in het OV Toekomstbeeld, moeten alle partijen betrokken zijn om gezamenlijk dat netwerk op te bouwen. Inmiddels zijn bij dit proces alle partijen betrokken en moet daaruit de organisatie op gepakt worden vanuit alle geledingen en niet vanuit één vervoerder. Coördinatie hoort thuis bij een onafhankelijke partij, die zelf geen vervoerder is, noch daaraan (in)direct verbonden is.	5.2.1 + 5.1.2.i
Sturing en Coördinatie	68	In het huidige proces van capaciteitsverdeling van reizigers, goederen, aannemers en onderhoud heeft ProRail de leiding en stemt af. Er is na onderzoek door AEF voor gekozen dit zo te laten! FMN verwijst naar haar eerdere opmerkingen over het behoud van ProRail als coördinerende partij en het niet kunnen beleggen daarvan bij een vervoerder. FMN beveelt aan de conclusies van het onderzoek van AEF in dit onderzoek te betrekken.	5.2.1 + 5.1.2.i
Sturing en Coördinatie	69	De primaire verantwoordelijkheid hier voor ligt bij de opdrachtgevers op basis van adviezen uit de praktijk van de vervoerders en met inspraak van de reizigers. Een vervoerder wil zo veel mogelijk reizigers. Reizigers willen een vlotte keten tijdens hun reis en dus willen vervoerders die bieden! Als sprake is van parallelle verbindingen moet een onafhankelijke arbiter (ProRail) besluiten. Daar waar sprake is van schaarste in de infra moet deze optimaal gebruikt worden om de reizigers zo goed mogelijk te bedienen. De keuzes daaromtrent kunnen niet overgelaten worden aan een vervoerder, maar behoren te liggen bij een onafhankelijke beheerder die tot taak heeft (of krijgt) om een zo optimaal mogelijke invulling van het spoor te realiseren	5.2.1 + 5.1.2.i
Casus Limburg	79	Tot nu toe hebben wij het definitieve rapport van Decisio 1-meting met betrekking tot Limburg nog niet ontvangen. Tijdens het proces hebben wij aan gegeven de conclusies suggestief te vinden en vaak niet of slecht onderbouwd. De decentralisatie is op 5 punten beoordeeld en op 4 punten is een minimaal gelijk of beter resultaat gescoord wat de beoordeling "licht" mee krijgt. Omgekeerd wekt het hele rapport de suggestie dat deze vorm van samenloop gecompliceerd zou zijn, extra coördinatie vraagt en daarom geen goede optie is om verder door te voeren. Dat samenloop prima werkt zonder dat de voornoemde problemen op getreden zijn, maakt de conclusie dat er "rekening moet worden gehouden met problemen op het gebied van coördinatie", dat dit zou leiden "tot hinder voor de reiziger" zijn dan ook buitengewoon arbitrair. FMN betreurt het dat de commentaren van FMN op het rapport kennelijk niet aan InnoV ter hand gesteld zijn. Desgewenst houdt zij die graag voor InnoV beschikbaar.	5.2.1 + 5.1.2.i
Casus Limburg	79	Een defecte trein is geen argument in deze context. Als een NS trein kapot is op een baanvak zonder samenloop is dat net zo hinderlijk. Dat zelfde geldt voor een goederentrein of aanrijding met een persoon. Het is dus vervoerdersonafhankelijk. Het aanspreken van personeel van een andere vervoerder is wel een erg zwak argument dat bovendien de praktijk niet weerspiegelt.	5.2.1 + 5.1.2.i
Casus Limburg	79	Tot slot: samenloop is in Nederland geen issue. Op het Nederlandse spoor rijden NS, regionale vervoerders en meer dan 30 goederenvervoerders over het zelfde spoor en dezelfde baanvakken. De coördinatie daarvan ligt bij ProRail en verloopt – mede door haar heldere protocollen – probleemloos.	5.2.1 + 5.1.2.i
Casus Klokvast	82	Uiteraard is een klokvast dienstregeling een in Nederland al jaren lang toegepast goed uitgangspunt. Toch moeten we ons afvragen of bij verdere verhoging van frequenties in de daluren geen over bediening ontstaat die kostbaar is en minder ruimte laat voor goederenvervoer. Bovendien plannen reizigers per rit op de app en onthouden de vast uur patronen niet meer. Extra spitsreinen zullen ze daarom direct vinden.	5.2.1 + 5.1.2.i

Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e WH
Cc: 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: Re: Reactie NS op conceptrapport inno-V
Datum: dinsdag 9 juni 2020 14:20:27
Bijlagen: [image001.png](#)
[Reacties op v6.2.1 \(vragen NS\).pdf](#)

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Ter informatie ontvangen jullie hierbij een beknopt overzicht van onze verwerking van jullie opmerkingen op ons rapport (v6.2.1). Wij willen jullie nog bedanken voor de aandacht waarmee jullie ons rapport becommentarieerd hebben en voor de nuttige en constructieve opmerkingen die daarin opgenomen waren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e | inno-V

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 5.1.2.e | T +31 20 423 13 23

5.1.2.e@inno-v.nl | www.inno-v.nl | [route](#)

From: 5.1.2.e

Date: Friday, 24 April 2020 at 11:11

To: 5.1.2.e , 5.1.2.e | inno-V

Cc: 5.1.2.e , 5.1.2.e , 5.1.2.e WH"

Subject: FW: Reactie NS op conceptrapport inno-V

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Hierbij stuur ik jullie onze reactie op het conceptrapport, zoals we die zojuist aan 5.1.2.e gestuurd hebben.

Zoals gezegd kan deze reactie ook naar ProRail en van Doorne (met het verzoek hier vertrouwelijk mee om te gaan). We gaan ervanuit dat hij niet breder verspreid wordt.

Verder nog goed om te melden: wellicht dat de formulering niet bij alle specifieke punten helemaal 100% diplomatiek is, gezien de beperkte tijd en de omvang van het rapport. Handig dus om in het achterhoofd te houden bij lezing.

Als jullie voorafgaand aan onze afspraak op 7 mei vragen hebben, dan horen we dit natuurlijk graag. Veel succes met de vervolgslog!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

06 5.1.2.e



NS | Stakeholder- en Concessiemanagement

Laan van Puntenburg 100

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

Van: 5.1.2.e

Verzonden: vrijdag 24 april 2020 11:05

Aan: 5.1.2.e @minienw.nl

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

Onderwerp: Reactie NS op conceptrapport inno-V

Beste 5.1.2.e,

Hierbij stuur ik je namens 5.1.2.e de NS-reactie op het conceptrapport "Vervoerconcessie HRN: praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning" van inno-V en de bijbehorende achtergrondanalyse van ProRail. Onze reactie bestaat uit een brief met onze hoofdpunten, en een overzicht van onze specifieke opmerkingen.

We zullen onze reactie, zoals verzocht, ook aan inno-V versturen. Daarnaast kunnen jullie vanuit lenW onze reactie ook toesturen aan de andere opstellers van het rapport, te weten ProRail en Van Doorne Advocaten, met het verzoek hier vertrouwelijk mee om te gaan en dit niet verder te verspreiden. We gaan er vanuit dat onze reactie niet breder gedeeld zal worden en dus ook niet verspreid zal worden aan de andere partijen die het conceptrapport ter review hebben ontvangen.

Op 7 mei aanstaande staat een toelichtend gesprek gepland tussen lenW, inno-V, ProRail en NS. Mochten er voorafgaand aan dit gesprek vragen zijn, dan zijn we vanzelfsprekend beschikbaar om deze te beantwoorden. Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

06 5.1.2.e



NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
 Laan van Puntenburg 100
 Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

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

[Informatie vennootschap](#)

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

[Informatie vennootschap](#)

Reacties Conceptrapport v6.2.1 - VRAGEN van NS

Hoofdstuk	Blz	Opmerking - Advies - Suggestie	Voor verslag
Algemene opmerkingen	0	In het rapport wordt niet ingegaan op doorlooptijd van de ontvlechtingmaatregelen en de technische maatregelen (de eerste is een randvoorwaarde voor aanbesteding, de tweede een logische: een aanbesteding van een netwerk dat volledig op de kop gaat is ondoenlijk en duur (je wilt bv. maximaal kunnen schuiven met materieel)). Het is niet bepaald denkbeeldig dat, zelfs als aanbesteding als gewenst wordt gezien, het dus pas gaat spelen bij de (discussie over de) concessie van 2035. Belangrijk om m.n. bij de variant voorsorteren hier een realistisch beeld van te schetsen.	5.2.1 + 5.1.2.i
Algemene opmerkingen	0	De gevolgen voor reizigers komen slechts laat en zijdelings aan bod. Het woord reizigers valt nauwelijks in het rapport. Dat maakt dat het rapport een "aanbodgedreven" en institutionele sfeer ademt, in plaats van het aansluiten bij de vraag in de markt.	5.2.1 + 5.1.2.i
Algemene opmerkingen	0	Het rapport presenteert logistieke maatregelen als de oplossing voor capaciteitsproblemen. De route om capaciteit te vergroten (infra, techniek, logistiek) moet echter niet onzuiver worden vermengd met de marktordeningdiscussie. Door deze twee aspecten los van elkaar te bezien kunnen kosten en baten van beide afwegingen objectief en later integraal worden beschouwd. Dit rapport vertroebelt het beeld nog.	5.2.1 + 5.1.2.i
Algemene opmerkingen	0	Wendbaarheid wat betreft meerdere technische systemen (ATO/ 3kV/ ERTMS/ etc) zijn ook (juist!) te realiseren bij 1 vervoerder. Daarmee kan je met 1 HRN de afweging maken tussen logistieke synergie en 'maatwerk per corridor' zonder dat verschillende bedrijfsbelangen een rol spelen. Heel concreet passen we dit al bij ERTMS toe: DDZ en ICM blijven als ATB-treinen rijden, ook als de eerste ERTMS-only baanvakken zij opgeleverd. Het blijkt dus in de praktijk dat dit mogelijk is.	5.2.1 + 5.1.2.i
Algemene opmerkingen	0	Er wordt in het rapport geschetst dat de orderingsvarianten moeten bijdragen aan een goed product voor de reiziger, de doelen van TBOV 2040 etc. Dit wordt verderop in het rapport echter amper getoetst: de reiziger komt amper voor, en er wordt alleen globaal gekeken (o.b.v. de analyse van ProRail) naar het creëren van capaciteitsgroei. Het zou duidelijker moeten worden in het rapport dat de varianten niet daadwerkelijk vergeleken zijn op bv. de doelen van TBOV 2040.	5.2.1 + 5.1.2.i
Algemene opmerkingen	0	De analyses in het tweede deel van het rapport zijn over het algemeen grondig en correct (even afgezien van onze opmerkingen t.a.v. het ProRail rapport), maar de vertaling hiervan in de samenvatting en de analyse per variant is soms te kort door de bocht. Hierdoor ontstaan er belangrijke onjuistheden en/of onduidelijkheden. Zie punten over juridisch kader (bv. hoge bewijslast) en het verdwijnen van de nuanceringen die wél in de ProRail-analyse staan. Het is wenselijk dat de onderzoekers hier nog eens goed naar kijken.	5.2.1 + 5.1.2.i
Algemene opmerkingen	0	Het is ook vaak onduidelijk wat de referentie is bij het beschrijven van voor- en nadelen bij de varianten. Hierdoor ontstaat een diffuus beeld dat tot misverstanden/incorrecte beelden kan leiden. Zie opmerking bij p. 24. Het zou logischer geweest zijn om alles te relateren aan de status quo variant en dan alleen te kijken naar effecten die een rechtstreeks gevolg zijn van een andere ordening.	5.2.1 + 5.1.2.i
Algemene opmerkingen	0	Daarnaast: het is duidelijk dat het goed gaat binnen NL, echter de succesfactoren die daaraan bijdragen, worden onvoldoende benoemd. Bijvoorbeeld de gebalanceerde samenwerking met ProRail, dynamische en flexibele borging van het publieke belang, integrale afwegingen etc. Voor het commentaar per variant is het het van belang om te kijken of die succesfactoren wel van kracht blijven (wat vaak niet het geval is). Door dit niet te duiden, wordt uit het rapport niet duidelijk wat op belangrijke punten de effecten van mogelijke aanpassingen zijn, wat een complete overall beoordeling bemoeilijkt.	5.2.1 + 5.1.2.i
Samenvatting	3	In de onderzoeksopdracht staat dat aanbesteden de norm is. Dat is onjuist, onderhands gunnen is een volwaardige optie die naast aanbesteden staat (zie bv. overweging 25 bij de PSO wijziging). Er wordt verwacht dat in EU een groot deel onderhands gegund wordt; het is zeer vreemd om dat dan te zien als afwijking van een norm. Zou goed zijn als dit duidelijk wordt in het rapport.	5.2.1 + 5.1.2.i
Samenvatting	3	In de N.B. staat een bijzonder belangrijk punt, namelijk dat het geen effectenstudie is. Dit zou veel prominenter in het rapport moeten staan, inclusief een nadere toelichting wat dit betekent (bv. welke effecten zijn niet in beeld gebracht). Niet voor niets werd in de toelichting op 15 april 2020 dit punt aan het begin prominent gemarkeerd door de onderzoekers.	5.2.1 + 5.1.2.i
Samenvatting	3	Stations staat binnen infra getekend. Stations omvat echter veel meer dan infra; ketendiensten, retail, service, reisinformatie, etc. De aard van deze activiteiten maakt dat deze in NL (en in veel andere landen) vooral bij de vervoerder liggen. Graag de figuur hier op aanpassen voor een compleet beeld.	5.2.1 + 5.1.2.i
Onderzoeksopdracht	3	De (geld)stromen tussen concessievrerlener en concessiehoudende vervoerders staan vreemd weergegeven waardoor het verschil tussen HRN en regionale concessies op dit punt niet duidelijk wordt: de concessieprijs staat in het vakje dat van IenW naar NS loopt, terwijl de geldstroom andersom loopt. Bij regionale vervoersoverheden staat vervolgens "concessievergoeding", waardoor het beeld kan ontstaan dat regionale vervoerders ook een vergoeding betalen voor hun concessie. Dit is niet het geval, er is er sprake van subsidie. Deze term zou hier dus ook gebruikt moeten worden. Oplossing lijkt om concessieprijs en vervoerplan op te nemen in het blok Hoofdrailnet en dan een tweerichtingenpijl gebruiken.	5.2.1 + 5.1.2.i
Onderzoeksopdracht	3	De HSL-heffing die NS betaalt, ontbreekt ten onrechte in de figuur.	5.2.1 + 5.1.2.i
Samenvatting	4	Stelt dat capaciteit schaarser wordt. Dit suggereert dat de capaciteit afneemt. De capaciteit groeit echter licht, maar de vraag groeit veel harder. Daarnaast is het wenselijk om hier op te nemen dat naast capaciteitsuitbreiding ook vraagsturing van belang is bij het in balans brengen van vraag en aanbod.	5.2.1 + 5.1.2.i
Samenvatting	4	Blauwe blok: het zijn geen uitzonderingen maar bepaalde situaties waar naar verwachting heel veel spoorvervoer onder gaat vallen (zie ook comment hierboven bij p. 3). Daarnaast is alleen open toegang voor binnenlands openbaar vervoer nieuw.	5.2.1 + 5.1.2.i
Samenvatting	4	Groene blok: dit gaat ten onrechte alleen over aanbesteden. Er zijn twee hoofdvormen van gunnen, elk met hun eigen voorwaarden/praktische zaken.	5.2.1 + 5.1.2.i
Onderzoeksopdracht	4	Blok over capaciteitsuitbreiding: het lijkt nu net alsof deze drie knoppen, de enige beleidsknoppen zijn om de vervoergroei te accommoderen. Terwijl er een veelheid aan knoppen is (zie ook rapport van IenW van eerder dit jaar). Denk bv. aan vraagsturing. Hier zou vermeld moeten worden dat dit buiten scope is gebleven en dat er alleen naar knoppen in het domein van de infrastructuurbeheerder is gekeken.	5.2.1 + 5.1.2.i

Samenvatting	5	In eerste kolom staat (terecht) dat de reiziger het uitgangspunt is voor de beschouwingen over de verschillende orderingsvarianten. In het onderzoek is hier echter nauwelijks tot niet naar gekeken. Dit zou nadrukkelijk vermeld moeten worden (zie ook opmerking bij de N.B. op pagina 3).	5.2.1 + 5.1.2.i
Samenvatting	5	Bij capaciteitsproblematiek worden logistieke maatregelen als een alomvattende (maar wellicht niet voldoende) oplossing gepresenteerd. Er wordt echter niet ingegaan op de hoeveelheid capaciteit die hiermee gewonnen kan worden, wat de gevolgen voor de reiziger precies zijn (meer overstappen wordt kort aangestipt), wat de kosten voor de (ook hiervoor benodigde) infra aanpassingen zijn en wat operationele gevolgen zijn (minder bijsturingsmogelijkheden, impact op opstel en onderhouds capaciteit). Het is dus op zijn best een "zeer voorlopige bevinding" waarbij de veronderstelde "aantrekkelijkheid" uitsluitend betrekking heeft op het infradomein en bovendien niet gekwantificeerd wordt. Zie ook ons commentaar in de brief.	5.2.1 + 5.1.2.i
Samenvatting	5	Er wordt gesteld dat de deelnetten aansluiten bij de lange termijn vervoervraag. Nog los van het feit dat dit niet gewantificeerd wordt: dit zou hooguit correct zijn als de vervoervraag volledig onafhankelijk is van het aanbod, wat uiteraard niet zo is. Het klopt bv. niet bij de ideeën voor Noord-Holland in de analyse van ProRail. Hierin worden Noord-Holland-Noord en Haarlem alleen bediend met citysprinters. Dit wijkt sterk af van de plannen voor de PHS Corridor Asd-Alkmaar en Corridor Asd-Haarlem die juist mede ontwikkeld zijn op grond van de reizigerswensen (rekening houdend met autonome ontwikkelingen)?	5.2.1 + 5.1.2.i
Samenvatting	5	Laatste zin, waarin de keuzes voor deelnetten gekoppeld worden aan de wijze van concessieverlening is incorrect, zie ook met hoofdpunten, en dient te worden aangepast. Als er hier al een opmerking over moet worden gemaakt dan beter: Keuzes aangaande infrastructuur en netwerken kunnen van invloed zijn op de bevindingen van de scenario's.	5.2.1 + 5.1.2.i
Samenvatting	5	In de derde kolom ontbreekt merkwaardig genoeg de optie van onderhands gunnen volledig, terwijl dit voor nationale netten juist de belangrijkste optie uit de PSO is (opnemen van de optie is een zeer bewuste politieke keuze). Het is voor het spoor dan ook niet terecht om te spreken van een centrale rol voor aanbesteden.	5.2.1 + 5.1.2.i
Samenvatting	5	Laatste kolom, eerste alinea: de ordening van de markt hoeft (m.u.v. open access) helemaal niet te wijzigen a.g.v. het 4e spoorwegpakket: de huidige ordening in NL voldoet aan de nieuwe wetgeving. De passage die er nu staat is feitelijk niet correct. Het gaat in NL om een politieke keus.	5.2.1 + 5.1.2.i
Samenvatting	5	De opmerkingen bij de samenvatting zijn uiteraard ook van toepassing op de rest van het rapport.	-
Varianten voor marktordening	6	Opmerking over de beschouwingen per variant (gaat dus niet specifiek over deze pagina): Bij de variant is onvoldoende duidelijk hoe de marktprijs bij de plannende partijen terecht komt. Een overheid die meer budgetgestuurd is, maakt andere afwegingen dan een vervoerder die alle omzet uit de markt moet halen of een vervoerder die op subsidie drijft. Het gevaar van de planningsfunctie naar de overheid halen is, dat marktfaalen wordt vervangen door overheidsfaalen; in efficiënte allocatie van middelen door het ontbreken van contact met de markt (reizigers / verladers). Het is wenselijk dat het rapport aandacht besteedt aan dit risico dat zich in de varianten in meer of mindere mate voordoet.	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	7	Alle varianten waarbij het net wordt opgeknipt (onder de vlag van ontvlechten en ontknopen) hebben grote gevolgen voor de reizigers, logistieke gevolgen (bijstuurbaarheid, opstellen, onderhoud), toekomstige ontwikkelingen van de dienstregeling (bepaalde varianten zullen niet meer mogelijk zijn) en zullen ook specifieke investeringen in de infrastructuur (keren, wissels, fly overs). Dit blijft in het rapport en in het rapport van ProRail volledig buiten beeld. Of voorsorteren een realistische en/of wenselijke variant is, is dus niet te zeggen -nog los van het feit dat deelnetten ook in andere orderingsvarianten te realiseren zijn (en wellicht nog wel beter, zie ook de brief).	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	7	Eerste kolom: Europese regels verplichten niet tot ruimte voor open access, er is alleen een recht om capaciteit aan te vragen.	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	7	Er wordt opgemerkt dat een onderhandse gunning juridisch op voorhand onzeker is. Dit is een niet onderbouwde conclusie. Het is immers zeer denkbaar dat het HRN voldoet aan de in de PSO genoemde voorwaarden (dit was voor Nederland een belangrijke reden om in te stemmen met het 4e pakket). Daarbij speelt ook dat een aanbesteding eveneens juridische onzekerheden met zich meebrengt. Dit punt komt op diverse slides terug, belangrijk om dit correct weer te geven.	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	7	Bij de keuze voor onderhands gunnen staat de (beleids)visie van een lidstaat (en dus niet de Europese Commissie) centraal in artikel 5, lid 4bis van de PSO Verordening. Het is dus ook aan de lidstaat om, in eerste instantie, te beoordelen of aan de voorwaarden wordt voldaan. De PSO formulering ("met redenen omklede beslissing") wijst niet op een hoge bewijslast, een term die bij het thema Juridisch kader terecht niet gebruikt wordt - maar in de samenvatting wordt wel ten onrechte over een hoge bewijslast gesproken. Hiermee worden ten onrechte obstakels verondersteld voor onderhandse gunning. Niet goed onderbouwde suggesties dat onderhands gunnen problematisch is, bieden geen correct beeld en moeten daarom voorkomen worden.	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	7	Bij de voorsorteervariant wordt (impliciet) verondersteld dat er binnen de integrale HRN-concessie deelnetten zitten die er blijkbaar probleemloos uitgehaald en aanbesteed kunnen worden. Hier lijkt een contadictio in te zitten: op welke grond (conform de PSO-verordening) is dan eerst onderbouwd dat het HRN als geheel onderhands gegund kan worden? Of wordt hier bedoeld dat bij slecht presteren er koste wat het kost een deelnet wordt gecreëerd om NS (over de rug van de reiziger) te straffen? Dit is een belangrijke notie bij deze variant, die meteen de vraag oproept of dit wel een realistische variant is, zoals in het rapport verondersteld wordt.	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	7	Er zitten juridische randvoorwaarden aan de optie OV-Bureau en onderaanbesteding (PSO artikel 4, lid 7). Deze ontbreken in het rapport, zowel bij de analyse van de variant als het juridisch kader. Een concessiehouder mag maar een beperkt deel onderaanbesteden (de concessiehouder moet een aanzienlijk deel van de diensten zelf uitvoeren). Het OV-Bureau zal dus altijd onderdeel moeten zijn van de overheid (het OV-Bureau Groningen-Drenthe is bv. een openbaar lichaam). Een prominente variant uit het rapport (NS houdt concessie, maar besteedt het vervoer aan) is dus niet mogelijk.	5.2.1 + 5.1.2.i

Varianten voor marktordening	7	Er wordt gesteld dat de variant 'voorsorteren op deelnetwerken' minder coördinatieproblemen zou veroorzaken. Dit is wellicht zo t.o.v. verdergaande decentralisatie zonder deelnetwerken, maar vergeleken met de huidige ordening staat dit hier alsnog veel te rooskleurig. Deelnetwerken veroorzaken juist meer coördinatie dan de huidige ordening: • Transitie regelen op stations • Overstappen / aansluitingen regelen (incl transferveiligheid -> welke vervoerder pakt daar eigenaarschap van) • Materieel is niet meer uitwisselbaar (of wel maar dat krijg je concessies waar materieelspecs worden meegegeven, en dat loopt in de 100en miljoenen als je ze dual wilt uitrusten) • Geen optimalisatie B&O, die moet je lokaal langs je corridor aanleggensten) Daarnaast ontstaat in geval van opknippen en aanbesteden een risico op wildgroei aan vervoersbewijzen en betaalmethoden (zie centraal OV), bijna niet te voorkomen met meerdere vervoerders	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	7	Kolom 'voorwaardelijke gunning', laatste alinea: hier staat dat deze variant 'minder coördinatieproblemen veroorzaakt.' Zie onze algemene opmerking en opmerking verderop: er is niet duidelijk ten opzichte waarvan dit minder problemen veroorzaakt. Ten opzichte van decentraliseren zonder deelnetten klopt deze stelling, maar deze variant veroorzaakt nog steeds veel meer issues met coördinatie dan de huidige ordening. Dit zou geduid moeten worden (zie regel hierboven) anders ontstaat een te rooskleurig beeld op dit punt.	5.2.1 + 5.1.2.i
Varianten voor marktordening	8	Dynamiek': in de tweede bullit staat dat er in een aantal varianten de optie bestaat om tussentijds 'andere afslagen te nemen.' Suggestie is deze opmerking nog een keer te beschouwen in het licht van bv. onze opmerking over "geen weg terug" - mogelijk zijn de mogelijkheden voor 'andere afslagen' beperkter dan gedacht.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Status Quo	9	Status quo is een wat misleidende term omdat er zowel qua productontwikkeling als open toegang als positie van ProRail veranderingen mogelijk en te verwachten zijn. Het is dus alleen een status quo op het gebied van de reikwijdte van de vervoerconcessie - maar het woord 'status quo' impliceert ten onrechte dat 1. er voor NS verder niets verandert (terwijl; open access en samenwerking met ProRail door ZBO-vorming) en 2. er in deze orderingsvariant geen verbeteringen voor de reiziger gerealiseerd worden.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Status Quo	9	(t/m p. 30) Bij alle varianten wordt goed onderscheid gemaakt tussen strategisch, tactisch en operationeel, maar vervolgens wordt eigenlijk geen aandacht besteed aan operationele beheersbaarheid (de effecten zijn niet allemaal te mitigeren door sturings- en coördinatiemechanismen).	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Status Quo	9	Bij Voorbeeld: goed dat 'open toegang' wordt genoemd; suggestie: ook toevoegen dat inrichting van de spoorsector daarnaast ook nog gaat veranderen als gevolg van ZBO-vorming ProRail.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Status Quo	10	De variant status quo kent de grootste flexibiliteit, dus zou op dit punt (netwerkontwikkeling (t.b.v. opvang groei), adaptief vermogen, inspelen op regionale behoefte) juist beter moeten scoren dan de andere varianten. Ook uit de praktijk blijkt dat dit model zeer goed functioneert en relatief weinig coördinatieproblemen kent. Het commentaar bij deze variant is dan ook niet te plaatsen. Zie voor nadere opmerkingen de brief.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Status Quo	10	(en p. 12, 14, 16) Enkele concrete voorbeelden bij het vorige punt: stapsgewijze ontwikkeling van het netwerk doet NS nu al: goed voorbeeld is tienminutentrein ASD-EHV, frequentieverhoging in 2020 op (Dv-)Amf-Ut in combinatie met de extra Sprinter Hd-Amf, in 2022 ROSA, de implementatie van de airportsprinter in 2023, introductie van nieuw materieel waardoor snellere rijtijden mogelijk zijn en ook ERTMS gebeurt stapsgewijs.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Status Quo	10	In deze (en andere) variant(en) wordt geen rekening gehouden met de goederenvervoerders en de eventuele effecten daarvan voor de varianten. Deze belangrijke notie ontbreekt ten onrechte.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Status Quo	10	NMCA knelpunten ontstaan vaak al ver voor 2030; op sommige drukke corridors in de Randstad zijn in 2018 al de voor 2030 voorspelde volumes van het Hoog-scenario (vrijwel) gehaald.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Status Quo	10	Maatschappelijke verwachtingen: deze constatering is onjuist en dient te worden aangepast; zie ook voorbeelden verderop en de brief. Dit geldt ook voor de andere varianten waar deze formulering terugkomt.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Status Quo	10	Hier wordt de grove schatting van 20 miljard genoemd die binnen TBOV 2040 circuleert, die nog afhankelijk is van nader onderzoek en allerlei te maken beleidskeuzes, en dus geen status heeft. Van deelnetten wordt geen bedrag genoemd maar wordt alleen kwalitatief gezegd dat het "geen mega-investeringen vergt." Hierdoor ontstaat een inconsequente vergelijking van de varianten op dit punt. We pleiten ervoor het bedrag van 20 miljard te verwijderen zodat een consequente vergelijking ontstaat. Dit punt geldt ook voor de andere varianten waar deze formulering terugkomt.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Status Quo	10	Kwaliteit: waarom ontbreekt hier de notie (die verderop wel uitgebreid terugkomt) dat juist de huidige ordening in de afgelopen jaren een zeer goede kwaliteit voor reizigers heeft geleverd? De huidige ordening is de enige variant waarvan we op voorhand zeker weten dat hij tot goede prestaties leidt; dit zou niet moeten ontbreken bij de weging van de varianten. Aangevuld met het feit dat het continueren van de huidige ordening een grotere kans biedt op kwaliteit omdat er geen afleiding is van de operatie, waardoor gefocust kan worden op het product voor de reiziger.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Status Quo	10	Sturing en coördinatie: dit punt wordt niet onderbouwd, wij herkennen dit ook niet, zie ook het tweede deel van het rapport waarin wordt geconcludeerd dat de sturing en coördinatie goed werken. Dit punt komt ook bij andere varianten terug.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Management aanbesteding	10	Waarom wordt hier wel een opmerking over open toegang geplaatst bij de omschrijving, en bij sommige andere varianten niet?	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant staatsmonopolie	12	Hier gelden ook veel van de gemaakte opmerkingen bij pagina 10. Daarnaast is het vreemd dat de juridische opmerking over haalbaarheid van deze variant gelijk is aan die bij status quo. Het is immers evident dat onderbouwing van het onderhands gunnen hier veel lastiger is dan bij de status quo-variant.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Management aanbesteding	14	Sturing en coördinatie: de daar geponeerde stelling dat het behoorlijk risicovol is, wordt niet onderbouwd. Daarnaast lijkt het logisch dat alleen de minister rekening hoeft te houden met het risico van open toetreders, hij draagt immers het opbrengstrisico.	5.2.1 + 5.1.2.i

Variant Yardstick competition	15	Bij de opknipstrategie (en bv. yardstick competition) wordt verwezen naar Zwitserland en Japan. In deze gevallen gaat het echter om holding of zelfs verticaal geïntegreerde bedrijven, waardoor wordt geoptimaliseerd over infra en vervoer. In NL is juist gekozen voor een vergroting van de scheiding tussen infra en vervoer. Hoe verhouden deze zich tot elkaar en zijn ze wel vergelijkbaar?	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Yardstick competition	15	Let op: yardstick competition gaat vooral via de aandeelhouders bij SBB. Dat is een ander soort relatie dan een concessie. In alle gevallen gaat het om verticaal geïntegreerde bedrijven met een samenhangend netwerk. In NL wordt juist gekozen voor grotere scheiding tussen ProRail en de markt. Dat zou hier genoemd moeten worden.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Yardstick competition	16	Zoals hierbovenal opgemerkt zijn de genoemde voordelen ook (en zelfs) makkelijker te realiseren in andere varianten zoals status quo. Hier worden dus onterechte kansen opgevoerd en risico's onderschat (zie ook opmerkingen bij variant deelnetwerken). Opvallend ook dat een concreet vb. wordt genoemd (ontvlechting Utrecht) dat juist gerealiseerd is binnen een concessie (met deelnetten zou dit een stuk lastiger zijn geweest). Dit laatste punt geldt ook voor andere varianten met deelnetten.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Yardstick competition	16	Het is zeer de vraag of de diverse deelnetten dusdanig vergelijkbaar zijn dat er werkelijk vergelijkingsmateriaal bestaat. Zeker omdat op voorhand niet duidelijk is hoe de deelnetten eruit gaan zien en deze tussentijds kunnen worden gewijzigd.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Yardstick competition	16	In deze variant wordt voorbijgegaan aan de overige eisen (anders dan eigendom/zeeggenschap) die door artikel 5, tweede lid, PSO worden gesteld worden gesteld aan inbesteding. Zo staat er dat het moet gaan om de vervoerbehoefden van stedelijke agglomeraties of plattelandsgebieden, of beide, waar bij de veronderstelde deelnetten geen sprake van is. Voor een correct beeld is het belangrijk dit toe te voegen.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Voorsorteren	17	Drie coherente deelnetwerken: er wordt niet onderbouwd waarom er voor drie deelnetwerken wordt gekozen. Waarom is dit de beste oplossing voor de reiziger en de BV Nederland. Op pagina 6 wordt weliswaar een voorbehoud gemaakt op het aantal deelnetwerken, maar de drie deelnetwerken komen vervolgens zonder nuancerende opmerkingen zo prominent terug in het rapport dat het onderbouwd moet worden of vaker aangegeven moet worden dat het maar een voorbeeld is.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Voorsorteren	18	Wat betekent deze voorgestelde indeling in drie deelnetten voor de KPI-sturing? Hoe worden perverse prikkels die niet in het klantbelang zijn, voorkomen?	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Voorsorteren	18	Zie de opmerkingen die gemaakt zijn bij m.n. de variant status quo en de brief. Als er al voordelen zijn (waar veel kanttekeningen bij te plaatsen zijn) dan zijn die er zeker ook in diverse andere varianten. De opmerkingen i.r.t. deelnetwerken zijn ook van toepassing op de Variant deelnetwerken.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Voorsorteren	18	Stelt dat ontmengen/ontvlechten mega investeringen overbodig maakt. Dit valt zeer te betwijfelen en wordt ook niet aangetoond; er wordt niet uitgewerkt of de logistieke maatregelen genoeg capaciteit opleveren, welke aanpassingen (dus investeringen) deze vereisen in de infra, wat de gevolgen voor reizigers en operatie zijn.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Voorsorteren	18	Het wegvallen van een van de drie netwerken zal inherent invloed hebben op de concessieprijs van de overgebleven netwerken. Onduidelijk is hoe hier in deze variant mee om wordt gegaan.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Voorsorteren	18	Er is geen indeling op voorhand van de deelnetten noodzakelijk volgens de onderzoekers. Het is de vraag hoe dit zal uitpakken in de concessie en de wijze van vergelijking. Op welke wijze wordt dan gekeken naar prestatie-indicatoren, wat wordt de invloed van de verscheidene regio's etc. De vormgeving is lastig, zo niet onmogelijk. Dit punt komt op diverse slides terug.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Voorsorteren	18	(en andere slides, oa 26) Er wordt gesproken over innovaties als ERTMS/3Kv/ATO met als doel capaciteitsgroei. Er is echter nog niet duidelijk wat deze precies kunnen bijdragen aan capaciteitsgroei (het startdocument t.b.v. de verkenning hiervoor is nog niet afgerond). Het ProRail rapport houdt op dit punt veel meer slagen om de arm (mogelijk, te onderzoeken) dan het innopV-rapport. Op grond waarvan hebben de onderzoekers de voorbehouden hier niet nodig geacht?	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Voorsorteren	18	(en andere slides, oa 26) Er wordt geïmpliceerd dat bovenstaande innovaties (in geval van deelnetwerken) weinig geld kosten in verhouding tot investeringen in uitbreiding. Dit is de vraag. Ten eerste is het onduidelijk welk deel van de genoemde 20 miljard nog steeds nodig is (de innovaties lossen lang niet alle knelpunten op). Ten tweede komen er in geval van deelnetten ook nog grote kostenposten bij om materieel aan te passen, onderstations aan te passen, transitie te bouwen. Dit loopt in de honderden miljoenen. het beeld is dus verre van compleet.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Voorsorteren	18	(en andere slides, oa 26) Er wordt gesteld dat er bij deelnetten meer ruimte ontstaat voor regionale ambities. Dit wordt niet onderbouwd (en door NS betwijfeld, zie ook onze opmerking in de brief). Indien er geen onderbouwing is, zou dit consequent verwijderd moeten worden.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Voorsorteren	18	Stelt dat er vergelijkingsmateriaal ontstaat. Dit is niet correct en dient aangepast te worden. Ieder traject is uniek, doordat iedere corridor weer eigen kenmerken heeft qua baanstabieliteit (en snelheidsbeperking), milieu eisen, ligging van B&O faciliteiten, inrichting stations, bruggen en tunnels, aanwezigheid/ruimte voor bijstuurinfra, goederentreinen en int verkeer. Dit komt op meerdere punten terug.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Voorsorteren	18	(en p. 22) Stelt beknopt dat er een toename van complexiteit en afstemming zal ontstaan. Dit is een understatement en zou duidelijker naar voren moeten komen in het rapport. Afstemmen qua overstaprelaties, poortjes, verkoop & info, tarivering, be- en bijsturing betekent een fors (ambtelijk) apparaat met nog steeds een groot risico dat vervoerders op hun eigen deelnetwerk proberen te optimaliseren en dus een suboptimaal product leveren voor iedere reiziger die van het ene deelnetwerk naar het andere wil reizen (dit hoeft niet eens lange lijnvoering te zijn -> een forens uit Zaandam naar Amsterdam Zuid krijgt met al deze facetten te maken). Dit punt geldt ook bij de variant Deelnetwerken.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Verdergaande decentralisatie	20	Zeker de nog niet gedecentraliseerde sprinterdiensten houden zich vaak niet aan de bestuurlijk logische grenzen (van busconcessies). De kans dat er nieuwe multimodale concessies gaan ontstaan is dus niet erg groot. Daarnaast blijkt uit het onderzoek naar de vier lijnen dat de vervoerkundige samenhang met de intercities bij deze treindiensten veel groter is dan met de bussen, zoals ook werd bevestigd door de onderzoekers in de call op 15 april 2020.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Verdergaande decentralisatie	20	Tijdslijn uitvoerbaarheid: waarom wordt hier niet ingegaan op de tijdlijn die hoort bij het regelen van eventuele decentralisaties, maar alleen op de kant van de HRN-concessie?	5.2.1 + 5.1.2.i

Variant Verdergaande decentralisatie	20	Gelden de belangrijkste nadelen voor decentralisatie ook niet voor de voorgenomen aanbesteding van Eindhoven-Düsseldorf? Het lijkt ons wel (en misschien zelfs in grotere mate) dus expliciet opnemen is zeer gewenst. Lijkt trouwens ook een probleem bij de deernetwerken.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant IC/Sprinters	21	Hier wordt bij de omschrijving een OV-bureau Nederland geïntroduceerd. Dit is verwarrend ten opzichte van de orderingsvariant "OV-Bureau NL". Verder wordt er niet uitgewerkt dat de oprichting van dit bureau ook veel extra werk en afstemming met zich meebrengt.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant IC/Sprinters	21	IC's en Sprinters bedienen voor belangrijk deel dezelfde markt; maar 50% van totaal is las, zie M. Janssen ESB	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant IC/Sprinters	22	Zeker de nog niet gedecentraliseerde sprinterdiensten houden zich vaak niet aan de (bestuurlijk) logische grenzen (van busconcessies). De kans dat er nieuwe multimodale concessies gaan ontstaan is dus niet erg groot. Daarnaast blijkt uit het onderzoek naar de vier lijnen dat de vervoerkundige samenhang met de intercity's veel groter is dan met de bussen, dat zal ook veel andere stoptreindiensten gelden, zoals ook werd bevestigd door de onderzoekers in de call op 15 april 2020.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant IC/Sprinters	22	Ook de regionale partijen moeten rekening houden met gevolgen open toegang (een flink deel van de omzet van sprinterdiensten bestaat uit vervoer tussen IC stations).	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant IC/Sprinters	22	Er moet telkens ook goed gekeken worden wat voor gevolgen beslissingen hebben op lopende concessies. In de praktijk wordt dit al snel dusdanig complex dat verstarring het gevolg is.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant OV-bureau Nederland	24	Veel genoemde voordelen bestaan ook bij de status quo variant, maar worden daar niet genoemd. Zo ontstaat een onevenwichtig beeld. Het is in het rapport vaker onduidelijk wat de referentie is van opgevoerde voor- en nadelen (zie ook onze algemene opmerking)..	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant OV-bureau Nederland	24	Voor wat betreft de opmerkingen aangaande deernetwerken: zie de opmerkingen bij de andere varianten en de brief.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant OV-bureau Nederland	24	Zoals al eerder gezegd is de variant met NS als concessiehouder niet mogelijk op grond van artikel 4, lid 7 van de PSO vervoerordening (is variant a) in het juridisch kader). In de OV-Bureau-variant verdwijnt NS dus (als vervoerpartij in Nederland) of gaat op in de overheid. Naast alle vragen die dit oproept over de eindsituatie betekent dit ook een zeer complexe transitiefase (je wilt de aanbestedingen goed spreiden over de tijd en tijdelijke onderhandse concessies hebben een looptijd van maximaal 5 jaar en mogen niet verlengd worden). Bij de praktische voorwaarden wordt dit omzeild door uit te gaan van NS als concessiehouder, maar dat is dus alleen mogelijk bij de eerste paar aanbestedingen, daarna wordt het aandeel onderaanneming te groot voor een concessie aan NS.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant OV-bureau Nederland	24	Als de afstemming van het aanbod op de vraag bij een OV Bureau wordt gelegd, wordt dan niet per definitie een marktaak bij de overheid neergelegd? (Markt = afstemming van vraag op aanbod). Hoe wordt dan nog gewaarborgd dat deze allocatieve efficiëntie optimaal is?	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant OV-bureau Nederland	24	De voordelen lijken in dit scenario te rooskleurig te worden ingeschat. De drie "HRN-vervoerders" zullen zich onafhankelijk van elkaar gedragen na het moment van gunning van hun concessie en ook in bijvoorbeeld capaciteitsverdelingen en dergelijke zich zo opstellen. Hoe zien de onderzoekers dit? Daarnaast bouwt ook dit scenario voort op het beperkte onderzoek van ProRail. Wat is de reden dat de disclaimer van ProRail niet terugkomt in dit scenario? Deze punten komen op meerdere slides terug.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant OV-bureau Nederland	24	Ook de enkele stelling dat de afstemmingsproblemen hiermee voorkomen worden, is niet nader geduid. Het enkele feit dat er een OV-bureau zou kunnen komen betekent niet dat de onderliggende concessies zonder meer op alle aspecten kunnen samenwerken en afstemming met elkaar kunnen zoeken (dit speelt in ieder geval bij de genoemde juridische mogelijkheden onder b en c). Ten aanzien van open toegang vervoerders speelt dit ook onder a (die echter toch niet mogelijk is, zie eerder). De op eerdere slides genoemde complexiteit die ontstaat bij meerdere concessies zal ook in dit scenario spelen.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant OV-bureau Nederland	24	Ook de constructie (variant b) van NS als concessiebeheerder (op grond van wat voor juridische relatie met IenW?) en NS die (sub?)concessies aanbesteedt aan onderaannemers/vervoerders, waar de Minister formeel concessieverlener is, lijkt aanbestedingsrechtelijk discutabel en ook lastig in te passen in de PSO.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant OV-bureau Nederland	24	Bij een opgeknipt net is de dienstregeling vrijwel niet meer te wijzigen, omdat dit direct vervoerkundige en commerciële effecten heeft voor alle betrokken vervoerders. Dit leidt tot moeizame onderhandelingen en claims en een slechter product voor reizigers.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Aanbesteding deernetwerken	25	Voorbeeld Groot-Brittannië: in de toelichting verderop in het rapport staat duidelijk dat er in GB sprake is van zeer grote coördinatieproblemen. Waarom wordt dit niet geduid bij dit praktijkvoorbeeld? De illustratie van het voorbeeld biedt nu geen correct beeld.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Aanbesteding deernetwerken	26	(en p. 26) Alle eerder gemaakte opmerkingen t.a.v. deernetwerken (ook i.r.t. de andere varianten) zijn hier uiteraard ook van toepassing. Zie ook de brief	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Aanbesteding deernetwerken	26	(en p. 26) Er wordt (terecht) gezegd dat vanwege grote werkbelasting bij overheid en vervoerders de concessies geen gelijke looptijd hebben. Omdat de deernetwerken qua dienstregeling niet onafhankelijk van elkaar zijn, maakt dit wijzigingen in het aanbod lastig. Wijzigingen in een deernetwerk brengt immers wijzigingen met zich mee bij lopende concessies. Er is dus een groot risico op weerstand, suboptimale keuzes en juridische gedoe met verstarring tot gevolg. Zie ook opmerking hierboven bij variant OV-bureau Nederland.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Aanbesteding deernetwerken	26	Bij variant aanbesteding van deernetwerken staat dat keuzes in het netwerk onafhankelijker van elkaar gemaakt kunnen worden en dat daarmee adaptief vermogen groeit. Dit is toch sowieso ook mogelijk als je gehele HRN onderhands kunt; dan heb je nog meer ruimte om keuze te maken. Zie ook eerdere opmerkingen en de brief.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Aanbesteding deernetwerken	26	Waarom wordt op p. 26 bij de vierde bullit van in te regelen aspecten gesproken over enkele praktische voorwaarden waaraan voldaan dient te zijn, terwijl dit in de Variant aanbesteding HRN op p. 28 opeens veel praktische voorwaarden zijn. Hierin zal weinig verschil zijn.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Aanbesteding deernetwerken	26	Enig verlies van schaalvoordelen': dit is een understatement en zou voor een realistisch beeld duidelijker moeten worden neergezet. Bv. als je NS haar huidige materieelpark in 3 stukken knipt (en dat gebeurt in deze variant) en dit dus niet meer uitwisselbaar is, dan heeft dat forse negatieve consequenties. Ook de investeringen in innovaties (ATO, ROSA, planningstools) zullen minder renderen (baten per deernetwerk zijn kleiner) en dus minder worden. Ook grote gebeurtenissen die aanpassingen op het hele netwerk vereisen bijv. EK finale, koningsdag, Corona, F1 zullen last hebben van de versnippering.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant aanbesteden HRN	28	NS Stations doet eigenlijk geen systeemtaken en het is niet duidelijk waarom die eventueel overgenomen zouden moeten worden. Het is hier dus beter een ander voorbeeld te noemen.	5.2.1 + 5.1.2.i

Variant aanbesteden HRN	28	Bij gebruikmaking van artikel 5, 3bis PSO is er geen weg terug er moet daarna aanbesteed worden. Dit instrument is dus zeer risicovol als het ingezet wordt voordat duidelijk is dat de aanbesteding succesvol is.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Full open access	29	Veel van de genoemde voorbeelden zijn geen werkelijke voorbeelden van volledig open access treinvervoer, waar eerst de markt aan zet is en vervolgens de gaten met concessies worden gedicht. Het zijn meer organisch ontstane tussenvarianten.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant Full open access	30	De stelling dat NS voordelen geniet kan net zo goed omgedraaid worden. NS draagt kosten voor materieel en personeel die niet zo maar af te bouwen zijn waar (i. t. t. bij een concessie) mogelijk geen inkomsten tegenover staan vanwege concurrentie. Een big bang invoering per 2025 lijkt dus niet erg realistisch.	5.2.1 + 5.1.2.i
Variant full open access	30	Tijdslijn uitvoerbaarheid: hier ontbreekt de notie dat pas laat duidelijk wordt welke diensten niet op commerciële basis ontstaan en dus aanbesteed dienen te worden (waarbij zeker in het begin het commerciële aanbod niet stabiel zal zijn). De overgang van de huidige ordening naar dit systeem is dus uitermate complex met als groot risico dat er op zowel korte als langere termijn gaten vallen in het aanbod. Sommige gaten zijn ook nog lastig te repareren (een IC op zondag om 07.00 aanbesteden...).	5.2.1 + 5.1.2.i
Prestaties	31	Onderzoeken laten zien dat de uitgaven van de NL overheid ver beneden het niveau van het buitenland liggen (zowel investeringen als exploitatiefinanciering); relatief laag is dus een understatement. Dat leidt tot de vraag of er geen sprake is van een investeringsachterstand en onvoldoende financiering. Ook dit pleit niet voor ingrijpende aanpassingen.	5.2.1 + 5.1.2.i
Prestaties	31	(en p. 32) Hier wordt uitgegaan van de oude benchmark. IenW beschikt over concept van nieuwere benchmark. Ook hieruit blijkt dat de kostenniveaus van ProRail en NS tot de laagste van de vergelijkingsgroep behoren. Ingrijpende wijzigingen hebben zeer waarschijnlijk negatief effect. Het rapport verwijst op diverse plaatsen naar rapporten die nog niet openbaar gemaakt zijn, maar dat binnenkort wel worden, dus dat kan geen bezwaar zijn tegen het gebruik van recentere benchmark.	5.2.1 + 5.1.2.i
Prestaties	32	Het is duidelijk dat het goed gaat binnen NL, echter de succesfactoren die daaraan bijdragen, worden onvoldoende benoemd. Bijvoorbeeld de gebalanceerde samenwerking met ProRail, dynamische en flexibele borging van het publieke belang, integrale afwegingen etc. Voor het commentaar per variant is het het van belang om te kijken of die succesfactoren wel van kracht blijven (wat vaak niet het geval is).	5.2.1 + 5.1.2.i
Prestaties	33	M.b.t. de punten waarop NS wordt gevraagd een aanvullende inspanning te leveren: het gaat het niet altijd om aanvullende inspanningen, maar het borgen van inspanningen die NS al doet.	5.2.1 + 5.1.2.i
Prestaties	33	Er wordt gesproken over de realisatie door NS in de eerste helft van 2019; inmiddels zijn ook cijfers over heel 2019 beschikbaar.	5.2.1 + 5.1.2.i
Spoorbeleid	34	MaaS is niet direct overheidsbeleid (is bv. onderdeel van NOVB-beraadslagingen en daarmee breder dan overheidsbeleid), zeker niet bij het HRN (NS is hier onafhankelijk van het overheidsbeleid al lang mee bezig). De overheid wil dat dit een vlucht neemt, maar het zal vooral aan marktpartijen worden gelaten. Tekst heeft dus nuanceren.	5.2.1 + 5.1.2.i
PHS	36	Tekst is op een punt achterhaald: SUN is nu ETMET-ROSA (Rotterdam - Schiphol - Arnhem). Een mooi voorbeeld van de flexibiliteit die een integrale concessie biedt als het gaat om netwerk/dienstregelingsontwikkeling.	5.2.1 + 5.1.2.i
PHS	36	(en p. 37) Welke conclusies zijn er te trekken over PHS en TBOV in relatie tot de varianten? Het is duidelijk dat er veel uitdagingen zijn die er niet makkelijker op worden als je meer complexiteit en afhankelijkheden in het systeem stopt. De onderzoekers geven dit duidelijk aan bij de Variant verder decentraliseren, maar veel minder bij de andere varianten. Zou bv. niet een van de conclusies kunnen zijn dat fundamentele wijzigingen in de ordening gedurende de looptijd van de volgende HRN-concessie realisatie van de toekomstplannen veel moeilijker maakt?	5.2.1 + 5.1.2.i
Toekomstbeeld OV 2040	37	Niet alleen de regionale overheden zijn betrokken, maar ook de regionale vervoerders.	5.2.1 + 5.1.2.i
Conclusies eerder onderzoeken	38	Een niet onbelangrijke constatering uit het rapport "Kiezen voor een goed spoor" is dat grote veranderingen kostbaar zijn en veel tijd kosten. Ook de constatering dat van koers veranderen ingewikkeld is zou hie niet mogen ontbreken (staat wel als conclusie op pagina 41).	5.2.1 + 5.1.2.i
Conclusies eerder onderzoeken	38	Het stationsonderzoek laat een ander beeld zien over het gelijke speelveld: de stelling over het gelijke speelveld is te stevig; vervoerders hebben hierover mogelijke zorgen geuit, maar daar staan verschillende feiten tegenover die wijzen op de zorgvuldigheid waarmee een en ander nu gereguleerd is. Vervoerders geven de samenwerking een mooi rapportcijfer. De ACM heeft bovendien geconcludeerd dat de beheersmaatregelen afdoende zijn. Ook de derde bullit is niet correct: de opdracht aan RHDHV was om vier opties te onderzoeken; RHDHV doet vervolgens echter géén aanbevelingen over welke opties mogelijk zijn. Bovendien heeft het RHDH-onderzoek geen relatie met de aan inno-V gestelde onderzoeksvraag. Dit raakt niet aan de praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning. Daarom het verzoek de verwijzing naar het stationsonderzoek in zijn geheel te verwijderen. In de call op 15 april 2020 bleek de vermelding van dit onderzoek ook bij andere stakeholders tot verwarring te leiden.	5.2.1 + 5.1.2.i
Conclusies eerder onderzoeken	38	(en p. 40) Rapport Beleidsdoorlichting. Er staat "inrichting van het toekomstig spoor". Formulering kan verwarrend zijn: het kan gelezen worden als marktordening terwijl het gaat over infrastructurele projecten die het spoornetwerk wijzigen. Daarnaast komt de constatering "ongeacht de wijze van gunnen" in het geheel niet voor in het aangehaalde rapport. Dit dient aangepast te worden. De onderzoekers kunnen op grond van andere onderzoeken zelf conclusies trekken, maar dat mag niet gepresenteerd worden als een uitkomst van dat onderzoek.	5.2.1 + 5.1.2.i
Conclusies eerder onderzoeken	38	(t/m einde rapport) We doen de suggestie om de conclusies uit dit hoofdstuk nog eens langs de samenvattende slides aan het begin van het rapport te leggen, om te zien of inderdaad alle nuances en relevante punten goed zijn vertaald in deze samenvattende slides. Zie ook onze algemene opmerking.	5.2.1 + 5.1.2.i
Conclusies eerder onderzoeken	41	Zie opmerking bij p. 38: graag ook in de samenvatting van de aanbevelingen de conclusie uit Kiezen voor een goed spoor opnemen: grote veranderingen zijn kostbaar en kosten veel tijd, en van koers veranderen is ingewikkeld.	5.2.1 + 5.1.2.i
Conclusies eerder onderzoeken	42	Het onderzoek naar de stations heeft geen raakvlak met de gestelde onderzoeksvraag. Dit raakt immers niet aan de praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning. De suggestie is deze slide te verwijderen. Zie eerdere opmerking. Mocht de slide toch behouden blijven, dan vinden wij onderstaande aanpassingen op de slide van belang:	5.2.1 + 5.1.2.i

Conclusies eerder onderzoeken	42	Onder 'belangrijke bevindingen' (rechterkolom) staat: - "Het ligt voor de hand om de eigendoms- en verantwoordelijkheidsverdeling op stations aan te laten sluiten op de toekomstige ordening op het spoor. - Een afweging daarbij is op welke wijze de borging en realisatie van publieke belangrijk op stations het beste bij publiek-gestuurde en/of meer rendementsgedreven organisatie(s) belegd zou kunnen worden." Dit blijkt geenszins uit het rapport van RHDHV. Deze bevindingen zijn ook niet af te leiden uit teksten in het rapport en moeten dus verwijderd worden en vervangen worden door de belangrijkste conclusies die de RHDHV-onderzoekers feitelijk getrokken hebben. Zie hieronder:	5.2.1 + 5.1.2.i
Conclusies eerder onderzoeken	42	Onder 'belangrijke bevindingen' zou passend zijn een passage uit de samenvatting van het rapport over te nemen, te weten op p. 2: - "De (specifieke) publieke belangen op en rond stations, zoals uit de Lange Termijn Spooragenda kunnen worden afgeleid, worden gerealiseerd, - Er zijn geen grote knelpunten geconstateerd. - Vanuit het perspectief van de reiziger is de reizigerstevredenheid goed en de afgelopen jaren gestegen. - Vervoerders zijn over het algemeen tevreden, maar hebben wel zorgen over het gelijke speelveld. - Vanuit het perspectief van de belastingbetaler is er aanleiding om te veronderstellen dat de mate waarin de belangen efficiënt worden gerealiseerd vergroot kan worden. - Uit gesprekken blijkt dat respondenten ervaren dat ProRail en NS Stations elkaar in balans houden en dat de samenwerking tussen ProRail en NS Stations heeft bijgedragen aan de kwaliteit van de stations. - Maar er wordt ook ervaren dat de eigendoms-, exploitatie- en verantwoordelijkheidsverdeling leidt tot inefficiënties, zo is er veel afstemming nodig en overlap in taken en verantwoordelijkheden."	5.2.1 + 5.1.2.i
Conclusies eerder onderzoeken	42	Verder: er wordt – door er een heel blok op het midden van de pagina aan te wijden – veel aandacht besteed aan de kanttekeningen bij de huidige stationsordening (terwijl de belangrijkste bevinding is dat het goed gaat op stations in NL, zie hiervoor). Voorstel is dan ook om - indien deze slide niet geschrapt zou worden, zie boven- het rechterblok en het middelste blok om te draaien (met inachtneming van het tekstvoorstel hierboven) en de kanttekeningen bondiger weer te geven (in steekwoorden). Hiermee sluit de koptekst ook beter aan bij de inhoud van de slide (is nu niet het geval). Waarbij een voorstel zou zijn de koptekst als volgt aan te passen: 'Onderzoek naar ordening op stations laat zien dat de samenwerking tussen de betrokken partijen goed gaat en de doelen behaald worden, maar dat de efficiency van de samenwerking kan worden vergroot.' De zorg over het gelijke speelveld is weliswaar geuit, maar wordt niet ondersteund door de feiten. Dat er efficiencyverbeteringen mogelijk zijn wel en dat wordt ook door partijen zelf onderschreven.	5.2.1 + 5.1.2.i
Vraaggroei en capaciteit van het netwerk	43	(e.v.) Het onderzoek van ProRail is zeer beperkt en gaat enkel uit van technische en logistieke aspecten. In de complexe spoorsector waar meer belangen spelen kan dit niet dragend zijn voor bepaalde keuzes. Dit wordt dan ook zelf door ProRail onderkend (zie slide 12 onderzoek). Wat is de reden dat dit onderzoek, zonder disclaimers, een prominente basis is geworden van het onderzoek?	5.2.1 + 5.1.2.i
Vraaggroei en capaciteit van het netwerk	43	(e.v.) Op welke wijze hebben de onderzoekers het onderzoek van ProRail gevalideerd? Met andere woorden hoe is voorkomen dat "wensen" van ProRail leidend zijn geworden bij de uitkomsten en afleiden van een objectief onderzoek?	5.2.1 + 5.1.2.i
Vraaggroei en capaciteit van het netwerk	43	In aanvulling hierop staat op deze slide een disclaimer dat het onderzoek van ProRail een expert judgment en team analyse van ProRail is en dat dit verder onderzocht moet worden in TBOV. Zo'n kleine voetnoot doet geen recht aan de door ProRail gemaakte disclaimer en nadere onderzoekspunten, die immers zo fundamenteel zijn dat duidelijk is dat het ProRail "onderzoek" veel te onvoldragen is om er harde conclusies t.a.v. de (on)mogelijkheden en voor- en nadelen van orderingsvarianten uit te kunnen trekken. ProRail geeft in haar eigen analyse aan dat nog moet worden gekeken naar de effecten voor de reiziger, de vervoerwaarde, de benodigde investeringen, de fasering en prioritering van systeemspelingen en een nadere impact analyse. Dus als de onderzoekers dit ProRail "onderzoek" al willen betrekken bij het rapport, dan zou er in ieder geval een slide moeten komen waar bovenstaande punten duidelijk vermeld worden plus de beperkingen die dat met zich meebrengt voor de beoordeling van de varianten.	5.2.1 + 5.1.2.i
Vraaggroei en capaciteit van het netwerk	43	Gezien het bovenstaande is het des te opmerkelijker dat bij het commentaar bij de varianten bepaalde mogelijke gevolgen zonder voorbehoud als feiten worden opgevoerd (bv. de capaciteitswinsten en het niet meer nodig zijn van mega-investeringen). Zie ook de opmerking op dit punt bij pagina 18.	5.2.1 + 5.1.2.i
Vraaggroei en capaciteit van het netwerk	43	Tweede/derde voorlopige bevinding: "Logistiek ontmengen/ontvlechten (als kansrijk element binnen de beleidsknoppen) kan tevens de basis vormen voor een gefaseerde uitbreiding van de capaciteit." Er wordt geen onderbouwing gegeven. Utrecht wordt als voorbeeld genoemd. Maar DSSU (DoorStroom Station Utrecht) is niet alleen maar een succesverhaal, er zijn ook vervelende gevolgen die we rondom Utrecht hebben (moeten) accepteren die hier niet benoemd worden.	5.2.1 + 5.1.2.i
Vraaggroei en capaciteit van het netwerk	43	Zie eerdere opmerking: hier zou ook vermeld moeten worden dat er ook veel andere beleidsknoppen zijn om aan te draaien.	5.2.1 + 5.1.2.i
Vraaggroei en capaciteit van het netwerk	43	(e.v.) Zie hier voor de inhoudelijke reactie met name de opmerkingen bij het ProRail rapport en in onze brief.	5.2.1 + 5.1.2.i
Groei van de vraag	44	De extra groei van 20% a.g.v. modal shift is niet onderbouwd en komt uit de lucht vallen (de totale groei is hierdoor feitelijk geen prognose meer). Omdat dit een belangrijke aanname is, immers de ProRail-aanpak wordt door hen gerechtvaardigd door de grote veronderstelde groei, is dat veel te mager. Ook ontbreekt de notie dat er nu al hoge groei is met name op al drukke corridors in de spits, waardoor de door ProRail voorgestelde lange termijn opties niet voldoende zijn (wat veronderstelde besparingen op infrastructuurinvesteringen ook om deze reden onzeker maken).	5.2.1 + 5.1.2.i
Vraaggroei en capaciteit	44	Uitdagingen: er wordt hier gesteld dat de beschikbare investeringsruimte beperkt is. Het bedrag dat beschikbaar wordt gesteld voor infrastructuur is een beleidskeuze, en voor de genoemde periode nog geen gegeven. Dit is aan de politiek; en kan in dit rapport dus ook niet op deze manier als randvoorwaarde/relevante uitdaging omschreven worden.	5.2.1 + 5.1.2.i

Onderzoeksmethode	45	Het is vreemd dat ontwerpcriteria al normatief zijn ingevuld (er staat telkens "moet") maar juist niet bij Vervoerwaarde terwijl de reiziger juist het uitgangspunt is (zie ook pagina 5). Voor de eerste vier punten zou moeten gelden: In welke mate draagt het bij aan de uitgangspunten t.a.v. de reiziger (snel, betrouwbaar, veilig, comfortabel en betaalbaar). Het kan toch niet zo zijn dat er gekozen wordt voor een slecht product voor de reiziger bv. om dat het netwerk adaptief moet zijn?	5.2.1 + 5.1.2.i
Beleidsknoppen	46	Er is sinds PHS 2010 op een aantal plaatsen ook juist weer "gemengd" vanwege het reizigersbelang. Het kadertje is dus tendentius.	5.2.1 + 5.1.2.i
Beleidsknoppen	47	Er is een aantal regionale lijnen die blijkaar weer aan het HRN worden toegevoegd (Ddr-Gdm, Zl-Es, Gd-Apn, Limburg). Is dat realistisch (bestuurlijk en juridisch) en zo ja op welke termijn?	5.2.1 + 5.1.2.i
Beleidsknoppen	47	Rechts 2e bullit: er is nog steeds last omdat er samenloop is van corridors; het is alleen wel minder dan nu.	5.2.1 + 5.1.2.i
Beleidsknoppen	47	Rechts 4e bullit: waarom heeft dit effect op de mogelijkheid van interbestuurlijke sturingsarrangementen? Zal zeker niet gelden voor de IC deelnetten die het hele land bestrijken.	5.2.1 + 5.1.2.i
Beleidsknoppen	47	Logistiek ontmengen levert niet alleen mogelijke versnellingen op zoals in de linker kolom staat, maar ook extra reistijd als er alleen maar sprinters rijden (bv Alkmaar-A'dam). Dit moet toegevoegd worden.	5.2.1 + 5.1.2.i
Capaciteit scheppen	47	M.b.t. regionale ambities: zie ook onze brief; er blijven nog steeds assen bestaan die het hele land doorkruisen, waardoor er nog steeds sprake is van afhankelijkheden tussen verschillende regio's die de ruimte voor specifieke regionale ambities beperken.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	48	De analyse richt zich volledig op de wijzigingen a.g.v. het 4e pakket. Hierdoor ontbreekt een belangrijke regel die relevant is voor dit rapport namelijk artikel 4, lid 7 van de PSO Verordening. Daar worden beperkingen opgelegd aan het onderaanbesteden door een concessiehouder wat bij de variant OV-Bureau van groot belang is (zie ook commentaar bij die variant). Dit relevante artikel mag dus niet ontbreken bij het juridisch kader.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	48	De bevoegde instantie heeft op grond van EU-regels meerdere volwaardige wettelijke mogelijkheden; aanbesteden is dus niet het uitgangspunt of hoofdregel. Dit speelt nog sterker voor het HRN, waar op grond van de WP2000 onderhands gunnen eerder de hoofdregel is. Dat de centrale overheden in Nederland spoordiensten moeten aanbesteden komt door een politieke keuze die is vastgelegd in de Wp2000.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	48	Prestatievrijstelling is een vreemde en onjuiste term, omdat de prestaties juist niet de grondslag zijn voor het recht om onderhands te gunnen (moeten alleen iets beter zijn dan de vorige concessie). Het is dus beter om gewoon te spreken over een onderhandse gunning.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	48	Bij de optie onderhands gunnen moet toegevoegd worden dat het een verbetering moet zijn t.o.v. het vorige contract.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	48	De overheid heeft nog andere mogelijkheden, zie preambule 28 Richtlijn 2016/2370. Op voorwaarde dat niet-discriminerende toegang wordt gewaarborgd, kunnen de lidstaten specifieke voorwaarden verbinden aan het recht op toegang tot de infrastructuur teneinde de uitvoering van een geïntegreerde dienstregeling voor binnenlandse passagiersdiensten per spoor mogelijk te maken. Dit ontbrekende punt speelt op meerdere slides terug en zou dus toegevoegd moeten worden	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	49	Vermeld is dat een langere looptijd dan 10 jaar van een voor 24 december 2023 onderhandse concessie in geen geval is toegestaan. De uitzondering uit artikel 4 lid 4 PSO-verordening, op grond waarvan de maximale looptijd van een concessie met maximaal 50% kan worden verlengd, is niet buiten toepassing verklaard in de PSO-verordening (en staat expliciet in het nog van toepassing zijnde artikel 5, lid 6). Hier is op zijn minst discussie over mogelijk.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	49	Voor de volledigheid lijkt het goed om bij de nieuwe situatie ook een opmerking te maken over de looptijd (10 jaar + eventueel +50% op grond van artikel 4, lid 4).	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	49	De uitgebreide en deugdelijke motivering vindt zijn grondslag in de Awb vermoedelijk, maar de PSO-verordening legt deze toets bij de bevoegde instantie en heeft het alleen over een met redenen omklede beslissing. Het lijkt ons beter om hier aan te sluiten op de PSO-tekst en geen niet onderbouwde aannames te doen over wat dat precies betekent.	5.2.1 + 5.1.2.i
Juridisch kader	52	Goed om te vermelden dat de ACM methodiek kijkt naar de cumulatieve effecten van open toegang diensten.	5.2.1 + 5.1.2.i
Praktische voorwaarden voor aanbesteden	55	(en p. 58) Het is beter om te spreken van "uit OV-chipkaartdata afgeleide informatie".	5.2.1 + 5.1.2.i
Overgang personeel	56	Bij aanbestedingen in buitenland (UK, DE) is vaak sprake van personeelstekorten (uitwonnen van concessies; geen going concern benadering). Is dus een aandachtspunt.	5.2.1 + 5.1.2.i
Overgang personeel	56	De suggestie dat inschrijvers meer informatie wensen en dat hier niet aan wordt voldaan is zodanig geschreven dat het lijkt alsof de zittende vervoerder dit traineert. Terwijl zij in lijn handelt met de huidige wet- en regelgeving. Het is aan de aanbestedende dienst om te beoordelen welke informatie noodzakelijk is voor de inschrijving en deze ter beschikking te stellen. Overigens gaat de discussie ook regelmatig over de interpretatie van de WP2000: de inschrijvers interpreteren de verplichtingen volgend uit de WP2000 breder dan de zittende vervoerder.	5.2.1 + 5.1.2.i

Overgang personeel	56	Het klopt dat NS op grond van artikel 71 van de HRN-concessie en artikel 46 WP2000 (oud) praktisch alle informatie dient te verstrekken aan I&W in het geval van een concessiewisseling. Het rapport gaat er echter veel te gemakkelijk van uit dat I&W deze informatie bij een aanbesteding aan andere marktpartijen mag verstrekken. Dat is een grote ommissie. Het gaat bijvoorbeeld om OV-chipkaartdata (p. 58). Gelet op de bedrijfsvertrouwelijke aard van deze informatie kan deze niet (zomaar) aan andere vervoerders/concurrenten van NS worden verstrekt. Het belang van zittende concessiehouders bij vertrouwelijkheid van de informatie over deze concessies wordt ook als zodanig erkend in de PSO-verordening, zie bijvoorbeeld artikel 4 lid 8, dat in het geheel niet genoemd is in het rapport (citaat): 'Openbaredienstcontracten vereisen van de exploitant dat hij de bevoegde instantie de informatie verstrekt die essentieel is voor de gunning van openbaredienstcontracten, met waarborging van de rechtmatige bescherming van vertrouwelijke bedrijfsinformatie.' Het voorstel is om in het rapport een verwijzing naar dit artikelid op te laten nemen. Mede gelet op het feit dat in het rapport een boete wordt aangeraden door de onderzoekers teneinde de verplichting om informatieaanlevering afdwingbaar te maken. Er kunnen uiteraard voorwaarden worden verbonden aan het verstrekken van de hierin omschreven informatie aan derden (bijvoorbeeld een NDA).	5.2.1 + 5.1.2.i
Overgang materieel en toegang dienstvoorz.	57	Door de onderzoekers wordt alleen ingegaan op de ex ante goedkeuringsmogelijkheden. Hierdoor ontbreken de normale wettelijke eisen die worden gesteld aan de toegang tot diensten en dienstvoorzieningen zoals zijn neergelegd in wet- en regelgeving. Ook deze zorgen ervoor dat de toegang tot dergelijke diensten en dienstvoorzieningen wordt gewaarborgd, het ex ante-regime is in aanvulling daarop.	5.2.1 + 5.1.2.i
Toegang tot reizigersdata	58	De tekst lijkt alleen uit te gaan van de situatie dat het HRN in een geheel wordt aanbesteed. Als het HRN bijv. gedeeltelijk of in delen wordt aanbesteed dan is overdracht van sommige gegevens een ingewikkeld vraagstuk. Wie krijgt de bv. klantgegevens van een Altijd Vrij abonnement? Het wordt hier dus te eenvoudig voorgesteld.	5.2.1 + 5.1.2.i
Kennisopbouw aan overheidszijde	60	Kennisopbouw wordt lastiger naarmate er verder wordt opgedeeld.	5.2.1 + 5.1.2.i
Procedurale vereisten bij gunning concessie	61	Artikel 5, lid 3 ter, PSO betreft een kan-bepaling. De suggestie wordt hier gewekt dat dit een verplichting betreft.	5.2.1 + 5.1.2.i
Procedurale vereisten bij gunning concessie	61	Artikel 5 bis, PSO is in de Nederlandse wetgeving eveneens uitgewerkt in de artikel 43a-d. Het lijkt zinvol om ook de nationale bepalingen op te nemen om een volledig beeld te geven.	5.2.1 + 5.1.2.i
Procedurale vereisten bij gunning concessie	61	Ook concessies o.b.v artikel 5, lid 4bis moeten bekend gemaakt worden. Termijn ontbreekt echter in PSO.	5.2.1 + 5.1.2.i
Open toegang	63	Op de slide kan worden verduidelijkt dat de toegang pas verleend wordt 18 maanden na de aanvraag, dit zit nu wel verpakt in enkele koppen. Echter, de tekst daaronder suggereert direct toegang.	5.2.1 + 5.1.2.i
Open toegang	63	Daarnaast is de rechterzijde van deze slide niet duidelijk. In zoverre dat het niet duidelijk is welk punt gemaakt wordt met deze opsomming, ook gelet op de "kop". Het lijkt zinvol op te merken dat "open toegang" op binnenlands vervoer een nieuw fenomeen is dat in de komende jaren zich zal moeten gaan ontwikkelen, dit zal leiden tot diverse vragen.	5.2.1 + 5.1.2.i
Open toegang	63	De kop van de rechterzijde suggereert dat het om een capaciteitsaanvraag gaat. Bij open toegang gelden echter twee stappen: melding bij ACM over het voornemen (18 maanden van tevoren), indien toegestaan dan capaciteitsaanvraag bij ProRail (normaal 8 maanden voor start drgjl).	5.2.1 + 5.1.2.i
Open toegang	63	"Vo" verduidelijken (waarschijnlijk is de Uitvoeringsverordening over de EET bedoeld).	5.2.1 + 5.1.2.i
Sturing en Coördinatie	64	Geef aan dat er coördinatie van aanbod moet komen, maar gaat niet in op de problematiek van afstemmen van dienstregelingen. Zie hiervoor recente problemen in UK waar onhaalbare dienstregelingen leiden tot verstoringen, suboptimalisatie, etc. Gaarne toevoegen.	5.2.1 + 5.1.2.i
Sturing en Coördinatie	65	Middelste kolom "met in principe aanbesteding". Zoals al diverse malen aangegeven is dat geen principe.	5.2.1 + 5.1.2.i
Sturing en Coördinatie	67	Coördinerende rol van overheid voor aanbod; hier blijft ten onrechte de notie van potentieel overheidsfalen (i.p.v. marktfalen) buiten beeld. De overheid voelt de reiziger niet in haar omzet, maar is budgetgestuurd.	5.2.1 + 5.1.2.i
Sturing en Coördinatie	67	Verduidelijken hoe optimalisatie over vervoer en infra tot stand komt (waar vallen kosten, waar vallen opbrengsten)	5.2.1 + 5.1.2.i
Sturing en Coördinatie	68	De onderzoekers lijken eenvoudig aan te nemen dat er tussen verschillende concessies afgestemd kan worden over onder meer tarieven, kaartsystemen en verkoopkanalen. Deze afstemming moet wel in lijn zijn met onder meer de mededingingsrechtelijke kaders die hiervoor gelden. Voor een juist beeld is het, zoals eerder opgemerkt, van belang niet een te rooskleurig beeld te scheppen van de mogelijkheden van onderlinge afstemming tussen de diverse concessies. Op slide 69 wordt dit aan de linkerzijde enigszins ingekaderd, maar dit lijkt beperkt.	5.2.1 + 5.1.2.i
Sturing en Coördinatie	68	De slides zouden aan waarde winnen als ook de voor- en nadelen van de ontwikkelingsfunctie neerleggen bij vervoerder versus bij (het infrastructuurbedrijf binnen) de overheid worden toegevoegd. Hierbij ook kijken naar de verschillen tussen een situatie met een nationale vervoerder (bv. NL, CH) vs. geen nationale vervoerder (GB).	5.2.1 + 5.1.2.i
De toewijzing van de ontwikkelingsfunctie	70	De reiziger ontbreekt in dit hele plaatje. Waar is de afstemming op de wensen, behoeften en belangen van reizigers?	5.2.1 + 5.1.2.i
Tijdshorizonten en feedbackloop	72	Er wordt gesproken over capaciteitsbenutting, maar totaal niet over behoeften van reizigers. Waarom ontbreekt dat?	5.2.1 + 5.1.2.i
Casus Zwitserland	74	In CH veel hogere investeringen in zowel bereikbaarheid als betrouwbaarheid dan in NL. Het succes van het sturingsmodel is daar niet van los te zien. Dus toevoegen bij voorkeur met concrete cijfers.	5.2.1 + 5.1.2.i
Casus Zwitserland	74	Coördinatie tussen vervoerders CH ontbreekt; ook deels in wet vastgelegd	5.2.1 + 5.1.2.i
Casus Groot-Brittannië	76	Waarom krijgt het onderzoek van Williams zo'n klein plaatsje op een van de laatste pagina's, terwijl het een heel fundamenteel onderzoek is dat directe link heeft met dit rapport? Mag zeker meer (en eerder) aandacht krijgen!	5.2.1 + 5.1.2.i
Casus Noorwegen	77	Ervaringen uitkomsten aanbesteding Noorwegen ontbreken (kosten, aanbod, klanttevredenheid). Ervaring is daar ook nog erg beperkt. Zweden zou beter zijn als voorbeeld.	5.2.1 + 5.1.2.i

Casus coordinatie Nederland	78	In de linkerkolom wordt verwezen naar het rapport van Bierman m.b.t. conclusies over Beter en Meer. Deze conclusies worden ook getrokken in de Beleidsdoorlichting van Berenschot die ook op andere plekken in dit hoofdstuk wordt aangehaald. Dit lijkt een meer geschikte bronvermelding dan het rapport Bierman, dat onder de titel 'persoonlijke gedachten' gepubliceerd is. Concreet staat in de Beleidsdoorlichting o.a.: "'Op basis van de geanalyseerde informatie blijkt ook dat in algemene zin als gevolg van het programma Beter en Meer de samenwerking tussen NS en ProRail verbeterd is.'"	5.2.1 + 5.1.2.i
Casus Limburg	79	Het evaluatierapport stelt met nadruk dat de uitkomsten alleen geldig zijn voor Limburg en dus niet van toepassing verklaard kunnen worden op eventuele andere decentralisaties (dat blijkt ook uit het rapport over de vier mogelijk te decentraliseren lijnen). In dit kader is de kop "algemene bevindingen" verwarrend. Dit moet volstrekt helder opgeschreven worden.	5.2.1 + 5.1.2.i
Casus Limburg	79	Er staat vermeld dat er sprake is van hogere efficiency zonder te vermelden dat dit komt door productkeuzes (zoals wel in het rapport staat): geen vaste conducteur op de trein en minder capaciteit in de spits (met een lagere zitplaatskans tot gevolg). Eigenlijk gaat het hier om effectiviteitsmaatregelen en niet om efficiencymaatregelen. Verzoek is de oonclusie in lijn te brengen met de conclusies uit het rapport.	5.2.1 + 5.1.2.i
Casus open toegang	80	De open toegang in het buitenland is ook niet te vergelijken met de huidige wettelijke situatie omdat dit plaatsvond voor de invoering van het vierde spoorwegpakket. Hierdoor is de vergelijking nog lastiger te maken.	5.2.1 + 5.1.2.i
Casus open toegang	80	Conclusies: er staat "zekere" voordelen. Duidelijker is "bepaalde" anders lijkt het ten onrechte dat bepaalde voordelen zich zeker voordoen.	5.2.1 + 5.1.2.i
Casus open toegang	81	Bij conclusies wordt gesproken over "meer de standaard". Lijkt verstandig om hier aan toe te voegen: "Maar of dit daadwerkelijk zo is en of dit geldt voor alle soorten van grensoverschrijdende treindiensten zal nog moeten blijken".	5.2.1 + 5.1.2.i

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Behandeling uitgesteld
Datum: woensdag 17 juni 2020 22:39:02

Ha 5.1.2.e,

Nee, er staat veel op het programma van de Kamercommissie en ze willen vooraf nog feitelijke vragen kunnen stellen en beantwoordt zien. Dus (helaas) pas na de zomer debat.

Groet 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>

Datum: woensdag 17 jun. 2020 6:27 PM

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

- DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Behandeling uitgesteld

Hallo 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Hebben wij uit de besluitenlijst van de Kamercommissie goed begrepen dat de behandeling van het dossier marktordening uitgesteld is? Ze hebben meer tijd nodig om al die dikke rapporten te lezen? Of is er nog meer aan de hand?

Groet, 5.1.2.e

5.1.2.e | inno-V

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 5.1.2.e | T +31 20 423 13 23

5.1.2.e @inno-v.nl | www.inno-v.nl | [route](#)